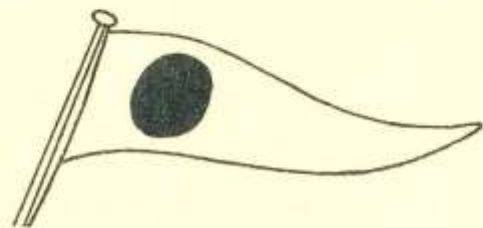


SAB 76

# ÅNGBÅTEN



Årg 21 • November 1985 • Nummer

# 63

## Ångbåten 63

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 telefonsvarare — 031-15 15 01.  
Telefon till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglättningsårsong: 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, Södra Viktoriagatan 52, 411 30 GÖTEBORG.

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

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kr per år.

## Omslagsbilden

FÄRJAN 4 vid veteranångfartygsmötet i Göteborg i juli 1976. Teckning av Sven-Anders Boman.

## Korsordet

Korsordet i förra numret av Ångbåten var tydligen en svår nöt att knäcka. Konstruktören Sven-Hugo Bengtsson hade gjort ett bra jobb, och det blev ju inte lättare av att redaktören hade slarvat bort ett ord vid utskriften av texten. I lodrikt 30 stod det "Kan tas på", vilket skulle varit "Kan tas på gatan", vilket skulle gett lösenordet Taxi.

Trots redaktörens miss kom det in en riktig lösning från Ove Iko, som belönades med Dag Alméns nya bok om ångaren BOHUSLÄN.

## Innehåll

- 4 Ångbåtsmötet i Karlstad
- 8 Sommartrafiken 1985
- 9 Båtluffningen omarbetas
- 10 Vinterarbeten på BOHUSLÄN
- 12 FÄRJAN 4 sjösatt
- 14 Fyra föredrag
- 18 Sotekanalerna 50 år
- 21 Skärgårdsångare motoriseras
- 24 Ångdrivet passagerarfartyg blir lyxkryssare
- 26 Bogserbåtsminnen
- 29 HERKULES — ny museibåt
- 30 Segelfartygsnostalg
- 31 Ångfärja beställd vid Kockums

ÅNGBÅTEN 63 var klar för tryckning 13 november och trycktes i en upplaga av 2,100 exemplar av Inform Trycket.

## Medlemsavgiften 50 kr

Årsmötet i oktober beslöt att höja medlemsavgiften från 35 kr till 50 kr. Eftersom årsavgiften här legat på en mycket blygsam nivå under flera år, hoppas vi att ingen skall tycka höjningen vara oskälig.

I nästa nummer av Ångbåten kommer nya betalningskort att bifogas. För er som vill betala redan nu, går det bra att sätta in 50 kr på Sällskapet Ångbåten's postgirokonto 6216 06-3.

## Ångbåtskiosken

Så här i slutet av året vill vi gärna puffa lite för våra trycksaker. Beställning görs genom att skriva eller ringa till Boel Fagerström, Haga Östergata 4 A, 413 01 Göteborg, telefon 031-11 95 44. Här är årets nyheter!

- o **Nya boken om ångaren BOHUSLÄN.** En historik om fartyget och Sällskapet Ångbåten av Dag Almén. 70 sid. Pris 65 kr.
- o **Tio vykort med Marstrandsholagens ångare.** Svartvita vykort på ångarna Westkusten, St Erik, Lysekil, Albrektsund, Inland, Tjörn, Marstrand, Bohuslän, Svea och Göta. Pris 30 kr.

## Årsmötet

Sällskapet Ångbåten's årsmöte hölls den 26 oktober i Sjöfartsmuseets filmsal. Årsmötet som hade samlat 49 deltagare tog i år 22 minuter (1984 7 min!).

Sven-Anders Boman, som varit kassör sedan 1981, hade av sagt sig vidare uppdrag i styrelsen. Istället invaldes Monica Möller som ny kassör. Övriga styrelseledamöter, liksom revisorer och valnämnd omvaldes. Ångbåten ekonomisk förening har två representanter i styrelsen för Sällskapet Ångbåten. Eftersom ekonomiska föreningen fick ny kassör vid årsmötet i juni, ingår nu Kristina Gustavsson som representant istället för Margaretha Grundell.

Här är listan över hela styrelsen:  
Stefan Forssblad, ordförande (vald 1967)  
Herbert Johansson, vice ordförande (vald 1978)  
Monica Möller, kassör (vald 1985)  
Christer Eliasson, sekreterare (vald 1984)  
Inge Nilsson, ledamot (vald 1975)  
Håkan Järnström, ledamot (vald 1981)  
Ragnar Sandberg, ledamot (vald 1984)  
Sven-Hugo Bengtsson, suppleant (vald 1983)  
Kennet Magnusson, suppleant (vald 1984)  
Nils Rydbeck, representant Ångbåten ek fören  
Kristina Gustavsson, repr Ångbåten ek fören.

Revisorer:

René Sjöstrand och Leif Forsberg med Roger Mattsson och Claes Nordström som suppleanter.



Till vänster:  
Monica Möller, nyvald kassör i Sällskapet Ångbåten.



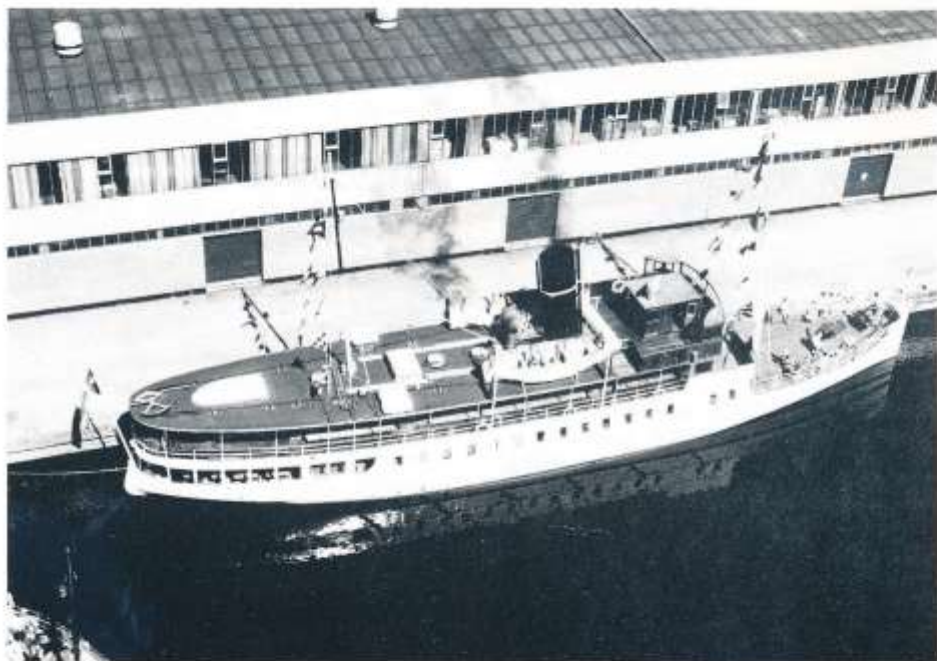
Till höger:  
Kristina Gustavsson valdes i somras till ny kassör i Ångbåten ekonomisk förening.

Valnämnd: Kerstin Ahlquist och Gunnar Söderberg.

Årsmötet beslöt att höja medlemsavgiften från 35 till 50 kr. Under övriga frågor kom bland annat medlemstidningen Ångbåten's utgivningstakt upp. Dag Almén ansåg att redaktionen borde ge ut minst tre nummer per år, eftersom många medlemmar endast får information om verksamheten via medlemstidningen. Ordföranden Stefan Forssblad uppmanade alla, som hade möjlighet, att hjälpa redaktionen med material till tidningen.

Efter mötets avslutning visades två filmer från Svenska Varvs arkiv på Eriksberg. En film visade bärgningen och reparationen av Broströms lastångare SYDLAND som hade gått på grund vid Hönö huvud i december 1920. Den andra filmen var en presentation av Eriksberg från 1923. Därpå följde det efterlängta kaffet med döpp och möjlighet för medlemmarna att bekanta sig med varandra. Avslutningsvis visades en film från Sjöfartsmuseet om monitoren SÖLVE, som hade filmats efter det att SÖLVE lyftes upp på land på Cityvarvet tidigare i år. Avsikten är att SÖLVE efter renovering skall ingå i det planerade maritima centret i Lilla Bommen. GS

# Ångbåtsmötet i Karlstad



BOHUSLÄN i fågelperspektiv fotograferad från Löfbergs kaffehus i Karlstad.

Lördagen den 6 och söndagen den 7 juli 1985 var datum då ångbåtsmöte hölls i Karlstad och med Ångbåtssällskapet Polstjärnan som inbjudare och arrangör.

Redan torsdag morgon den 4 juli lämnade BOHUSLÄN Stenpiren i Göteborg för färden uppför Göta Älv och Trollhätte Kanal. Resan hade utannonserats i vårt sommarprogram, men endast 11 passagerare hade lockats av utbudet. På besättningslistan var vi 25 deltagare.

Avgång kl 8,00 i smådisigt väder med lätt duggrejn. Allt eftersom dag och resa fortskred lättade vädret och efter sista slussningarna kom så solen fram riktigt vackert och färden över vårt innaohav Väneren blev till en i allt njutbar upplevelse.

Ankomsten till inre hamnen i Karlstad skedde tidtabellsenligt kl 22,00, dock med en mindre fördröjning p.g.a väntan på broöppning.

Vi hade väntat oss stillhet i hamnen vid

denna tidpunkt på dygnet, men överraskades av full aktivitet bland våra vänner i Ångbåtssällskapet Polstjärnan. Vid kajen var man i färd med att slätta upp en musikestrad och längre in en trevlig stuga, som man hoppades skulle få bli permanent som expeditiionslokal för s/s POLSTJÄRNAN av VÄNERNS framtida trafikverksamhet.

Fredagen förflöt som mer eller mindre en flummardag med besök hos de successivt anländande fartygen, förberedelser för kommande visningar och utfärder m.m.

