

ÅNGBÅTEN

Årg 26 • Febr 1990 • 73

Ångbåten 73

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG
Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-68 62

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.

Medlems- och prenumerationsavgift är 60 kr per år.

Adressförändringar meddelas till Claes Verner, tel 031-270334
eller på postens blankett direkt till Sällskapet Ångbåten.

Telefon till expeditionen - vanligen telefonsvarare - 031-151501.
Telefon till s/s "Bohuslän" vid Stenpiren under seglätions-
sång 031-131450, under vinteruppläggning vid Skeppsbron
031-131420.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forsblad	031-930909
Sekreterare	Håkan Järnström	825704
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	403865
Befraktare för "Bohuslän"	Lillian och Bertil Vogl	286583
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	403865
"Stormprincess"	Håkan Järnström	825704
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	238705
maskin	Herbert Johansson	234778
intendentur	Kerstin Granström	280377

Charles de Servés teckning på omslaget visar BOHUSLÄN under
gång i Ekens skärgård i Vänern 1983.

Ångbåten 73 var klar för tryckning 1 februari 1990 och trycktes
i 1800 ex. Packad under ledning av Ake Larsson.

Inledaren

Detta nummer av Ångbåten blev
ovanligt tjockt. Det beror till
viss del på Sven-Hugo Bengtssons
intressanta artikel om Göta
älv och Trollhätte kanal som
finns på sidorna 12-31. I arti-
keln skildras älvens och kanalens
betydelse som transportled genom
tiderna.

Sällskapet Ångbåten firar i år
25-årsjubileum och inbjuder till
en supé den 2 mars. Se vidare
på nästa sida!

På sidan fyra presenteras BO-
HUSLÄNs sommarturer. En trev-
lig nyhet är att det blir några
långturer på ångarens gamla
trad till Kungshamn.

Alla som är intresserade av
att gå på kurser kan läsa på
sidan 5 om en kurs för maskin-
personal som börjar inom kort.

Några tankar om hur vi bör
arbeta för att bevara ångaren
BOHUSLÄN finns på sidan 6 och
därefter återfinns Sällskapet
Ångbåtens målsättning som inte
har varit publicerad sedan 1974.

På sidan 10 berättar Sven-
Hugo Bengtsson om hur Göte-
borgs Hamn behandlar sina kун-
der vid uppsägning av hyresav-
tal.

Föreningsnotiser finns på si-
dorna 9 och 11. Båtar runt om-
kring är näst sist på sidan 31.
På omslagets baksida finns Ång-
båtskiosken.

Redaktionen

Sällskapet Ångbåten 25 år

I år är det 25 år sedan Sällska-
pet Ångbåten bildades. Själva
jubileumsdagen infaller den 2
mars och det kommer att firas
med en hejdundrande jubileums-
supé. Se vidare längre ned i in-
bjudan!

Hur gick det då till när Sällska-
pet Ångbåten bildades och varför
blev det just BOHUSLÄN som
räddades? Ja, det är förstas en
lång historia som vi tänkte berät-
ta lite mer om i nästa nummer av
tidningen. Förhoppningsvis kom-
mer jubileumssupén att friska
upp minnet inför artikeln.

Genom att titta i det första
protokollet från den 2 mars 1965
får man fram följande fakta om
föreningens bildande:

Initiativtagaren Ingvar Kronhamn
hade kallat några intresserade
till ett möte på Industrimuseet.
Förutom Ingvar var Ralph Grun-
dell, Bo Starmark, Gösta Olofs-
son, Bengt Johansson och dåva-
rande museichefen Ake Aberg
närvarande.

Mötet var en första gemensam
konfrontation med frågan - vad
skall ske med ångaren BOHUS-
LÄN. Ångaren låg då hos Skrot
& Avfallsprodukter på Ringön
och väntade lite på slutet. Ingvar
berättade lite om båtens historia
och de kontakter som hittills ha-
de tagits för att försöka rädda
fartyget undan skrotning.

Ralph Grundell föreslog att
en förening skulle bildas med
syftet att förvärva, värda och

åt eftervärlden bevara en ångbåt.
Eftersom BOHUSLÄN redan låg
hos skrothandlaren var det i
första hand det fartyget man
skulle koncentrera sig på. Men
föreningen skulle också upp-
märksamma möjligheten att beva-
ra något annat objekt, t ex en
ångfärja.

Mötets sex deltagare enade
sig om att bilda en förening med
namnet Sällskapet Ångbåten i Gö-

teborg. En interimsstyrelse ut-
sågs också. Ingvar blev ordfö-
rande, Ralph kassör, Ake Aberg
sekreterare och de tre övriga
ledamöter.

Ralph fick i uppdrag att för-
handla med skrothandlaren Tor-
sten Johansson om ett pris för
ångaren BOHUSLÄN. Ingvar fick
i uppgift att informera pressen
och Ake skulle ta hand om regist-
rering av medlemmar. □

Sällskapet Ångbåtens

25 årsjubileum 2/3 1990

Härmed inbjudes alla som medverkat till bevarandet av ångaren
BOHUSLÄN till en jubileumssupé ombord i fyrmastbarken VIKING
i Lilla Bommens hamn fredagen den 2 mars 1990 kl 19.00.

Speciellt vänder vi oss med denna inbjudan till de som var
med från början i föreningen. Missa inte detta tillfälle, det åter-
kommer aldrig mer!

MENY

Välkomstdrink
Förrätt + Dryck vin/öl
Huvudrätt + Dryck vin/öl
Kaffe + Avéc
- - -

Dans + Barsservering

Priset är rejält subskriberat, varför Du betalar max 265 kr per
person. Det kan ev bli något lägre. Detta beroende på antal
m m. Obligatorisk förhandsanmälan med delbetalning 100 kr per
person till arrangören Christer Eliasson, postgiro 40 19 41-0
senast 20 februari. Tag gärna med en båtintresserad vän!

VALKOMNA!

Sommarturerna 1990

Angaren BOHUSLÄN är i sommar inbjuden till ett ångbåtsmöte i Tönsberg den 6-8 juli. I samband med resan till Tönsberg är en allmän tur inlagd med BOHUSLÄN från Göteborg och hela vägen upp till Strömstad på en dag. Sträckan Strömstad-Tönsberg får BOHUSLÄN tyvärr inte ta med passagerare. Under nedresan gör BOHUSLÄN några kvällsturer i norra Bohuslän och avslutar med en allmän resa från Kungshamn till Göteborg.

I sommar återupptages några veckosluturer på BOHUSLÄNs gamla trad Göteborg-Kungshamn med mellanstationer. Det blir även några dagsutflykter till Marstrand och så förstås de traditionella kvällsturerna i Göteborgs skärgård på onsdagar. Här följer en översikt över sommarens turer. Lite längre fram kommer den fullständiga sommarturistan att skickas ut.

Kvällsturer från Göteborg

BOHUSLÄN går från Stenpiren onsdag 13/6-22/8, utom 11/7 när m/s STYRSÖ ersätter efter-som BOHUSLÄN då är i Hunnebostrand.

