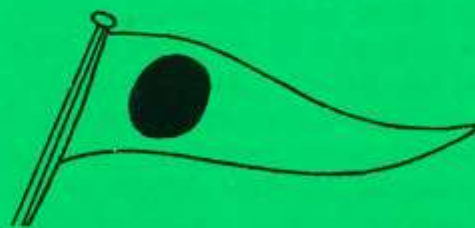


ÅNGBÅTEN



Årg 21 •

Maj 1985

• Nummer

62

Ångbåten 62

medlems- och informationstidning utgiven av

Sällskapet Ångbåten

Box 2072

403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 62 16 06-3

Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen — vanligen telefonvarare — 031-15 15 01.

Telefon till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglotionssäsong: 031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppbron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg tel 031-18 88 05

Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsgatan 2, 411 29 GÖTEBORG.

Adressförändringar meddelas till Nils Rydbeck, tel 031-27 78 46.

Medlems- och prenumerationsavgift är 35 kr per år.

Omslagsbilden

HAMNFÄRJAN II — vanligen kallad spårvagnen — i Marstrand ersätts i maj av en ny dieselmotordriven färja. Därmed är det slut på trafiken med elektrisk färja som pågått i 72 år. Foto: Howard Brookes.

20 årsjubiléet

Jubileumsresan för Sällskapet Ångbåtens aktiva medlemmar med Stena Line den 30 mars samlade ett 60-tal personer. Glädjande var att en delegation från Norsk Veteranskips Klub deltog. Efter en välkomstdrink hölls ett kortare anförande av ordföranden Stefan Forssblad, varefter plats togs i matsalen för supén. Vid kaffet blev det dragning i ett lotteri med fina priser skänkta av Stena Line, varefter samkväm med fria aktiviteter igångsattes, endast avbrutna av en gemensam kvällsvickning.

CE

Innehåll

- 4 Spårvagnarna i Marstrand
- 10 Mera om MARIANNE och ELLA
- 11 Om bogserare i Göteborgs hamn
- 16 Dubbelt upp
- 18 Om ett gammalt rederi
- 20 På besök i Göteborg. M/S DOULOS
- 23 Vi har läst: Ångaren Bohuslän och Sjömän
- 24 S/S BOHUSLÄN i dataåldern
- 25 Båtar runt omkring
- 26 Pansarbåten SÖLVE räddas
En liten sjötur till folkparken Krokäng
- 27 Korsordet

ÅNGBÅTEN 62 var klar för tryckning 12 maj och trycktes i en upplaga av 2.100 ex.

Mittuppslaget

Livlig passagerarbåtstrafik i Käringsöns hamn. Fr vänster YLVA, AINA och BOHUSLÄN. Foto Dag Almén 15 juli 1984.

HJÄLP!

BOHUSLÄN är inne i ännu en säsong med många gängdagar och mycket att göra för besättningen. Att de aktiva trivs med varandra och med arbetet ombord är det väl ingen tvekan om, många är ju mycket flitiga som både besättningsmän under resorna och alla möjliga sorters renoveringshantverkare under vinteruppläggningen. Men det är synd att det hela tiden är de samma som får offra kanske all fritid ombord. "Återväxten" vad gäller nya besättningsmedlemmar har varit nästan obefintlig ett tag.

Nog måste det väl finnas intresse bland fler medlemmar att kunna känna att de aktivt deltar i den viktiga kulturgärningen det innebär att hålla BOHUSLÄN i trafik och i gott skick år efter år? Jo säkert gör det. Du har bara inte kommit dig för att prova på det bara, eller hur?

Förutom gott kamratskap, mat så det räcker och nyttig sjöpraktik ger vi Dig den där fina tillfredsställelsen med att vara delaktig i att hålla ett stycke kulturhistoria levande och representerat i nutiden. En sorts tillfredsställelse som av allt att döma är mer och mer sällsynt i det arbetsliv man får lön för att delta i. Så väst ställer Du upp.

Vårrustningen av BOHUSLÄN

När BOHUSLÄN återkom till vinterkajplatsen vid Skeppsbron i december efter varvsbesök på Lindholmen, var det dags för ångarens aktiva vintergång att sätta igång med det som behövde göras ombord innan seglotionens starten i slutet av april.

Ett objekt som diskuterats under många år är durken i lastrummet som består av ett antal lösa trälämmar, som dels inte har legat i plan med varandra och dels inte har gått ända ut till akterskott och bordläggning. Det har inneburit att diverse småsaker lätt ramlat ner i kölen med risk för stopp i länsledningen. I samband med bytet av bottenplåtar i höstas togs den gamla durken bort och då fanns ett bra tillfälle att lägga en ny och vettigare durkkonstruktion. Av vinkeljärn svetsades en ramkonstruktion i samma höjd som taket på firskvattentankarna, som varit en del av durken i lastrummet redan tidigare. På ramen har sedan durkplåts lagts och skruvats fast, med undantag för några plåtar som är öppningsbara för att möjliggöra stuvning av tyngre material under durkarna. Resultatet blev ett snyggt och prydligt lastrum som dessutom har kompletterats med en ny arbetsbänk med lädor för bl a verktyg och bult.

Den fortsatta renoveringen av bytterna i akterskeppet har stort legat nere i vinter, med undantag för styrmanshyten där spackling och grundmålning utförts. Vad som däremot bör observeras är att paraplyställen i trapphallen utanför matsalongen har renoverats och monterats på plats efter att ha varit nedtagna sedan hösten 1973.

Till vårrustningen har också hört den sedvanliga vaskningen av hela fartyget, både utsidan och inombords. Tack vare att skrovet blåstrades och målades med zinkfärg våren 1983 har det inte uppstått så många rostgenomslag och vi har därmed sluppit att helmåla skrovet även i år.

I maskin har de sedvanliga översynsarbetena på panna och maskin med tillhörande pumpar och armaturer utförts. Donkeypumpen har emellertid måst helrenoveras. Den mellersta oljebrännaren på pannan har ersatts med en helt ny pressluftbrännare som är mer ekonomisk i drift än den tidigare typen. Sidofyrar-

nas gamla oljebrännare är dock fortfarande i drift.

Hela värmesystemet i förskeppet har upprustats i vinter. Samtliga ångvärmeradiatorer har ersatts med bra begagnade som vi fått överta från Göta Kanalholaget. Nya ångvärmeledningar har samtidigt dragits till hytter och försalong.

Masternas stående rigg förnyades i våras av Cirig i rostfritt utförande. När detta skrivs återstår endast justeringar så att masterna får den rätta lite större lutningen.

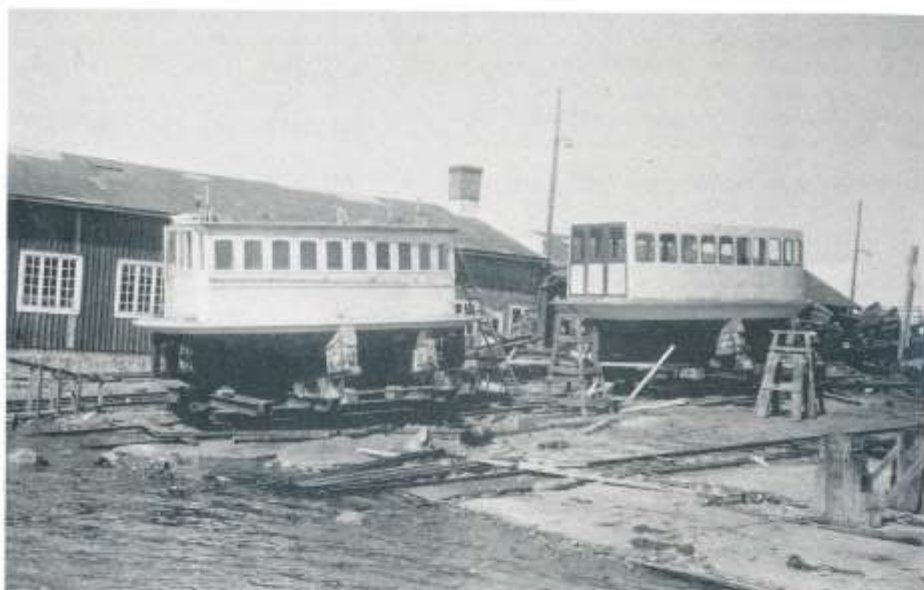
Den 22 april var BOHUSLÄN under ånga och tekniskt sett gångklar för egen maskin. Hon förhalades då från Skeppsbron till Stenpiren. Lördag 27 april företogs teknisk provtur med Sjöfartsverkets fartygsinspektör, som efter resan gav klartecken för ännu ett års seglotion. Premiärturen med passagerare gjordes traditionsenligt den 1 maj med av Sällskapet Ångbåten inbjudna gäster. Redan den 2 maj gick ångaren ut på den första beställningsturen och sedan följer ett välfyllt program med seglingar för vår fina ångare.