Att tala om "Sola i Karlstad" förefaller kanske banalt, men nog slösade ifrågasvarande sol sitt sken över oss under vår vistelse i Karlstad och vissa dagar förekom formlig tropisk värme. De värmländska myggorna, som tycktes vara många, fann stort behag i oss göteborgare och särskilt de av besättningen som logerade i skansen dök första morgonen upp med utseende av smittkoppor. Klientens konst utövades överallt och i alla



TRAFIK på välbesatt rundtur med glada värmlänningar.

ställningar. Med finurliga konstruktioner av luckor och myggnät lindrades dock bekymren för övriga nätter.

Under fredagens gång inlöpte med jämna och ojämna intervaller övriga deltagarfartyg, TRAFIK, ÖSTA, KURIREN, den lilla f.d. tiohuggaren VIKENS DROTTNING med sin två-cylindriga miniatyrmaskin och vedeldade pannan, samt den ännu mindre kollegan HAMFRI med en liten encylindrig maskin.

Givetvis hälsades vart och ett inlöpande fartyg med vederbörlig salut och emellanåt var det allt bra kort mellan signalerna i den lilla hamnen.

Lördag — den stora dagen då 1985 års ångbåtsmöte skulle gå av stapeln — stävade alla deltagande båtar ut genom hamnkanalen till mötesplatsen utanför hamnloppet för att formera defilé i storleksordning. BOHUSLÄN i täten, följt av TRAFIK, POLSTJÄRNAN av VÄNERN, ÖSTA, KURIREN, VIKENS DROTTNING och HAMFRI.

Infarten genom hamnkanalen blev en spektakulär uppvisning, som beskådades av stora skaror, blandade med representanter för massmedia.

Kajerna i hamnen var fulla av väntande åskådare och Steamboat Saloon Orchestra

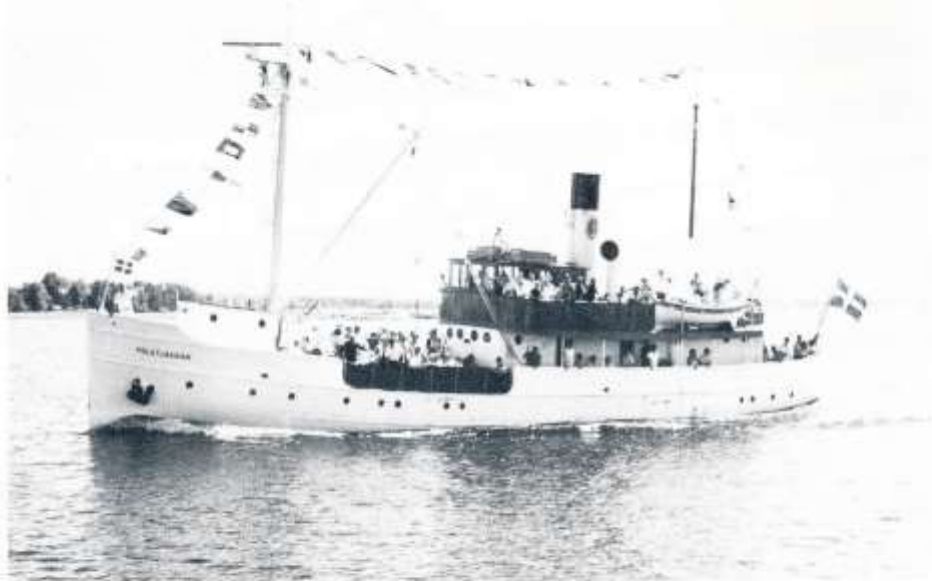
spelade tidstypisk musik, blandad med bl.a. dixiejazz.

Sign fick osökt en vision från sin barndom och åskådarliktaren på Betongskjulet i Göteborgs hamn i väntan på "den stora amerikabåten". Karlstads inre hamnbassäng är i minsta laget för BOHUSLÄN men med elegant styrbordsmanöver och perfekt tilläggning förstärktes intrycket av den stora vita amerikabåten, Hamnens, resp BOHUSLÄNS inbördes proportioner gjorde saken.

Då alla fartyg förtöjt kl 12,00 hölls invigningstal av Sven Erik Svartmark, representant för Karlstad, och därefter följde presentation med data över varje deltagande fartyg, givetvis åtföljt av en lång signal från respektive.

Visningar för allmänheten vidtog och intresset var påtagligt stort. Våra salonger, liksom maskinrummet och bryggan, fylldes fort och vi hade glädjen att berätta om vårt fartyg för många verkligt intresserade besökare. Samma gällde för övriga båtar och vid ÖSTA drog Cellios ångorgel stor publik.

Mellan 13,00 och 15,00 vidtog ångbåtsutrerer med POLSTJÄRNAN av VÄNERN, TRAFIK och BOHUSLÄN i vackrast tänkbara väder. För samtliga dessa fartyg gällde att



Ångbåtsmötets värdångare POLSTJÄRNAN under full fart.

passagerarfartygeertifikatens övre gräns nåddes. En trevlig specialtur med musik och underhållning gjordes på eftermiddagen med BOHUSLÄN och som varande största båten i mötet hölls på kvällen mottagning med förtäring i våra salonger för samtliga deltagande båtars besättningar.

På söndagen förekom utfärder med POLSTJÄRNAN av VÄNERN och BOHUSLÄN med avgångar varannan timma. Även dessa turer fullsatta.

S/s SELMA LAGERLÖF, byggd i Karlstad 1904 och sammansatt i Torsby och som gick i trafik på Frykeasjöarna under flera decennier var tyvärr förhindrad att delta i ångbåtsmötet då hon skrotades för mer än 20 år sedan. Hon representerades dock med den lärna av en mycket välgjord modell, som elegant manövrerade omkring i hamnbassängen. Fotograferad i rätt perspektiv och med sina fullskaliga kollegor i bakgrunden, kom hon att se nog så verklig ut i bild.

Måndagen efter all verksamhet blev mer eller mindre till en avskedsdag. BOHUSLÄNS besättning blev POLSTJÄRNAN av VÄNERNs

passagerare och i övrigt satt vi hos varandra och "ångade".

Att årets ångbåtsmöte blev trevligt och en så stor publikframgång kan utan tvekan tillskrivas det faktum att medlemmarna i Ångbåtssällskapet Polstjärnan förutseende planerat och förberett verksamheten och nedlagt mycket detaljarbete. Publicitet hade gjorts i rätt tid och man hade ett trevligt programblad. Som tjock och god grädda på moset kom så det perfekta vädret.

För att locka passagerare för hemfärden tisdag morgon satte vi ut några textade plakat med inbjudan att medfölja enkelresa till Göteborg, frukost och middag – och tag tåget tillbaka. Döm om vår stora förvåning då över 100 passagerare föranmälde sig. Karlstadbor som ville njuta av en sjö- och kanalresa, såväl som hemvändande göteborgsturer, som ville göra en annorlunda färd.

Köket fick i all hast göra storinköp av matvaror och serveringspersonal rekryteras ur besättningen.

Hemresan blev nästan fest och med ansträngningar från folket i byssan och tjänst-



Ångaren KURREN under vändningsmanöver i Karlstads inre hamn.

görande i serveringen klarades det hela av. I matsalarna flödade den frodiga värmländska humorn, som smittade hela båten.

Vist hade resan varit jobbig ibland och nog hade ett och annat kanske strulat till sig i känd bohuslänsstil, men vid ankomst till Stenpiren kunde vi, som var med, konstatera beträffande 1985 års ångbåtsmöte att – DET VAR LYCKAT.

Våra vänner i Ångbåtssällskapet Polstjärnan tackas härmed i efterhand.



Ångslupen HAMFRI.

Erfarenheter från mötet i Mariestad 1983 liksom årets möte i Karlstad pekar på att kryssningar i vänerhamnar i fortsättningen bör kunna tas i beaktande vid planering av kommande säsongsverksamheter. Trafikunderlag bör finnas för flera dagar.

OdeS

Samtliga foton: Lars-Olof Hansson.



Kocken Stig-Göran Nagel i BOHUSLÄNS kök.

# Sommartrafiken 1985

1985 års sommar gick till historien som en av de kallaste och regnigaste sedan Sällskapet Ångbåtens verksamhet började. För ångaren BOHUSLÄNS allmänna sommarturer innebär det ett dåligt seglationsresultat. De som tycker att vi skall köra beställningsturer på bekostnad av antalet allmänna turer har givetvis lätt att göra sig förstådda efter en sommar som denna. För styrelsen, som beslutar om turubudet, gäller det givetvis att göra en riktig avvägning mellan antalet beställningsturer och allmänna turer för att få budgeten att stämma. Inför nästa sommar har styrelsen avviserat en minskning av antalet allmänna turer.

## Onsdagsturerna

Kvällsturerna onsdagar i juni, juli och augusti, som brukar vara välbesatta, hade i somras en medelbeläggning på 115 betalande resenärer. Bästa resan var — ovanligt nog — första turen den 5/6 med 195 resenärer. Sista resan var 21/8 med endast 17 resenärer.



BOHUSLÄN i Marstrand i juni 1985.

I somras fanns ingen musik på onsdagsturerna, musiken hade flyttats till fredagar.

## Musikturena

Sommarens stora nyhet var musikturena fredagskvällar i juni och augusti. Inga turer hade lagts i juli eftersom det inte gick att få tag i några som ville spela ombord då på idèell basis. I efterskott kan vi konstatera att fredagar var helt fel kväll. Vi visste att många flyr staden under veckosluten, men samtidigt finns ett en hel turister i stan samt alla göteborgare som inte har någon chans att ta vägen under veckosluten.

Medelbeläggningen blev 41 resenärer. Sista resan 30/8 var bäst med 90 resenärer. Första turen 7/6 fick inställas helt eftersom det inte kom några resenärer. Turen 9/8 slopas till förmån för en beställningstur. STYRSÖ gick istället med drygt 40 passagerare.

## Käringöturerna

Antalet käringöturer hade minskats i sommar från tidigare fyra till två. Anledningen till minskningen av antalet är att det är svårt att få intendenturpersonal till de krävande långturerna när både kök och matsalar skall bemannas.

Resan 16/6 såldes biljetter motsvarande 60 enkelresenärer inkl delsträckor. I princip reste alltså 30 personer tur och retur. 25/8 var resultatet bättre med 226 enkelresenärer. Medelbeläggningen blev 143 enkelresenärer.

