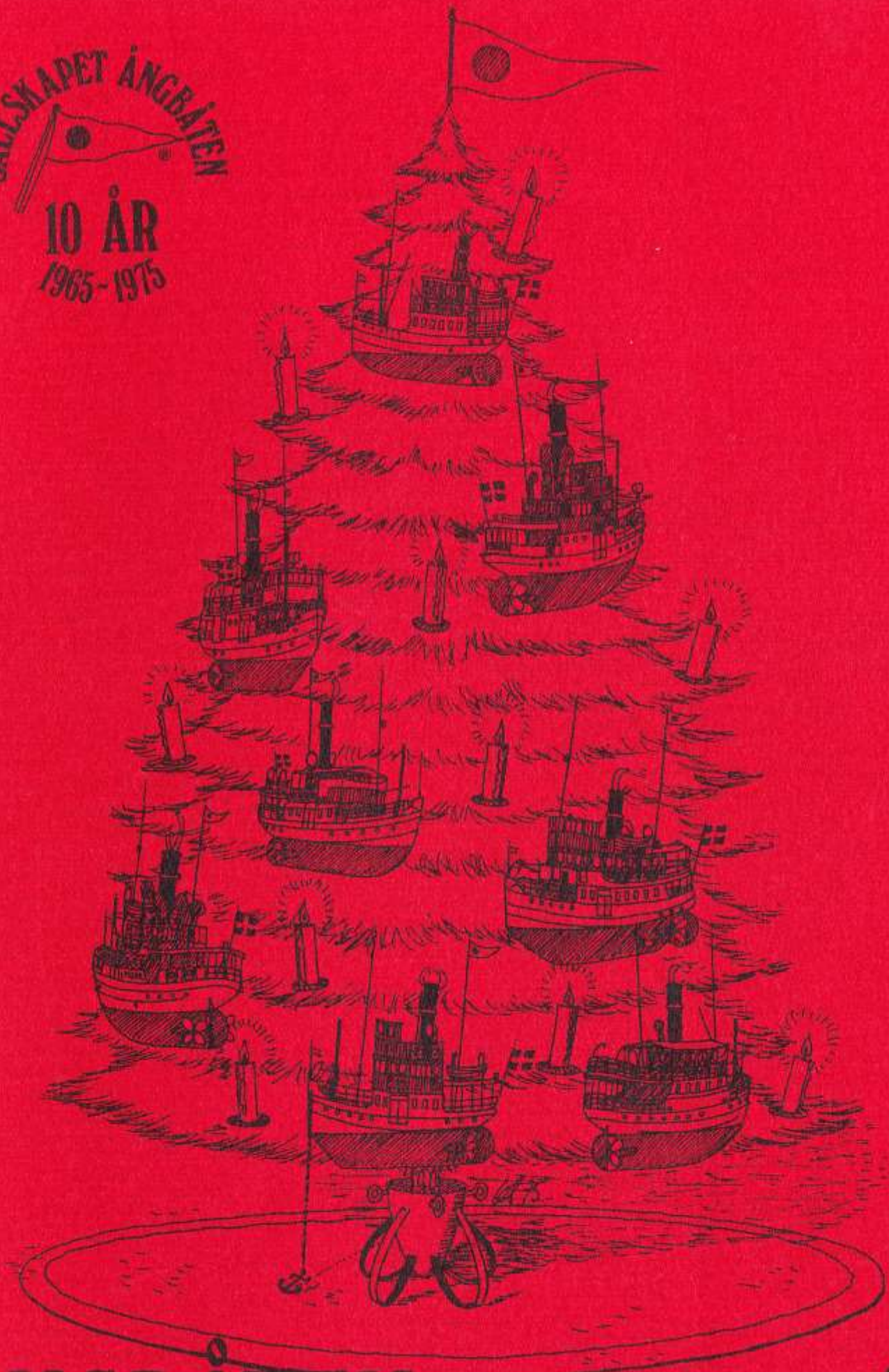


SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

10 ÅR  
1965-1975



ÅNGBÅTEN

Årgång II • December 1975 • Nummer

33

## Redaktionens spalt



När det är dags för ett nytt nummer av Redaktionen tar vi hänsyn till våra läsare och gör ett nytt nummer som vi hoppas ska ge oss en bra start på året. Vi har valt att göra ett nummer som är både informativt och underhållande. Vi har valt att göra ett nummer som är både informativt och underhållande.

För att kunna göra detta har vi valt att göra ett nummer som är både informativt och underhållande. Vi har valt att göra ett nummer som är både informativt och underhållande.

Detta nummer av Ångbåten var klart för tryckning i slutet av 1975.

En av våra medlemmar har skrivit ett brev till oss där de berättar om sin erfarenhet av att resa med Ångbåten. De berättar om hur de har haft det och om de har haft några problem. De berättar också om hur de har haft det och om de har haft några problem.

Redaktionen önskar att alla våra medlemmar ska ha en bra och rolig resa med Ångbåten.

## Medlemsavgiften 1976

Medlemsavgiften för 1976 är 20 kronor. Medlemsavgiften för 1976 är 20 kronor. Medlemsavgiften för 1976 är 20 kronor.

Om du vill bli medlem i föreningen ska du betala medlemsavgiften till oss.

Om du vill bli medlem i föreningen ska du betala medlemsavgiften till oss.

## Innehåll:

- 1 Kanalinvigning med BOHUSLÄN
- 1 BOHUSLÄN som modell
- 2 Ett nytt passagerarskepp BOHUSLÄN
- 3 En förutbildad besättning
- 11 Ångaren BOHUSLÄN i Göteborg
- 12 Viderrörbeton...
- 13 ... som kostar mycket pengar
- 16 Besöksplaner sommaren 1975
- 17 Sommarresorna 1975
- 18 Med BOHUSLÄN till Kåringen
- 19 FÄRDEN 2
- 21 Ångaren i Ångbåten
- 24 Ångbåten i Ångbåten 2
- 26 Ångaren BOHUSLÄN i Trollhättan (2)
- 27 Ångbåten i Ångbåten
- 28 Turlina Dale-Göteborg 1936

Detta nummer av Ångbåten var klart för tryckning i slutet av 1975.

## Ångbåten 33

Medlemmar och inflysningsmedlemmar  
 Ingemar  
 Skåne  
 Box 1000

111 12 Göteborg 2  
 Högåsen 08 14 00 - 3  
 Ringsten 073 - 97 82

Tel. 031 411 expeditioner måndag - fredag  
 08.30 - 17.00 och 18.00 - 19.30

Tel. 031 Ångaren BOHUSLÄN vid Slussplanen - plats för registrering - 031 - 13 14 30

"Ångbåten" utkommer med fyra nummer per år. Ansvarig utgivare Ingemar Skåne.

Redaktionen utgår till:

Ingemar Skåne - Gunnar Söderberg  
 Kringelgatan 6 - Övre Beringsgatan 1  
 417 28 Göteborg - 413 10 Göteborg  
 Tel. 031 - 31 10 20 - Tel. 031 - 13 28 88

Medlems- och prenumerationsavgift för 1976 är 20 kronor.

Gåva till Ångbåten av medlemmar.

# Kanalinvigning med BOHUSLÄN



Här ligger BOHUSLÄN i 1844-års kanalled under uppehållet för invigningstalet vid slussarna i Trollhättan. För invigningsgästerna erbjöd BOHUSLÄNS promenaddäck fint regnskydd under talet. Foto Gunnar Söderberg.

Den 1 oktober invigdes Trollhätte kanal efter ombyggnaden. Invigningsfartyg var ångaren BOHUSLÄN som förde invigningsgästerna från Ströms sluss till Trollhättan. För BOHUSLÄNS besättning började resan redan på kvällen dagen innan med tomkörning till Ström, där båt och besättning övernattade vid väntbryggan ovanför slussen.

Invigningsdagen som var regntung började med att BOHUSLÄN backade in i slussen där gästerna sedan embarkerade. Den flaggprydda ångaren stävade sedan med 200 gäster mot slussarna i Trollhättan. Under färden spelade Andreaskyrkans musikkår tåligt i regnet på fördäck.

Efter slussningen i Trollhättan "parkerades" BOHUSLÄN i gästhamnen i 1844 års slussled där invigningstal hölls på slussplanen. Här nämndes bl a att totalt 300 mkr investerats i förbättringar för väner-sjöfarten. Kanalen kan nu utnyttjas av fartyg med 5,3 m djupgående vilket ger en

lastförmåga av 3500 ton.

Detta kan jämföras med 1800 års kanalled som tillät fartyg med 140 tons lastförmåga och närmare 2 meters djupgående. Efter Göta kanals öppnande 1832 var Trollhätte kanal för liten och därför skedde en utbyggnad 1838-1844. Då anlades 11 nya slussar i Trollhättan byggda för fartyg med närmare 3 m djupgående och 300 tons lastförmåga. Dessa båda slussleder användes parallellt fram till 1916 då den nuvarande sträckningen invigdes med fyra slussar i Trollhättan och 4 m djupgående som tillät fartyg med 1500 tons lastförmåga att passera. Genom upprensningar och uppdamningar på 1930-talet skedde en ökning av lastförmågan till 2500 ton och 4,6 m djupgående.

De inbjudna gästerna fortsatte med BOHUSLÄN till Stadshuskajen i Trollhättan och besättningen bjöds på lunch och en stunds vila. Därefter gjordes en tur med kanalbolagets personal till Brinkebergs-

# BOHUSLÄN som modell



Joakim Forssblad är en ung man som bygger BOHUSLÄN i modell i skolan. Skrovet som är i det närmaste färdigt står på kartongen till byggsatsen.

Ångaren BOHUSLÄN har lockat en hel del modellbyggare att göra en kopia av den i mindre format. Den största modellen har byggts av Inge Nilsson vid sidan av hans arbete ombord och med originalet. Inges modell är i skala 1:32, ca 125 cm lång, och otroligt detaljerad. Inredningen finns med och ankarspelet fungerar likadant som "det riktiga". Den minsta modellen som vi känner till är en flaskmodell.

Sedan några år finns det en byggsats för den som önskar bygga en modell av ångaren BOHUSLÄN. Den är i skala 1:50 och tillverkas av Billing Boats i Danmark. Agent i Sverige är Brio och byggsatsen kan köpas i väl sorterade hobbyaffärer.

Modellen byggs i trä på spant. Längden på

kulles sluss och åter. För BOHUSLÄN återstod bara att ta sig tillbaka till Göteborg på kvällen. Efter slussning i Ström kom dimman över älven och för besättningen blev det en oväntad övernattnings vid en väntbrygga nedanför Ström. På morgo-

den färdiga båten blir 88 cm, bredden 16 cm och höjden 40 cm. I byggsatsen, som kostar 125 kronor, ingår inte detaljer i mässing och plast, propeller, skorsten, pollare, ankarspel, vantskruvar etc. Dessa saker finns i en speciell kompletteringsats som kostar 150 kronor. De båda satserna bör köpas samtidigt för att man skall få rätt passning.

För den som börjar bygga BOHUSLÄN rekommenderar vi att studera och jämföra fotografier och, om det finns möjlighet, studera originalet på närmare håll. Det ger möjlighet till viktiga justeringar som kommer modellen att efterlikna sin förebild än mer.

IK

nen fortsatte färden nedför älven och några timmar senare låg BOHUSLÄN förtöjd vid Stenpiren i Göteborg. För oss som var med på årets sista beställningstur var det en minnesrik höstresa på en anrik kanalled.