FÄRJAN 4 har under vintern haft en stadig arbetsstyrka på två man två kvällar i veckan, utom när det var som kallast. Styrbordssidan av överbyggnaden har i stort sett återställts efter de plåtreparationer som Cityvarvet utförde i höstas. Nästa objekt för arbetsstyrkan blir att tillverka nya fönsterkarmar till överbyggnadens babordssida så att fönstren sedan kan återmonteras. Färjans överbyggnad skall även slutmålans.

På grund av BOHUSLÄNs vårrustning har arbetet på färjan legat nere ett tag. Liksom på BOHUSLÄN gäller att fler frivilliga behövs till det fortsatta renoveringsarbetet av FÄRJAN 4. Nu när stockholmarna fått sin ångfärja klar för trafik, skall väl vi göteborgare också lyckas få vår färja i trafikdugligt skick. I den presentation av ett framtida maritimt museum i Lilla Bommen som Sjöfartsmuseet och Klubb Maritim gjort, har föreslagits att FÄRJAN 4 skall användas för trafik mellan Sjöfartsmuseet och Lilla Bommen i Sällskapet Ångbåtens regi under förslagsvis söndagar under sommarhalvåret.

GS

Spårvagnarna i Marstrand



Gamla och nya spårvagnarna på spåret på Marstrands Mekaniska Verkstad vid utrustandet av nya färjan 1948. Foto Per Eriksson.

Den välkända och traditionsmättade "spårvagnen" i Marstrand ersätts i maj av ett nybygge efter 72 års trafik. Den originella HAMNFÄRJAN II är väl den enda elektriska färjan i vår del av världen eller är det någon som känner till någon mer?

I Marstrand finns nu en bilfärja som används dagtid måndag till fredag för fordon och passagerare, "spårvagnen" som används övrig tid samt en dieseldriven passagerarfärja, HAMNFÄRJAN III, som går då det är många resande och som reserv vid islägg. I framtiden kommer den nya dieseldrivna LASSEMAJA att frakta både passagerare och fordon, HAMNFÄRJAN III kommer att ligga på reserven medan HAMNFÄRJAN II, den elektriska, enligt kommunens förslag skall bli flytande hamakontor. Det kommer således att flyta lika många färjor som tidigare i hamnen med skillnaden att den som rimligen har lägst bränslekostnader kommer att ligga upplagd. Det är väl någon sorts rationalisering.

Innan färjorna började gå fanns det rodda-

re som från 1870-talet och framåt upprättböll en reguljär passagerarbefordran över sundet mellan Marstrandsön och Koön. Vardera sidan hade sina förbindelser med omvärlden med båt så transportbehovet över sundet var väl inte så förfärligt stort.

Roddarnas taxa och verksamhet bestämdes från 1882 av ett reglemente som Konungens Befallningshavande utfärdat. Det kostade fem öre att bli rodd över på vintern och tre öre på sommaren. Denna underdånighet inför sommargäster vändes sedermera så att sommartaxan blev högre än vintertaxan.

1909 motionerades i stadsfullmäktige om en färjeförbindelse. 1912 upphörde roddarnas reglemente, och då dessa utan resultat protesterat mot detta gick de i strejk en söndag. Varvschefen Bertil Egnell agerade strejkbrytare med sin mahognymotorbåt, och sedan användes motorbåtar för överfarterna tills dess man fått en motorfärja färdig.



HAMNFÄRJAN i någon gång på femtiotalet. Vykort.

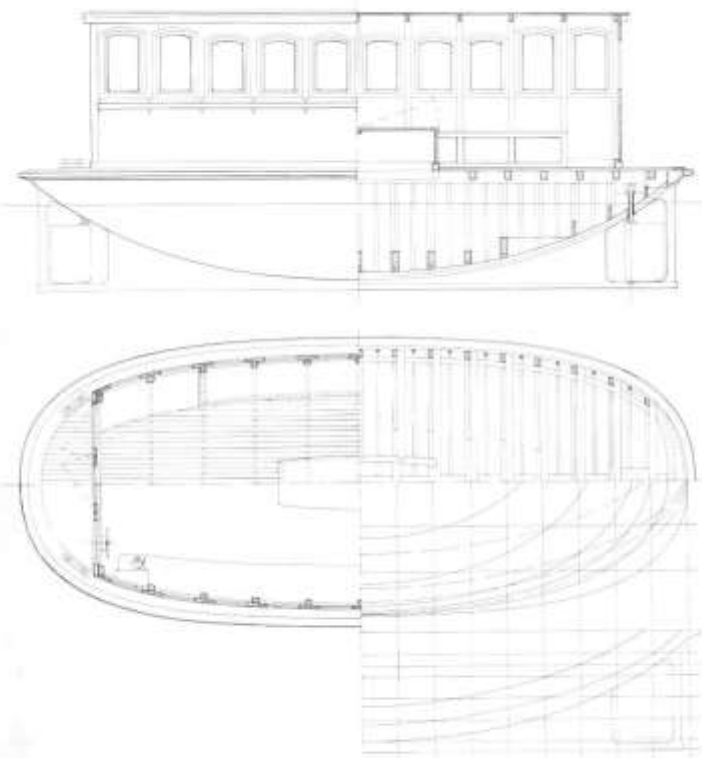
HAMNFÄRJAN I byggdes 1913 på Ringens Varv ("Smens") och beställare var Marstrands Mekaniska Verkstad som kom att bli huvudman för trafiken. Färjan byggdes av 2" ekhord, däckat var av furu och överbyggnaden träpanelad. Måtten var 8,42 x 3,45, djupgåendet 1,15. Hon fick ta 36 passagerare och behövde bara en mans besättning. Dagtid på somrarna arbetade en pollettförsäljare ombord i färjorna också.

Maskinen var en 5 hästars Aseamotor, 65 volt likström, som drev propelleraxeln med en kuggväxel. Växeln ändrades till remskivor och kilrep 1947. Laddningen av ackumulatörerna skedde i färjeläget på kölsidan med ström från varvets elverk. Laddningen skedde via spröt monterade på färjans tak och utåt sidorna, ungefär som dörjespön. Senare anordnades laddningsutrustning på marstrandssidan också.

Eldrift var ett framdrivningssystem som inte var särskilt främmande då man skulle ha en färja av denna typ. Förbränningsmotorerna var inte så långt utvecklade och krävde mycket skötsel, och ångmaskinen var olämplig på färjor som kanske behövde kunna gå med kort varsel.

Färjan var driftsäker men det kunde behövas reservtonnage lödda, inte minst vid varvsbesök och då isen var svår. Vid sådana tillfällen användes varvets däcksbåt TRAFIK, som hade avancemotor och ett litet passagerarutrymme under däck. Som reservbåt fungerade också TRANSPORT, varvets "padda" som i vanliga fall gick med arbetare över hamnen. Från Marstrandsön, södra delen av kajen, på morgonen klockan 6.50, sedan en resa fram och tillbaka vid middagstid och så hemresan vid femtiden på eftermiddagen. Under krigsåren användes också så kallade sivarbåtar som reserver. Det var en sorts osänkbara livbåtar i galvaniserad plåt, konstruerade av ingenjören Einar Sivard på Marstrands Mekaniska Verkstad och byggda i rätt stort antal. En av dem gick under namnet HAMNFÄRJAN II certifikat för 20 passagerare 1947. Måtten var 7,47 x 2,80 och motorn en Bolinder på 20 hästar. Båten användes fram till att nya "spårvagnen" var färdig.

Nya HAMNFÄRJAN II byggdes av båtbyggaren Gösta Johansson med firma Kungsvikens Jakt och Motorbåtsvarv 1948. Måtten var ungefär som på den gamla färjan 8,83



Ritning på HAMNFÄRJAN II ur boken Gösta Johansson -båtbyggare. Ritningen stämmer inte med färjan så som hon kom att se ut, jämför med Per Erikssons bild nedan.



lång och 3,61 bred, djupgående 1,52, men hon fick ta fler passagerare, 48 stycken.

Motorn var en Luth & Rosén 8 hk, vilken byttes 1963. Båtbyggaren berättar med egna ord i Bertil Quirins bok "Gösta Johansson - båtbyggare":

(...) Den var ju lite speciell, nästan som ett halvt ägg. Jag fick ha en fasligt krokig bit till köl, den var i ett stycke och gick upp likadant i bägge ändar, precis som en vaggfot. Däckshuset gjorde vi inte här, det beställde jag av en snickare uppe i Henån, men jag höll med virket. Ramen var av ek, fönster och dörrar och sånt av teak och det skulle kläs med härddad masonite. Nåt de måste ha ändrat på sen dess, det kunde knappast hålla i längden.