## Marstrandsturerna

En nyhet i somras var att BOHUSLÄN gick till Marstrand varje söndag 30/6—18/8. Marstrandsturerna är inte lika personalkrävande som käringöturerna och därför lättare att få besättning till. I medeltal såldes 175 enkelresor. Bästa resan var 14/7 med 222 enkelresenärer. Sämsta var 28/7 med 124 enkelresenärer. På de sju marstrandresorna transporterades 37 cyklar. Resan den 30/6 förlängdes till visunderhållningen på Åstol.

I somras hade en visfestival planerats i Marstrand. Vi hade lovat att köra en tur till Marstrand eftersom arrangörerna räknade med överbelastade bussar och färjor. Vi hade förstas räknat med många passagerare. Ef-

ter turlistan distribution blev det klart att det inte blev någon visfestival. Istället skulle Tommy Körberg underhålla på Carlstens fästning den 30/7. Eftersom turen trots allt var annonserad fick vi köra med bara 25 tur och returresenärer.

11/8 hade vi ordnat med passbåt från Marstrand till Klöverön. Synd bara att det blev så få resenärer p g a dåligt väder i Göteborg. Vi får rikta ett stort tack till Gunnars Båtturer som ställde upp med den fina lilla passagerarbåten ANEMON för en mycket billig penning! De som följde med till Klöverön fick en fin dag.

## Fallens Dag

Resan till Fallens Dag i Trollhättan 20/7 blev som vanligt välbesatt. Tack vare G-Ps försäljning av biljetter i förväg, är inte resan lika väderberoende för våra intäkters del.

# Båtluftningen omarbetas

Båtluftningen sommartid mellan Göteborg och Kungshamn visade ett katastrofalt dåligt resultat 1985 då 60 båtluftarpaket såldes, vilket kan jämföras med 1984 då 200 resor såldes. Vad är då anledningen till den stora minskningen? Ja, efterfrågan på båtluftarpaket har då inte minskat, däremot har det tyvärr inte gått att sälja fler paket beroende på svårigheterna att ordna med övernattningsrum i Marstrand. Efterfrågan på rum i Marstrand är så stort sommartid att det inte blir mycket över till båtluftarna.

Problemen med Marstrand har varit stora ända sedan båtluftningen startade 1982 och det verkar inte synas någon ljusning i den närmaste framtiden. För att inte båtluftningen skall gå i kvav, kommer programmet för båtluftningen att omarbetas helt till sommaren 1986. Marstrand slopas helt som övernattningsort. Tyvärr får vi väl säga, eftersom Marstrand har ett stort turistiskt värde.

Preliminärt kommer nästa års program att se ut så här: Söndagar start från Göteborg med BOHUSLÄN till Marstrand. På eftermiddagen reser man vidare med taxibåten SARA II till Rönning där man stannar två nätter. Måndagen kan man i ex ta båten till

som när vi säljer biljetter ombord efter avgång. Totalt reste 578 enkelresenärer med BOHUSLÄN. Halften med ångbåt upp och BJs ångtåg ner och hälften vice versa.

Inför nästa sommar kanske vi borde ge resenärerna möjlighet att förköpa biljetter. Somrar med vackert väder har vi ibland fått avvisa passagerare eftersom det blivit fullsatt ombord, och det kan inte vara så roligt att bara få se BOHUSLÄN backa ut från Stenpiren en solig dag. Till slut ett litet tips inför sommaren 1986. Om det är molnigt eller regnigt i stan, är det ofta klart och soligt i skärgården. I sommar är det många som fått en solig dag i Marstrand trots lite regn vid avresan från Stenpiren. En resa med BOHUSLÄN gör dig alltid rik på upplevelser.

GS

Åstol eller Dyrön. Tisdag tar man bussen den korta biten från Rönning till Skärhamn där WALONA väntar för båtresan längs Tjörns västsida och förbi Mollösund till Käringön där man stannar resten av dagen, natten och till onsdag eftermiddag. Då reser man med BYFJORDEN till Lysekil för en övernattningsnatt. Torsdag eftermiddag går färden vidare med SOTEN till Kungshamn där det blir två övernattningsnätter. I sydgående riktning sker start från Kungshamn söndagar med ankomst Göteborg lördagar. Sträckan från Marstrand reser man med STYRSÖ eftersom BOHUSLÄN inte går lördagar.

Förutom att Marstrand är slopat som övernattningsort, försvinner även båtresan med BYFJORDEN inre leden från Marstrand via Uddevalla med övernattningsnatt, och vidare genom bl a Nordströmmarna till Lysekil. Med den nya färdvägen räknar arrangören Bohus Turist med att det finns kapacitet för att kunna sälja 700 båtluftarpaket under 1986. Båtluftarpaketet bokas genom Göteborgs Turistråd, telefon 031-10 07 60. Priset för båtluftarpaketet är i skrivande stund ej klart.

GS

## Vinterarbeten på BOHUSLÄN



Kaffepaus i försalongen en arbetskväll i oktober. Fr v Håkan Järström, Jan Olofsson, Herbert Johansson och Inge Nilsson. Ragnar Sandberg och Ove Iko visar rygg-tavlorna. Foto Kennet Magnusson.

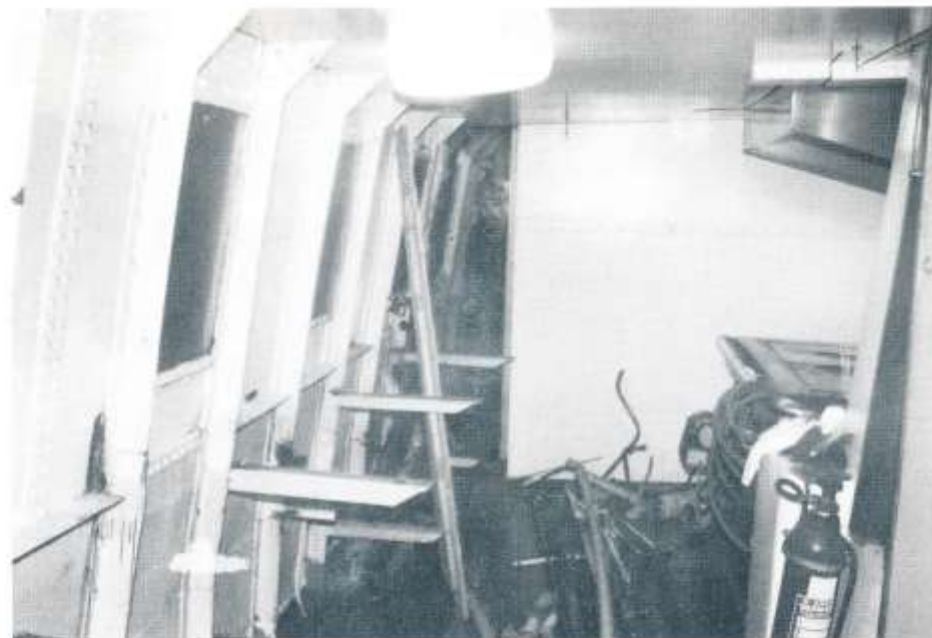
Den 12 september utförde ångaren BOHUSLÄN säsongens sista beställningstur. Därefter vidtog omedelbart avrustning och vinteruppläggning av ångaren. Pannan blåstes och maskineriet konserverades inför vintern. Promenaddäcket och bryggan täcktes in på sedvanligt sätt med presenntagar och skorstenskapsellet kom på plats som bevis på den definitiva avrustningen.

Ombord i den tillsynes öde ångaren har förberedelserna för vinterns arbeten pågått för fullt. I vinter skall BOHUSLÄN på varv för byte av styrbords överbyggnadssida på mellandäck, dvs ända från styrmansexpeditionen till pentryt på akterdäck. All inredning mot överbyggnadssidan samt delar av tvärskeppsskotten har därför måst demonteras i styrmansexpedition, diskrum, kök, toaletter och pentry. Mellandäckets fönster av 1960-talsmodell kommer att bytas ut mot fönster i teakramar av samma utförande som ångarens ursprungsfönster. Gjutjärnsögonbrynen som

satt ovanför fönstren som dropplister på utsidan och togs bort på 1950-talet, har nu nytillverkats och kommer att monteras av varvet. Alla plåtarbeten kommer att sitta på traditionellt sätt för att ge ångaren rikt utseende och behålla det ursprungliga byggnads sättet.

Besättningstoaletten på babordssidan har haft en dark som inte har varit helt tät. Hela toaletten har därför rivits ner, även skotten mot mellandäcksgången. Efter rivningen visade det sig att däcksplankorna närmast bordläggningssidan var rötskadade ända från toaletten och fram till lastporten. Som vanligt var även den underliggande stringerplåten svårt rostangripen och både plåt och däcksplankor kommer därför att förnyas på varvet. I maskinhytten var förhållandet med däcket och stringerplåten likartat och även här blir det alltså nytt material.

Färskvattentankarna som ligger som botten-tankar i lastrummet är rostangripna och



Köket efter demontering av diskbänkar och hyllor. Överbyggnadssidan och 1960-tals fönstren skall bytas under varvsbesöket. Foto Kennet Magnusson.

skall bytas i vinter. Här är det planerat att två fristående tankar skall byggas i rostfritt stål och placeras under lastrumsdurken. Därmed räknar vi med att slippa allt besvärligt underhåll av tankarna förutom rengöring.

I caféet på akterdäck har det varit ett ständigt problem med ventilationen. Om det stora öppningsbara fönstret har varit stängt har det blivit för varmt, och har det stått öppet har det dragit på dem som suttit i närheten. Dessutom har ingen knappast vågat sitta under fönstret när det varit öppet. Nu är meningen att akterskottet skall ändras så att de befintliga fönstren slopas och ersätts med fyra nya fönster, varav två blir ventilationsfönster med gångjärn i nederkant. Ett fönster utförs som öppningsbar nödutgång och det fjärde fönstret blir fast.

Ovannämnda plåt- och träarbeten kommer att utföras av NIMAR, som har övertagit Nya Varvets varvsdel från marinen. BOHUSLÄN som bogserades till Nya Varvet den 12 november blir därmed den första civila båten som kommer att repareras på det f d marinvarvet.

Pannans två återstående oljebrännare från

1951 har demonterats och kasserats. Den tredje brännaren byttes i våras mot en helt ny modern brännare. Nu skall det bli nya brännare även på ytterfyrrarna.