Resan från Stenpiren går ut genom hamnen, förbi Långedrag, Styrö och Vargö, över Vinga sand, förbi Hönö, Uckerö, Kalvsund och Hjuvik. Ater i stan kl 21.30. Resan kostar 70 kr. Ombord finns kafeservering.

Dagsutflykt till Marstrand

Söndagarna 15/7, 5/8 och 12/8 går BOHUSLÄN från Stenpiren kl 10.00 till Marstrand med ank kl 12.20. På Marstrand kan man bada, gå på strövtåg runt ön och besöka Carlstens fästning. Från Marstrand kl 18.00 med återkomst till stan kl 18.25. Resan kostar 100 kr tur och retur. Ombord finns kafeservering och ibland någon lättare maträtt. Även turerna till/från Kungshamn anlöper Marstrand.

Göteborg-Lysekil-Kungshamn

Under några veckoslut finns åter möjlighet att resa med BOHUSLÄN på sin gamla trad!

Resorna är upplagda så att BOHUSLÄN övernattar i Kungshamn medan passagerare kan resa i ena riktningen med båt och i andra riktningen med buss om resan skall göras på en dag.

Nordgående turer går lördagarna den 30/6 och 28/7 från Stenpiren kl 10.00 anlöpande Marstrand, Kyrkesund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Smögen och med ankomst Kungshamn kl 17.00. Med buss från Kungshamn kl 18.00 är man åter i Göteborg kl 20.25.

Turen går även torsdag 5/7, se vidare resan till Strömstad!

Sydgående turer går söndagarna den 1/7 och 29/7 med avgång från Kungshamn kl 13.30 via mellanstationerna och med ank Stenpiren kl 20.30. Bussanslut-

ning finns från Göteborg kl 10.20 till Kungshamn kl 13.10.

Båtturen går även torsdag 12/7, men då är avgångstiden från Kungshamn kl 12.00 med ankomst Stenpiren kl 18.45. Smögen och Malmön anlöps inte på denna turen.

Prisexempel båtresor enkel Göteborg-Kungshamn eller omvänt 110 kr. Ombord är matsal och kafeservering öppen.

Unik resa Göteborg-Strömstad

Torsdag 5/7 går det att resa hela sträckan Göteborg-Kungshamn-Strömstad på en dag! Angaren går från Stenpiren kl 08.30 och är framme i Strömstad kl 20.00. En verklig heldag i skärgården! Från Strömstad går buss kl 20.20 med ankomst Göteborg kl 22.50. Ombord är matsal och café öppet under resan. Biljettpriset för hela sträckan med båt är 150 kr. Kungshamn-Strömstad kostar 80 kr. På resan anlöps Marstrand, Kyrkesund, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn.

Kvällstur från Fjällbacka

Tisdag 10/7 från Fjällbacka kl 18.00 mot Grebbestad och sedan söderut runt Hamburgön. Ater i Fjällbacka kl 21.00. Pris 70 kr. Kafeservering ombord.

Kvällstur från Hunnebostrand

Onsdag 11/7 går angaren från Hunnebostrand kl 18.00 norrut

Kurs för maskinpersonal

Förra årets introduktion för maskinpersonal blev väl mottagen och gav ett mycket gott utbyte i form av nya aktiva.

Det har framförts önskemål om en uppföljning/fortsättning. Följande kurs planeras som ett svar härpå.

Givetvis går det utmärkt att deltaga även för den som inte följde introduktionskursen.

Tid:

Cirka 21 timmar fördelade på 7 tisdagskvällar med början 20/2 1990 mellan kl 18.00 och 21.30 (inkl kafferast).

Härutöver en laborationskväll på tid som meddelas senare.

Plats:

Chalmers Tekniska Högskola. Samling första kvällen utanför huvudentrén mot Aschebergsgatan.

förbi Heestrand, genom Hamburgsund och Fjällbacka södra skärgård och åter till Hunnebostrand med ankomst kl 21.00. Rundturen kostar 70 kr. Kafeservering ombord.

Fallens Dag i Trollhättan

Lördag 21/7 gör BOHUSLÄN den traditionella resan från Göteborg till Trollhättan i samarbete med Berslagernas Jernvägsällskap. I ena riktningen reser man med

Ovrigt:

Kaffe med dopp bjudes under pausen 19.30-20.00. Lektionsanteckningar kommer att distribueras i anslutning till lektionerna.

Som demonstration/övning kommer lämpliga resor i maj att göras indikering av huvudmaskin med genomgång av diagrammen och av effektberäkning.

Föransmälan är inget villkor men emottages med tacksamhet.

Välkomna!

Ralph och Per

Innehåll:

Ämne	Antal tim
1. Förbränningslära	1
2. Oljeeldningsanordningar i fartyg	0,5
3. Koleldning	0,5
4. Panntyper	0,5
5. Pannkemi Matarvatten	1
6. Termodynamik Kretsprocesser	2
7. Ångfördelningslära	1,5
8. Maskintyper	0,5
9. Maskinbyggnad	2
10. Hjälpänläggningar	1
11. Ellära, teori (inkl eisäkerhet)	2
12. Ellära, praktik Anläggningar i BOHUSLÄN	1
13. Brandskydd	1
14. Partygssäkerhet	1
15. Teknisk säkerhet och arb skydd	1,5
16. Författningar	1
17. Drifttjänst (i BOHUSLÄN)	1,5
18. Störningar i driften	1,5

Konsten att bevara BOHUSLÄN

Ångaren BOHUSLÄN levererades 1914 till Marstrands Nya Ångfartygs AB. BOHUSLÄN betraktades då som synnerligen modern och effektiv för den reguljära åretrunt trafik med passagerare och gods som den var avsedd för. Det låg 45 års utveckling mellan den första marstrandsbåten ALBREKTSUND och BOHUSLÄN.

Utvecklingen av fartygstyper gick givetvis vidare även efter det att BOHUSLÄN hade byggts. Men för Marstrandsbolaget fanns det inte ekonomiska möjligheter att i fortsättningen beställa fler helt nya fartyg. Några av de äldre ångarna moderniserades med i viss mån BOHUSLÄN som förebild.

Under andra världskriget upplevde ångbåtstrafiken en re-nässans. Detta berodde på att konkurrerande landsvägstrafik måste inskränkas kraftigt p g u bl a bränslerestriktioner. Men när förhållandena åter blev normala ansågs ångbåtarna som helt föråldrade.

Marstrandsbolaget rekonstruerades 1951. Ett nytt snabbgående motorfartyg beställdes och fyra av ångbåtarna försågs med dieselmotorer. För BOHUSLÄN del innebar nyordningen att oljeledning installerades och fartsättningsvis avsågs att ångaren enbart skulle vara i trafik sommartid. För övrigt var BOHUSLÄN, med undantag för vindskydden på bryggan, helt oför-

ändrad sedan leveransen 1914.