Jag var glad när jag fick jobbet, det gav mig en bra start och den var rätt enkel att bygga. Ungefär som att bordlägga en eka. 11.600 kr hade jag för den, det var inte stor förtjänst, man jag fick så pass över att jag kunde betala handpeng på bandsågen och hyveln. (...)

Som båtbyggaren antog fick man byta ut överbyggnaden, mot en som varvet tillverkat i plåt 1958. Liksom den äldre färjan hade HAMNFÄRJAN II spröt på taket för laddningen, 1976 ändrades detta till laddning med en kabel i var ände på färjan, med anslutningsdon typ "handske". Anledningen var att spröten antogs fungera som antenner som tog emot vågor från lotsarnas radar på fästningen, vilket gjort att likriktarna i färjellägna skadats.

HAMNFÄRJAN I målades full med blommor till kungabesöket i Marstrand 1956 och sådan fick hon se ut så länge hon var i trafik. 1961 lades hon upp och användes sedan som målarflotte av varvet. Därefter lär hon ha sjunkit i en vik vid Köbn.

Till 1972 användes polletter i färjorna. 1913 kostade polletterna tre öre och 1972 50 öre sommartid och 25 vintertid. Då man började gå natttrafik 1954 infördes särskild natttaxa. Från 1972 användes pappersbiljetter och nu är det spårvagnskuponger. Enkel resa kostar tre kuponger vilket gör 10 kr 50 öre om man köper dem styckvis. Taxan per meter ligger väl på 5-6 öre och det är ju tur att inte andra trafikmedel följer den tariffen.



HAMNFÄRJAN II fotograferad från taket på HAMNFÄRJAN I av Per Eriksson 1948. På en annan slip står ångbåten WESTKUSTEN.

I takt med att marstrandsbesökarna mer och mer sällan kom med ångbåt utan i stället oftast anlände landvägen till Arvidsvik ökade belastningen på färjellägen. Till GKSS' hundraårsjubileum 1960 väntades speciellt mycket folk till Marstrand och varvet köpte ännu en färja. Efter materialet hon var byggd av fick hon det romantiska namnet CEMENTA. Färjan var byggd som väg färja av Brandholmens varv i Nyköping 1930 för Vägstyrelsen i Uppsala läns södra vägdistrikt och hette då ARNÖ FÄRJJA. Arnö ligger i mellersta Mälaren. Färjan är 15,70 lång och 5,30 bred samt sticker 2,35 djupt. Under kriget drevs färjan av en bilmotor med gengasaggregat, därefter av en Ellwe, Ljusne-Woxna, dieselmotor på 23 hästkrafter. Namnet blev sedermera FÄRJJA 61/10. Vägstyrelsen utrangerade henne 1959 och året därpå ansökte Marstrands Mekaniska Verkstad om passagerarfartygscertifikat vilket beviljades för 160 passagerare,



HAMNFÄRJAN II i olika väder. Lars-Olof Hansson tog bilden ovan medan Howard Brookes fotograferade färjan i snöstorm.



sedermåra ändrat till 135. Maskinen var då en Scania-Vabis diesel på 90 hästkrafter.

Vid den här tiden hade transportererna sådan karaktär att det blev mer och mer angeläget att kunna ta bilar till Marstrandsön. En träpräm arrangerad för fordonstransport ägdes under början av 60-talet av Oscar och Stig Christoffersson med åkeri i Marstrand. Dessa köpte CEMENTA och apterade henne för biltransporter.

Som ersättning för HAMNFÄRJAN I och CEMENTA byggdes HAMNFÄRJAN III på Marstrands Mekaniska Verkstad 1962. Färjan är byggd i plåt, har måtten 13 x 5 meter och två meters djupgående. Från en fraktskuta hämtades maskinen, en 95 hk Volvo Penta. Färjan var avsedd för sommarbruk och är därför öppen och kallas mest för Korsdraget. Namnet har väl varit allra mest på sin plats vintrar då hon fått gå som ersättare på grund av is.

1966 övertog Marstrands stad färjedriften från varvet och även bilfärjan CEMENTA. 1971 sammanslogs Marstrand med Kungälv kommun. Cemenfärjan avfördes ur skeppsregistret 1972 som "förstörd" men det var inte så allvarligt med det. Hon ligger sedan några år med mast och allt i Arvidsvik som reklam för en riggmakare.

För att få bättre möjligheter att ta fordon till Marstrandsön gjordes 1967 ett förslag till omändring av sommarfärjan så att hon skulle kunna ta en 6 tons lastbil. Förslaget godkändes inte av Sjöfartsverket utan man fick se sig om efter andra lösningar.

1972 köpte kommunen en större bilfärja, som fick heta LASSE-MAJA och som hade haft en växlingsrik historia. Byggd 1923 i Aalborg trafikerade hon Lilla Bält under namnet JYDEN av Fredericia. Över Lilla Bält byggdes en bro 1935 och 1938 såldes färjan till Sköns Tingslag, sedermera Vägförvaltningen i Västernorrlands län. Som FÄRJAN III gick hon framför allt på Alnö till 1954, varefter Vägverket flyttade henne till Västkusten. Namnet ändrades till FÄRJAN 131 och hon användes framför allt i Svanesund och på Malmön. Många minns kanske den lite ålderdomliga färjan med ett stort styrhus mitt uppe på. 1969 köptes hon av Vägbolaget som kallade henne ERNST. Det var från Vägbolaget Kungälv kommun köpte henne och efter två år ersattes hon av den nuvarande bilfärjan, Med Skärgårdstransporter i Göteborg

som ägare fick hon heta SJÖHÅSTEN III, senare överförd på Dan Eriksson Byggnadsaktiebolag och nu lär hon ha huggits upp.

LASSE-MAJA II till slut är byggd av Åsi-Verken i Åmål 1957 som Statens Vägverks FÄRJAN 215. Hon kommer att sällas då hon ersatts av den nya LASSE-MAJA.

Undertecknad reste med spårvagnen senast en mörk kväll i november. Salongen var sparsamt upplyst av de gulaktiga lamporna som speglade sig i fernissan på träbänkarna och motorakten - "katafalken". Den gulbrun-flammiga garneringen är en sorts laminat-skivor som man känner igen från gamla rälsbussar bland annat. Fotogenkåminen i rostfritt spred värme ombord. Så öppnade färjkarlen dörrarna så breda de är och postens kända med säckar rullades ombord, de skulle väl vidare med bussen. Kärran får lagom plats mellan katafalken och ena sidans långbänkar.

När färjkarlen lagt av förtöjningstrossen, dragit ur kabeln samt stängt dörren tog han plats vid styrplatsen, drog kontrollerveven ur fickan och satte den i manöverpulpeten som lika gärna kunde ha suttit i en gammal spårvagn på land. Motorn kopplades upp till fullvarv och vi gled nästan ljudlöst över till Arvidsvik.

Förhoppningsvis kommer färjan inte bara att ligga stopp som hamnkontor i framtiden. Föreningen Färjans Vänner har bildats och vill köpa HAMNFÄRJAN II för att kunna ha henne i någon sorts trafik i hamnen också i fortsättningen.

Den i pressen utlovade utklädseln av nya LASSE-MAJA till hjulångare blev det som väl är inte så mycket med. Istället har man lagt ner möda på att anpassa henne till passagerarnas önskemål och formgivningen anspelar i viss mån på hur flytetyg i den sortens fart traditionellt har sett ut. På vintern då det inte är så mycket båt i hamnen skall färjan vara linstyrd och kräver då bara en mans besättning. Framdrivningen är dock med propellrar och sommardag skall hon vara frigående. Då skjuter man för en lucka för LIN i texten LINFÄRJAN på bräddgångarna. Så står det bara FÄRJAN och det kan ju också vara en nyttig upplysning.

Källor:
Samtal med Per Eriksson, f d färjeskeppare
i Marstrand.

Skriftliga källor:
Göteborgs numismatiska förenings småskrif-
ter nr 14 dec 1979: Trafikpöletter från
hamnarna i Göteborg, Kungälv och Mar-
strand. Gbg 1979.

Quirin, Bertil: Gösta Johansson – båtbygga-
re. Södertälje 1984.

Sjöfartsinspektionens handlingar över färjor-
na.

Handlingar om LASSE-MAJA och LASSE-
MAJA II i Sällskapet Ångbåtens arkiv.



HAMNFÄRJAN III

MERA OM MARIANNE OCH ELLA

Daniel Wallerius, Göteborg, har sänt oss en del kompletterande uppgifter om Bröderna Edmans båt MARIANNE, ex BRIS. Förste ägare till BRIS var Fredrik Emil Pettersson, kapten vid Bohusläns regemente och senare riksdagsman. 1906 blev han landshövding i Jönköpings län och det bör ha varit då Melcher Lyckholm övertog båten.

I GKSS' årsbok 1910 kan man inhämta att ångjakten BRIS då tillhörde bryggeriägaren Melcher Lyckholm, var byggd vid Eriksberg och konstruerad av John Johansson samt 18,92 meter lång. Någon gång därefter lät ägaren förlänga henne med knappt sex meter.