GUNNAR SÖDERBERG

# Hur många passagerare tar BOHUSLÄN?



Sjöfartsverket handhar tillsynen av ångaren BOHUSLÄN och efter besiktningen varje år när sjöfartsinspektionens tjänstemän ser till att fartygets skick är i överensstämmelse med gällande författningar utfärdas ett passagerarfartygscertifikat som för ångaren BOHUSLÄN gäller ett år i taget. Antalet passagerare som fartyget får föra bestäms med hänsyn till stabilitet, bärighet och utrustning.

Vid trappan till inredningen under däck akterut sitter under seglationssäsongen passagerarfartygscertifikatet inom glas och ram. Där står bl a att "fartyget må nyttjas till passagerares befordran i stor kustfart, varvid dock fartyget icke avlägsnar sig mer än 8 distansminuter från skyddande skärgård eller hamn, fartyget skall föra 2 ton bottenbärlast. Antalet passagerare som fartyget äger högst medföra utgör 80".

På nästa rad står ett viktigt tillägg: "Å resa i inre fart i Göteborgs och Bohusläns skärgård må dock antalet passagerare utgöras av högst 300".

Den yttre gränsen för "stor kustfart" framgår ju av texten men var går yttre gränsen för inre fart? Att gränserna inte är desamma för olika fartyg är väl klart. De bestäms individuellt av Sjöfartsverket med hänsyn till fartygens sjövärdighet.

Ångaren BOHUSLÄN får i inre fart gå längs hela bohuskusten, utanför Marstrand, över Hjärteröfjorden, genom Kyrkesund och Mollösund, över Käringöfjorden, innanför Hermanö och Kornöarna, utanför Smögen men genom Sotenkanalen, genom Fjällbacka skärgård, väster om Otterön, genom Havstensund och över Kosterfjorden in till Strömstad eller i svenskt vatten så långt det räcker i Idefjorden.

Förutom av stabilitet och bärighet bestäms passagerarantalet av däcksyttan och livräddningsutrustning. Däcksyttan mäts på BOHUSLÄN på för- och salongsdäck. Ytor som inte kan eller bör användas som uppehållsplatser (kappor, trappor, förtöjningsplatser etc) dras bort och kvar blir 202 m<sup>2</sup>. Observera att det inte har någon betydelse

hur många däck som finns över varandra, däcksyttan mäts endast i ett plan.

Inre fart skall varje person ombord disponera över minst 0,55 m<sup>2</sup> av den uppmätta yttan vilket ger 368 personer. Med avdrag för besättning kommer vi långt över de 300 passagerare BOHUSLÄN får ta som mest och här kommer vi in på livräddningsutrustningen. Den består av livbåtarna, uppblåsbara flottar (förvaras i vita plastkapslar) med plats för 25 personer i varje, flytredskap (orange plastblock) som kan hålla uppe 20 personer liggande i vattnet, livbojar och flytvästar. Det skall finnas flytvästar åt var och en ombord och dessutom skall det finnas plats åt alla i livbåtar och flottar vid ett eventuellt övergivande av fartyget i stor kustfart och vid (liggande i vattnet) flottar och flytredskap i inre fart.

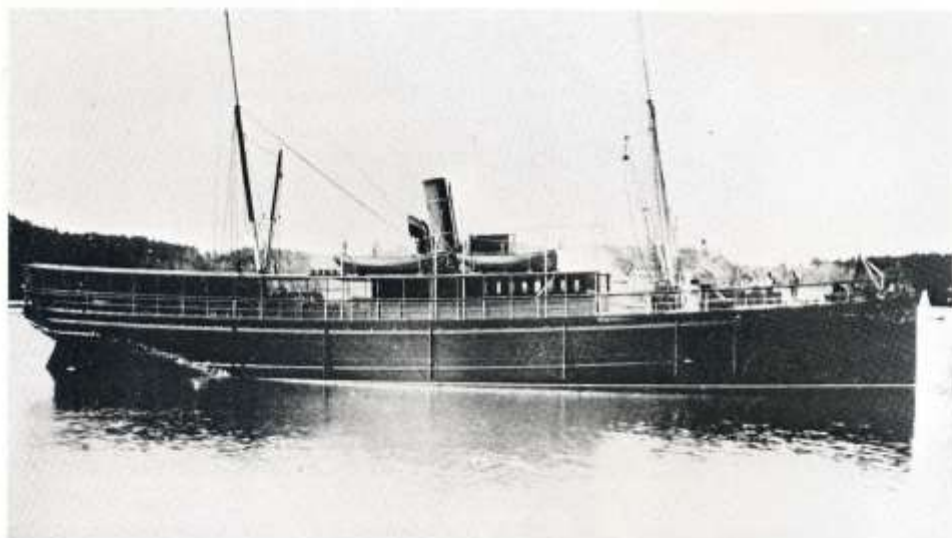
Utrustning kostar också pengar och här får man avgöra hur många passagerare vi behöver kunna ta ombord. Trivselgränsen har vi funnit vid ca 250 passagerare varför utrustningen avpassats för 300 passagerare.

Men varför tar BOHUSLÄN bara 80 i kustfart? De tidigare nämnda flottarna räknas i inre fart som flytredskap och förmår att hålla 75 personer var flytande i vattnet och hållande sig i flotten. I kustfart krävs att alla ombord på fartyget skall kunna få plats i flottarna och livbåtarna. Eftersom flottarna tar 25 personer var för sig begränsas därmed antalet passagerare.

En annan sak som berörs av huruvida BOHUSLÄN går i inre fart eller kustfart med passagerare är befälets behörighet och antal. Inre fart räcker det med en "skeppare" (befälhavare) som innehar styrmansbrev och en "styrman" som har skepparbrev av första klass. I kustfart skall det finnas en "skeppare" med sjökaptensbrev och två "styrmän", en med styrmansbrev och en med skepparbrev. Så gott som alla våra skeppare har sjökaptensbrev varför BOHUSLÄNS rörlighet inte begränsas av den anledningen. En annan omständighet är att många av skepparna också är lotsar som är väl hemmastadda i skärgårdens slingrande leder.

IK

# En Drottningens hädanfärd



GÖTEBORG vid leveransen från Bergsunds Mek Verkstad i Stockholm år 1891. Foto från Sjöfartsmuseet.

Som nämntes i korthet i förra numret av Angbåten så håller just nu GÖTEBORG, en gång flaggskepp i Bohuslänska Kusten, på att förvandlas till skrot vid en övergiven stenexportkaj i norra Bohuslän. Det oundvikliga slutet på en växlingsrik bana.

Min beundran för vita ångbåtar daterar sig från trettiotalets senare år och Norra hamnen i Strömstad. De passagerarbåtar vi skärgårdsbor för med när vi skulle till stan var små träbåtar, ofta av fiskebåtstyp. Med tändkulemotor - encylindrig, domf domf domf domf, som STJÄRN I, "Lellestjärn", eller tvåcylindrig, dubbe dubbe dubbe dubbe, som STJÄRN II, "Storrestjärn", och VIND och STRÖMSTAD (se artikeln Innare väjen i Angbåten nr 28).

Men i stan kunde man beundra ångbåtar! En del små, som de norska HVALER (som fortfarande finns i trafik mellan Fredrikstad och Hvaleröarna, fast naturligtvis dieseldriven sedan åtskilliga år) och OLA-VA (som förresten en gång trafikerat Göteborgs skärgård under namnet BJÖRKÖ - fast det hade jag ju ingen aning om den gången). Men där fanns också de stora ångbåtarna - den svarta BOHUS och de vita OSLO, UDDEVALLA och, det största

fartyg jag kunde föreställa mig, ångaren GÖTEBORG. Visserligen hade jag sett bilder av GRIPSHOLM och KUNGSBOLM (som förresten Dag Almén berättar om i en artikelserie i Angbåtens kollega Allt om Hobby just nu), men jag kunde ändå inte riktigt tro att de kunde vara mera imponerande GÖTEBORG.

GÖTEBORGs ankomst var ett fängslande skådespel. I god tid innan ångaren med ett långt tjut ur ångvisstän hade aviserat sin ankomst, hade hamnkaptenen röjt av större delen av Laholmskajen - bara Storestjärn lämnades i fred inne i vinkeln mot Kungsstrappan. Tilläggsmanövern var något helt annat än när "våra egna" båtar skulle lägga till. Arne på VIND var obestridd nordbohuslänsk mästare på att träffa rätt på en bryggpollare med fånglinans ögla på en halv båtängds avstånd - någonting som egentligen var alldeles onödigt. Harry på VIND (liksom Nils på STJÄRN och alla deras kollegor) kunde manövrera sin båt in till kajen på någon decimeter när, utan hjälp av något förspring,

Men GÖTEBORG eller OSLO. Ungefär mitt för den lilla korta stenpiren ute vid ändan



GÖTEBORG i Oslo på sin sista resa på kustlinjen 18 maj 1965. Foto Arne Lannerstedt

av Laholmen brukade friholtarna släppas ner i vertikalt läge från att tidigare hängt prydligt upphissade i 30 graders vinkel mot däckslinjen. Nu gav de upphov till ett sorlande läte där de släpade i vattnet. Annars var de stora båtarna märkvärdigt tysta - bara några plingningar från maskintelegrafan då och då och enstaka röster ombord. Så kom kastlinorna, först från backen, sedan från aktern, och så halades vajrarna länd, lades över sina förtöjningsringar och sattes fast ombord. Inte med två halvslag kring en tråpollare som på "våra" båtar, utan fram och tillbaka, fram och tillbaka, över två järnpollare på däck. Hur jag beundrade männen på fördäck. Föga anade jag då att jag en gång skulle förunnas tillfredsställelsen att få sköta springet på en Riktig Stor Ångbåt, en arvtagare till titeln Bohuskustens Drottning.

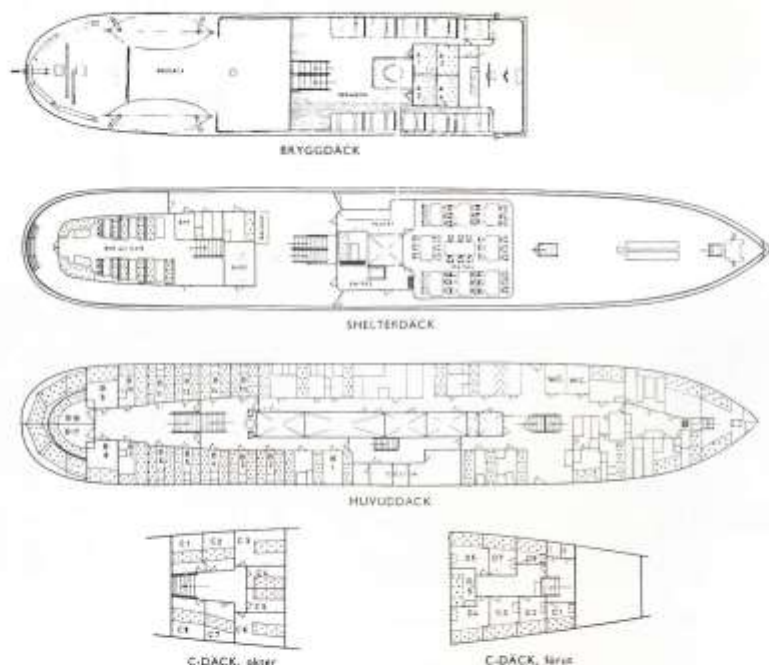
När jättefartyget väl var förtöjt vid kaj började det verkliga skådespelet. Förmodligen kastade jag någon avundens blick mot förstaklasspassagerarna när de strömmade länd över landgången midskepps, men det som fängslade mig mest var lossningen av styckegods. Som genom ett trolleri försvann en del av fartygssidan (det var

den dubbla lastporten som öppnades). Och så lyftes "sling på sling över fartygets sidor" (som skalden sjunger), med lådor och med säckar och med fat. Angmaskinen till vinschen hade tre läten - ett lite ansträngt när lasten vinschades uppur lastrummet, ett stilla väsande när bommen med den hängande lasten svängdes länd och ett rasslande när lasten sänktes ner. Allra mest rasslade det när den tomma lastkroken sänktes ner i lastrummet. Som regel fick jag aldrig tillfälle att njuta av skådespelet till dess slut, rätt som det var kom en orolig anförvant och påminde mig om att det var dags att följa med båten hem.