Det nya Marstrandsbolaget hamnade snart i ekonomiska svårigheter och det gällde att försöka öka intäkterna med det befintliga tonnage. I Öresund fanns en marknad för passagerartrafik och Marstrandsbolaget beslöt att sätta in BOHUSLÄN mellan Helsingborg och Köpenhamn. För att anpassa fartyget till den nya linjen byggdes fartyget om hösten 1953. Det tidigare öppna akterdäcket byggdes in med fönster och inreddes till kafésalong. På mellandäck där nu däcksförråd och duschrum finns blev det en försäljningskiosk. Efterhand skedde en viss modernisering av salongerna på övre däck med laminatsklivor på skott och tak och nya moderna belysningsarmaturer.

Sommarna 1957 och 1958 gick ångaren åter på sin gamla linje i Bohuslän. För övrigt höll hon sig i Öresund. 1961 sattes hon in mellan Strömstad och Sandefjord. Efter sommaren 1963 lades hon upp i Marstrand. BOHUSLÄN ansågs nu vara hopplöst omodern, orationell och dyr i drift. Efter-som ingen köpare anmälde sig såldes BOHUSLÄN till skrot och bogserades till Göteborg i början av 1965. Och så hade BOHUSLÄN historia förstås slutat om inte fartygets brist på tidens enlighet hade lockat en grupp entusiaster att försöka rädda ångaren undan skrotning.

Det intressanta med BOHUSLÄN var ju att hon inte uppfyllde 1965 års krav på hur ett passagerarfartyg skulle vara utformat. Om föreningen hellre hade önskat ha ett tidsenligt fartyg hade inte BOHUSLÄN ens varit ett tänkbart alternativ. Bara ångdriften borde ha avskräckt de flesta rationellt inriktade människorna. Men räddarna av BOHUSLÄN och stiftarna av Sällskapet Ångbåten hade inte precis modernitet och rationell drift som ledstjärna när §1 i stadgarna skrevs:

"Sällskapet Ångbåten, som är en ideell förening, skall å eftervärlden söka bevara i första hand ångaren BOHUSLÄN som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikpek samt främja intresset för denna trafikskultur."

Sedan stadgarna skrevs har verksamheten med BOHUSLÄN pågått i precis 25 år. Hur har då ångaren BOHUSLÄN förvaltats under de gångna åren? Ja, om man jämför BOHUSLÄN idag med hur hon såg ut för 25 år sedan måste man tillstå att stadgarnas §1 har följts. Men vi har väl inte alltid följt en helt rak linje när det gäller bevarandet.

De första åren gällde det att få BOHUSLÄN i ett trafikdugligt skick och på grund av ekonomiska orsaker kanske inte alltid reparationer utfördes på ett för-

fartyget traditionellt sätt. Som exempel kan vi ta plåtbyten i skrovet där allt hejdlöst svetsades på plats ända fram till början av 1970-talet. Därefter övergick man till att nita synliga plåtar över vattenlinjen medan allt under vattenlinjen svetsades. På senare år har vi åtminstone försökt att nita på spant även under vattenlinjen. Det är givetvis viktigt att så långt som möjligt används sig av traditionella metoder och material vid reparationer av fartyget.

När vi nu efter 25 års reparationer arbetar ombord är det ofta med mindre objekt som även våra passagerare har möjlighet att se. Det är då viktigt att även de små detaljerna repareras så långt det är möjligt. Det är ju bara det som redan finns som är värt att bevara. I de fall det inte går att reparera är det viktigt att ersättningsdelar utformas på ett för fartyget traditionellt sätt så långt som det är möjligt med hänsyn till material och säkerhetsaspekter.

Ombord i BOHUSLÄN kommer det då och då upp förslag till förändringar av enskilda delar i fartyget. Anledningen till förslagen kan vara att någon befintlig del behöver repareras. Det kan då vara lätt hänt att den som arbetar med objektet kasserar den gamla delen och istället satsar på något annat, nytt eller begagnat, som just då anses ha en bättre funktion.

För övriga betraktare ombord kan sådana förändringar ibland uppfattas som att BOHUSLÄN blir någon form av experiment-



BOHUSLÄN:s presenningar bevarar åtminstone ångaren mot vådrets makter. Foto Gunnar Söderberg 31/12 1989.

verkstad för att testa nya idéer och material som egentligen inte alls hör hemma ombord. Detta tillvägagångssätt är givetvis lika förkastligt oavsett om det gäller objekt på däck, i maskin eller intendenturen.

BOHUSLÄN kan aldrig bli det ideala fartyget som passar perfekt för beställningsturer, reguljärturer eller besättningens önskemål och fordringar. Det är bara att konstatera att BOHUSLÄN är orationell och tungarbetad på många sätt. Men det är ju det som är charmen med fartyget och helt säkert det som våra passagerare ombord uppskattar. Annars hade de ju säkert valt att resa med eller hyra ett modernt fartyg. Och vill vi som ställer upp som besättning ha ett lättarbetat fartyg finns det

ju bättre objekt på marknaden, där man dessutom kan få betalt för att arbeta.

För att bevaka att renoverings- och reparationsarbeten ombord utförs på ett för fartyget traditionellt sätt tillsatte styrelsen för många år sedan en museikommitté bestående av Per Ahlquist, Inge Nilsson och Gunnar Söderberg. Vid styrelsemötet 13/1 1990 beslöt styrelsen att även Bert Johansson skall ingå i museikommittén.

Styrelsen vill att museikommittén aktiveras för att tillse att de fortsatta arbetena ombord utförs på rätt ambitionsnivå. För att ytterligare skärpa tonen har styrelsen beslutat att alla arbeten som påverkar och avviker från originalet ombord skall diskuteras och beslutas av styrelsen.

GS

Målsättning för Sällskapet Ångbåten

utarbetad på uppdrag av föreningens årsmöte 1973 och dess styrelse av Ingvar Kronhamm och Gunnar Söderberg.

Enligt Sällskapet Ångbåtens stadgar (§1) är sällskapet en ideell förening med syfte att i första hand bevara ångaren BOHUSLÄN som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikepok samt främja intresset för denna trafik-kultur.

I enlighet med föreningens stadgar bör följande målsättning för Sällskapet Ångbåten eftersträvas:

1. Vård av fartyget

BOHUSLÄN skall så långt det är möjligt återställas i traditionellt skick med beaktande av historiska och tekniska aspekter.

Endast säkerhetsaspekter får ge anledning till avsteg från denna målsättning liksom, i begränsad omfattning, anordningar nödvändiga för fartygets användbarhet i trafikverksamhet med hänsyn till kapacitets- och trivselkrav.

Största hänsyn skall vid reparation och ombyggnad tagas till ursprunglig konstruktion och ursprungligt utseende.

Varning bör ges för överdrifter vid restaurering då en idealiserad uppfattning av fartyget lätt kan medföra avsteg från historiska och tekniska fakta.

Vid erbjudande av materialgåvor till föreningen bör vissa kvalitetskrav ställas som villkor för mottagande.

2. Användning av fartyget

Kostnader för drift och underhåll skall täckas genom intäkter från trafikverksamheten, såväl medlems- som uthyrningsturer.