Under resten av året kommer BOHUSLÄN att ligga vid Nya Varvet och under tiden kommer det väl inte att bli så mycket gjort för oss själva ombord. Efter nyår är dock alla händiga medlemmar välkomna ombord. Listan över arbeten som vi skall göra själva ombord är oändligt lång och vissa arbeten tenderar att skjutas framåt år efter år p g a brist på arbetskraft. Måndags- och torsdagskvällar samt lördagar arbetar vi ombord på BOHUSLÄN. Efter varvsbesöket ligger ångaren på sin vanliga vinterkajplats vid Skeppsbron intill Rosenlundskanalen.

GS

# FÄRJAN 4 sjösatt



FÄRJAN 4 sänks i sjön 23/9 efter fyra år på land. Foto Åke Karlsson.

Äntligen! Vår lilla klenod FÄRJAN 4 sjösattes den 23 september efter att ha stått på land på Eriksberg sedan den 13 april 1981. Upprustningsarbetet som har utförts under de drygt fyra åren på land, har vi rapporterat om tidigare i Ängbåten.

Sjösättningen aktualiserades av rykten om att Eriksbergs 90-tonns lyftkranar på Sörhallskajen skulle säljas i framtiden. Vi tyckte då att det var bäst att sjösätta färjan medan lyftkranarna fanns tillgängliga. Veckan innan sjösättningen målades skrovet ännu en gång, såväl under som över vattenlinjen och överbyggnadens babordssida stålborstades och fläckmålades där ny plåt hade styckats i tidigare. Fartygsinspektionen kontaktades för besiktning av skrovet och efter klartecken från dem, beslöts att sjösättning skulle ske den 23 september.

Med hjälp av en av lyftkranarna sjösattes FÄRJAN 4 helt odramatiskt och efter kontroll av att skrovet var tätt bogserades hon sedan till Fartygsmuseet av bogserbåtarna STORM

och STORMGIRL. Färjan förtöjdes på sin gamla plats stävrätt mot kajen och med vår egen STORMPRINCESS längsides.

Sedan dess har arbetena på FÄRJAN 4 fortsatt. Överbyggnadssidorna har slutmålats och i skrivande stund återstår bara bokstäverna i namnbänderollen.

GS



Ett spännande ögonblick.  
Foto Åke Karlsson.



Under bogsering till Lilla Bommen. Foto Åke Karlsson.



Fikarast för målarna på FÄRJAN 4. Fr v Håkan Järnström, Christer Högerberg, Åke Karlsson, Christer Eliasson och Gunnar Söderberg. Foto Kennet Magnusson 27 okt 1985.



Till vänster: Christer Högerberg splitsrar fasta förtöjningar till FÄRJAN 4. Foto Kennet Magnusson 27 okt.

## Fyra föredettingar



M/S PYTHAGORAS av Pireus i Pythagorion, Samos i maj 1985. Foto Arne Sundström.

Hur många f d Marstrandshötar finns det kvar idag? Två säger väl de flesta, men fyra säger jag.

Av Arne Sundström, som varit på Samos i våras, har jag fått bifogade vackra foto, som visar m/s PYTHAGORAS av Pireus. Visst är det väl Marstrandshötar snabbt MARSTRANDSFJORDEN, som byggdes 1951, men redan 1953 såldes till Grekland, där hon under namnet AEGINA sattes i trafik till ön med samma namn. Här gick hon som expressbåt i många år och påstods ha brunnit. Hur som helst, så har hon tydligen återuppstått och går nu som turistbåt från Samos bl a till det närbelägna Kusadasi i Turkiet.

BOHUSLÄN och S:t ERIK — numera KUNG ERIK — behöver jag inte orda om. Det är bara att läsa inantill i gamla Ångbåtar. Men vilken är den fjärde föredettingen?

En intressant bok ger besked

Harald Lorentzen gav för några år sedan ut

en bok betitlad Fjordbåtens Saga, och har i år publicerat en bok om Rutebåtene på Telemarkkanalene. Den ger en mycket intressant historik över inlandsstrafiken i Telemarken mellan Skien och Dalen. Ångaren INLAND var ett av de fartyg, som gick länge på tranden och en kort tid ägts av Marstrands Nya Ångfartygs AB. Hon inköptes nämligen 1881 från Ångbåts AB Inland i Kungälv, men såldes redan året därpå till Skien för trafik på Telemarkens kanalsystem. Här gick hon ända tills 1956, då hon förvandlades till lastmotorfartyg med maskin och däckbyggnader akterut. Först bar hon namnet ØKSNEVAAG och sedan 1975 NESSVAAG med hemort i Hennesvaer i Nordnorge. År 1985 var fartyget, som byggdes vid Lindholmen 1876, ännu i drift enligt Harald Lorentzens nya bok, som kan beställas direkt från författaren på hans adress Solnedgangen 4 B, N-1540 Nesoddtangen. Den kostar 98 Nkr + porto, och är — enligt min mening — väl värd sitt pris.

DAG

En rofylld bild med ångaren INLAND i Dalen vid Telemarkskanalen i Norge. Lägg märke till det ålderdomliga utseendet med t ex den helt öppna bryggan. Foto från Dag Almén.



KUNG ERIK, d v s Marstrandshötarbolagets gamla S:t ERIK, vid Vaxholm 17 juni 1979. Foto Dag Almén.



Lövad skärgårdsångare. BOHUSLÄN på Rivö fjord 13 juni 1981. Foto Gunnar Söderberg.







# SOTEKANALEN 50 ÅR

I somras firades Sotekanalens femtioåriga tillvaro. Eftersom BOHUSLÄN inte hedrade jubileet den trettonde juli får ni nöja er med att här läsa lite grann om kanalen. I nästa nummer av Ångbåten skall det handla om andra planer som funnits på farleder och kanaler i Bohuslän.

För att undvika de välkända öppna ställena på Bohuskusten har det sedan länge funnits planer på att skapa en sammanhängande skyddad led Strömstad-Göteborg. På några håll gjordes sprängningar och uppuddringar av sund, men i takt med att de tekniska förutsättningarna för farledsbyggen ökade, minskade samtidigt kustsjöfarten. Det är kanske förklaringen till att Sotekanalen är det enda större farledsbygge som blev genomfört.

Namnformen Sotekanalen känns kanske inte riktigt igen, men den är språkligt rimligare än ekonomiska kartans officiella Sotenkanalen. I en uppsats i Bohusläns hembygdsförbunds årskrift 1975 anmärker Arnold Nordén att namnet, sammansatt av två substantiv i bestämd form är tungt och i stället borde ha bildats i analogi med andra Sote-namn som Sotenäset och Sotefjorden. Man säger knappast Trollhättankanalerna heller. Enligt Nordén kommer förleden Sote av att klipporna är svarta av saltlav.

Namnformen Sotekanalen används bl a i Bohuslänska Skärgårdsfärder, andra upplagan från 1934. Soten är, i överförd bemärkelse, namnet på vattnet utanför udden "Soten". I kartorna blev detta Sotefjorden.

Soten är kanske det vattenområde på kusten som är mest svårforcerat i hårt väder. Bottenpografien och det ringa djupet gör sjön krabb och där finns många brott och undervattensgrund. Det ligger nära till hands att anta, att fjorden i viss mening förr utgjorde en kulturgräns. Just vad gäller båttypen kan man se, hur den spetsgattade snäckan eller snipan, som har sin främsta hemort i Norge, har varit vanligast norr om Soten, medan de mer bohuslänska jullarna är vanligast söder därom. Över Soten var det vanskligt att ta sig och i viss mån stannade båttyperna på var sin sida, både som föremål och som konstruktionsidéer.

1901 behandlades frågan om en kanal genom Sotenäset i landstinget, men projektet ansågs för dyrt. Vid 1930 års riksdag behandlades åter frågan om Sotekanalerna. Efter tväkan tillstyrkte statsutskottet bygget. Inte ens denna betydelsefulla del av en inomskärsfarled hade väl blivit av om inte arbetslösheten varit stor bland stenarbetarna. 1914 inrättades Arbetslöshetskommissionen, AK, sedermera ombildat till AMS. Genom AK:s försorg gjordes många bro- och vägbyggen i Bohuslän under 1920-talet som s k reservarbeten, inte minst för SJ busstrafik. 1931 började AK-arbetare bygga Sotekanalerna.

Kanalerna följer en led som i forntiden möjligen kan ha varit segelbar. Från norr räknat muddrades först en sträcka på 1,6 km. Därefter fick man försiktigt forcera en lerbank på 280 meter, där man var tvungen att lägga kraftiga släntförstärkningar. Återstående sträcka ner till platsen för bron var gytta som muddrades. Från bron och en halv km söderut var det svårt arbete i berg med lera och grus i håligheter, därefter åter muddermassor. Här byggdes kanalen ganska så bred för att få en naturlig flack vinkel på kanalbankarna. Resterande sträcka fick omväxlande sprängas och muddras. Kanaldjupet är 4,5 meter, den bearbetade längden 6,5 km. Bottenbredden i berg är 15 meter och i muddrad sektion 25 meter. Muddringsarbetena var på 870 000 kbm varav det mesta gjordes av mudderverket STOCKHOLM.

För att bebyggelsen på näset skulle få behålla sin vägförbindelse föreslogs först en

## Mittuppslaget

En samling båtar vid kanalinvigningen. Bohusläningen skrev vid tillfället: "Det var en oförglömlig syn. Fotogenmotorerna smattrade. Stenkolsröken stod svart ur skorstenarna på ångbåtarna. En skog av master gled in i kanalen. Några av båtarna hade spelmän ombord, på andra sjöng man. Och i kanalen gled den stolta paraden fram längs tiotusentals åskådare, som förgyllde stränderna och utbragte leven." Foto från Västkus- tens Turistråd.



Det var populärt att fotografera bohusbåtarna i kanalen. Här är BYFJORDEN på väg genom kröken i låglandet norr om bron. Vykort från 1939.

Nedan: En nedlastad jakt vid bron. En representant för den sortens sjöfart man väl främst hade i tankarna när man beslutade bygga Sotekanalerna. Vykort.



liten färja men Väg och vattenbyggnadsstyrelsen beslöt i stället bygga en bro. Det blev en svängbro med olika långa armar, 22 respektive 16 meter. Segelfria höjden är 7,2 meter.