I samma bok står att ångjakten ELLA tillhörde direktör Georg Douglas Kennedy. ELLA

var byggd på Schiffswerft von Henry Koch i Lübeck 1893 och hade en 20 hk maskin.

En som känner till detta är Douglas Forssblad i Kullavik, eftersom hans far Nils fick arbete som skeppare i ELLA sommaren 1894 då han hade läst till styrman. Kennedy hade lantställe på Arendal och bodde där under sommarhalvåret. Mellan Göteborg och Arendal reste han i ELLA och han tog varje vår kontakt med Navigationsskolan för att få tag i en skeppare och en maskinist för sommaren. Kennedy sålde sedan båten till kommandören Nordenskiöld vars änka sålde den vidare till Bröderna Edman.

Det är så här det skall fungera, läsarna hör av sig med sina kunskaper. Vi tackar för bidragen och för intresset.



BRIS efter förlängning, troligen 1920. Foto ur Sjöfartsmuseets i Göteborg arkiv.

”Så var det då” Om bogserare i Göteborgs hamn



Svenska Lloyds ångbogserare VIKING passerar Nya Varvet ca 1929. Foto från Klubb Maritim, Västra kretsens arkiv.

Nu för tiden utgöres ju bogserbåtsflottan i Göteborg så gott som uteslutande av moderna enheter, som dessutom kamouflerats i färger till oigenkännlighet. Nej, annat var det förr! Då var det liv och rörelse i den inre hamnen.

Förutom det dominerande Röda Bolaget fanns det ett flertal mindre bogseringsföretag, som exempelvis Stormbolaget, vilket vi känner väl eftersom vi disponerar en av deras båtar. Där fanns också vad vi kallade för det röd-vita bolaget, som hade ångbogserarna HARRY, HILDE och HEBE. Men det fanns flera företag som hade egna bogserbåtar.

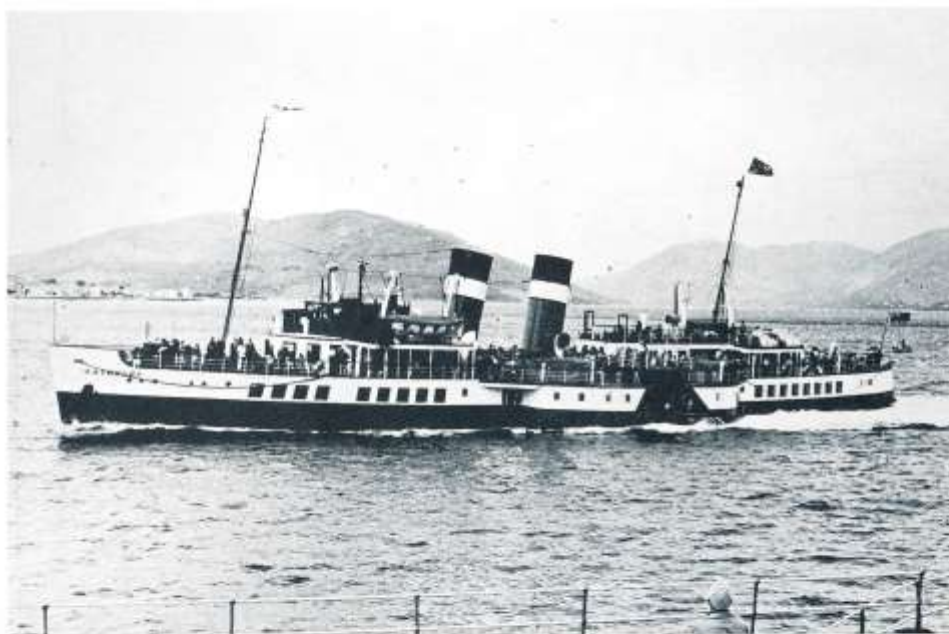
Sveabolaget hade BARBERO, som låg förtöjd för om det egna rederiets fartyg vid Hisingrsbrons landfäste på stadssidan. BARBERO var en relativt stor bogserare med förhöjd styrhytt och fast skorsten. Vad nu då? Hade inte

alla ångbåtar fast skorsten? Ingalunda! Alla de vanliga mindre bogserbåtarna hade fällbar skorsten för att lätt kunna komma under Hisingrsbron. Man behövde då inte begära broöppning vilket innebär åtskillig tidsvinst. BARBERO behövde endast i undantagsfall operera uppströms eftersom den huvudsakliga arbetsuppgiften var att assistera Sveabolagets båtar främst vid avgång samt att bogsera pramlador med exportgods från Packhuskajen till oceangående fartyg vid andra kajer i hamnen.

Ett annat mycket vackert exemplar av bogserbåt var Svenska Lloyds VIKING, som hade sin tilläggsplats vid ett litet hack invid kajplats 37, d v s omedelbart väster om den gamla Londonkajen. VIKING var en utomordentligt god reklam för sitt rederi. VIKING hölls alltid i ett skick som om den hade leve-



Dubbelt upp



Hjulångaren WAVERLEY på kryssning vid Rothesay Bay. Foto Ian Shannon.

För tjugo år sedan bildades Sällskapet Ångbåten för att "åt eftervärlden söka bevara ett kustångfartyg, i första hand den bohusslänska kustångaren." Vi kan nu konstatera att förhoppningarna infrades långt utöver alla rimliga förväntningar.

Under åren som gått har vi med glädje sett hur andra följt i våra kölvatten eller åtminstone börjat tänka längs samma tankeleder som vi. Kommersiella företag (som Waxholmsbolaget) har slutat skrota och istället rustat upp sina gamla ångdrivna trotjänare. Flytetyg som legat som sommarkaféer vid någon kaj har kärleksfullt restaurerats ända fram till ett passagerarcertifikat. En del av resultaten framträder vid Skärgårdsbåtens dag, en del vid våra nordiska veteranångbåtsmöten. Tendensen finns även utanför vår del av världen, och denna lilla uppsats skall handla om en tidigare mycket stolt sjöfararnation, Storbritannien.

Landet har en mycket lång kust men ingen

egentlig skärgård utom längst uppe i nordväst, på skotska västkusten. Där liksom på alla andra håll skrotades de gamla ångfartygen undan för undan, för att ersättas med moderna dieseldrivna fartyg (eller någon gång med bro). Slutligen återstod endast ett enda kolvångmaskinsdrivet passagerarfartyg, men ett lejon: p/s WAVERLEY av Glasgow, en bjässe på 693 bruttoton och 235 fots längd. År 1973 hade ägaren, Caledonian-Mac Brayne Ltd, bestämt sig för att ta WAVERLEY ur trafik. Lokala hjulångarentusiaster lyckades förhindra en skrotning, ja fick t o m köpa fartyget för den facila summan av 1 pund. De nya ägarerna, Waverley Steamship Navigation Ltd, lyckades skrapa ihop ytterligare 75 000 pund och få fartyget i skick för att återuppta passagerartrafik fr o m 1975, alltså med endast ett års uppehåll. Alltsedan dess har man fortsatt den traditionella trafiken från Glasgow till fjordarna och öarna där utanför. För att förlänga säsongen gör man vår- och höstturnéer längs kusten, med utfärder från Liver-



Hjulångaren KINGSWEAR CASTLE på provtur utanför Gillingham i november 1983. Foto A Beardsell.

pool, Bristol och hela kusten runt ända till London. Det är inte för inte som WAVERLEY kallar sig "världens sista havsgående hjulångare".