Medlemmarna skall beredas kulturhistoriskt och rekreativt intressanta resor inom som utom fartygets ursprungliga trafikområde.

Som uthyrningskunder bör eftersträvas föreningar av kulturbevarande slag liksom myndigheter och företag med sjöfartsanknytning ävensom skolor av skilda slag liksom enskilda och företag för fest och rekreation.

Uthyrning vid press- radio- och TV arrangemang bör genomföras med hänsyn till publicitetsvärdet.

3. Passagerarservice

Annonsering av medlemsturer sker genom meddelande till föreningens medlemmar och för allmän spridning (till turistbyråer t ex).

Möjlighet bör finnas under resorna till information, ex vis genom högtalare, beträffande resväg, resmål, sevärheter och annat av intresse.

Begränsning av passagerarantalet under resor bör göras för

trivseln ombord med beaktande av kapacitet beträffande kök, sittplatser etc.

Biljett- och måltidspris skall för medlemmarna hållas på rimlig nivå.

Aktiv försäljning av uthyrningsresor skall bedrivas med urskiljning av kundgrupper. En allmän broschyr med kapacitets-, pris- och färdexempel skall tillhandahållas tidigare och tänkbara kunder.

Priset för uthyrningsresor bör sättas i relation till resans längd och tid samt fartygets driftskostnader. Samordning av resor bör beaktas för undvikande av längre tomresor.

Servering av enklare slag bör kunna genomföras av egen personal, mera omfattande av utomstående restauratör. Avtal skall i senare fallet regleras restauratörens och sällskapets åtagande för varje tillfälle.

Kostnad för reparation vid skadegörelse och specialstädning skall debiteras förhyrare särskilt.

4. Medlemsverksamhet

Allt arbete för föreningen skall i princip ske utan ersättning. Eventuella ersättningar avgörs genom styrelsebeslut.

Rekrytering av aktiva medlemmar bör ökas. Information om arbetet ombord och vidareutbildning skall

ske vid speciellt anordnade sammankomster.

Trivselbefrämjande åtgärder bör genomföras för de aktiva medlemmarna med ex vis sammankomster och utfärder.

Medlemsrekryteringen i övrigt skall ökas genom aktiv påverkan av resenärer och besökande, underlättad betalningsrutin vid försäljning av medlemsskap, utställningar på museer, i banker osv, affischer och broschyrer.

Som medlemsservice tjänar medlemstidskriften med regelbunden utgivning, medlemsturer med största möjliga utbud och sammankomster under den tid av

året fartyget är upplagt.

5. Övrigt

Sällskapet skall verka för att dess verksamhet blir känd i så breda kretsar som möjligt, såväl bland medlemmar som andra.

Sällskapet skall samarbeta med andra teknik- och kulturhistoriska föreningar, museer och ägare till ångbåtar och mindre passagerarbåtar, främst i Göteborg och Bohuslän.

Sällskapet skall samla, bevara och förmedla information om kust- och skärgårdstrafiken i Göteborg och Bohuslän.

Vad ovan sagts om ångaren BOHUSLÄN gäller i tillämpliga delar även FARJAN 4 som visserligen inte ägs av sällskapet men väl förvaltas och drivs av detta.

Det bör framhållas att av myndigheter ålagda skyldigheter beträffande fartygets skötsel och drift liksom rutin och organisation för styrelsen och övriga funktionärers åligganden inte omfattas av målsättningen.

Göteborg 28 september 1974

Ingvar Kronhamm
Gunnar Söderberg

Föreningsnotiser

MUSIKER SÖKES

På ångaren BOHUSLÄNs onsdagskvällsturer brukar vi försöka få någon/några som spelar dragspel och gitarr. Vi har dock svårt att kunna täcka upp alla onsdagar 13/6-22/8. Om Du känner dig manad att ställa upp och sprida lite musik ombord är du välkommen att ringa turistmakaren Bengt Fliesberg på telefon 0522-172 51 och boka in någon lämplig kväll. Någon ekonomisk ersättning kan vi inte erbjuda men vi bjuder givetvis på fika tillsammans med den trevliga besittningen i försalongen!

HAMNGUIDE SÖKES

I år skall vi försöka att återuppta de uppskattade stadsvandringarna med FARJAN 4 i hamnen. För att det hela skall gå att genomföra behöver vi hjälp med guidning ombord. Du bör kunna berätta lite både om hamnen och staden som man ser den från älven. Vi brukar även göra något strandhugg med en kort vandring för att resenärerna skall få sträcka på benen.

Vi har i dagsläget inte beslutat om några lämpliga dagar så det är fritt fram för egna idéer. Om Du är intresserad kontakta

Gunnar Söderberg telefon 031-18 88 05. Ekonomisk ersättning betalas inte ut men vi bjuder på fika och upplevelsen att resa med koleddad ångdriven färja!

REDAKTÖR SÖKES

Efter att ha klippt och klistrat i Ångbåten sedan 1974 tycker jag nu att det är dags att en ny redaktör tar över. När entusiasmen över tidningen sviktar och det bara känns som en belastning är det fel att fortsätta.

Om Du är intresserad att ta över ber jag dig kontakta mig.
Gunnar Söderberg

Uppsägning av avtal

Man brukar ibland tala om "den gamla goda tiden" med ett nedlåtande tonfall därmed antydande att denna tid inte alltid var så god. Tyvärr ser det ut som om framtiden blir avsevärt ondare än tider som varit, då hamnen fick fungera som hamn.

Under sensommaren förra året visades ett inslag i Västnytt med kameran panorerande över Päckhuskajen under det att speakerrösten meddelade att här skall Göteborgs nya musikteater ligga. För så hade kommunledningen bestämt, d v s man hade accepterat ett gammalt förslag från ett byggkonsortium. Enda kommentaren var att visserligen kommer teatern att inkräkta på det Maritima Centret men båtarna fick väl flyttas någon annanstans.

Trots alla beslutsvändor kring projektet kunde man väl inte drömma om att de ansvariga skulle förlägga teatern till den äldsta delen av hamnområdet väl avskärmat från stadskärnan genom den alltmer trafikbelastade Götaleden. Avståndet till kulturens högborgar, för övrigt i trakterna av Götaplatsen, skall vi inte tala om. Och på Heden skall man bara spela boll.

Men man var tydligen för en gångs skull snabb och bestämd i handlandet. Här gällde det att driva igenom projektet till varje pris. Österkalleliga direktiv gick synbarligen ut till berörda kommunala organ. Någon kontakt

med de företag, som verkar inom området, har så vitt jag vet inte tagits före beslutets tillkomst.

För att få reda på läget och möjligheterna att påverka utvecklingen, bildade de mindre rederierna med fartyg förlagda vid och i närheten av Päckhuskajen, en arbetsgrupp. Sällskapet Angbåten ingår som observatör i gruppen, eftersom vår verksamhet bedrivs på ideell basis.