GÖTEBORGs historia kommer kanske en gång att berättas i Angbåten mera utförligt. Några ploock ur Wilhelm Hanssons och Dag Alméns bok "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år" kanske skulle kunna komplettera mina barndomsminnen.

När GÖTEBORG lämnade Bergsunds varv i Stockholm år 1891 var stockholmspressen entusiastisk: "En av den svenska handelsflottans bekvämate och vackraste passagerarångare", ansågs det. Man hade fäst sig vid den eleganta matsalen på övre däck med blyinfattade rutor och guldlistor, vid aktersalongen och de båda dalsalongerna

## DÄCK- och HYTTPLANER P. S. GÖTEBORG



med sina dyrbara mjuka mattor, "som gav åt salongerna en prägel av hemtrefnad och värme". Men GÖTEBORG och hennes systrar var inte enbart byggda med tanke på elegans för förstaklasspassagerarna på rutten Göteborg-Lysekil-Strömstad-Kristiania. När GÖTEBORG sattes i trafik skulle det ännu dröja bortåt tjugo år innan järnvägen nådde Lysekil och Strömstad. Och ännu långt där efter fyllde de stora ångbåtarna en viktig funktion i bygdens liv genom att transportera ortsbor (vilka väl som regel nöjde sig med andraklassbiljetter) och gods. På ett vykort från ungefär 1930 ser man hur GÖTEBORG ligger vid Stenpiren i Göteborg och lastar styckegods. Hon hade följande två lastrum och var riggad med två lastbommar på för- och aktermasterna.

Under årens lopp kom GÖTEBORG, liksom de flesta av hennes systrar, att bli huvudagerande i en del dramatiska episoder. En sommarnatt 1896 rände hon med full fart upp på en långgrund strand i yttre delen av Kristianiafjorden på resa söderut med en rorgångare som nog inte fått ordentlig nattsömn på månader och som

hejt enkelt hade somnat över sin ratt.

Tolv år senare rammade GÖTEBORG en liten norsk bogserbåt, BAEKKELAGET, som med släckta lanternor, en sovande skeppare och överlastad med passagerare på hemväg från en lusttur gjorde ett ödesdigert försök att gå för om istället för, som väjningsreglerna påbjöd, akter om den stora ångaren. På hösten 1930 rände GÖTEBORG upp på land strax söder om Grebbestad och sjönk men bärgades och kom snabbt åter i trafik.

Jag har fått tag på en turlista från sommaren 1936 som visar hur GÖTEBORG, OSLO och UDDEVALLA turades om på traden Göteborg-Oslo med en tur var i varje riktning per vecka och med övernattnig i Strömstad både på upp- och nerresan. Och därtill varsin dagtur från Oslo till Strömstad och åter. Var det redan då så att norrmännen reste till Strömstad för att handla?

Under krigsåren och ockupationen fick rutten kortas av till Göteborg-Strömstad. UDDEVALLA såldes till Trondheim mitt under kriget men GÖTEBORG och OSLO



GÖTEBORG vid Laholmskajen i Strömstad. Foto Bertil Holmström

återupptog trafiken mellan de båda städerna med samma namn så snart förhållandena åter blev normala. Trafiken skiftade emellertid gradvis karaktär - styckegodset gick med lastbil och andraklasspassagerarna med buss. OSLO försvann från Bohuskusten i mitten av femtiotalet, till Öresund. GÖTEBORGs aktere lastrum hade försvunnet långt tidigare och utrymmet inretts till hytter. Nu försvann även det förliga, med portar och lastbom och pysande ångvinsch och allt. Samtidigt gjordes undan för undan ombyggnader av salongerna på däck - som regel resulterande i en försämring av fartygets exteriör men naturligtvis i förbättringar för passagerarna.

I mitten av sextiotalet var det definitivt slutseglat även för GÖTEBORG. Hon kom att läggas upp vid Laholmspiren i Norra hamnen i Strömstad, en båtlängd från den kaj där jag först lärt mig beundra henne. I början kände jag (och väl många ortsbor med mig) en ilning av lycka att få ha en sådan skönhet liggande förtöjd i hamnen. Jag njöt av att kunna sitta vid ett bord på den gamla kommandobryggan (inbyggd sedan många år) och förtära grillkorv och pommes frites och en öl, att kunna beund-

ra den pampiga ratten (inte så pampig som BOHUSLÄNS - GÖTEBORG hade nämligen styrmaskin) och de båda maskintelegraferna och att kunna vända mig om och beundra hamninloppet med dess myller av passagerarbåtar på väg till och från Koster eller de norska grannstäderna med deras margarinaffärer. Med tiden skiftade emellertid rörelsen ombord på GÖTEBORG karaktär, den urartade till ett skränigt diskotek som störde de närboendes nattsömn, allt medan exteriören gradvis förföll. I ett uttalande för ortstidningen i februari hotade Torsten Hallberg, hamnkaptenen, med att utnyttja sina befogenheter och låta bogsera bort skrovet till någon annan plats inom hamnområdet, på ågarens bekostnad. Kanske till Kebabviken, som bli de gömda resterna av den en gång så stolta femmastaren FOREST DREAM (eller "Fåre Strim" som jag länge trodde den hette), som eldhärjades och sjönk där en vinternatt i början av trettio-talet. Nå, nu blev det inte Kebab för GÖTEBORGs del, utan Hälle - en gång i tiden en livaktig utskeppningshamn för granit, vid Idefjorden, inom synhåll för Fredrikstens fästning. Och här har hon legat några år, utan underhåll och utan tillsyn, tills man i våras började upphuggningen. Arbets-



GÖTEBORG under skrotning vid Hälle sommaren 1975.  
Foto Bertil Holmström

styrkan har inte varit stor - den har vanligen kunnat räknas på ena handens tumme - men arbetet har fortskridit säkert om än sakta. De lastkranar som på trettio-talet lyfte stora granitblock ner i ångbåtslastrum har fått en tillfällig aktivitet med att lyfta i land det gamla ångbåtsskrovet bit för bit.

Vart tar då bitarna av GÖTEBORG vägen? "Part i nol, part i sör, part i dybe dalar" hette det i en ramsa jag lärde mig som barn. Huvudparten av grovskrotet lär gå till Boforsverken. Själv har jag för en facit slant tillhandlat mig en öppningsbar rund ventil, ett "koöga", som jag inte har enaning om hur jag skall få någon användning för. En del av inredningen, däribland ratten med sin styrmaskin och de båda maskintelegraferna, har sålts till Ralph Olsson på Restaurang Skagerack i Strömstad, som tänker utöka Strandbaren med en lokal som skall kallas Skansen. Kanske skall jag än en gång kunna njuta en portion grillkorv och pommes frites och samtidigt beundra interiören från den gamla kommandobryggan från det fartyg som en gång var kustflottans okrona men obestridda Drottning.

BERTIL HOLMSTRÖM



## Ångaren EJDERN i Göteborg



EJDERN vid Ångslupsbron i Göteborg omkring 1897. Flaggan med L i masten visar att båten skall göra en tur till Långedrag. Bakom EJDERN syns SVALÅN, ÅRLÅN, GÖTA, en oidentifierbar båt samt LÅRKAN. Foto från Göteborgs Historiska Museum.

I förra numret av Ångbåten nämndes att ångaren EJDERN hade kommit tillbaka till sin gamla hemstad Göteborg den 21 september. Anledningen till besöket i Göteborg är att båten skall vara med vid invigningen av Götaverkens cityvarv i juni 1976. EJDERN är ju Götaverkens äldsta ångbåt som fortfarande finns kvar. I skrivande stund ligger ångaren i Lindholmens flytdocka tillsammans med vår egen ångare BOHUSLÅN. Det är alltså ett ganska unikt möte mellan två gamla västkustångare i samma docka. EJDERN har emellertid inte varit hemmahörande i Göteborg sedan slutet av förra seklet.

EJDERN byggdes av Göteborgs Mek Verkstad - nuvarande Götaverken - redan 1880 för Göteborgs Nya Ångslups AB, för att ersätta en äldre träångbåt från 1871 som bar samma namn. Göteborgs Nya Ångslups AB bildades 1872 och efterträdde Göte-

borgs Ångslups AB som hade börjat verksamheten redan 1865. "Nya" bolaget drev förutom älvtrafik även skärgårdstrafik till både norra och södra skärgården. Den "nya" EJDERN från 1880 blev 22,39 m lång och 4,26 m bred. Den försågs med en compoundmaskin på 60 ihk som gav båten en fart av cirka 9 knop. EJDERN kom huvudsakligen att trafikera norra skärgården på linjen Göteborg-Hjuvik-Kaivsund-Gröto-Hönö-Öckerö-Björkö. Under kortare perioder anlöpte ångaren även ytterligare några öar i norra skärgården. Under sin tid hos Ångslupsbolaget var ångaren med under det ynkända "skärgårdskriget" 1889-1895 då Ångslupsbolaget konkurrerade med Norra Skärgårdens Ångbåts AB som var öbornas eget bolag. Ångslupsbolaget skaffade sig flera nya båtar och jämförd med dessa var EJDERN både liten och föråldrad. Ända hade båten byggts om 1893 varvid mellandäckets överbyggnad



Ångaren EJDERN kommer tillbaka efter 77 år. Här hoppar besättningen iland på Stenpiren. Foto Sören Alvegård 21 september 1975.

förlängdes och förnyades med raka sidor och rektangulära fönster med gjutjärnsögonbryn. Förutom den sedvanliga "allmogesalongen" på mellandäck fanns en stor aktersalong och en liten damsalong under det förhöjda akterdäcket. Resten av passagerarutrymmena var öppna och på övre däck fanns, förutom några soffor för passagerare, en styrhytt med spröjsade fönster. Akter om styrhytten stod livbåten som kunde sjösättas med hjälp av en bom på masten. Skrovet var svart och överbyggnad och skorsten blekt gula.

Vintern 1898 såldes EJDERN för 18.000 kr till Roxens Nya Ångslups AB för trafiken Linköping-Grensholm. Efter att ha använts i fraktfart och som prämdragare mellan Linköping och mellansvenska hamnar 1904-1905 såldes den till Södertälje Ångslups AB år 1906 för trafik mellan Södertälje och Mörkö samt fraktfart i Mälaren. 1925 köptes båten av besättningen för att trygga sin sysselsättning. Efter somarseglationen 1957 drog sig besättningen tillbaka på grund av åldersskäl. Året därpå köptes båten av Södertälje stad som la upp båten i den del av hamnen som kallas Maren. Ansvaret för båten överlämnades till Kulturhistoriska Föreningen i

samråd med Hamnstyrelsen. 1959-1960 hyrdes båten ut och användes som servering. Efter vandalisering beslöts att bli ångmaskinen och styrhytten skulle räddas. Dessa placerades på Östra Södermanlands Museum i Södertälje. Därefter beslöts 1963 att EJDERN skulle sänkas på internationellt vatten eftersom ingen spekulant på båten hade anmält sig och staden på ett billigt sätt skulle bli av med båten.