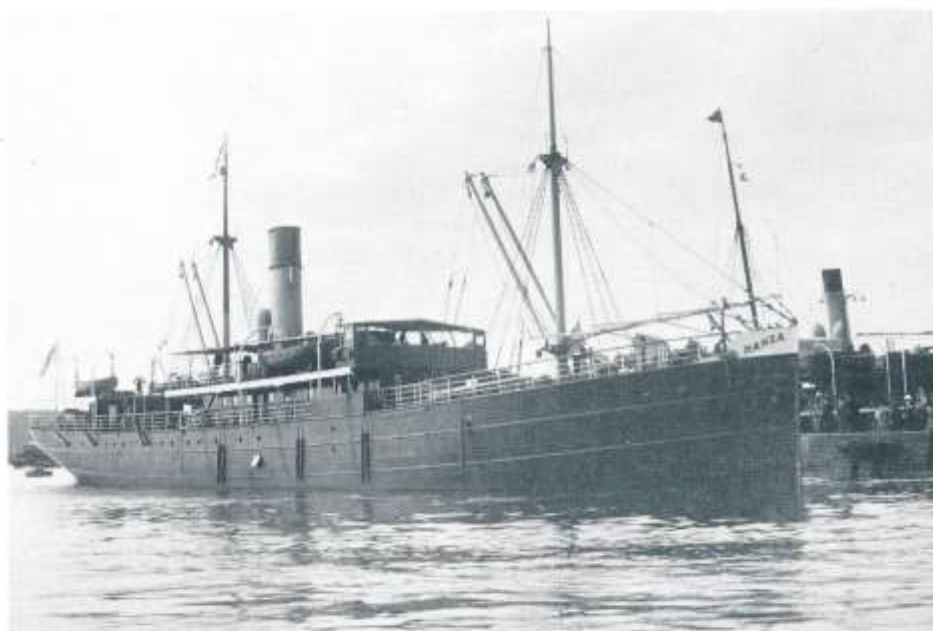
Så sent som i vintras var WAVERLEY det enda kolvångmaskinsdrivna fartyget i brittiska flottan med giltigt passagerarcertifikat. Men inte längre! Antalet har fördubblats, därav rubriken. Nykomlingen heter KINGSWEAR CASTLE, "KC"vänner emellan, och är flera nummer mindre i storlek; 108 fot lång, 94 bruttoton. (Som jämförelse kan vi tänka på STYRSÖ med 154 bruttoton och 101 fots längd) KC har fått sitt namn efter en slotsruin vid inloppet till River Dart i sydvästra England, det område som hon trafikerade i sin ungdom (hon är byggd 1924). Efter ett mellanspel som kaféserving vid en marina på Isle of Wight hamnade hon i slutet av sextioalet i Rochester vid River Medway, fyra svenska mil sydost om Londons centrum. Där har restaureringen pågått mer eller mindre flitigt, samordnat av den lokala avdelningen av Paddle Steamer Preservation Society, PSPS. Efter en del deppiga år har arbetet nu gett resultat: I november 1983 klassades ångpannan, och godkändes av assurans och vederbö-

rande myndigheter som privat lustfartyg, för färder på River Medway. Under sommaren 1984 gjorde hon ett stort antal utfärder på floden med betalande passagerare, men endast 12 åt gången – minst 11 pund förväntades man skänka föreningen för att vara med på en tvåtimmars utfärd. Under sommaren hade man totalt 350 passagerare – ungefär lika många som står på Stenpiren vid sextiden en vacker sommaronsdag. Inkomsterna täckte bränsle och assurans, man fick värdefull publicitet och en myckenhet goda erfarenheter.

Efter en del ytterligare upprustning under hösten 1984 gjorde sjöfartsinspektionen (D. o. T.) en förnyad inspektion i november, vilken resulterade i ett löfte om certifikat för ca 250 passagerare under vissa förutsättningar (anskaffande av räddningsredskap o s v). När detta skrives finns en rapport om att certifikatet är beviljat och att första turen med betalande passagerare kommer att äg rum den 18 maj. Det blir anledning att återkomma i frågan!

BERTIL HOLMSTRÖM

Om ett gammalt rederi



Hallandsbolagets passagerarångare HANSA, byggd 1925, lämnar Packhuskajen 11 den 2 juli 1925. Foto från Sjöfartsmuseet genom Dag Almén.

Häromdagen fick jag i min hand en mössknapp. Inom en förgylld kantring sitter på blå emalj-botten ett förgyllt ankare omgivet av tre stjärnor i emalj. När märket sitter i en mössa har mössans bärare den gröna stjärnan till höger, den röda till vänster och den vita rakt upp. Stjärnorna symboliserar således ett fartygs lasternor. Mössknappen har tillhört Hallandsbolaget, som under sin glans dagar hade sin tilläggsplats i Göteborg vid kajplatserna 10 och 11, d v s det s k Hörnet.

Hallands Ångbåts AB, som var bolagets namn under en del av dess aktiva tillvaro, var enligt hävderna på sin tid Sveriges äldsta rederi. Bolaget grundades nämligen i Halmstad 1850. Dess trafikområde var Göteborg—Malmö—Köpenhamn—Lübeck med anlöpande av mellanliggande västsvenska hamnar. Trafiken omfattade både last och passagerare.

Hallandsbolagets flotta har omfattat många enheter. Under 1930-talet, d v s innan lastbilstrafiken hunnit få någon omfattning, hade

rederiet de kombinerade last- och passagerarångarna HANSA, HALLAND, LÜBECK, SVANEN och ÖRNEN, FALKEN, LUDVIG KÖLLBERG, NISSAN och TÄRNAN var enbart lastfartyg. Dessutom hade man passagerarångaren NAJADEN som uppehöll trafiken på linjen Göteborg—Frederikshavn från 1924 fram till dess det nya rederiet med KRON-PRINSESSAN INGRID startade 1936.

Det sista fartyg som mig veterligt förde det gamla Hallandsbolagets märke var motorfartyget GLADAN, vilken torde ha varit det sista fartyget i reguljär trafik mellan Göteborg och Lübeck innan lastbilstrafiken definitivt gjorde slut på all styckegodstrafik sjöledes från och till kontinenten.

För oss gamla göteborgare utgjorde Hallandsbolagets båtar ett välkänt inslag i hamnbilden. Trafiken var intensiv och lossning och lastning bedrevs på kortast möjliga tid. De svarta passagerarångarna med respektive namn i strängt slingrande, skuggade bokstäver högst uppe



Ett vykort med ångaren SVANEN, byggd 1912 vid Lindholmens Varv. Vykort från Dag Alméns samlingar.

vid svinryggen manövrerade utan bogserhjälp till och från kajplats 11. Där låg HANSA — störst och nyast — med sin ganska raka rigg och kraftiga runda skorsten. HALLAND hade ett långt förskepp, vilket berodde på att fartyget hade förlängts. HALLAND hade också extra utsmyckning runt namnet i fören. SVANEN hade som kännemärke att dess skorsten var extremt oval.

Lastångarna som mestadels låg vid kajplats 10 var något mindre än de kombinerade ångarna. Skroven var grämålade och namnen i svarta bokstäver på vanlig plats vid stäven. FALKEN var mycket lätt att känna igen eftersom den var en s k bakladdare. Den torde ha varit något mindre än den s k svensketypen.

Samtliga fartyg hade den då ganska vanliga gula skorstensfärgen med svart bälte närmast skorstenstoppen. Det enda av Hallandsbolagets fartyg som jag har sett föra det inledningsvis beskrivna rederimärket på skorstenen var bolagets sista (?) fartyg GLADAN.

Ångaren NAJADEN hade som nämnts under tolv år sin specialtrade på Frederikshavn med en tur- och returresa dagligen. Före 1924 hade trafiken upprätthållits av danska rederier

och 1936 kom som sagt den nya linjen. NAJADEN var ett vackert fartyg med snyggt akterstagnad rigg och skorsten. Vad passagerarkapaciteten var vet jag inte, men det kan inte ha rört sig om mer än ett par hundratal. Överskeppning av fordon på denna linje var ganska sällsynt. Dels var ju den internationella fordonstrafiken blygsam, dels saknade fartyget specialanordningar för transport av fyrhjuliga fordon. Det var endast personbilar som skeppades. Lastbilar kunde inte tas ombord. NAJADEN var enligt utsago ett trivsamt fartyg.

Andra världskriget blev början till slutet för Hallandsbolaget liksom för andra rederier med liknande trafik, som konkurrerades ut av lastbilstrafiken. Rederiets sista kvarvarande ångare var FALKEN, som gick i trafik även efter krigsslutet. De övriga avyttrades, bl a gick SVANEN till Norge.

Under tidernas lopp skedde flera förändringar av bolaget genom fusioner och andra sammanslagningar, senast genom inlemmandet i Broströmskoncernen. Men det är en annan och betydligt mera komplicerad historia.

SHB

På besök i Göteborg: M/S DOULOS

världens troligen äldsta oceangående passagerarfartyg



M/S DOULOS anländer till Göteborg 1 nov 1984.

I början av november låg ett unikt fartyg förtöjt vid amerikakajen. Fartyget vars namn är DOULOS tilldrog sig mycket intresse, både beroende på sitt ålderdomliga utseende och sitt syfte med besöket här i Göteborg. Fartyget ägs av en internationell icke-sambandsbunden allkristen rörelse Operation Mobilisering (OM). Fartygets hemmahamn är Valetta på Malta.

Fartygets besättning består av frivilliga oavlösade kristna människor som mönstrar på för en period av vanligen två år. Fartyget fungerar som det internationella samhället i miniatyr som det i verkligheten är. På denna resa runt i Norden, som började i Köpenhamn och sedan fortsatte till Malmö, Helsingfors, Norrköping, Göteborg och därefter till Bergen, finns 28 olika nationer från alla fem världsdelarna representerade ombord. Just nu är besättningen ca 250 pers varav ca 40 barn. Av besättningen är tiotalet svenskar.

Fartyget är som ett helt komprimerat samhälle. Ombord finns förutom ansvariga inom områdena däck, maskin och intendentur både läkare, sjuksköterskor, tandläkare, frisör,

bageri, tvättinrättning och 10 m skolor på olika språk finns för barnens undervisning.