Invigningen skedde 15 juli 1935. Först i invigningsflottiljen gick undersökningsfartyget SKAGERACK. Sotekanalens tillkomst gjorde att fraktskutor och linjebåtar inte så ofta behövde ligga stopp och vänta ut övader. Det var till stor ekonomisk nytta för redarna. Kanalen blev också en turistattraktion. Bohuslänska Kusten anordnade under många år särskilda turer till Hunnebostrand genom den nya populära farleden.

Farhågorna för att kanalen inte skulle få en betydande trafik visade sig snart oberättigade. I uppsatsen Farleder och kanalprojekt i Bohuslän, där de flesta av mina uppgifter är hämtade, uppges antalet båtar som passerat Sotekanalens under slutet av trettioåret, 1936-1939 var det i medeltal per år ca 3 000 "mindre" och 6 800 "större" båtar samt 5 200 broöppningar. I juli 1937 var det i medeltal 33 "mindre" och 36 "större" båtar som passerade per dag. Vad som menas med mindre respektive större frångår ej, möjligen motsvarar det senare antalet nyttofartyg. 1977 passerade 36 400 båtar under tio registertorn kanalen.

SW

Källor:



Turistångaren GÖTEBORG på väg från Oslo genom kanalen omkring 1960.

Helgesson, Arnold: Farleder och kanalprojekt i Bohuslän. Uppsats i Gothia 5, meddelanden från geografiska föreningen i Göteborg, Göteborg 1940.

Tidningen Bohusläningens jubileumbok.

Nordén, Arnold: Sotenäs, Soten, Sotskär(-en): sker sota, Uppsats i Bohusläns hembygdsförbunds årsskrift 1975, Uddevalla 1975. Rolof, Yngve: Sveriges inre vattenvägar, del 3. Kristianstad 1979.

### SOTENKANALEN

En resa genom den intressanta och mycket omtalade Sotekanalens.

	Sön- och helgdagar	Tisdagar	Torsdagar (ej 21/6)
	00	00	00
Från Uddevalla .....	8.30	8.30	—
• Fliskebäckskil .....	11.15	10.45	11.00
• Lysekil .....	11.30	11.00	10.45
• Smögen .....	12.45	12.30	12.15
genom Sotekanalens .....	—	—	—
Ank. Hunnebostrand .....	15.45	15.30	15.30
Från Hunnebostrand .....	15.15	15.15	15.00
genom Sotekanalens .....	—	—	—
Från Smögen .....	16.00	16.00	16.00
• Lysekil .....	17.15	17.15	17.30
• Fliskebäckskil .....	17.30	17.30	17.15
Ank. Uddevalla .....	20.30	20.30	—

Ur 1938 års sommarturlista.

## Skärgårdsångare motoriseras



Stiftelsen Skärgårdsbåtens vårutfärd gick i år till Marum i Ljusteröns inland, dit ingen reguljär trafik har förekommit sedan 1958. Ordinarie båt dit var SAXAREN år 1930-58 och det är av den anledningen GUSTAFSBERG VII under utflyktsdagen återfick sitt waxholmsbåtsnamn. Foto Gunnar Friberg vid Bolby 12 maj 1985.

Man kan lätt få för sig att de ångbåtar som finns kvar är en gång för alla räddade, att de är klenoder vilkas fortsatta tillvaro garanteras, både genom idealisternas hängivenhet och samhällets ekonomiska bistånd. Att de vilklända skärgårdsångare som under de senaste åren uppmärksammats just för att de är gamla skärgårdsångare skulle ligga säkra för omvälvningar som skrotning, motorisering, modernisering eller försäljning till utlandet.

Det enda goda med den pågående motoriseringen av GUSTAFSBERG VII är att man väcks upp ur sådana villfarelser som lurar en till lugnt sinne, tillförsikt och den trygga fätöljen. Det är ju aldrig lämpligt att ställa tro att saker och ting skall ordna sig till något bra.

Sveriges största dagstidning har i alla fall följt den snabba händelseutvecklingen på ett förtjänstfullt sätt.

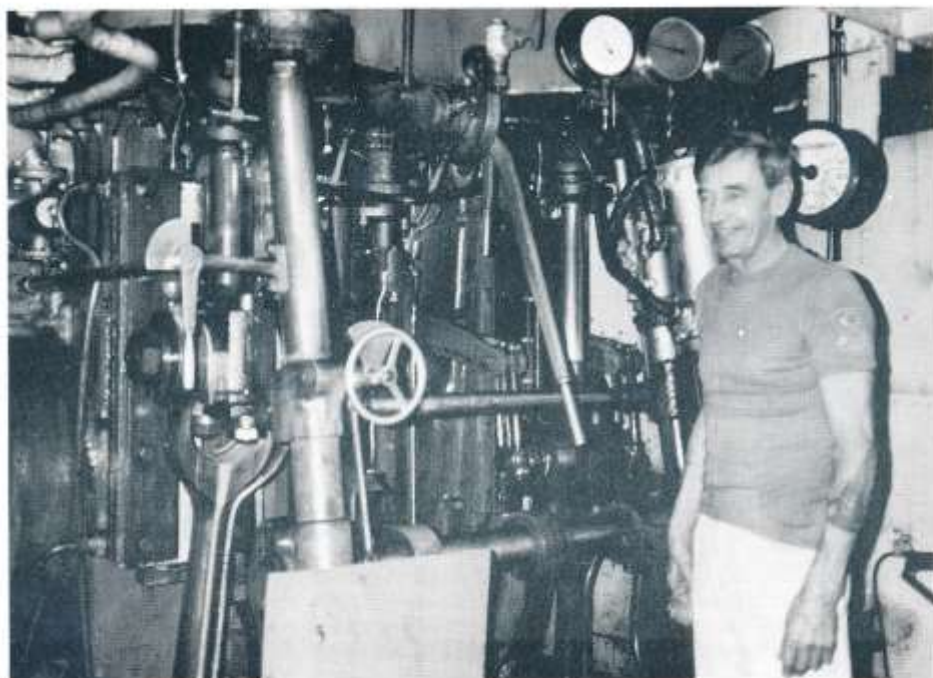
Dagens Nyheter söndag 15 september: "Ångbåtsentusiaster rasar; Helgerån byta ånga mot diesel". Nya Ångfartygsaktiebolaget Strömma Kanal hade sedan sommaren planerat att sätta en dieselmotor i GUSTAFSBERG VII. Fartyget hade precis avslutat sin

sommarseglation och låg med trycket uppe vid Nybrokajen i Stockholm, för att kunna gå till varv så fort en godtagbar offert flutit in. Det var planerat att hon skulle avgå till Docksta varv i Ångermanland kl 9 på söndagsmorgonen men tidpunkten hade hållits hemlig på grund av den uppståndelse saken redan hade väckt.

Rederichefen Per Bengtsson förklarade att det både finns praktiska och ekonomiska skäl till beslutet.

De praktiska är svårigheterna att få tag i kompetent och behörig besättning. Ett problem som växer då ångmaskinisterna och eldarna bara blir färre (GUSTAFSBERG VII är oljeeldad). Men det viktigaste skälet är givetvis ekonomiskt. Maskinen måste renoveras och pannan bytas. Det innebär ekonomiska risker man inte vågar ta.

Det är också speciella svårigheter när man är ett kommersiellt företag och inte ett som är ideellt ägt, som redarna för MARIEFRED respektive BLIDÖSUND, som i någon mån kan påräkna bidrag av olika slag, eller Waxholmsbolaget som är samhällsägt. Och GUSTAFSBERG VII är särskilt stor och dyr i drift.



Maskinchefen Viggo Nörbo vid ängmaskinen 8 sept 1985. Foto Gunnar Friberg.

Enligt tidningen hade Stiftelsen Skärgårdsbåten tillsatt en arbetsgrupp och man trodde tvärtom rederiet att frivilliga insamlingar skulle vara möjliga. Dessutom ansåg man att pannan skulle hålla i tio år till. Med andra ord skulle problemet inte vara helt omöjligt och Strömma Kanal borde knappast kunna svika det ansvar det innebär att äga ångbåtar.

DN tisdag 17 september: "350.000 ska samlas in. Ångpannan räddas". GUSTAFSBERG VII hade avgått mot Docksta på söndagsmorgonen men resan hade avbrutits i Öregrund. "Om Stiftelsen Skärgårdsbåten kan garantera 350.000 kronor senast under tisdagen, då är vi beredda att kalla tillbaka GUSTAFSBERG VII till Stockholm och kanske fundera ett tag till" uttalade rederichefen. Stiftelsen hade kontaktat bolaget samt sänt ut ett upprop till medlemmar och allmänhet, där man värdjade om hjälp. Avsikten var att kunna garantera ett belopp till senare.

Per Bengtsson sade sig vara helt överraskad över styrkan i protesterna mot motoriseringen. Han framhöll dock att "G 7"

med dieselmotor skulle få en driftskostnad på en tredjedel av den nuvarande men att motorn skulle kosta 1,5-2 miljoner i inköp.

DN torsdag 19 september: "Ånga blir diesel på GUSTAFSBERG VII". Tidningen berättade att rederiet nu definitivt beslutat om motorisering. Fartyget var framme i Docksta där maskinbytet skulle göras.

Stiftelsen hade på tisdagen ställt sin ekonomiska garanti, som bland annat grundade sig på en anonym donation på 100.000 kronor. Man erbjöd sig också frivilliga arbetsinsatser för 50.000. Nu tyckte inte rederiet att beloppet var tillräckligt. 350.000 skulle bara räcka till maskinrenovering, nu ville man också ha täckning för driftunderskottet på 150.000 per år, eller en halv miljon om man själv skulle finansiera en ny panna.

"Dels har vi redan beställt dieselmotorn och leverantören kan inte ta tillbaka den".

Och Stockholms världsunika ångbåtsflotta blir en attraktion fattigare. Det kanske kan vara svårt att klandra ett affärsdrivande rederi för att man försöker få verksamheten

att gå ihop. Men man kan begära att gjorda utfästelser skall hållas och att ärendet inte skall forceras för att undvika debatt eller kritik. Det är djupt otillfredsställande att inte återstående ångbåtar har en tryggare framtid.