Strax innan EJDERN skulle bogseras ut för sänkning 1964, kontaktades hamnkapten av Gert Ekström i Stockholm och efter en rad snabba beslut överlämnades båten som gåva till "... en förening för bevarande av gamla ångbåtar..." med Gert Ekström som huvudman. Nu bogserades båten istället till Stockholm. Där började ett tiotal ungdomar med att röja och rusta upp båten. För att få båten körduglig skaffades en semidieselmotor och som första uppdrag stod att medverka vid inspektionen av Hemsöborna 1965. Året därpå blev EJDERN ångbåt igen sedan den fått övertaga maskin och panna från en bogserbåt.

För att lösa en ekonomisk kris bildade medlemmarna Skrufångartyget Ejdern AB. 1972 bildades Museiföreningen Ångfartyget



EJDERN i Lindholmens flytdocka. Foto Per Ahlquist 22 nov 1975.

Ejdern som succesivt har övertagit äganderätten till båten. Föreningen har huvudsakligen använt EJDERN för beställningsresor i Mälaren och skärgården och årligen anordnas även en semesterresa för besättningen.

1974 fick föreningen tillbaka styrhytten från museet och den provisoriska styrhytten som var byggd av valplakat kunde rivas. Nästa steg i arbetet med att återföra EJDERN till det utseende den hade strax efter sekelskiftet, var att återinstallera originalångmaskinen från 1880. Detta skedde hösten 1974 och i våras kunde premiärresan ske med den 95-åriga compoundmaskinen som har återgivit båten sin forna marschfart. Uppriktning av maskin och nytillverkning av propeller har skett vid Götaverken-Finnboda i Stockholm.

I somras inträffade ett haveri på maskinen då ångaren rände in i kajen med halv fart efter utebliven backmanöver varvid ett stödben på maskinen knäcktes. Detta reparerades lyckligtvis och ångaren var snart igång igen. Eftersom Götaverken välvilligt ställde resurser till förfogande vid varvsbesöket på Finnboda, återgåddar föreningen detta genom att låna ut EJDERN till Götaverken i Göteborg fram till juni nästa år. Som nämndes i början av

artikelkom EJDERN till Göteborg den 21 september och efter ett kort anlöp av Stenpiren för visning av BOHUSLÅN fortsatte EJDERN till Lindholmen - dvs den del av Lindholmens Varv som Götaverken Reparation använder.

Sedan dess har ångaren gjort två turer med besättning från Sällskapet Ångbåten. Den 29 oktober gjordes en utfärd med Göta Älvklubben från Stenpiren till Arendalsvarvet. Då fick EJDERN till att börja med följa sin gamla led mot norra skärgården innan vi glirade in mot Arendal. Nästa utfärd skedde den 13 november då Lindholmens torrdocka firade hundraårsjubileum. Denna gång gjorde EJDERN två turer från Lindholmen tvärs över älven till Stenaterminalen med personal från varvet.

Vid turerna har det visat sig att ångmaskinen har viss benägenhet att ställa sig på centrum vid omkastning från fram till back varvid backmanöveren uteblir en kortare stund. Detta är inte något som har börjat uppträda på senare tid. Redan i september 1881 uteblev en backmanöver när ångaren skulle lägga till vid Ångslupsbron vid Skeppsbron. Den gången törnade EJDERN så hårt mot en präm lastad med 50 ton järn att pråmen sjönk.

GUNNAR SÖDERBERG

## Vinterarbeten...



När detta knackas ned ligger BOHUSLÄN i Lindholmens flytdocka tillsammans med ångaren EJDERN. På BOHUSLÄN pågår det kanske mest omfattande varvsarbetet i Sällskapet Ångbåtens historia. Fördäcket har rivits bort helt och besökare ombord får balansera fram på bara däcksbalkarna.

Nu kan man faktiskt se förskeppet från ovan, precis som man ser det på BOHUSLÄNs ritning "Plan under hufvuddäck". Fast soffor, bord och övrig inredning är förstas bortplockade. I skansen är inte ens durken kvar. Istället ser man taket på förpiktanken. Hela tanktaket har förnyats, det gamla var svårt rostangripet. Inte ens den prydligt brunmålade rännenstenen på fördäcket finns kvar. Rännstenen som var gjord av cement har bilats bort och man ser den underliggande stringplåten.

I bordläggningen har plåtar i D- och E-stråket plockats bort på både styrbords- och babordssidan. Dessa plåtar har förutom att de varit dåliga även haft rejäla intryckningar. Här kommer nu nya plåtar att nitas på det traditionella sättet.

I akterskeppet sker ett fortsatt byte av plåtar under vattenlinjen. I våras revs

stora delar av inredningen i aktersalongen och hytten längst akterut på styrbordssidan för att plåtbyten skulle kunna göras. Nu är det babordssidan i aktersalongen som delvis har plockats bort för byte av plåtarna i C-stråket. Sedan återstår ett pusslande för att åter få en aktersalong med röda plyschsoffor där det varma kaffet och den kalla punschen avnjutes bäst.

Men det mesta av återuppbyggnadsarbetet behöver naturligtvis göras i förskeppet. Till sommaren kanske vi vågar hoppas att försalongen - som av besättningen kallas för mäss - är renoverad lika pietetsfullt som har skett med salongerna på övre däck. Försalongen skall givetvis återfå sin gamla prägel av II:a klass matsalong.

Den gamla gjutjärnspropellern har demonterats för att ersättas med en nyttillverkad bronspropeller som har beställts i England. Den gamla propellern kommer nu att läggas i reserv. Ursprungligen hade BOHUSLÄN en bronspropeller som användes under hela den isfria delen av året. På vintern skiftades denna mot en något mindre propeller av gjutjärn som var bättre vid gång i is.

GUNNAR SÖDERBERG

## ...som kostar mycket pengar



Detta bilduppslag visar en del av de omfattande arbeten som utföres på Lindholmen. Bilden på föregående sida visar hur plåtar i E-stråket har plockats bort. I stråket under har nitarna plockats bort för att plåten skall kunna lossas. På ångarens babordssida är plåtbytena lika omfattande.

Bilden ovan visar hur förskeppet ser ut när pollare, ankarspel, nedgångskapp, mast och trädäck har rivits bort. Här skall nu ett helt nytt ståldäck läggas varefter ett trädäck i oregon pine läggs ovanpå.

Foto Per Ahlquist 22 november 1975.

När man läser om vinterns omfattande arbeten undrar man hur vi har råd med det. Att det kommer att kosta stora slantar är då säkert liksom att den gångna rekordsäsongens intäkter inte kommer att förslå när räkningen skall betalas.

Är det då alldeles nödvändigt att låta utföra så omfattande arbeten just nu? Där hade vi inget val. Plåtarna i akterskeppet måste bytas efter det program som Sjöfartsinspektionen anvisat. Inför våren har nu turen kommit till plåtar i förskeppet vilka behöver förnyas.

Liksom i akterinredningen behövde vi riva förut inför skrovarbetena. Skans, försalong och hytter har således plockats ned, inget svårt beslut att antligen få bukt med

problemet genom att lägga ett helt nytt däck i stål och oregon pine.

Detta tillsammans med plåtbytena kommer att gå till så stora summor att vi dels blir av med det vi fått i spargrisen från i somras, dels behöver ta ett lån och dels slutligen blir beroende av alla medlemmars generositet vid den insamling som startar med detta nummer av tidningen.

Vi fann att det läckande fördäcket tillfogat garnering och plåtar omfattande skador. Det skulle vara meningslöst att åter bygga upp inredningen om inte däck är tätt. Tyvärr har fördäcket varit i sämre skick än övriga däck vilka behandlats med framgång genom träget arbete. Det var därför

INGVAR KRONHAMN



# Resandenkäter sommaren 1975

Vid sommarens sista Sommarturer, eller medlemsturer, ombads resenärerna att besvara en rad frågor på ett formulär som i stort var likadant för kvällsturen 21 augusti och dagturen till Brattön, "Blåkulla", 31 augusti.

Svarsprocenten var relativt hög, 73 % för kvällsturen och 92 % för dagturen vilket motsvarar 81 resp 76 resenärer. Underlaget är således inte stort men enkäten ger besked om att det är ett fåtal medlemmar bland passagerarna på medlemmarnas egna Sommarturer. Medlemsprocenten var således 23 resp 30 % vid de aktuella resorna.

Att de resande medlemmarna hade fått reda på resan genom den orange broschyren Sommarturerna (bilaga till Ångbåten nr 30 april 1975) är naturligt. Kunde den lilla medlemsprocenten förklaras genom att så lång tid förflutit fram till sommarens sista resor? Hade broschyren blivit undanlagd och resorna bortglömda? 26 resp 35 % av resornas medlemmar ansåg att broschyren borde sändas ut ännu en gång under sommaren men det skulle vara mera intressant att få veta vad de medlemmar tycker som inte var med ombord.

Icke-medlemmarna bland resenärerna hade fått reda på turerna genom bekanta som är medlemmar i Sällskapet Ångbåten, genom tidigare resa, på Informationscentralen (Kungssportsplatsen), Turistbyrå, arbetsplatsen (där speciellt Sjukvårdscentralen i Frölunda skall nämnas) etc.

Att resenärerna på kvällsturen föredrog kvällsturer till 58 % och att dagtursresenärerna föredrog dagturer till 70 % tyder på att de olika turerna drar sin publik. De få medlemmarna var de trognaste resenärerna. På kvällsturen hade 53 % följt med tidigare kvällstur men endast 16 % tidigare dagtur. Av icke-medlemmarna hade 19 % rest med tidigare kvällstur och 8 % med dagtur.

På dagturen hade 87 % av medlemmarna rest på tidigare dagturer och 61 % med tidigare kvällsturer. Icke-medlemmarna svarade för 34 resp 32 %.

De något konkreta frågorna började vid kvällsturen med avgångstiden kl 18,30. 95 % ansåg den lämplig varför den också kommer att behållas. 90 % av medlemmarna och 66 % av icke-medlemmarna

var nöjda med resvägen som gick ut vid Vinga och väster om Höno-Öckerö-Hälsö.

Flera uttryckte emellertid önskemål om att få se mera av Öarna och några ansåg även att turen borde gått i andra riktningen med hänsyn till det tidiga mörkret.

28 % önskade göra uppehåll under någon kvällstur och som resmål föreslogs Vinga (tyvärr omöjligt), Styrso, Vrångö, Nya Älvsborg m fl.

Sommarens fyra kvällsturer bör bli flera ansåg 47 % av medlemmarna och 68 % av de övriga på kvällsturen.

Dagresenärerna fick frågan om de hade något emot att resan förlängdes för att undvika sjögång. 33 % hade inget emot att "det rörde på sig".

Dagtursresenärerna tillfrågades vidare vad de uppskattade mest vid uppehållet. Intresset tycks vara lika stort för bad, promenader och sevärigheter varför resorna även framdeles får inslag av dessa faktorer. Resenärerna uppmanades vidare att ange sex tänkbara resmål för BOHUSLÄNS Sommarturer för medlemmarna. Totalt "segrade" följande orter i nämnd ordning: Gullholmen, Lysekil, Kåringön, Brattön och Marstrand/Mollösund på delad plats.