Fartyget leds av ett team där kaptenen, vid mitt besök ombord George Booth från Sydafrika, svarar för säkerheten ombord och båten. Båtprojektet leds av ett team, där fartygets direktör Frank Dietz från Tyskland är ordförande. DOULOS är registrerad på Malta, men bolaget är tyskt. Fartyget har bokstäverna GBA i skorstenen och de står för Good Books for All, som är en del av OMs verksamhet, att ge goda böcker åt alla. Fartyget har med sig ett lager på ca 300 ton böcker, som spänner över alla områden. Som en parentes kan nämnas att bokmarknaden finns på den plats där fartygets swimmingpool var belägen då båten fungerade som kryssningsfartyg.

OM har ytterligare ett fartyg i sin ägo, detta fartyg har också besökt Göteborg i slutet på 1970-talet. Detta fartyg, m/s LOGOS, som inköptes 1970, är byggt 1949 och var tidigare danskt och hette då UMANAK. Det gick då mellan Danmark och Grönland. Detta fartyg är betydligt mindre och har bokstäverna EBE



Interiör från bryggan. Maskintelegraf med italiensk text från lyxkryssartiden. Till höger syns den av besättningen egenhändigt tillverkade styranordningen, som ersatte ångstyrmaskinen som fanns kvar till 1979.

i skorstenen, vilket står för Educational Books Exhibits Ltd. Detta fartyg är registrerat i Singapore. För övrigt är fartygens syfte och verksamhet de samma.

DOULOS byggdes 1914 som lastångare för Mallory Steamship Co, New York, USA. Fartyget sjösattes den 22/8 1914 hos Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company och gavs namnet MEDINA. Maskineriet var då en trecylindrig triple (dim 29", 49", 84" x54" på 518 NHP, tillverkad av byggvarvet. Detta vary är för övrigt känt för att 1952 ha byggt innehavaren av det blå bandet s/s UNITED STATES. Hon gjorde 35,59 knop på jungfruresan i juli 1952.

Ett systerfartyg till MEDINA byggdes också samma år; s/s NECHTES. Hon fick dock ett tragiskt slut då hon förläste redan 1918 efter en kollision utanför Devons kust i England.

S/S MEDINA seglade för samma ägare i över 30 år, mesta tiden mellan New York och Galveston i Texas. Under världskriget övertogs hon av US Coastguard,

1948 hamnade ångaren i Europa då hon köptes av ett Panamaregistrerat bolag; Cia Naviera San Miguel SA. Hon byggdes nu om i Spezia till passagerarfartyg och fick namnet ROMA. År 1950 var den romersk-katolska kyrkans heliga år och s/s ROMA användes då för att frakta pilgrimer till Rom. Härfter användes hon till emigrantresor till Australien. Men denna trafik blev ej vad ägarna tänkt sig, så hon lades upp och utbjöds till försäljning.

1952 köptes fartyget av Giacomo Costa fu Andrea (Linea "C"), Genoa, Italien. Dvs kryssningsredaren Costa Armatori, vars fartyg alltid har ett stort "C" i skorstenen. Han är för övrigt ägare till gamla KUNGSHOLM av år 1953, som nu heter COLUMBUS "C" och nu är att betrakta som förlorat sedan det sjunkit vid kajen efter en kollision med vägbrytaren till hamnen i Cadiz.

ROMA fick nu namnet FRANCA "C". Hennes originalångmaskin byttes nu ut mot två dubbelverkande 6 cyl dieselar tillverkade av SA Fiat SGM, Turino. FRANCA "C" fungerade nu som tredje klassens flytande hotell mellan Sydame-



Manöverpulpeten i DOULOS maskinrum.

rika och Italien. I slutet av 1950-talet byggdes hon om genomgripande, blev en första klassens lyxkryssare och förseddes med swimmingpool och andra faciliteter. Hennes kryssningar började vanligen i Venedig och förde runt fartyget till Greklandens rika historiska skärgård. Fartyget genomgick ytterligare en genomgripande renovering, bl a installerades 1970 ett nytt huvudmaskineri igen — det nuvarande — en enkelverkande 18 cyl diesel tillverkad av Grand Motori/Fiat, Turino, på 8.100 hk. Fartyget kryssade under större delen av 1970-talet i Karibiska havet.

FRANCA" var till försäljning 1977, Operation Mobilisering, som då sökte efter ytterligare ett fartyg, förutom LOGOS, köpte fartyget den 4/11 1977 och hon fick nu det nuvarande namnet DOULOS. Innan fartyget kunde användas i sin nuvarande roll torrdockades DOULOS i Genua och där genomfördes ett flertal välbehövliga reparationer, inkl byte av stora delar av bogen. Den forna lyxkryssarens swimmingpool bortogs för att bereda plats för bokmarknaden. Fartyget fördes här efter till Brämen.

Fartyget har under den tid det seglat för OM

besökt över 100 hamnar i 30 länder. Den mesta tiden har fartyget gått runt Sydamerikas kust. Anledningen till att fartyget kommer till Europa och Norden är en inbjudan av olika samfund, samt att en ny generator skall installeras under besöket i Bergen.

Förklaringar till de fartygsnamn som nämns:

DOULOS, grekiska, betyder tjänare, slav.
LOGOS, grekiska, betyder det lovande ordet.
UMANAK, plats på Grönland.
MEDINA, flod i Texas.
NECHES, flod i Texas.
ROMA, staden Rom.
COLUMBUS" C," alla fartyg i detta rederi har namn efter familjemedlemmar med tillägg av bokstaven "C."

Fartygets ägare under 71 år

1914-1933 Mallory Steamship Co, New York, USA
1933-1935 Clyde-Mallory Lines, New York
1935-1948 Agwillines Inc (Clyde-Mallory Lines), New York
1948-1952 Cia Naviera, Sao Miguel S A, Panama

Ångaren Bohuslän

En historik om fartyget och Sällskapet Ångbåten.

Lagom till säsongstarten i år hade Dag Almén sin nya bok om ångaren BOHUSLÄN klar. Dags tidigare bok om BOHUSLÄN kom ut redan 1969 i första upplagan och mycket har ju skett sedan dess, även om boken i viss mån har kompletterats i senare upplagor.

Den nya boken, som är på 70 sidor, är uppdelad i fyra kapitel. Det första är en kort historik om BOHUSLÄNs tillkomst, hennes trogne befälhavare under många år samt Marstrandsholagens nedgång i början av 1950-talet vilket till slut ledde till ångarens försäljning.

Nästa kapitel handlar om Sällskapet Ångbåtens 20-åriga tillvaro och beskriver år för år allt arbete som nedlagts för att hålla ångaren i trafik
ren BOHUSLÄN i trafik. Här nämns också införlivandet av FÄRJAN 4 och STORMPRINCESS i Sällskapets flotta.

Tredje kapitlet är en färdbeskrivning över BOHUSLÄNs vanligaste resmål, d v s skärgårdsturen ons- och fredagskvällar, Marstrandsturen och Käringöturen.

Sista kapitlet innehåller tekniska data för Sällskapets tre veteranfartyg.

Boken som är utgiven på Zindermans förlag kostar ombord på BOHUSLÄN 65 kr. Den kan också beställas per post (porto tillkommer), kontakta då Boel Fagerström tel 031-11 95 44. Ordinarie bokhandelspris är ca 83 kr.

1952-1969	Giacomo Costa fu Andrea, Genua, Italien
1969-1977	Costa Armatori Sp A, Genua
1977-	Doulos Ltd, Valetta, Malta

Tekniska uppgifter för DOULOS:

Dimensioner: 130,36 m x 16,82 m x 5,56 m,
Bruttotonnage: 6.806. Nettotonnage 3.649 ton.
Huvudmaskin: 4 takt enkelverkande, 18 cyl
420 x 500 mm, 8.100 bhp, tillverkad av
Grand Motori/Fiat, Turino.
Fart: 15 knop.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON

Källor:

Den tillmötesgående besättningen i DOULOS samt olika årgångar av Lloyds register.

Sjömän — om sjömansyrket i ord och bild

Denna riktt illustrerade bok på hela 244 sidor är en skildring av sjömansyrket ombord i svenska, maskindrivna fartyg från sekelskiftet till idag.

Boken är okonventionell i det att författaren Ove Allansson låtit sjömän i intervjuform berätta om sjöarbetslivet, om fritid ombord och i hamn. Ove Allansson har själv varit ombordanställd och har i en mängd skönlitterära böcker skildrat liv och arbete till sjöss.

Det är ett otal episoder som passerar förbi och tillsammans ger en värdefull inblick i förhållandena ombord i olika fartyg, förr och nu. Berättelserna är laddade med dramatik och pikanta detaljer, språket är riättframt och inte sällan mustigt.