Efter kontakter med Göteborgs Hamn AB fick arbetsgruppen reda på att hela Päckhuskajen skall avlyssas från sjötrafik och icke längre ingå i hamnområdet. Marken skall övergå i Gatukontorets förvaltning. Vad som skall hända med Lilla Bommens hamn framgick inte.

Efter detta chockerande besked tog arbetsgruppen fram ett förslag till förläggning av de små rederiernas fartyg, d v s att bibehålla Päckhuskajen och delar av Skeppsbroskajen för sitt egentliga ändamål: sjöfart. Det förtjänar framhållas att s/s BOHUSLÄNS placering vid Stenpiren inte ifrågasatts såvitt jag vet. Någon reaktion på detta förslag har inte kommit oss tillhanda.

Dåremot reagerade Göteborgs Hamn AB både snabbt och med största möjliga kraft då det gällde att så att säga jämna vägen för beslutsfattarna i teaterärendet. En mörk vinterkväll får vår ordförandes hustru påhälsning av polisen som söker maken för

delgivning. Eftersom den sökte inte är hemma blir ärendet oförriktat. Men skam den som ger sig! Proceduren upprepas en annan mörk kväll och så då är den sökte hemma! Vad är det då som är så viktigt att man måste söka vår ordförande med hjälp av polisen? Jo, se frågan gällande delgivning av uppsägningen av vårt hyresavtal med hamnen rörande magasinlokalen i kajskjul 8! Jag vet inte om jag skall skratta eller gråta.

Sällskapet Angbåten har existerat i 25 år. Under alla dessa år har vi av naturliga skäl varit kund hos Göteborgs Hamn. Hamnen kan därför inte sakna kännedom om vare sig sällskapets existens eller var ansvariga funktionärer kan anträffas när som helst på dygnet året runt. Det må förlätas om vi känner oss misshandlade på ett sätt som påminner om att skjuta myggor med kanoner.

Nu är det förhoppningsvis så att Hamnbolaget är utsatt för vad som skulle kunna kallas ministestyre. Trots bolagsiseringen, som skulle ge förvaltningen en fristående och mera lätthanterlig ställning, har politikerna, när de sätter den sidan till, synbarligen ett oerhört inflytande över verkställigheten av besluten. Då tas inga hänsyn till om en eller annan liten medborgare eller dito företag kommer

i kläm. Långt borta är kommunalråds och andra höjdares vänliga klappar på våra svettiga maskinistaxlar och tryckningar av valkiga däckarnavar med klart uttalad förvåning över att vi lyckats hålla igång vår verksamhet utan något som helst stöd från kommunen. Det måste man ju ändra på! Men vi hade ju knappast kunna drömma om att den första hägkomsten skulle ha formen av polisdelgivning av uppsägning av hyresavtalet för vårt så välbehövliga förrådsutrymme. Men det är ju inte samma sak att tampas med ett ideellt museisällskap som ett jättekon-sortium inom byggbranschen.

Jag kan inte låtsas bli att ytterligare lufta mitt missnöje särskilt som jag varit verksam inom hamnområdet under hela mitt arbetsliv. Finns det ingen i kommunledningen som vet hur den gamla innerhamnen användes? Känner ni inte till förekomsten av flera mindre rederier, som är beroende av en central kajplats för att kunna serva sina kunder? Vet ni om att ni med ett penndrag förpassar en av hamnens äldsta kunder - Göta Kanalbolaget - från kajplatser i Lilla Bommen - Päckhuskajen där företaget trafikerat pågått i mer än ett sekel?

Vad skall ni göra åt Maritima Centrat, som ni ju stöder ekonomiskt? Och Lilla Bommens hamn i vilken det muddrades och pålades ner massor av pengar förra året? Hur är det med den översiktliga planeringen?

Det verkar som om vederbörande totalt har glömt bort vad en hamn skall användas till! Tänk bara på när man vid placerandet av skrapan vid Älvbron helt plötsligt upptäckte att det pågick sjötrafik på Göta älv med så stora fartyg att byggnaden måste skyddas mot älven för påsegling! Kan dessa människor aldrig lära sig att sjötransporter är, har varit och kommer att förbli det billigaste och miljövänligaste sättet att forala varor! Och det kommer alltid att finnas behov av tillgång till centralt belägna kajplatser av traditionell typ för skärgårds- trafik och kanaltrafik av både allmän och privat karaktär. Det går inte att förvisa denna verksamhet till periferin, där allmänna kommunikationer saknas. Se bara på Stockholm där motsvarande trafik idag disponerar bl a Klara Mälarstrand, Blasieholmskajen, Nybroviken och hela Strandvägen. De tomma mag- sinen i Frihamnen där hyr man ut till kulturella aktiviteter. Vill man experimentera med extrem byggnation vid Älvstranden i Göteborg utgör de friställda varvsområdena en lämplig försöksmiljö eftersom vi dess- värre måste räkna med att varvsepoken är avslutad.

Må alla goda makter hålla en beskyddande hand över Göteborgs äldsta hamndelar! Stadens s k fäder klarar det synbarligen inte!

SBB

Föreningsnotiser

INBETALNINGSKORT FÖR MEDLEMSAVGIPTEN

Samtliga medlemmar i Sällskapet Angbåten kommer att få inbetalningskort för medlemsavgiften hemskickat inom kort. Vänta med att betala tills inbetalningskortet kommer.

För övriga som vill bli medlemmar går det bra att betala in 60 kr på Sällskapet Angbåtens postgiro 62 16 06-3.

ANDELSFORSALJNINGEN

Det går fortfarande att köpa andelar i ångaren BOHUSLÄN. Enklast är att betala in andelsbeloppet 100 kr + 10 kr porto och exp avgift till Angbåten ekonomisk förening på postgiro 89 80 53-4.

Andelen, som är utformad efter Marstrandbolagets gamla aktiebrev, kommer sedan per post till mottagaren. Det går givetvis bra att köpa fler än en andel!

LITEN MODELL AV BOHUSLÄN

BOHUSLÄN i 34 mm lång modell kan det va nåt?

Så små modeller, närmare bestämt i skala 1:1250, gjutna i metallgjutgods, finns nu att köpa. Enligt en bedömning är de förvånansvärt detaljrika. Modellerna säljs genom Christer Hagild, Gråskär 3421, 451 00 Uddevalla och priset är f n 25 DM.



Angaren BOHUSLÄN gör god fart när hon går medströms på Göta älv efter att ha besökt Trollhättan under Fallens Dag den 22 juli 1989. Foto Leif Magnusson.

Göta älv – Trollhätte kanal

Varje sommar brukar BOHUSLÄN besöka Trollhättan i samband med Fallens Dag i juli månad. Då fartyget efter cirka 6 timmars färd uppför älven förtöjer vid Stadsksjen i Trollhättan har vi avverkat drygt 70 kilometer på längden och 38,7 meter i höjled. Resan omfattar praktiskt taget hela Göta älvs dalgång. Vi har färdats lugnt och stilla i en väl utmärkt farled. I Lilla Edet och Trollhättan har vi lyfts av de imponerande slussanläggningarna.