Skärgårdens trafikantförenings årliga publikation Skärgårdsboken innehöll 1979 en historik över GUSTAFSBERG VII. Där berättas bland annat att hon ritades av fartygskonstruktören Ferdinand Flodman och byggdes av Oskarshamns Mekaniska Verkstad och Skepps-docka AB för Gustavsbergs Fabriker 1912. Fabriken åtkade rederiföreelse med flera ångare i trafik mellan Stockholm och Gustavsberg. Nybygget blev 34,26 meter lång, 7,11 bred och 2,50 djupgående. Compuändängmaskinen var på 450 indikerade hästkrafter vid 150 varv. Gustavsbergholaget hade ångaren i trafik för gods och passagerare till 1929. Då såldes hon till Waxholmsbolaget och fick namnet SAXAREN. Hon gjorde sig känd som god isbrytare och blev bolagets första oljeeldade ångbåt 1948.

En grundstötning i maj 1964 gjorde SAXAREN välkänd. Böttenskadorna blev stora och fartyget sjönk vid Stor-Krån i Saxarfjärden. SALTSJÖN fick ersätta SAXAREN i 1964 års



GUSTAFSBERG VII:s sista avgång som ångbåt på en tur till Vaxholm 8 sept 1985. Foto Gunnar Friberg.

sommarturlista och sedan såldes hon billigt till två privatpersoner. Dessa bergade fartyget, reparerade skrovet och gjorde en upp-rustning även för övrigt. Den ene köparen, Staffan Lindhé, bildade för SAXAREN det rederi som numera äger SAGAN och SIMSON.

SAXAREN såldes 1972 till Luleå för att användas som nattklubb men köptes året där-på av Strömma och bogserades till Stockholm med ekonomisk hjälp från Stiftelsen Skärgårdsbåten. Strömma Kanalbolaget gjorde en genomgripande ombyggnad av däckshuset för att bli en bredare matsalong, som upptar nästan hela övre däck.

Från sommaren 1974 har GUSTAFSBERG VII, som hon åter fick heta, använts på sin ursprungliga linje samt för andra rundturer och musikarrangemang.

SW

## Båtar runt omkring

STYRSÖ hade ett dåligt resultat i den reguljära trafiken till Marstrand i somras. Anledningen var givetvis det urusla sommarvädret. Bättre gick det emellertid på de nya turerna till dansen vid Brännö brygga torsdags-

I höst har STYRSÖ varit på varv för klassningsarbeten inför nästa år. Men det blir ingen längre vintervila i år. För första gången i historien rustas STYRSÖ för vintertrafik under december, då hon skall köra julbordsturer på beställning. Tre timmars resa inkl julbord kommer att kosta 220 kr. Turerna kommer att köras de tre första veckorna i december.

Nästa sommar har Styrsöbolaget beslutat sig för utökad trafik på Marstrand. STYRSÖ kommer att trafikera Marstrand, via Kalvsund och Rörö, måndagar-lördagar. BOHUS-LÄN kommer att gå söndagar direkt till Marstrand i likhet med 1985. Det innebär att det 1986 blir daglig sommartrafik till Marstrand för första gången sedan 1963.

LASSE-MAJA II som ersattes med en ny färja i Marstrand tidigare i år har nu försålts. Köpare är Vrångö Transport som i a har färjan på varv i Skärhamn för ombyggnad med nytt framdrivningsmaskineri. Färjan bygg-

Fortsättning på sid 25.

## Ångdrivet passagerarfartyg blir lyxkryssare



S/S BOREA vid Skeppsbron i Stockholm sommaren 1984. Foto: Lars-Olof Hansson.

Passagerarångaren BOREA, ex BORE, har sålts av sina tidigare ägare Helsingfors Steamship Co till Vanderbilt Steamship Co i London. Den nye ägaren kanadensaren Jerry Sumpton, styrelseordförande i ett dataföretag, investerar \$ 15 miljoner i renovering och marknadsföring av projektet.

Fartyget kommer att få namnet VANDERBILT. Efter ombyggnad och renovering kommer fartyget att ta max 100 passagerare i 59 sviter, varje innehållande ett stort sovrum, en salong med baravdelning och ett mycket stort badrum. Besättningen skall uppgå till 100 personer. Priset för en veckas kryssning beräknas till \$ 5 000 (ca 43 000 SEK).

BORE byggdes vid Oskarshamn Varv 1960 för Ångfartygs AB Bore och trafikerade linjen Åbo-Mariehamn-Stockholm. Denna linje trafikerade hon t o m augusti 1976. Här efter såldes BORE till Jakob Lines i Jakobstad, där fartyget under åren 1978-1981 trafikerade linjen Skellefteå-Jakobstad, under det nya namnet BOREA. Rederiet hyrde 1981

ut fartyget till logementsfartyg för kanadensare vid ett hamnbygge i Alger. I Alger lag BOREA tills vintern 1984, då hon gick för egen maskin till Lissabon där hon dockades. I början av maj 1984 anlände ångaren åter till Finland.

Fartyget hade nu leasats av OY Aura Line i Åbo från Helsingfors Steamship Co, som hade köpt fartyget i april 1984. I mitten av juni 1984 återinsattes BOREA av Aura Line på sin gamla trad Stockholm-Åbo. Jag hade tillfället att resa med BOREA i augusti 1984. Man möttes redan vid landgången av den avspända personliga stämning som härskade ombord. Jag orienterade mig runt i fartyget och kunde själv se och höra, att detta var ett fartyg där man kände till det här med ångfartyg. Avgångssignal gavs strax innan avgång och alldeles före BOREAs förtöjningar lossades ringdes det i skeppsklockan på backen. En ritual som upprepades igen i Åbo. Jag tog något senare plats i matsalen för att avnjuta det delikata smörgåsbordet.

Efter all den goda maten, var det intressant att besöka bryggan och ta del av en stunds navigering i de trånga farlederna i Stockholms skärgård.

Även maskin besöktes och jag visades runt av den sympatiska förstemaskinisten. Han ville att jag skulle vara med vid avgången från Åbo nästa dag, för att se när det hände något, som han sade. Jag kom ned under värmningen och fick sedan följa hans, chiefens och eldarens arbete under en del av första vakten efter avgång.

Besättningen var finsk, men nästan alla ombord var tvåspråkiga och var mycket tillmötesgående och måna om sitt fartyg.

Ett väldigt trevligt sätt att resa till Finland på. Lugnt och bra överallt ombord i fartyget. Fjärran från det uppslupna liv som annars ofta brukar förekomma ombord i Finlandsbåtar.

Ingen kunde väl tro att en akut kapitalbrist skulle göra att det var färdigseglat bara två månader efter min resa med BOREA.

BOREA blev efter Aura Lines konkurs liggande vid tilläggsplatsen i Åbos inre hamn alldeles nedanför Åbo slott. Med Aura Lines konkurs försvann den sista möjligheten att reguljärt kunna resa till Finland med ångbåt. Nu går tydligen BOREA ett nytt liv till mötes som lyxkryssare under det nya namnet VANDERBILT.

De nya ägarna tänker använda den nu 25-åriga ångaren till kryssningar, eventuellt i Medelhavet och Stilla Havet. Men först är det meningen att ångaren redan nästa år skall vara i New York vid Frihetsgudinnans 100-årsjubileum.

**Tekniska data för s/s BOREA, ex BORE**  
Passagerarångare byggd vid Oskarshamn Varv som nybygge 353/1960.  
Signalbokstaver: OGBF.  
Levererad till Ångfartygs AB Bore i Åbo den 5 april 1960.  
Dimensioner 1984: Längd 99,83 m, bredd 15,28 m och djupgående 5,28 m.  
Bruttotonnage: 3.578 reg ton.  
Antal passagerare: 715. Antal bäddar: 320.  
Antal bilar: 28  
Fart 16,25 knop.  
Under trafiken 1984 i Aura Lines regi uppgick passagerarantalet till max 500 personer. Besättningen var 140 personer. Inga bilar transporterades med fartyget.

Huvudmaskin;  
Götaverken kvadruppelångmaskin med stutet vevhus och trycksmörjning. Effekt 2.420 kW (3.290 ihk) vid 130 varv.

De fyra cylindrarna har följande dimensioner: 480, 720, 900 och 1560 mm. Slaglängd 1.000 mm. Mellan första och andra mellantryckaren är en turbokompressor inkopplad. Maskinen är försedd med ruddslider.

Pannor;

Två oljeeldade vattenrörspannor typ Babcock & Wilcox, licensbyggda av Götaverken. Panntryck 21 kg/cm<sup>2</sup>.

De flesta pumpar ombord är eldrivna.

Fartyget är försedd med bogpropeller.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON

Källor;

Egna upplevelser, tidsningsartiklar, Lloyds Register, anställda i Aura Line.

BÅTAR RUNT ÖMKRING (forts fr sid 23)

des 1957 vid Åsiverken för vägverket och bar namnet FÄRJA 215 till 1974 då såldes till Kungälv kommun. Hon skall nu få namnet SYLVEIA.

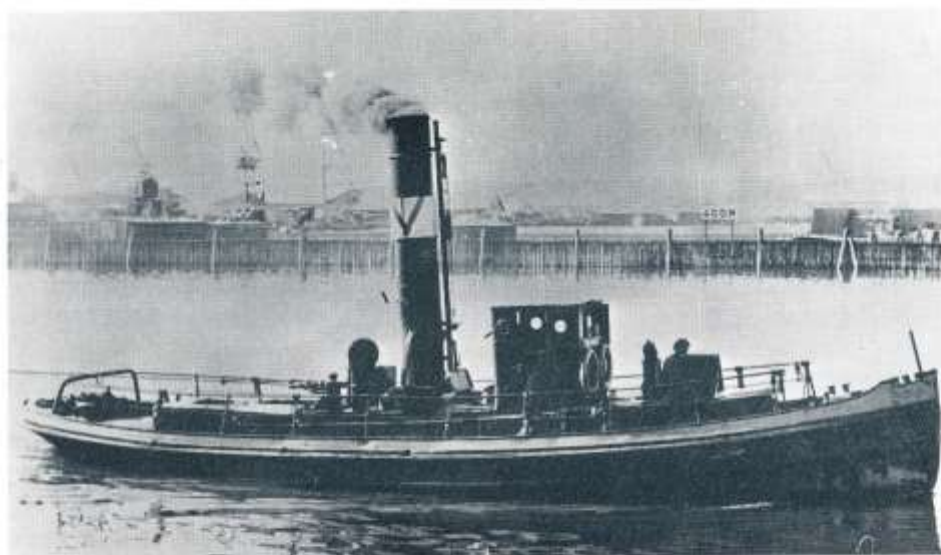


GULLMARSFJORD är namnet på en ny passagerarbåt som levererades från Hasse Westers Mekaniska i Oxevik till Gullmarstur i Fiskebäckskil i somras. Båten, som är byggd i lättmetall är 18 m lång, 5,5 m bred och får ta 140 passagerare. Rederiet har inriktat sig på beställningsturer från Lysekil, Henån och Munkedal samt sälsafari från Lysekil till skärgården vid Gåsö. Båtens säregna låga profil har tillkommit för att kunna passera under bron vid Grundsunds södra inlopp.