Till dessa dokument kommer ett antal dikter om livet ombord, av vilka en kan beröra ångbåtsvänner särskilt:

Innan de oljefyrade stimbåtarnas entré var detta att elda med kol grundförutsättningen för att skapa ånga, driva fartyget. Vi eldare fulländade konsten att bygga upp en fyr
att värda helveteshettan
vi redde åt ångan en glödande bädd,
Utvilad och stark kunde ångan kliva in i cylindrarna, knuffa kolvar dra runt vevaxel, propelleraxel och propeller.

I tidsordning genom boken förekommer fakturatur om lagstiftning, vaktssystem, yrkesskador, sjömanskårens och handelsflottans storlek genom åren m m.

Den rika mängden fotografier har insamlats från många olika håll. Bildleverantörerna finns i ett eget register. Vad som däremot saknas är bildtexter! Gamla unika fotografier, ibland kopierade från glasplåtar, tillsammans med nytagna bilder har bearbetats av fotografen Stefan F Lindberg som själv bidragit med större delen av de nyare fotona.

Detta är sjöfartshistoria sedd med de ombordanställdas ögon, en reseskildring utöver det vanliga.

Boken Sjömän har utkommit på Rabén & Sjögrens förlag och kostar i bokhandeln ca 284 kronor.

IK

S/S BOHUSLÄN i dataåldern

Vid läsning av rubriken ovan är det säkert många ångbåtsnostalgiker som drabbas av skrämselflicka och tänker med fasa — har datan till slut slagit klorna i vår gamla fina ångbåt, skall det nu bli satellitnavigation, elektronstekt bifur eller datastyrd och förprogramerad automatisk tilläggning vid Mollesunds ångbåtsbrygga? Var lugn käre läsare, alla sådana farhågor är helt obefogade. Datan den får vackert stanna iland när vi andra ger oss ut med vår fina ångbåt på gammaldags vis.

Däremot har datan slagit klorna i Sällskapets administrationsarbete. Sälunda är vår bokföring sedan några år lagd på data till stor hjälp för vår kassör. Alla bokföringsbesked och summor ges av datan på printade listor efter en bestämd kontouppdelning. Efter varje period kan kassören direkt se vad vi betalat för bunker, matvaror, förnödenheter o s v.

Turen har nu kommit till medlemsadministrationen. Ända från begynnelsen har vi använt oss av ett sedvanligt manuellt kortregister i alfabetisk ordning, där varje medlemskort innehållit uppgifter om namn och adress, datum för inbetald medlemsavgift samt ev innehav av andelsbevis. Parallellt med varje kort har funnits en adressplåt för tryckning av adresser på kuvert.

Systemet har fungerat ganska primitivt och de ofta förekommande adressförändringarna har i många fall gjort adressplåtarna mer eller mindre otydliga. Det kan nämnas att plåtarna och korten uppgår till närmare 2000 st vardera.

Hela medlemsregistret har nu överförs till en sk datadiskett av standardtyp, dvs en data-maskin, som Sällskapet vid behov disponerar på legokörningsbasis. Programmet är ett amerikanskt standardprogram för medlemsregister och medger uppdelning i åtta kategorier.

Vi kommer att utnyttja kategorierna enligt följande uppdelning:

1. Avgiftsbetalande medlem i Sällskapet Ångbåten, Beteckningsbokstav S.

2. Innehavare av andel i Ångbåten ekonomisk förening, Beteckning E.
3. Styrelsemedlemmar i Sällskapet och ekonomiska föreningen.
4. Aktiv besättning.
- 5 och 6. S och SE medlemmar som ej betalt sin medlemsavgift i föreskriven ordning, för nästföregående och föregående år, och som erhållit påminnelsebrev.
7. Förteckning över personer som skall ihågkommas med julkort.
8. Förteckning över personer som skall inviteras till representations- och provtur den 1 maj.

Som du redan sett av detta utsändningskuvert sitter adressen på en självhäftande etikett. Etiketten upptar förutom namn och adress även tillämplig beteckningsbokstav, om du har andelar även resp andelsnummer. Det är av datatekniska skäl som andelsnumren kommer till synes på etiketten.

Det kan särskilt framhållas att några helst personnummer icke ingår i systemet. Vår uppläggning är helt i överensstämmelse med Datainspektionens anvisningar.

Datan kommer emellertid inte att eliminera allt manuellt arbete. Varje inbetald medlemsavgift skall antecknas på rätt plats i det av datan tryckta kompletta medlemsregistret som framgent ersätter kortregistret. Ett par hundra adresser skall årligen ändras och köp av andelar införs. Registerhållaren har några önskemål i detta sammanhang.

- Skicka inte anonyma inbetalningskort eller kort som bara innehåller en oläslig namteckning eller i bästa fall enbart avsändarens postgiro eller personnummer. Ett sådant kort kan i vissa fall väla en halvtimmes dektivarbete och ett antal telefonsamtal.

- Angiv alltid din fullständiga aktuella adress, helst textad. Om du nyligen bytt adress, sätt gärna "OBS Ny adress!". I annat fall riskerar du att bli två medlemmar under samma namn men med olika adresser.

- Till den som ännu inte är medlem, men som läser detta och avser att sända sin första årsavgift per postgiro: Sätt kryss i rutan för "ny medlem". Då behöver jag inte förgävs

Båtar runt omkring

STYRSÖ sattes in på säsongens första beställningstur den 7 maj. Fartyget har övervintrat i Lindholmens flytdocka där ca 37 m² plåt förnyats i nitat utförande i för- och akterskepp. I samband med arbetena har besättningshytterna i förskeppet rivits ut. Hytterna har på grund av tidsbrist ej kunnat återupbyggas till denna säsong. I syfte att minska ljudnivån i kafésalongen på övre däck har viss ljudisoleringen av maskinrummet gjorts. STYRSÖ är sysselsatt i beställningstrafik fram till den 25 juni då den reguljära trafiken till Marstrand inleds. Förutom Rörö har Kalvsund tillkommit som mellanbrygga i år. Marstrandsturer trafikeras av STYRSÖ tisd, onsd, torsd och lörd medan söndagsturer utförs av BOHUSLÄN. En nyhet i STYRSÖs trafikprogram är en kvällstur på torsdagar till dansen vid Brännö brygga. I reguljärtrafiken kommer verksamheten i kafésalveringen att utökas så att även lättare maträtter kan serveras.

*

ALMA, den lilla lustångbåten som varit hemmahörande i Göteborg, har i vinter återbördats till Revsundssjön i Jämtland. Det är en intresseförening för ALMA som övertagit ångaren från Göran Ekblad i Göteborg. ALMA byggdes redan 1873 för passagerar- och godstrafik på Revsundssjön på sträckan Bräcke—Pilgrimstad. Sedan järnväg och landsväg byggts längs sjön, användes ALMA som timmerbogserare fram till 1955. Hon blev därefter liggande som "sommarstuga" fram till 1966 då hon såldes och transporterades till Stockholm. Efter upprustning användes hon som lustfartyg och såldes 1971 till Göteborg. De nya entusiasterna i Bräcke skall rusta ångaren för trafik på den fyra mil långa Revsundssjön.

leta i registret om namnet till äventyrsredan finns där.

Skulle datan nu i inledningsskedet väla något bekymmer eller trassel vid utskickningen till våra medlemmar, så ber vi er ha överseende härmed. Vi skall i så fall göra allt för att rätta till ev fel. Du som drabbas av ev fel, vänd dig till Nils Rydbeck, tel 031-27 78 46, så får du rättelse.

NR

DJURGÅRDEN 3, dvs Stiftelsen Skärgårdsbåtens ångfärja som beskrevs närmare i förra numret, är nu glögljar för egen maskin efter att ha legat upplagd sedan 1969. Färjan som fått ny ångpanna i vinter ångar ut på "generalreparation" lördag 16 maj. Den officiella invigningen av färjan sker tisdag 21 maj då färjan trafikerar linjen Slussen—Skeppsholmen, Söndag 16 juni blir det guidad utfärd till Fjäderholmarna. Förhandsbiljetter kostar 30 kr och kan beställas genom insättning av beloppet på Stiftelsen Skärgårdsbåtens postgiro 55 50 01-7.

*

KUSTLINJEN är namnet på årets stora skärgårdsnyhet på ostkusten. Det är det nya rederiet Kust och Hav som sätter in m/s UTSKÄR på sträckan Öregrund—Norrtälje—Nynäshamn—Västervik—Byxelkrok (Öland). Turen startar onsdag eftermiddag från Öregrund och vänder i Byxelkrok lördag middag. UTSKÄR anlöper 21 mellanstationer vilket ger fina möjligheter till att resa delsträckor på linjen. De som väljer att resa hela sträckan övernattar på hotell iland. Hela sträckan inkl tre övernattningar på sydgående kostar 925 kr. Den nordgående turen tar en dag extra, eftersom UTSKÄR då ligger stopp en dag på Dalarö. Linjen är en utveckling av förra sommarens trafik som då inleddes med fartyget på sträckan Nynäshamn—Arholma, och för första gången medgav resor med reguljärbåt på längden i Stockholms skärgård. Den nya linjen som är 45 mil lång ansluter på flera ställen till tvärgående skärgårdstrafik vilket ger stora kombinationsmöjligheter.