Det framstår som en självklarhet att trafiken skall flyta smidigt och säkert på denna vattenväg. Vi är vana vid att så har det alltid varit. Men har det? Ja, det beror förstas litet på vilket tidsperspektiv man anlägger vid sina bedömningar. Det slutliga tygliandet av de vilda strömmarna i Göta älv inträffade faktiskt så sent som under de tre första årtiondena av detta sekel. Kanske kan det vara av intresse att få veta litet om hur det såg ut på och vid Göta älv dessförinnan. Låt oss kliva bakåt i tiden!

Samfärdseln i äldre tid

Kustvattnen och de segelbara vattendragen och insjöarna har nyttjats för samfärdsl sedan urminnes tider. Att använda vattenvägarna har alltid varit det billigaste och oftast effektivaste sättet att transportera människor och varor. Därmed ger historien klara besked.

Det är därför logiskt att antaga att Göta älv nyttjats för

samfärdsl allt sedan människorna i älvens dalgång lärde sig tekniken för förflyttning på vattnet.

Transporternas utformning och omfattning har givetvis förbättrats respektive vuxit allt eftersom den tekniska utvecklingen av sjöfarten framskridit.

Under sitt lopp från Vänern till västerhavet passerar Göta älv tre trösklar, som bildar forsar och fall, vilka så länge de var otyglade eller saknade förbigångsled var omöjliga att befara med någon farkost. Vid utloppet ur Vänern ligger som bekant Vargön med det första fallet. I Trollhättan finns en lång brant passage av höga fall och

kraftiga forsar. Den sydligaste tröskeln finns vid Lilla Edet.

Under tiden fram till de första slussarnas tillkomst kunde man söderifrån befara älven upp till Lilla Edet. Trafiken på Vänern kunde komma så långt söderut som till Vassbotten vid Vänersborg. Mellan dessa båda platser fick det genomgående godset transporteras landvägen.

Det är svårt för oss nutidsmänniskor att föreställa oss hur Göta älv såg ut i sitt ursprungliga tillstånd innan någon helst reglering av vattenföringen kommit till stånd. Enkelt uttryckt kan man väl säga att rann det till mycket vatten till Vänern så ökades avrinningen genom älven



Bergströmmen i Lilla Edet före regleringen genom kraftverksbygget. Foto från Jan Sjöberg i Trollhättan.

I motsvarande omfattning och tvärtom. Vid god vattentillgång ökade vattendjupet och strömmen blev starkare, vilket givetvis gjorde det svårare att komma fram uppför älven. Liten vattentillgång medförde svagare ström men också lägre vattenstånd, vilket sannolikt också medförde vissa olägenheter.

Farleden utgjordes av strömfåran såvida inte de här och var förekommande lorna erbjöd ett bättre alternativ.

Energien för farkosternas framdrivande utgjordes från början av muskelkraft hos roddarna, vindkraft för segelfartygen och vattenkraften då man kunde ta sig fram genom att flyta med strömmen, d v s flottning. En säker färd förutsatte att fartygets ansvarige var väl lokaliserad och att väder och vind var gynnsamma. Även vid manövreringen av de större skäpbåtarna utgjorde besättningens armstyrka en viktig tillgång när det gällde att med åror och stötstänger bära av då båten drev mot land eller eljest uppförde sig på ett icke önskat sätt.

Slussarna

Det viktigaste steget på vägen till utvecklingen av Göta älv till en effektiv transportled är givetvis tillkomsten av slussarna.

Den första slussen i Göta älv byggdes på västgötasidan vid Lilla Edet och togs i bruk år 1807. Därmed kunde fartygen fortsätta med sin last till nästa fars, som låg ett stycke nedströms Trollhättan vid Åkerström.



Härigenom förkortades landtransportsträckan med närmare två mil. År 1832 togs en ny slusslinje i bruk på bhusidån – Ströms kanal med två slussar.

Åren 1778 och 1779 togs slussar i bruk vid Åkerström respektive Brinkebergskulle; den senare platsen belägen mellan Trollhättan och Vänersborg. Landtransportsträckan kortades ytterligare.

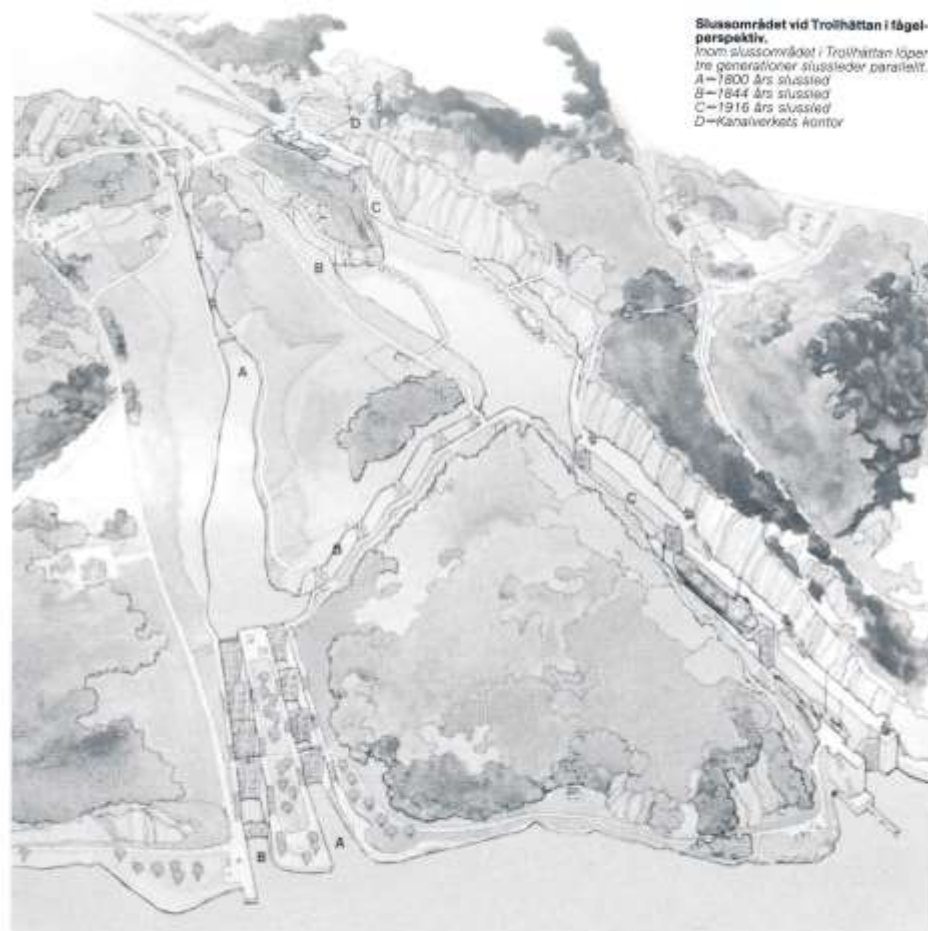
Omlastningen och transporten förblir fallen var givetvis oerhört arbetskrävande eftersom de enda fortskaffningsmedel som stod till förfogande var hästanspända fordon eller släpor. Det nämns att omkring 1000-talet hästar var sysselsatta i fordringen. Enligt en uppgift skulle en kusk kunna köra dussinnet foror, som då sannolikt var bundna vid varandra i en lång rad.