För de båda turerna gemensam fråga var om resenärerna önskade upplysningar om resmål och sevärigheter under resan från högtalare. 72 % av kvällsresenärerna önskade denna service och 55 % vid dagturen.

40 % resp 37 % tyckte att det kunde vara lämpligt med musik från högtalarna kortare stunder. Kvällstursresenärerna tillfrågades speciellt om "levande musik" vilket 77 % önskade lyssna till. 59 % ville även ta en svängom på akterdäck.

88 % av kvällsresenärerna var nöjda med serveringen och 62 % var nöjda med sortimentet i kiosken. Önskemål om flera typer av smörgåsar, om frukt, varm korv och saft till barnen framfördes. Endast 15 % ansåg att bordsservering är önskvärd vid kvällsturer. Vid sidan av serveringen fanns önskemål om allsång och lyrikuppläsning.

På dagturen var önskemålen om bordsservering flera, 57 %, och just vid denna tur (31 augusti) var det självservering. Att

# Sommarturerna 1975

Sommarens medlemsturer med Ångaren BOHUSLÄN var elva stycken varav sex var dagturer och fem kvällsturer. Extravagnan är inte inräknad utan är ett fristående arrangemang. En av årets turer var ett samarrangemang vars biljetter såldes i förväg. Pga dåligt intresse från medlemmarna och stor kapacitet såldes resterande biljetter genom Pressresor.

En förvånansvärt liten andel av resenärerna vid medlemsturer utgörs av just medlemmar. De flesta broschyrerna om turerna sprids också "utanför" föreningen på turistbyråer, Informationscentralen, arbetsplatser etc. Alla medlemmar fick broschyren Sommarturerna med Ångbåten nr 30. Kanske var denna utsändning för tidig i slutet av april för att medlemmarna skulle komma ihåg sommarens alla turer.

Sommarens första tur till Lyckorna 11 maj var en ersättning för den 8 september 1974 på grund av regn och storm inställda turen till Lyckorna, "i KUNG RANES kölvatten". Av de många anmälda deltagarna till den inställda resan återstod inte fullt så många i våras. Ett trevligt inslag var de 25-tal sommarboende på Stillingen som passade på att resa till "sin" brygga.

Sommarens första kvällstur 22 maj lockade 50 resenärer till en resa genom södra skärgården.

Lördag 7 juni gick BOHUSLÄN hela vägen till Lysekil och Sjöräddningens Dag som i

bordsserveringen gäller middagen är väl klart men vad bör ingå i middagen ombord? Vid denna resa serverades kassler vilket inte var så populärt. 30 % önskade ångbåtsbiff med dessert, 24 % önskade enbart ångbåtsbiff, 14 % soppa, biff och dessert, 11 % soppa, biff och kaffe medan endast 8 % föredrog dagens rätt kassler.

Tyvärr är det omöjligt att servera middag med flera rätter vid en kortare resa, det gäller ju att kunna servera alla ombord. Ångbåtsbiffen återkommer, var så säker! Vi kommer givetvis att ta största hänsyn till alla önskemål som framkommit för att göra medlemmarnas resor ännu trivsammare och intressantare. Slutligen vill vi tacka alla de som bidrog med svaren!

sig inte var så publikdragande. 93 passagerare reste till Lysekil och åter, ytterligare några reste på mellanstationerna.

Även kvällsturen 17 juni gick i södra skärgården och lockade hela 136 resenärer och vid kvällsturen 1 juli förbi Kullavik till Särö och åter deltog så många som 216!

Lördagen 5 juli gick BOHUSLÄN till Mollösund. 109 passagerare reste hela vägen och totalt reste 146 denna dag.

Fallens Dag har vi berättat om i Ångbåten nr 31. Resan var ett samarrangemang med Bergslagerens Järnvägssällskap med ångtågsresa i ena riktningen för resenärerna.

Kvällsturen 31 juli missgynnades av blåsig väder men lockade trots det ett hundratal deltagare.

Söndagen 10 augusti gjorde BOHUSLÄN en repris av förra årets resa till Marstrand och Klöverön. Succen var given även denna gång med 144 passagerare fram och åter medan 18 reste en väg. EVA av Åstol förde över passagerarna till Stenen på Klöverön.

Årets sista kvällstur 21 augusti lockade 111 passagerare och gick i norra skärgården. Mörkret lägrade sig tidigt och som extra tidsfördriv svarade resenärerna på en enkät vars resultat presenteras på annan plats.

Årets sista dagtur 31 augusti gick till Rörtångens brygga varifrån resenärerna färjades över till Brattön med EVA från Åstol. EVA tar visserligen bara 30 passagerare per tur men är en behändig båt med trevlig besättning. Med ortsbefolkningens hjälp snitslades en stig upp till Blåkullas topp 130 m över havet. En otrolig utsikt väntade som lön för mödan åt de som orkade upp. 83 passagerare reste till Blåkulla från Göteborg och 6 från Marstrand.

På dagturen har frukost serverats på framresan och middag på återresan. Middagen brukar bestå av förrätt, huvudrätt (ångbåtsbiff) och dessert utom vid de kortare resorna när vi inte hinner att servera en så omfattande meny. Kiosken på akterdäck är öppen under alla typer av resor för servering av kaffe, öl och läsk, smörgåsar etc och för souvenirförsäljning.

# Med BOHUSLÄN till Kåringön



S/S BOHUSLÄN före avgången från Stenpiren den 14. 9. 1941. Tjänstemännen vid Bohus Mek Verkstad står samlade på bryggan och framför det vackra, vita frontskottet. Mannen i uniformsmössan tillhör inte besättningen. Det är överingenjör Gunnar Jacobsson, medan mannen i andra ändan av flaggan är en tvättakta besättningsman i sin traditionella klädsel. Foto Dag Almén

Här i stockholmstrakten har vi ju en hel del ångbåtsvänner, som också är medlemmar i Sällskapet Ångbåten. Jag har fått en stilla undran över, vad det är för tjafs om vitteller brunt i vår tidning - en meningslös spaltfyllnad. Efter Bertil Holmströms osakliga och starkt överdrivna inlägg, där både skorstensfärg och stävornament dras in i diskussionen, håller jag helt med mina undrande ångbåtsvänner.

F.ö. hör det till god journalistik, att redaktionen förhåller sig neutral och inte försöker insändarna med tendentiösa vinjetter eller alltid ritar vår ångbåt med brun front, fastän den sedan många år tillbaka är vit och förhoppningsfullt också så kommer att förbli.

Här följer några minnesbilder från ss BOHUSLÄNs besök på Kåringön den 14 sep-

ter 1941. Bohus Mek Verkstad där jag då jobbade som ritare, hade hyrt fartyget för sin årligen återkommande skärgårdsutfärd. BOHUSLÄNs motvilja mot babordsgirar gjorde, att hon sällan eller aldrig besökte Kåringön. "Här har jag inte varit på minst 10 år" minns jag att Calle yttrade, när han efter åtskilliga manövrar lyckades vända stäven mot det trånga inloppet. Med hjälp av akterspring gick det att ta sig därifrån också.

Då som nu trivdes jag bäst på kommandobryggan, där man hade utsikt över farleden och kunde andas frisk havsluft istället för salongernas sprit- och rökodörer. Här gick det ibland ganska livligt till som brukligt på firmafester.

Jag fick också nöjet att styra en stund i inte alltför krokiga farleder. Jag kom i-

## Om färgallergi

"Meningslös spaltfyllnad" och "tjafs"...

Det är hårda ord mot en debatt som man själv rullat igång. Att inte alla accepterat Dag Alméns åsikter i frågan har med all tydlighet upprört honom. Redaktionen måste emellertid låta även andra mening- ra komma till tals.

Redaktionen vill inte refusera än mindre censurera inläggen såvida de inte angriper person eller sårar moralen. Debatten har rört färgsättningen av en detalj - däckshusets front på ångaren BOHUSLÄN - och huruvida man skall följa estetiska önskemål från medlemmar eller föreningens målsättning i vilken klart sägs att fartyget skall återföras till traditionellt skick, dvs så som ångaren såg ut under den tid den trafikerade kusten för Marstrandsbolaget.

Målsättningen anger också att avsteg får göras av säkerhetsskal och praktiska orsaker. Det kan därför förefalla naturligt av ett skott som varit teakådrat återfår detta utseende och det är detta debatten handlat om. Bertil Holmström har med några drastiska exempel försökt påvisa vart det kan leda om vi alltför lätt frestas att göra avsteg från målsättningen.

När Gunnar Söderberg ritat ångaren BOHUSLÄN gör han det i traditionell stil så som han uppfattar ångaren i enlighet med föreningens målsättning. Skall vi då förbjuda honom att illustrera tidningen på grund av brunfärgsallergi i läsekreten?

Beträffande överallgubben med brunfärgsburken kunde vi inte tro att vinjetten kunde förarga när vår mening var den moteatta.

Och därmed sätter vi punkt för "vitt eller brunt".  
INGVAR KRONHAMN

håg, att en av passagerarna frågade styr- mannen, som hade vakten under större delen av resan; "Hur kan ni hitta rätt bland alla dessa öar? Jag tycker de är likadana allihopa!"

Föga anade jag då, att jag 30 år senare skulle få styra det gramma fartyget från hamn till hamn utefter slingrande farleder från Göteborg till Strömstad i norr - en fullständig absurd tanke, då jag en vacker höstdag 1941 för första gången höll i spakarna på ss BOHUSLÄNs magnifika ratt.

Dag

## FÄRJAN 2

Färjan levererades från Södra Varvet i Stockholm år 1907 till Lidingö Trafik AB, Lidingö, och erhöi i dopet namnet LIDINGÖFÄRJAN 1. Den skulle forsla spår- vagnar mellan Lidingö och Ropsten på fastlandssidan. Vid Lidingöbronns invigning utbjöds färjan till försäljning.

Göteborgs Hamnstyrelse hade i flera år varit ute efter en lämplig färja som kunde avlösa den hårt nedslitna och gamla FÄRJAN 2 (Bonnafröjda) på leden Klippan - Färjenäs. Vid besiktning av LIDINGÖFÄRJAN 1 visade det sig att hon var lämplig för leden. Den 7 augusti 1928 inköpte Hamnstyrelsen LIDINGÖFÄRJAN 1. För att ta sig till Göteborg måste färjan gå runt kusten på grund av sin bredd som gjorde att hon inte kunde gå kanalvägen. Resan blev besvärlig, den ens stormen avlöste den andra, och man var tvungen att söka skydd i flera hamnar längs kusten. Så äntligen stävade färjan in i Göteborgs hamn för vidare färd uppför älven till Lödöse Varf där ombyggnad skedde under september till november 1928.