BORTSKÄNKES

Citograph pröglingsmaskin för adressplåtar och en Rex Rotary elektrostencilmaskin. Kontakta Sällskapet Ångbåtens sekreterare Christer Eliasson tel 031-562859.

ÖNSKAS KÖPA

En tallrik med ångaren BOHUSLÄN av den "riktiga" typen, dvs den som tillverkades av Gustavsberg. Om någon läsare har en tallrik "för mycket", kontakta Bo Möller, telefon 031-980630.

Pansarbåten SÖLVE räddas

Som framkommit i dagspressen har den nybildade stiftelsen för Maritima Centret i Göteborg planerat att rädda f d 3:e klass pansarbåten SÖLVE från skrotning och placera den på kajen vid Lilla Bommen.

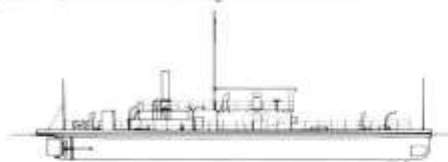
SÖLVE byggdes 1875 vid Motala Verkstads filial i Norrköping och ingick i en serie på sju monitorer avsedda för skärgårdsförsvar. Displacementet var 460 ton på 2,5 m djupgående. Längden var 39,7 m och däcksbredden 8 m. Järnskrovets däck var i höjd med vattenlinjen och ovanpå detta fanns ett trädäck med ca 0,5 meters fribordshöjd. Hon drevs av två ångmaskiner på totalt 155 hk. Ursprungligen var hon bestyckad med en 24 cm kanon och två 12 mm kulspjut. Eftersom kanonen var fast monterad i sidled fick hela fartyget riktas i skottlinjen med hjälp av de två propellrarna samt akter- och stävroder. 1899-1901 byggdes hon om och fick annan bestyckning.

1921 byggdes SÖLVE om till tankpräm och 1949 såldes hon till Mobil och fick då namnet PEGASUS. Hon har sedan dess varit stationerad vid Gullbergskajen i Göteborg. I höstas såldes hon till Skrot & Avfall för skrotning.

I början av maj uppstod en läcka i skrovet som blev delvis vattenfylt. Efter läns-pumpning skulle fartyget lyftas upp på land för skrotning. Maritima Centret lyckades få dispositionsrätt på fartyget mot att det flyttades till annan plats. Där detta skrivs (12/5) är det klart att hon skall bogseras från Ringön och troligen t v placeras på kaj vid Eriksberg.

Maritima Centret önskar kontakt med intresserade för att söka bilda en förening för SÖLVEs bevarande. Ångmaskinerna är borta men kanonen finns på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Intresserade uppmanas lägga ett meddelande i Maritima Centrets brevlåda på kortsidan av kajskjul 207 i Lilla Bommen.

Källor: Läns-pumpen 1985:1 samt museichef Göran Sundström vid Sjöfartsmuseet.



SÖLVE. Ritning av Curt S Ohlsson.

En liten sjötur till folkparken Krokäng

Folkparken Krokäng låg lite väster om Eriksbergs varv. Det var göteborgarnas enda folkpark före Lisebergs tillkomst 1923 och några år efter. Där höll då vår store stadsminister Hjalmar Branting sitt tal till varvsarbetarna. Jag tror det var ett av åren 1921-1922, därav har vi fått den stora huvudgatan Hjalmar Brantingsgatan. Jag hade ett tidningsurklipp som kommit bort på något vis.

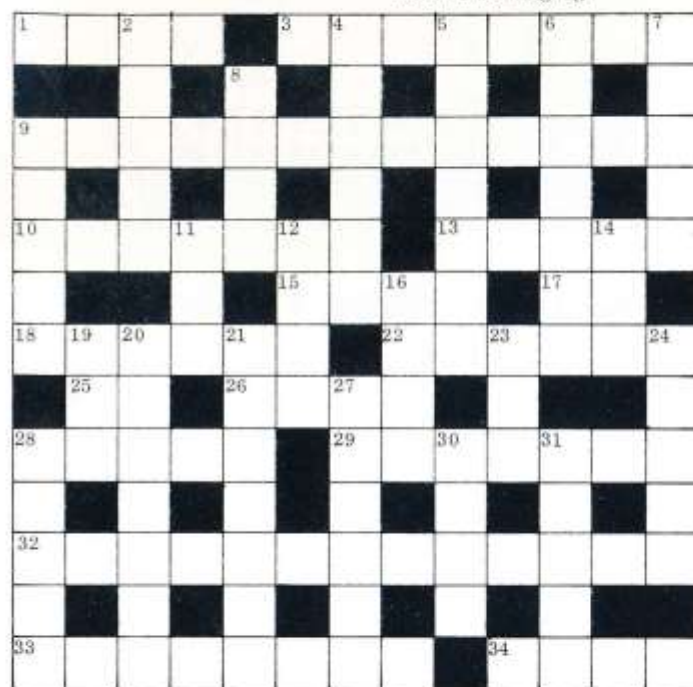
Det gick både färja och ångslup, jag tror det gick två ångslupar. Lördagar och söndagar gick det en från Packhusplatsen som lade till även vid Sänkverket. Så gick ju färjan från Fiskhamnen till Eriksberg. En ångslup gick lördagar och söndagar från Kustens brygga och lade även till vid Frigången - det var en lång trögång från Klippgatans början och ner till bryggan - och sedan gick den därifrån och över till Eriksberg. Sedan fick man gå så där sju minuter till parken. Ja, det kom folk från de östra stadsdelarna också. Ångsluparna var ett trevligt nöje att åka med.

Det var en liten båt med både för och akter samt en långdragen salong, får man väl kalla den för. Det var en långbänk på var sida om maskinkappen och så var det två små dörrar akteröver. Den sköttes av tre personer, det var kapten, maskinist och pollettpojke. Någon eidare såg jag ej till. Det fick väl maskinisten själv sköta om, för det gick väl inte plats mer än en, vad jag tror. Men där var alltid välpolerat, från kaffekittel till maskintoppen. Man kan säga att det var familjernas ångslup. De satt med sina matkorgar och barn och åkte iväg tidigt på söndagsmorgnarna. Många åkte över redan på lördagarna. Var det gott väder, som det var på den tiden, så tog de filtar med sig och rulla in sig i under natten, för tälta fick de inte. Jag minns från min ungdom, hur en del valde den längsta vägen för att få en härlig sjötur. Ja, det var den tidens enkla nöjen.

HELGE LEVIN

Korsordet

Eftersom tidningen Ångbåten bara tar 5 min att läsa, tänkte vi fylla ut er tid med ett korsord denna gång.



Rätt ifyllt korsord skickas senast 30/6 1985 till korsordets konstruktör, Sven-Hugo Bengtsson, Mejerig 20, 412 76 Göteborg. Först öppnade rätta lösningen belönas med Dag Alméns nya bok om s/s BOHUSLÄN!

VÅGRÄTT

1. Ädelmetallstad.
3. Innehåller ofta roterande delar.
9. Kan stå på en brygga.
10. Ordna i vissa fall.
13. Stark man.
15. Ledning.
17. AMS på 30-talet.
16. Sammanfattning.
22. Staden där en av sevärheterna är Bryggen.
25. Troll och mättenhet.
26. Intar viss dryck.
28. Svart ofta i flaska.
29. Aktivitet under mörkertid.
32. Kompetens.
33. Metallförening.
34. Öknamn på viss uniformsbärare.

LODRÄTT

2. Rycka i testarna.
4. Det blev nej.
5. Gjorde det under skorna på durken vid koluttaget.
6. Stukar materialet.
7. Vara som förr i tiden sades ha undergått samma process tio gånger.
8. Kan hö bilda.
9. Ryker vitt i kyla.
11. Gammal gjutgods-beteckning.
12. Utförs i Skottland.
14. Bra träslag.
16. Känd radiostation.
19. Strutsfågel.
20. Vårdarinnebenämning i bestämd form.
21. Feminin fest.
23. Oftast underjordisk.
24. Läget av denna kan vara viktigt.
27. Kan vara vitt överdragsplagg.
28. Sådant öl är också gott.
30. Kan tas på.
31. Ljusmått.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

VINTERHALVÅRET SEPT-APRIL: tisd-fred 12-15, lörd 11-16, sön- o helgd 11-17. Kvällsöppet onsd 19-21.

SOMMARHALVÅRET MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

SEPT-APRIL: lörd, sön- o helgd 11-17.

MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.