Den verkligt stora dagen för kanaltrafiken kom givetvis år 1800, då den första slusslinjen i Trollhättan togs i bruk. Nu kunde man forsa varor från västerhavet till Vänern och omvänt på samma köl utan den arbetssamma och tidskrävande omlastningen och landtransporten. Efter denna tidpunkt blev det möjligt att utnyttja den tekniska utvecklingen och farleden blev av stor betydelse. Utvecklingen gick så snabbt att redan år 1844 togs ytterligare en slusslinje i Trollhättan i bruk.

Båda slusslinjerna var i bruk samtidigt synbarligen ända fram till 1916, då den nuvarande slussanläggningen stod klar. Samtidigt hade slussarna i Lilla Edet och Brinkebergskulle ombyggts och förstörts så att de överensstämde med de nya slussarna i Trollhättan.

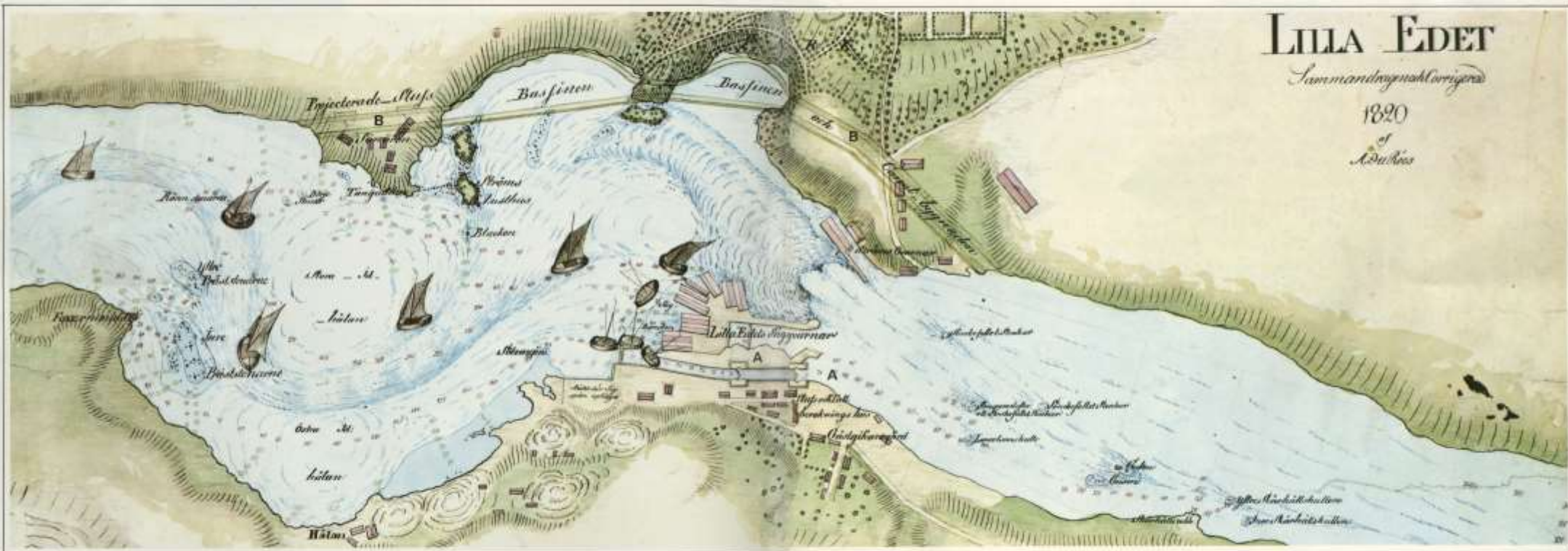
Göta älv och Trollhätte kanal hade nu fått kapacitet för fartyg upp till 87 meters längd, 12,5 meters bredd och 4 meters djupgående. Numera medges ett djupgående av 5,3 meter.

Fartygens lastkapacitet har ökat från 140 ton i 1800 års led till 300 ton i 1844 års led och nu senast till dagens 3 500 ton.



Slussområdet vid Trollhättan i fågelperspektiv.
Inom slussområdet i Trollhättan ligger tre generationer slussleder parallellt.
A=1800 års slussled
B=1844 års slussled
C=1916 års slussled
D=Kanalverkets kontor

Äldre karta över Lilla Edet utvisande 1607 års sluss (A) och senare plan på ny slusslinje (B).



Farleden

Vattenföringen i Göta Älv förändrades i och med att Väneren reglerades och kraftverken i Vargön, Trollhättan och Lilla Edet anlades. Dessförinnan var respektive nivå-lägen annerlunda i förhållande till nuläget.

Om vi börjar i Göteborg kan det först konstateras att vattenföringen i älven söder om Bohus torde ha varit mindre än i nuläget eftersom Nordre Älv svarade för inte mindre än 75% av utflödet i västerhavet. Hur flödet varierade före vattensystemets reglering har varit svårt att utvärdera. Numera anges medelflödet till omkring 500 kubikmeter per sekund. Lägsta och högsta tappning anges till omkring 300 respektive 900 kubikmeter per sekund. Flödet genom de båda Älv-armarna styrs genom en skärmanordning vid Ormo i Nordre Älv.

Före regleringen synes växlingar av nivån i Älvens nedre lopp på grund av vattenståndet i havet varit betydande. Sälunda berättas det att bryggarna nedströms forsén i Lilla Edet sattes under vatten vid hård västlig storm.

Nivåskillnaden vid Lilla Edet — fallet där benämndes förr Bergaströmmen eller Bergaforsén — torde ha varit drygt tre meter. Nu är nivåskillnaden normalt 6,3 meter.

Nivån ovanför Lilla Edet var således åtskilligt lägre förr. Detta innebär att fram till dess dammen vid Lilla Edet togs i bruk fanns en fors vid Akerström söder om Trollhättan. Här fanns också, som nämnts, en sluss som ledde fartygen förbi strömmen.



Akerströms sluss. Anläggningen blev överflödig efter det dammen vid Lilla Edet uppförts. Rester av slussen syns fortfarande. Historien förtäljer att skeppare som hade brötton inte väntade på slussning utan använde strömfåran vid färd medströms. Det torde ha gått undan värre!

Den uppmärksamme båtresenären kan fortfarande se rester av slusskanalen på bohussidan av Akerström. När vattennivån ovanför Lilla Edet höjdes innebär detta att även ett av Älvens biflöden vid sträckningen blev farbar. Det gäller Slumpån eller Forsån, vilken således utnyttjades av Sjuntorps fabriker för prämtransporter av kol och bomull.