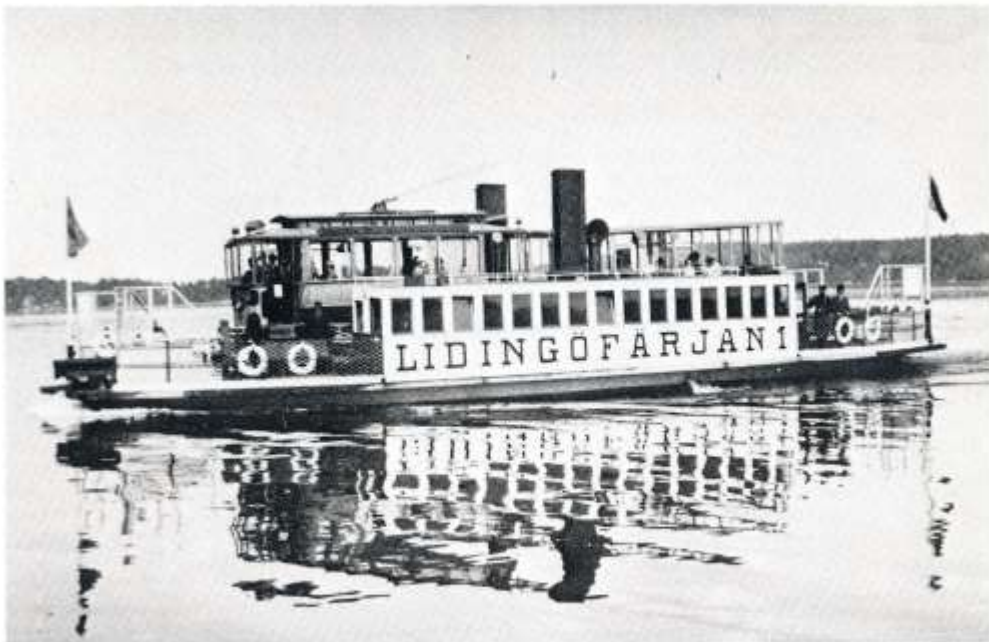
Spårvagnsspåret togs bort och förstärkningar gjordes för tyngre fordon. 11 Plåtar byttes liksom 1000 nitar.

Den 29 september 1928 lades "Bonnafröjda" upp och man satte omedelbart igång med att bygga nya färjelägen för den nya färjan. Den 18 december 1928 sattes den nya färjan i trafik på leden Klippan - Färjenäs under namnet FÄRJAN 2. Det var en avsevärt större kapacitet som den nya färjan hade gentemot sin föregångare.

## Spårvagnsfärjan

2 augusti 1909 började den reguljära färjningen av spårvagnar med LIDINGÖFÄRJAN 1. Det var vart fjärde tåg på linje 5 som fördes över från Ropsten till Islinge för att trafikera Norra Lidingöbanan till Kyrkviken. Spårvagnsfärjningen upphörde efter fem år, den 3 augusti 1914, på grund av första världskrigets utbrott.

Därefter användes färjan sporadiskt. Den ordinarie persontrafiken upprätthölls av samma företags LIDINGÖFÄRJAN 2 (senare FÄRJAN 6, numera djurgårdsfärjan NYBRON 1) och vid dess förfall brukade man hyra in en färja från Södra Lidingöbanan som också trafikerade Ropsten men från Heraserud på Lidingö.



Den spårvagnsförande LIDINGÖFÄRJAN 1 blev efter ombyggnad den välkända FÄRJAN 2 i Göteborg. Här är färjan i ursprungligt skick på väg över Lilla Värtan med ett spårvagnståg på linje 5.

Även "nya" FÄRJAN 2 fick ett smeknamn av trafikanterna, nämligen "Mississippi", som berodde på att färjan i likhet med amerikanska flodångare hade två skorstenar i bredd. Enda missnöjet med trafiken var att den var avgiftsbelagd.

En färjenäsbo, Emil Svensson, föreslog i brev till Hamnstyrelsen att färjförbindelsen borde vara avgiftsfri vilket, givetvis, avlogs. Emil Svensson gav sig emellertid inte. Han begärde audiens hos landshövding Malte Jacobsson som vänligt tog emot ännu en skrivelse i ärendet "för senare genomläsning". Besökaren stod dock på sig och landshövdingen läste igenom Emil Svenssons brev om avgiftsfri färjtrafik som hänvisade till en gammal bestämmelse om "där allmän väg stöter till vatten skall överfarten vara avgiftsfri".

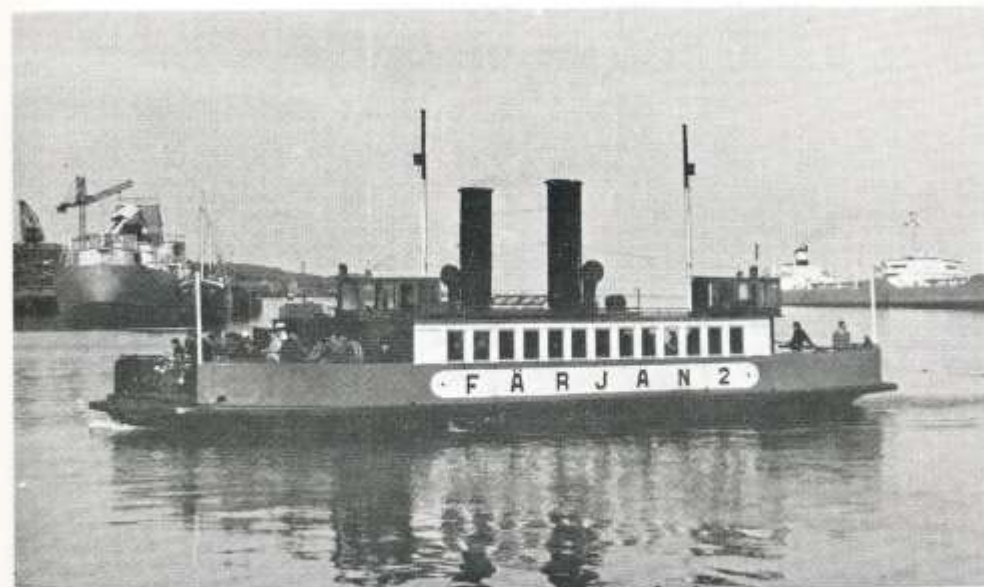
I tre år hade Emil Svensson kämpat för saken och nu ordnade landshövdingen så att det blev beslut på tre veckor. Beslutet lød: Avgiftsfri överfart fr o m 1 januari 1946. Emil Svenssons agitation kröntes med framgång.

Trafiken ökade på färjleden och 1951 satte Hamnstyrelsen in en nybyggd motor-

färja, DAVID CARNEGIE. Det blev tillfälligt mindre att göra för FÄRJAN 2 men trafikens ständiga ökning medförde snart fullt jobb igen. I september 1960 var det dags att sätta in ytterligare en motorfärja. Denna gång var det JOHN E OLSON som förstärkte kapaciteten. Det gick således tre färjor på linjen.

I november 1966 stod den pampiga Älvsborgsbron klar att invigas och efter öppnandet av bron togs FÄRJAN 2 ur trafik. Hon lades då upp vid Hamnens varv på Ringön avaktande sitt slutliga öde. Den 10 november 1966 såldes FÄRJAN 2 till Skrot & Avfallsprodukter som skar ned överbyggnaderna jäms med bildacket och omtog ur ångmaskinen. Om ångmaskinen blev skrotad är för mig obekant - kanske någon kan upplysa mig om vad som hänt med den - men däremot vet jag att resterna av "tvåan" fungerar som arbetspräm för Bogserbolaget Sven i Göteborg.

Till sist kanske jag skall nämna vad som hände med den gamla färjleden. Efter bronns öppnande trafikerades färjlinjen av JOHN E OLSON några timmar på morgonen och eftermiddagen men den tog enbart gående och cyklister. Trafiken med en



FÄRJAN 2 på väg från Färjenäs till Carnegie fotograferad 1966 från Klippans ångbåtsbrygga av Bertil Söderberg.

stor fordonsfärja för enbart persontrafik kunde ju inte vara ekonomiskt försvarbar och en nedläggning av linjen begärdes av Hamnstyrelsen. Nedläggningens historiska ögonblick inträffade den 2 april 1967 då JOHN E OLSON gjorde sin sista reguljära tur över älven på den urgamla leden mellan Klippan och Färjenäs. Efter denna dag har mig veterligen endast FÄRJAN 4 i Lisons regi färjat personer över älven i samband med en poängpromenad.

#### DATA för FÄRJAN 2:

Byggd 1907 vid Södra Vartivet, Stockholm.  
Mått: Längd 25,64 m, bredd 8,34 m och djup 3,30 m. Djupgående 2,90 m.

Bruttodräktighet 111,78 reg ton.  
Nettodräktighet 61,63 reg ton

Ångpannor och ångmaskin byggda 1906 vid Jönköpings Mek Verkstad.

Två ångpannor med en eldstad var. Tryck 9 kg/cm<sup>2</sup>. Kolåtgång 73 kg per timma.  
Bunkerkapacitet 16 ton.

Compoundångmaskin på 200 ihk.

Två stålpropellrar.

Elektrisk belysning från turbingenerator.  
Passagerarantal 1928 306, 1940 304 och från 1960 300.

Besättning bestående av befälhavare, maskinist, däcksmän och en pojke som lämpade kol i varje skift.



## Köp Ångbåtens tallrik och plansch!

Nya försäljningsartiklar för i år är porslinstallriken från Gustavsberg med ångaren BOHUSLÄN och färgplanschen också den med ångaren BOHUSLÄN.

Artiklarna återfinns med närmare presentation i bilagan "Ångbåtskiosken"!

# Möte möte med en ångfärja



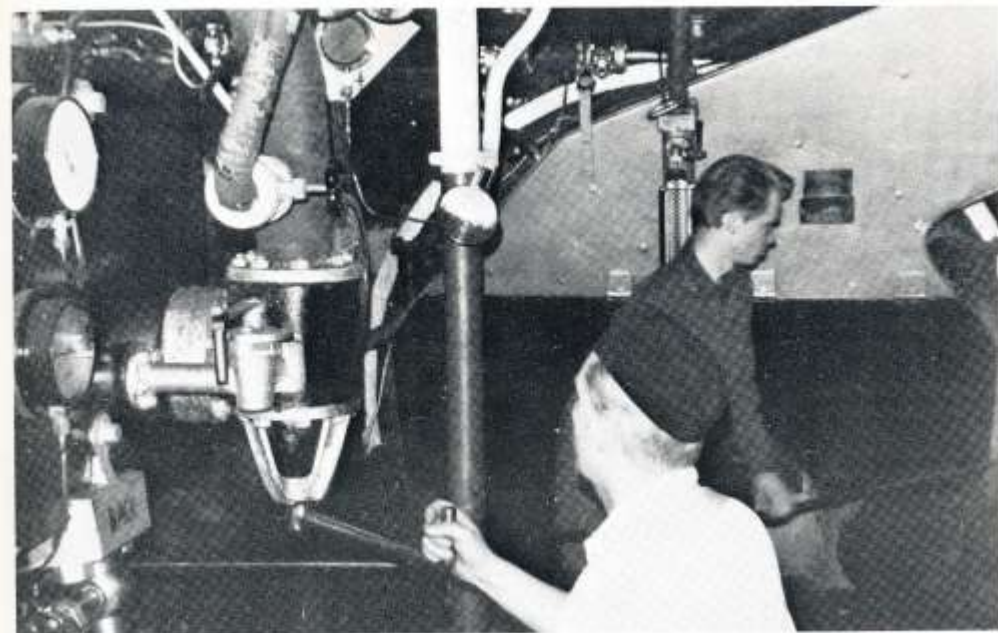
Efter väl förrättad lussning av vår lärarinna stod vi församlade på gatan i den kyliga vinden som svepte fram längs husen. Inte var vi direkt klädda för att vistas ute i denna kalla lussenatt och flera timmar återstod till dess skoldagen började. Vi var några stycken som inte gick hem utan bestämde oss för en promenad istället.