Stiftelsen Skärgårdsbåten i Stockholm har gått in som delägare i det nybildade Partrederiet för s/s Tärnan tillsammans med flera medlemmar i Stiftelsen. TÄRNAN som är en av de få kvarvarande ångsluparna, har visserligen blivit motoriserad under 1950-talet, men är i övrigt välbevarad från ångslupstiden. På sikt räknar de nya ägarna med att återge henne ångdriften. TÄRNAN, som blev känd som BRYNHILDA i TV-serien Öbergs på Lillöga, byggdes 1961 vid Södra Varvet för Waxholmsbolaget och gick som passbåt från Vaxholm. 1951 såldes hon till Norrköping där hon gick under namnet AMARANTH tills hon blev fritidsbåt 1976.

# Bogserbåtsminnen



MYRAN, ex OSCAR V, St MARKUS, var byggd 1917 vid Thorskogs Mek Verkstad och tillhörde Prämforeningen Myran u p a. Bogseraren är sedan början av 1960-talet ombyggd och motoriserad fritidsbåt. Foto från Dag Almén och Krister Bång.

Artikeln i nr 62 om hambogserare i Göteborg på den tid då en bogserbåt såg ut som en bogserbåt och inte något slags tivoliattraktion, väckte upp en hel del slumrande hägkomster. Jag kom att växa upp alldeles i närheten av hamnen – vi bodde då på Bangatan, och Amerikakajen ligger ju alldeles nedanför. Därmed har jag också mer eller mindre starka minnen av de bogserbåtar och förhållanden som nämns.

De fällbara skorstenarna exempelvis – vilket intryck gjorde det inte när skorstenen på en bogserbåt fälldes inför en bropassage och röken verkade att komma direkt ur bogserbåtens inre! Det var som om bogserbåten hade beröfvats sin stolthet – långt senare påminde mig min mor om att jag någon gång i treårsåldern började gråta vid den synen, som om någon haft sönder en leksak för mig. Men strax efteråt var bogserbåten "hel" igen när skorstenen höjdes efter bropassagen. Många år senare mötte jag den fällbara skorstenen ombord i bogserbåtar i Hamburg – hamnområdet vid nedre Elbe har ett vitt ut-

breitt system av kanaler med låga broar. Det var faktiskt som en hälsning från barndomen.

Jag tror mig komma ihåg – men är inte helt säker – att det i mitten av 20-talet fortfarande gick ångbogserare på Fattighusån där de drog kolprämar upp till Gårda och fabriker där – detta skulle i så fall ha möjliggjorts med fällbara skorstenar. Barn är ju intresserade av allt som rör sig, och synen av en bolmande kolrök som drev in mellan de hårt klippta träden utefter Fattighusån kan inte vara helt gripen ur luften.

MYRAN, även om hon var liten, hade väl varit för stor för dessa bogseringar – i alla fall är jag säker på att hon hade en ovanligt smal skorsten, som en svart cigarett på avstånd. Hade hon förresten inte ett band målat i silverfärg runt skorstenen? Möjligen med ett V målat i andra färger?

Men den bogserbåt som jag minns bäst är Svenska Lloyds VIKING, där hon hade sin kajplats i hacket utanför Fiskhamnsporten. Maskinisten Brandt bodde i huset hemma på



Transatlantic GLAN var byggd 1918 vid Lödöse Varf. Kom 1937 till Röda Bolaget som AXEL och 1964 till Stormking som STORM. Skrotad 1970. Foto från Dag Almén.

Bangatan, och någon gång kunde vi erfara den outhärliga nåden att få komma ombord. Dock efter att noga ha torkat av skorna på den bastmattna som låg på däck vid landgingen. Allt ombord var så ytterligt rent, nymålat och välputsat och i maskinrummet blänkta det som ett nyskurat kök. Det har efteråt förvånat mig hur snyggt man höll omkring sig i många ångbåtar. Men så gick maskinisten också alltid omkring med en trasselsudd i nävarna – ibland fick man föreställningen att den var fastväxt vid händerna. Befälhavare på VIKING var för övrigt en sirlig herre med vitt Gustav Adolfs-skägg och som hette Eriksson.

Om BJÖRN borde jag ju ha vetat mer än jag gör, eftersom en faster var gift med skepparen ombord på en båt med detta namn, Alf Metodius Alfredsson från Brattön, som senare blev känd från Ruth Larssons bok "Dä ä möt som ä könst". Så mycket vet jag dock, att han var anställd vid dåvarande Vestkustens Petroleumaktiebolag och åtminstone på 20-talet gick med prämar ända ned till Jönköping. Den bogserbåt han förde hette som sagt BJÖRN, men om det är den samma som av-

bildas i artikeln kan jag inte svara på. Ett vagt minne säger mig att han senare gick med "sketprämar" och det skulle i så fall stämma överens med artikeln. Tyvärr ger ju inte Sveriges Skeppalists uppgifter om båtar av den här storleken – annars hade man ju kunnat blidra sig fram till visshet.

Om vi håller oss till ångdrivna bogserbåtar hade förutom de i artikeln nämnda rederierna också Johnsonlinjen en ångbogserare TYR som var igång ännu i slutet av 30-talet. Transatlantic hade på sin tid flera bogserbåtar – en av dem, möjligen GLAN, blev sedermera Röda Bolagets AXEL. Den båten har jag personliga minnen från eftersom den ofta användes vid provturer från Götaverken, där jag var anställd 1937-44. AXEL låg där under stand-by i närheten av provtursmilen. Jag hade till uppgift att ta snygga bilder av fartygen då de gick med full fart och kom därvid att avvända mig av AXEL för att komma dem rätt nära. Det fanns ju inga teleobjektiv på den tiden – i alla fall var sådant okänt på Götaverken.

## Museernas Dag

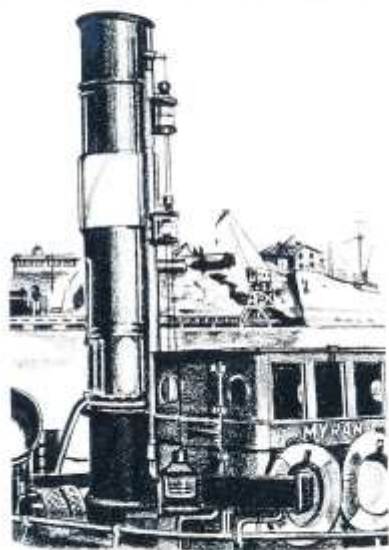
Foto Leif Magnusson.



Söndagen den 6 oktober var det dags för det årliga evenemanget Museernas Dag. Sällskapet Ångbåten har inte deltagit i arrangemanget sedan 1979 då FÄRJAN 4 gjorde hamnturer från Fartygsmuseet.

I år hade FÄRJAN 4 sjösatts två veckor innan Museernas Dag och det celebrerade vi genom att ha färjan öppen för visning den 6 oktober. Ombord på färjan hade Ångbåtens duktiga flickor i all enkelhet ordnat en caféservering som blev mycket välbesökt. Där såldes också biljetter till rundturer med bogserbåten STORMPRINCESS. Bogseraren gjorde 11 fullsatta 25 minuters rundturer från Lilla Bommen och upp mot Gullbergskajen och Ringön. STORMPRINCESS får bara ta 12 passagerare, så det gick lätt att sälja slut på alla biljetterna. Hur många göteborgare har åkt med en råoljemotordriven bogserbåt? Till nästa års evenemang får vi hoppas att även den ångdrivna FÄRJAN 4 kan vara i trafik. Ett levande fartygsmuseum är ju alltid trevligare än ett med stillaliggande båtar.

GS



MYRAN - vykort av Lars André utgivet av Slöjdföreningens skola.

Både Eriksberg och Götaverken hade åtminstone till efter kriget sina egna bogserbåtar - jag minns särskilt ångbogseraren GÖTAVERKEN III. De hade till uppgift att släpa prämar med plåt till varven och skräp till Renhållningsverket uppe i Skräppekärr, och så tog de "folkprämar" från och till stadssidan före och efter arbetstidens slut.

ARNE GADD

## HERKULES - ny museibåt



HERKULES passerar Färjanäs i början av 1980-talet. Foto: Lars-Olof Hansson.

Bogserbåten HERKULES har blivit museibåt i Fartygsmuseet i Lilla Bommen. Det är Klubb Maritim som har fått dispositionsrätten till båten från Bohus Tug. HERKULES blev övertalig 1984 när Bohus Tug och Röda Bolaget bildade det samägda Sean Tug. Bohus Tug frågade först Sällskapet Ångbåten om föreningen var intresserad att ta över bogseraren. Men eftersom Sällskapet har fullt upp med BOHUSLÄN, FÄRJAN 4 och STORMPRINCESS fick Sällskapet tacka nej till erbjudandet. Glädjande nog åtog sig Klubb Maritim istället uppgiften att värda HERKULES för framtiden. I slutet av september kom HERKULES till Lilla Bommen och sedan dess har skrovet återfått den gamla mörkgröna färgsättningen.