Färden ställdes utmed Klippans skola på Oscarsgatan, vi rundade hörnet där det välkända Rundqvists bageri låg och fortsatte längs Klippgatan. Väl framme vid Carnegie blev vi stående en stund. Vinden tycktes ha ökat en aning och i skenet från gatlyktorna avtecknade sig små snöflingor som hastigt blev både fler och större. Vid det här laget uppkom förslag om att gå hem. Det var då som jag fick idén att gå ombord på FÄRJAN 2. När de andra vände gick min kamrat och jag mot färjeläget. Vi kröp under den nedfällna bommen och stod så framför färjan som låg där i mörkret och rörde sig av sjön. En svart rök virvlade upp ur den ena skorstenen och man kunde tydligt höra kolskyffelnas

rasslande mot durken när eldaren skyfflade in kol i pannan. Det svaga ljuset från maskinrummet sökte sig upp genom skylightet på däck och inbjöd till att kliva dit ned.

Vi hoppade ombord på färjan och gick in i salongen. Strax innanför dörren var nedgången till maskinrummet. En doft av kol, ånga och smörjolja strömmade emot oss liksom den sköna värmengentemot vintermorgonens kyla. En förvånad maskinist tittade upp, liksom grabben som skyfflade in kol i pannan, när vi klättrade ned för lejdaren. Vi frågade artig om vi fick lov att titta lite närmare på maskinrummet vilket också gick för sig.

FÄRJAN 2 hade kombinerat pann- och maskinrum med två ångpannor. Endast den ena var påeldad, enbart vid stränga vinterrar var man tvungen att använda båda pannorna för att klara färjans gång i is. Akter om pannorna stod ångmaskinen, på styrbordssidan fanns en bänk och en skriv-



Som vi stod där ivrigt lyssnande till maskinistens upplysningar om ångtryck, kolåtgång mm hördes ett klingande från maskintelegrafens och visaren ställdes på sakta back. Den påföljande manövern fick färjan att lägga sig rätt i färjeläget. Maskinisten gick fram till ångpådtaget och lät ångan strömma in i cylindrarna varvid maskinen satte sig i rörelse. Varför färjan gick back för att hålla sig i läget kanske kräver en förklaring. Det var nämligen så att färjorna alltid gick fram till Hisingen och backade tillbaka till "stan".

Så hördes det välkända ljudet när däcksmän lät den höj- och sänkbara klaffen sänkas ned på "tvåan". Det var alltså dags för dagens första tur. Färjan krängde till när ett fordon - förmodligen en lastbil - körde ombord på färjan. Skeppskockens hastiga slagförkunnade avgång till Hisingen. Så klingade det åter i telegrafens och visaren pekade på full fram. Maskinens tuktfasta dunkande lät som ljuv musik i mina öron där jag stod fascinerad av ångmaskinens ljud och rörelser. Telegrafens klingande, det slogs stöpp i maskin, endast ett väsande hördes. Efter klingande maskintelegrafens, ny manöver, klingande, en lätt stöt när färjan tog i en dykdalb i färjeläget, klingande och manöver. Färjan var på plats i läget på hisingsidan.

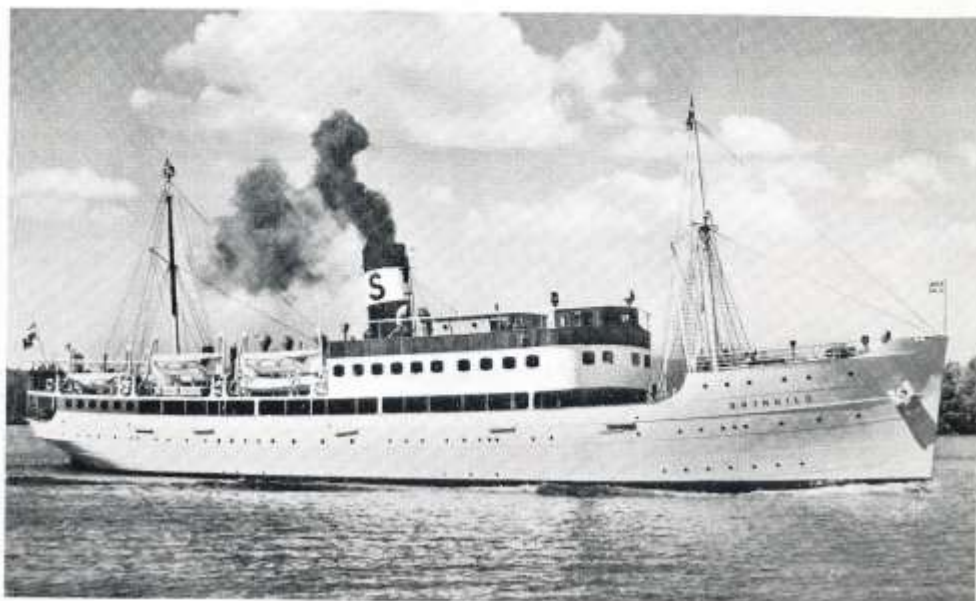
När vi så slutligen var tvungna att lämna färjan för skolans arbete var vi ganska så nedsmutsade av kol och maskinfett. Våra kamrater undrade vad i all sin dar vi hade sysslat med.

Man kan kanske fråga sig hur man kan tycka om en gammal färja eller rättare sagt ett ångfartyg. Det är också lite svårt att förklara men så länge jag kan minnas så har jag rest med FÄRJAN 2. Det förhöll sig så att nästan all vår släkt bodde på Hisingen och när vi skulle hälsa på dem blev det att resa över älven med FÄRJAN 2. Det hände väl ibland att vi åkte runt stan med spårvagn men mest reste vi med färjan. Min bror och jag skulle alltid stå längst fram vid bommen för att se när sjön slog över klacken för klaffen i hopp om att en fisklåda eller någon stock eller plank skulle träffas av klacken genom färjans framfart.

Eftersom vi bodde i Kungsladugård hände det ofta att vi var nere vid Klippan och lekte. Jag förmodar att de här nämnda sakerna måste ha påverkat mitt intresse för färjor och fartyg och då speciellt ångfartyg. När man ser dagens - visserligen praktiska - plåtlådor till fartyg förstär man lättare den känsla och vänskap som fanns förr mellan exempelvis en maskinist och hans ångmaskin.

Text och foto: BERTIL SÖDERBERG

# Ångfartyget SKAGEN I



BRYNHILD under Sveaflagg. Vykort från Sveabolaget.

Fartyget byggdes vid Burmeister & Wain i Köpenhamn 1914 på beställning av Dampskibsselskabet af 1866 i Rönne och döptes till HEIMDAL. Hon sattes i trafik mellan danska hamnar och Rönne på Bornholm. HEIMDAL var en typisk exponent för den tidens större passagerarfartyg och var i stort systerfartyg till 66-bolagets 1909 byggda ss ÖRNEN.

HEIMDAL såldes 1935 till Stockholms Rederi AB Svea och togs in på Finnboða Varv för ombyggnad och förlängning. Skrovet förlängdes 10 fot och däckshuset förnyades helt. En ny matsal tillkom på däck och på övre däck en stor röksalong med stora fönster. Längst akterut på shelterdäck byggdes en andra klass rök- och konversationssalong.

Det var sålunda ett nästan nytt fartyg som anträdde sin första tur till Åbo på våren 1936. BRYNHILD som hon nu hette trafikerade linjen Stockholm-Åbo med anlop av Mariehamn tre dagar i veckan under åren 1936-45 med undantag av hösten 1944 då hon låg som hotellfartyg vid Nybrovikskajen i Stockholm.

1946 fick BRYNHILD oljeeldning och sattes i trafik på linjen Stockholm-Helsingfors. Vintertid låg dock fartyget upplagt.

1953 levererades ss BIRGER JARL från Finnboða Varv och BRYNHILD blev därmed överflödig på Helsingforslinjen. Hon sattes istället in på linjen Stockholm-Södertälje-Borgholm under sommarmånaderna. 1955 upphörde denna linje och BRYNHILD lades upp.

Sommaren 1956 fick hon ett nytt verksamhetsområde som kryssningsfartyg Stockholm - Leningrad. Under åren 1956-59 låg BRYNHILD upplagd i Stockholm. I oktober 1959 förvärvades hon av direktör Gunnar Andersson i AB Telfa, Göteborg. En av pionjärerna i färjetrafiken över Kattegatt. BRYNHILD byggdes om för att sättas in mellan Falkenberg och Horsens.

Livbåtarna på övre däck flyttades fram varvid ett stort öppet däck erhöles som inrättades till bildäck. Fordonen lastades ombord via en ramp. BRYNHILD kunde ta 40 personbilar. Trafiken upprätthölls i två år. Då BRYNHILD hade relativt låg bilka-



SKAGEN I vid Stenpiren i Göteborg 27 juli 1963. Foto: Dag Almén.

pacitet och inte kunde ta ombord större lastfordon eller bussar och lämpligare fartyg ej fanns tillgängligt upphörde trafiken sommaren 1961.

BRYNHILD lades därefter upp vid Ringön i Göteborg. 1962 såldes hon till ett partirederi i Gävle med advokat Theodor Sandgren som huvudredare. Fartyget sattes i trafik mellan Gävle och finska hamnar. 1963 chartrades fartyget av Skagenlinjen i Göteborg och omnamnades till SKAGEN I för trafiken mellan Göteborg och Skagen. 1964 gick rederiet i Gävle i konkurs och fartyget såldes till Skagenlinjen som skrotobjekt, det var inte meningen att hon skulle sättas i trafik igen. Sommaren 1964 kom SKAGEN I emellertid igång igen och sattes in mellan Lysekil och Skagen sedan denna linjes "ordinarie" fartyg SKAGEN II satts i trafik på Bornholm mellan Bergkvara och Allinge. 1965 såldes SKAGEN I till upphuggning men vidare såldes till Lödöse Varf för att där byggas om till logementsfartyg. Propelleraxeln kapades och propellern avlägsnades.

Omdöpt till REGINA såldes hon till Holmens Bruk och förlades i Hallstavik. I december 1967 köptes hon av ASEA-Atom i Västerås och bogserades till Marviken utanför Norrköping. I augusti 1968 flyttades hon till Simpevarp, norr om Oskarshamn. Under vistelsen i Marviken var REGINA bostad åt ett hundratal tyska rörarbetare. I Simpevarp användes hon i huvudsak som lokal för omklädning, tvättning etc. I augusti 1970 såldes REGINA till Danmark.

Dagen innan hon skulle bogseras till Nakskov kantrade hon och sjönk vid förtöjningsplatsen. Orsak till haveriet var att strömmen till fartyget kopplats bort så att de elektriska lämparna i maskinrummet ej fungerade. Någon hade lämnat en ventil öppen strax ovanför vattenlinjen och en obetydlig slagsida åt babord gjorde att vattnet började strömma in. Fartyget bärgades av Neptunbolaget och i slutet av augusti bogserades hon till Danmark. I Nakskov användes hon en tid som logement. 1971 såldes hon till upphuggning.

RICKARD SAHLSTEN

# Ångaren BOHUSLÄNs maskin (2)

## — lite ångteknik

Vid besöket i ångaren BOHUSLÄNs maskinrum i förra numret talade vi litet om teorin bakom maskinläggningen. Hela förloppet är en cirkelprocess där vatten uppkokas och övergår i ångform, ångan expanderar i ångmaskinen och avger sin energi, restångan kondenseras åter till vatten som pumpas till ångpannan för att åter kokas upp.