HERKULES är byggd 1939 vid Öresundsvarvet i Landskrona för C L Hansons Stuveri AB och var en något förstorad upplaga av rederiets VICTOR CAMP, som byggdes på samma varv tre år tidigare. Det unika med dessa båtar var att de var motordrivna re-

dan från början. Tex Röda Bolaget byggde ångdrivna bogserare ända till slutet av 1940-talet. HERKULES är 23,4 m lång och 6,2 m bred och har ett djupgående av 2,65 m. Båten är i det mesta oförändrad sedan leveransen. Under senare år har dock namnet stavats med C istället för K. Maskineriet är alltså original och består av en tvåtakts Atlas Diesel på 650 hkr, kopplad till en stillbar Ka-MeWapropeller med tillverkningsnummer 3. C L Hansons Stuveri var ett företag i Johnson-koncernen. Ordet Stuveri byttes senare till det mera passande Bogserings. 1982 inköptes Bohus Tug i Uddevalla vars namn behölls istället för C L Hansons Bogserings AB.

GS

## Mera segelfartygsnostalgi

I Ångbåten 57 recenserade jag Longitude nr 18. Sedan dess har både nr 19 och 20 kommit. Jag skall här referera dem i korthet, och även nämna ett par intressanta böcker om segelfartygsepoken.

Longitude nr 19 inleds med en artikel om kapten John Jarvis, brassvinschens upplinnare, och hans sjömansbana. (En notis om brass- och fallvinschar finns också i nr 20). Bertil Chr Petersson berättar om sin lyckliga tid som matros i METEOR på 1910-talet. Han blev senare befälhavare i samma fartyg. Kapten Jarvis omnämns även som befälhavare i barkskeppet CICERO, som ägnas en artikel på en veckotidning som utgavs ombord när fartyget år 1883 seglade med emigranter från England till Australien. Om mariamålaren Herman af Sillén handlar en artikel med flera vackra reproduktioner. Det kanske intressantaste avsnittet är av Lars Grönstrand och handlar om restaureringen av museiskeppet SIGYN i Åbo. Fartyget med det nu så aktuella namnet (Sigyn omnämns i Eddan som Lokes maka) byggdes år 1887 i Göteborg som barkskepp (det sista fartyg som byggdes vid Gamla Varvet), blev 1913 omriggat till skonertskepp och förtöjdes år 1939 i Aura å i Åbo som annex till Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi. Kriget och penningbrist gjorde att någon restaurering inte påbörjades förrän 1971. Då uppstod också tanken att återrigga fartyget som bark eftersom undermasterna i alla fall måste förnyas. Utöver den synnerligen nödvändiga restaureringen av skrov, däckshus och inredning innebar detta att nästa hela riggen förnyades, bl a med undermaster av oregon pine, fraktade från Oregon. SIGYN kan nu beses i Åbo och är väl värd ett besök. Hon lär vara den enda bevarade träbark som seglat som handelsfartyg i långfart. (En resa med SIGYN år 1891 nämns i en notis i Longitude nr 18.)

I Longitude nr 20 berättas bl a om Gordon Macfie, bohusslänningen med skotskt påbrå som blev sjöman och konstnär. Det berättas också om tsunamin (jordbävning med efterföljande havsvåg) i Lituya Bay i Alaska år 1958. Björn O Svensson berättar om fyrmastade

stälbarken LAWHILLS slut. (Mera om Björn O Svensson nedan.) LAWHILL har förekommit många gånger i Longitude, och är med också i nr 19 i artikeln om kapten Jarvis. Slutet för tvåmastade bramsegelkonerten URANIA av Grundsund beskrivs med utdrag ur loggboken. Om ångbåtar har det bara stått en och annan gång i Longitude, senast en notis i nr 18 om kollämpare. Denna brist har tydligen väckt protester hos läsekretsen för redaktionen uppmänsar nu alla som har något att berätta om livet i ångbåtar att höra av sig med text eller bilder.

Björn O Svensson i Blekinge hör till oss som var för unga för att få vara med (jag var själv 14 år när jag såg PASSAT och VIKING segla ut från Mariehamn för sista gången). I boken "De sista fraktseglarna" beskriver han de sista 100 åren av segelsjöfartens historia. Boken handlar om stora oceangående råseglare, från yankeeklippers över järnfartygen till 1900-talets stälbarkar. Salpetertraden och vetetraden har naturligtvis var sitt kapitel. Däremellan kommer ett längre avsnitt om nordisk segelsjöfart. Epoken Gustaf Eriksson i Mariehamn får givetvis stort utrymme. Ett kapitel redogör för vart alla skutor tog vägen, och i slutkapitlet beskrivs de sista seglatserna (bl a VIKINGS) efter andra världskriget. Boken avslutas med en beskrivning av riggen i en råseglare, och ett register över omnämnda fartyg. Jag måste också nämna författarens teckningar (efter fotografier kan man förmoda), som ger boken en personlig prägel.

I "Pommern" berättar Björn O Svensson om detta fartygs öden. På samma sätt som s/s BOHUSLÅN kan sägas vara en färdigutvecklad skärgårdsångare därför att den byggdes så sent som 1914, så kan man säga att POMMERN representerar en färdigutvecklad råseglare. Byggt så sent som 1903, fyrmastbark med mellandäck, riggad som baldheader (utan röjlar) redan från början, med undermaster och märsstänger i ett stycke och naturligtvis med brass- och fallvinschar. Andra fartyg som byggdes då och senare riggades trots allt med röjlar (t ex VIKING), andra utvecklingssteg blev bryggdäck midskepps med ratt och navigationshus (t ex VI-

## Ångfärja beställd vid Kockums



Kockums varv i Malmö har av polska östersjörederiet PZB (Polska Żegluga Bałtycka), fått en beställning på en tåg/bil/passagerarfärja för leden Ystad-Swinoujscie.

Fartyget kallas än så länge nybygge 600 och beräknas klar för leverans i maj/juni 1987.

Färjan som är på 5 000 ton dw, blir 155 m lång, 26 m bred och med ett djupgående på ca 6 m. Fartyget är konstruerat för 600 personer inkluderande en besättning på 80 personer och får en fart på ca 18 knop.

Utifrån sett ser fartyget ut som en konventionell färja. Dock finns det en intressant olikhet mot alla andra stora färjor vi ser runt omkring oss.

Framdrivningsmaskineriet i fartyget består nämligen av två fyrcylindriga kolvångmaskiner på vardera 4,0 MW (ca 5 400 hk) vid 120 varv. Maskinerna byggs i USA av Skinner Engines. De två koleldade ångpannorna tillverkas i England av Senior Green Ltd och får ett ångtryck på 3,4 MPa (ca 34 kg/cm<sup>2</sup>). Pannorna förses med "spreader stoker".

KING), dubbla mesangafflar (se t ex PASSAT i Travemünde). Även slingerkölur och barmasttankar hann man pröva i råseglare. Med utblickar åt olika håll redogörs för POMMERNs, ex MNEMES, tyska tid, och för hennes tid under Gustaf Erikssons flagga. Hennes sista befälhavare, Karl Broman, som jag själv hade nöjet att känna, var också den sista befälhavaren på VIKING. Boken, som är full av bilder från POMMERNs aktiva tid, avslutas med ett bildsvap över POMMERN idag, alltså som museifartyg. POMMERN i Mariehamn är naturligtvis lika besöksvärd som SIGYN i Åbo.

Björn O Svensson har grundligt satt sig in i ämnet för sina böcker. Han skriver, tycker jag, lättläst och medryckande, men utan den romantiska svada som man alltför ofta möter

Kolet skraptransporteras från bunkertankarna ombord till en dagtank vid respektive panna. Från dagtanken matas kolet ned till en "spreader stoker", där bränslet kastas ut på rosterna i eldstaden. Modern koldrift kräver varken eldare eller lämpare. Det är förresten modernare än så. Fartyget är byggt enligt bestämmelser för obemannad drift av maskinrummet. Att köra med obemannat maskinrum på passagerarfartyg är dock ej tillåtet. Förbränningen etc datastyrs och övervakas på manöverskärmar på bryggan och i kontrollrummet.

Att förse en färja med ångmaskiner istället för konventionella dieselmotorer är kostsammare. Men polackerna anser att genom att man har tillgång till billigt kol (inom landet, blir det ändå lönsamt. En anläggning för bunkring av kol skall byggas i Swinoujscie, där man även kommer att ta hand om den bildade askan.

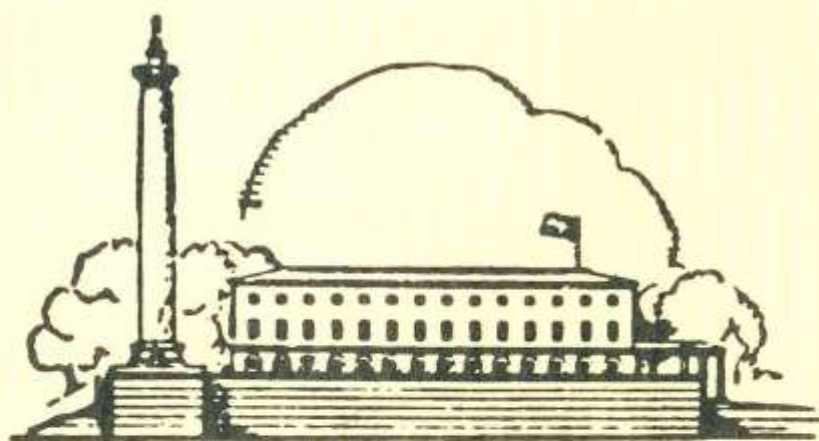
Källor: LARS-OLOF HANSSON  
Tidningsartiklar, uppgifter och ritning från Kockums i Malmö.

I den här sortens böcker, i synnerhet av författare som inte varit med själva. I "Fraktseglarna" är språket stramare och sakligare, i "Pommern" är stilen ledigare. Båda två är böcker som är värda att läsas av alla med intresse för sjön och sjöfart.

Refererade publikationer: OVE IKO

- 1) Longitude, tidskrift från de sju haven, nr 19. Carlstedt Förlag, Stockholm 1983.
- 2) Dito, nr 20, 1984.
- 3) Björn O Svensson: De sista fraktseglarna. Bokförlaget Signum, Lund 1982.
- 4) Björn O Svensson: Pommern - Mariehamn, från lastdragare till museifartyg. Söderström & Co, Borgå 1984.





## 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.