Vad händer då i ångpannan? När kallt vatten uppvärms i pannan (detta sker alltid med en avluftningsventil öppen) stiger temperaturen på vattnet till 100 grader utan att något tryck finns i pannan. Avstångs sedan luftningen och påeldningen fortsättes stiger trycket så småningom och ångbildningen ökas. Eftersom allt mera ånga skall få plats inom samma volym (ångrummet ovanför vattenytan i pannan) stiger trycket. Mera ånga avkokar, tryck och temperatur stiger medan ångrummet är detsamma vilket betyder att ångans volym blir mindre med ökat tryck. Tryck, temperatur och volym följs alltid åt.

Det går åt stora mängder energi att överföra vattnet i ångform. Energin erhålls i form av värme från oljebrännarna. Det åtgår fem gånger mer energi att överföra vattnet till ånga än att uppvärma vattnet till kokpunkten. Detta sammanfattas i begreppet ångbildningsvärme som är bra att komma ihåg när man talar om ånganläggningens ekonomi. Ångbildningsvärmen går förlorad när avloppsångan kondenseras för att som varmvatten pumpas in i pannan.

Man talar om ångans värmeinnehåll som en summa av matarvattnets värmeinnehåll och ångbildningsvärmen. Värmeinnehållet och produkten av tryck x volym är direkta värden som man använder vid beräkning av en ånganläggning. Ju högre värmeinnehåll före ångmaskinen och lägre efter är ett direkt mått på den effekt man kan få ut av anläggningen.

Det går att höja värmeinnehållet före maskinen genom att ångan överhettas i pannan. Den "mättade" ångan ledes då från pannans ångrum i ett rörsystem, vanligen i pannans flamugn, där rökgaserna före passage genom eldrören avger värme och höjer ångans temperatur.

Ångan som nu lämnar pannan är mättad och överhettad med ett tryck av 10,6 kg per cm<sup>2</sup>. Den skall avge sin energi till kolvarna i ångmaskinen. Ångan fördelas dels på ovansidan dels på undersidan av kolvarna via slidskåpen där slider som påverkas av excentrar och kulissbågar fördelar ångan i kanaler. Sliderna öppnar ångkanalerna endast en liten tid av kolvslaget och resterande del av slaglängden får ångan expandera och avge sin tryckenergi på kolvarna. Man kallar en sådan maskin för expansionsmaskin till skillnad mot fulltrycksmaskinerna (vanligen små en-cylindriska maskiner) där sliden är öppen under kolvens hela slaglängd. Expansionsmaskiner är mer energisparande. I fulltrycksmaskinen ledes avloppsången ofta direkt ut i fria luften (så var de gamla ångloken konstruerade) eller i fartyg till den s.k. hotwell, en tank dit en del kondensat samlas för spädmattning till ångpannan.

Avloppsången från huvudmaskinen ledes till en kondensator där man eftersträvar så högt vacuum (så lågt tryck) som möjligt. Genom att hålla högt vacuum kan man tillgodogöra sig ett tryckav nästan ett kg per cm<sup>2</sup>. Vid kondenseringen förloras dock ångbildningsvärmen men man kan ta vara på den varma kondensaten som matas in i pannan igen. Man har nu tillvaratagit ångbildningsvärmen, värmeinnehållet av den mättade ångan vid 10,6 kg per cm<sup>2</sup>, överhettningens värmen och tryckenergin och låtit detta omvandlas till mekanisk rörelseenergi i maskinen.

Expansionen från 10,6 kg per cm<sup>2</sup> till nästan 0 i kondensorn kan inte i en större maskin ske i ett steg utan fördelas i trippel-expansionsmaskinen i tre steg. Den ånga som expanderat i högtryckscylindern går till medeltryckscylindern och expanderar där vid lägre tryck och större volym. Från medeltryckscylindern rusar ångan till lågtryckscylindern och därifrån till kondensorn.

Ångmaskinen som energiomvandlare har många fördelar. Bl a har den ett mycket stort vridmoment vid start och mekaniskt fordrar den liten tillsyn. Den är dock oekonomisk och de största förlustkällorna är cylinderkondensationen och att expan-

tionat luft återbrukas till ångpannan utan att förlora värme i utsläppsluft.

Cylindern kondensationsvärmes utnyttjas i slidskåpen och ångkanalerna för i ångan mellan avloppsången från cylinderkondensatorn till nästa cylinder. Kondensatströmmen på avloppsången skapar en utsläppsvinkel som trycket i luften får påverka ångkanalerna som kommar in i slidskåpen på kolven. Sliderna i slidskåpet skapar efter ångströmmen och de fördelar värmeenergi utnyttjat som värmeväxlingsmedel på de två olika ångkanalerna. Detta förbättrar på så sätt maskinens förbättras genom att erbjuda sliderna med ventiler på ett sätt som gör att de kan öppna och stängas in i kolvens rymd. För att ångens restångans värmeenergi inte ska gå till spillov anläggs vid ånganläggningen avloppsången från lågtryckscylindern expanderat i en turbin.

Ångan av denna ångdrifts betonas något utan ångmaskinens ånga är av dieselmotorn. Inte heller kunde tryck och temperatur höjas så mycket över maskinen för det skulle inte betonas. Ånganläggningar blir mer och mer förenade och över till vattenångpannor med högre tryck och temperatur, samt ångdrifter med låga drivkrafts konstant och högt vacuum.

Låt oss exemplifiera detta förloppet i delarna. Ångmaskinens tryck över kolströmma epök som stövsången mot kolströmma maskinen. Vi kan jämföra det som var som tidigare för att få en bättre förståelse för det faktiska som möjligt. Målet på detta är att förstå maskinens och det som kan påverka den.

Förvarmning av lufta (då kolströmma flödens återstående drag)

Förvarmning av ånga till bromsarna

Allt bromsarna håller vara och det är som när kolströmma lågare ångan avger värme

högt tryck och lågt vacuum vid gång i kondensorn

En högsta värmeväxlingsvärd

En högsta kondensat (där ånga till kondensorn och inte till kolven)

Allt det som gäller ångmaskinens och bromsarna och det som gäller. Vi kan se att ånga från kolströmma till kolströmma, det som gäller ångmaskinens och bromsarna och det som gäller kondensorn. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd.

ånga värmesväxlingsvärd vid ett stort värmeväxlingsvärd och ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd.

Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd.

BRUNO FLINSHED

## Ångbåtens jultävling



För första gången finns en jultävling med ånga och ångbåtens jultävling. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd.

Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd. Det är ett stort värmeväxlingsvärd.

Jultävling på "Ångbåtens", c/o Göteborgs Ånga och Ångbåtens, S. 211 24 Göteborg.

# FRA OSLO LANGS BOHUSLÄNS KYST

## SOMMERBUTER FOR ANCIENS AKTIEBOLAGET BOHUSLÄNSKA KUSTEN

Bohuslänska Aktieförbundet og Aktieselskabet i Bohuslän

1936	1936		1936		1936	
	Oslo	Strömstad	Göteborg	Oslo	Oslo	Strömstad
Fra Oslo (Påströggren)	8.00	14.30	8.00	14.30	8.00	14.30
Til Strömstad <sup>1)</sup>	14.30	20.60	14.00	20.30	14.00	20.30
		Frutag		Frutag		Frutag
Fra Strömstad	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
- Havnemund	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15
- Gröbbeckad	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00
- Fjällbacka	9.45	9.45	9.45	9.45	9.45	9.45
- Harnburgstrand	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15
- Havnemund	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00
- Havnemund	11.30	11.30	11.30	11.30	11.30	11.30
- Gröbbeckad	12.15	12.15	12.15	12.15	12.15	12.15
- Gröbbeckad	12.30	12.30	12.30	12.30	12.30	12.30
Til Lysekil	14.00 <sup>2)</sup>	14.00 <sup>2)</sup>	14.00 <sup>2)</sup>	14.00 <sup>2)</sup>	14.00 <sup>2)</sup>	14.00 <sup>2)</sup>
Fra Lysekil	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30
- Fiskebäckskil <sup>3)</sup>	15.45	15.45	15.45	15.45	15.45	15.45
- Marstrand <sup>4)</sup>	17.15	17.15	17.15	17.15	17.15	17.15
Til Göteborg	19.20	19.20	19.00	19.00	20.30	20.30

1936	1936		1936		1936	
	Strömstad	Göteborg	Oslo	Oslo	Strömstad	Strömstad
Fra Göteborg	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15
- Marstrand <sup>4)</sup>	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15
- Fiskebäckskil <sup>3)</sup>	12.30	12.30	12.30	12.30	12.30	12.30
Til Lysekil	12.45	12.45	12.45	12.45	12.45	12.45
Fra Lysekil	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
- Strömstad <sup>1)</sup>	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00
- Gröbbeckad	14.15	14.15	14.15	14.15	14.15	14.15
- Havnemund	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
- Havnemund	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30	15.30
- Havnemund	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15
- Havnemund	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
- Fiskebäckskil	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
- Gröbbeckad	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45	17.45
- Havnemund	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00
Til Strömstad	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00
		Frutag		Frutag		Frutag
Fra Strömstad <sup>1)</sup>	16.30	7.00	15.00	7.00	15.00	7.00
Til						
Oslo (Påströggren)	20.00	13.00	21.00	13.00	21.00	13.00

Ved Kirkesund, Mellåsund, Gulhövnen, Gass og Skattö-Stockevik stoppes for bår. Båtene har 1 kl. restaurant med ol. vin og brennevinsrett.  
 1) Tog går fra Strömstad kl. 17.05 ankomst Göteborg kl. 20.37. Søndag, fredag og feriedagene fra Oslo går i forbindelse med dette tog fra Göteborg går tog kl. 7.54 ankomst Strömstad kl. 12.15. Søndag, fredag og feriedagene til Oslo går i forbindelse med dette tog.  
 2) Marstrand, Fiskebäckskil og Strögen anløpes kun i tiden 1.6.37 - 1.6.38.  
 3) Tirsdag, torsdag og søndagstogene fra Strömstad går Lysekil i forbindelse med båt til Uddevalla.

### BILLETTPRISER

	Førsteklasse		1. og 2. kl. til sammen		Anmerkninger
	I kl.	III kl.	I kl.	III kl.	
Fra Oslo til Strömstad	12.00	8.00	18.00	22.00	<b>Week-end trips til Strömstad</b> I kl. kr. 15.00. På hvedekket kr. 10.00. Fra Oslo-lørdag tilbake mandag. <b>Dessuten</b> billige tur og returbilletter fra Oslo sønd. tid og fred morgen med retur samme dag: I kl. kr. 12.00. III kl. 8.00. <b>Logsavgift.</b> For åtte beregnes kr. 2.50 pr. natt. <b>Bårbilletter.</b> For åtte mellom 3 og 12 år beregnes halv pris.
Havnemund	15.00	10.00	22.50	25.00	
Gröbbeckad	15.00	10.00	22.50	25.00	
Fjällbacka	16.00	10.50	24.00	26.00	
Havnemund	17.00	11.50	25.00	27.00	
Havnemund	17.00	11.50	25.00	27.00	
Havnemund	17.00	11.50	25.00	27.00	
Gröbbeckad	18.00	12.00	27.00	28.00	
Strögen	19.00	12.00	27.00	28.00	
Lysekil	18.00	11.00	27.00	28.00	
Fiskebäckskil	18.00	12.00	27.00	28.00	
Marstrand	20.00	13.00	30.00	29.00	
Göteborg	20.00	13.00	30.00	29.00	

KUNNE RESERVÉRES. BILLETTER UTSIDES AV  
**BERG HANSEN & COS REISEBUREAU**  
 PRINSENS GATE 12, OSLO. TELEFON 31.900.