Man har svårt att föreställa sig hur det var att färdas på Älven i gammal tid. Det skulle ha varit intressant att exempelvis fått uppleva passagen vid Röda Berget vid Göta i sitt ursprungliga utseende. Då tappningen är stor är strömförhållandena fortfarande anmärkningsvärda på platsen, trots spräng-

ningar och arbeten som vidtagits för att rätta farleden där.

Numera är ju farleden inte bara perfekt uttryckt. Den har dessutom på senare tid ytterligare fördjupats och rätats — ingen krök har kortare radie än 500 meter. Stränderna har försatts med erosionsskydd, vilket gör att fartygen kan hålla högre fart utan att svallet åstadkommer allt för stora skador. Risken för att som i gamla tider fastna på någon utskjutande lerbank eller att sätta förskeppet i strandkanten är betydligt mindre nu för tiden. Möten mellan "fullvuxna" fartyg måste dock ske med försiktighet. Befälhavarna och lotsarna på kanalen kan sina jobb.



Torskogs slott byggdes av brukspatron Petter Larsson som drev Torskogs varv. Foto från Jan Sjöberg.

S/S OLOF TRÄTALJA får utgöra exempel på fartyg byggda vid Torskogs varv. Fartyget, som byggdes 1879, går än idag i lastfart under namnet SYDFART.



Näringslivet i Älvdalen

I den bördiga dalgången har jordbruksnäringen alltid haft ett starkt fotfäste.

Den industriella verksamheten har emellertid också varit starkt representerad. Från början synes den ha dominerats av kvarnar och sågar vid forsarna i Lilla Edet och Trollhättan, där man kunde ta till erforderlig kraft ur forsarna med användande av vattenhjul. Men krafttillgången var växlande. Sälunda berättas om sågarna vid Lilla Edet att verksamheten sommardag låg nere på grund av bristande vattentillgång. Å andra sidan hände det att värfloden förorsakade allvarliga skador på anläggningarna. Även isdriften kunde bokstavligen slå sönder sågarna och kvarnarna. Att sågverksdriften trots detta måste ha varit av stor omfattning vittnar uppgifter om att den vid sågarna uppkomna sågspånen, som synbarligen inte togs tillvara utan tippades i Älven, förorenade Älven och åstadkom förtretligheter nedströms.

I och med industrialiseringens frammarsch kom varvsrörelsen att bli rikligt representerad i Älvdalen. Från modern tid känner vi till Bohus varv och Lödöse varv och en och annan kanske erinrar sig Torskogs varv. Men det har funnits flera.

Torskog ligger på bohussidan mitt emot Lödöse och har varit platsen för många verksamheter förutom jordbruket. Sälunda har här funnits ett järnbruk, som anlades i början på 1700-talet. Torskogs storhetstid omfattade

tiden från 1870-talet fram till 1910-talet. Varvsverksamheten var imponerande. Det uppger att varvet byggt 170 fartyg. Särskilt synes man ha ägnat sig åt s k kompositbyggen, d v s främst kanalångare med skrov av trä på spant av järn. En annan specialitet synes ha varit bogserbåtar. Torskogsbåtarnas ångmaskiner omnämndes med respekt. De var driftssäkra och slitstarka och mycket uppskattade av maskinfolket. Troligen finns det ett eller annat fartyg kvar som har sitt ursprung i Torskog.

Lödöse varv har ju drivits ända in i modern tid tills dess varvsöden drabbade även detta anrika varv. Från att ha haft ungefär samma inriktning som Torskog utvecklades Lödöse till ett storvarv, som under sin glansperiod byggde mycket stora fartyg av hög kvalitet.

Norr om Lödöse på västgötasidan av älven låg ytterligare två varv: Södra Garns varv och Norra Garns varv som byggde både segel- och ångfartyg. Södra Garns varv var tydligen det största.

I dessa trakter fanns på 1870-talet ännu ett varv - Eckerna varv - med synbarligen samma produktion.

Söder om Trollhättan fanns på västgötasidan av älven också ett varv, som kallades Assarbo varv, som var verksamt in på början av 1900-talet. Här byggdes främst segelfartyg. När man idag ser området där detta varv har legat, kan man inte undgå att förundras över hur man överhuvudtaget fick utrymme för en sådan verksamhet på det branta



Blockskuta i Vänersborgs hamn ca 1910. Ångaren är Trollhätte Kanalbolags EDUARD MELIN, byggd 1882. Blockskutan på bilden har stora likheter med den vanliga älvbåten (pesen).

strandpartiet.

Lilla Edet och Trollhättan utvecklades tidigt till industriforter. I Lilla Edet grundades både Inlands AB och Lilla Edets Pappersbruk, som fortfarande blomstrar. Här fanns också liksom i Vänersborg en tändsticksfabrik, som numera är borta. I Trollhättan hittar man i de gamla annalerna företag som Stridsberg & Biörck. En del industrier har synbarligen själva anlagt egna elkraftverk långt före staten blev ensam herre över försarna och fallen i Göta älv.

Självfallet skulle detta avsnitt kunna ha utökats att omfatta jämväl bl a den industriella utvecklingen kring Vänern och dess omgivningar ända upp i Bergslagen, men det får bli som någon har sagt en annan histo-

ria.

Det torde dock vara helt klart att utvecklingen i Västsverige utgör ett resultat av de kommunikationsmöjligheter som Göta älv - Trollhätte kanal erbjudit under tidernas lopp.

En annan rikt representerad industri var tegel tillverkningen. Någon kanske erinrar sig att vi för några årtionden sedan hade ett tegelbruk i Agnesberg: Stekens tegelbruk. Från trakten söder om Lilla Edet ända upp till Vänersborg låg tegelbruken mycket tätt. Mitt emot Göta låg Stora Borg, som var i drift så sent som under andra världskriget. Mellan Lilla Edet och Trollhättan låg åtminstone fyra bruk, bl a Torpa och Lyckoberget på västgötasidan. Även i Vänersborg fanns flera tegelbruk.



Trollhätte Kanalbolags EDUARD MELIN, byggd 1882, bogserar segelskutorna KAROLINA, PRIMUS och GUSTAF ADOLF nedströms Lilla Edet.

Fartygen

Det undan för undan ökade behovet av fraktkapacitet på älven /kanalen gjorde givetvis att man så långt möjligt försökte anpassa fartygen efter farledens krav.

Från början rörde det sig naturligtvis om rodd- och segelfartyg. Speciellt anpassade segelfartyg utgjorde de s k kanalpesarna eller älvbåtarna. En pese var byggd av trä i kravell och odäckad. Den riggades med en mast som bar upp ett råsegel. Farkostens längd var cirka 20 meter, bredd cirka 7 meter och djupgående vanligen 2,7 meter. Den lastade ungefär 150 ton.

Det bör nämnas att senare kom benämningen pese att i dagligt tal användas även om de

mindre lastångarna av s k bakladdartyp. Mera om dessa senare.

Under segelfartygsepoken användes i stor utsträckning galeaser och skonare av traditionellt utseende.

Segelfartygen ersattes så småningom av ångfartygen och en del motoriserades, när tändkulemotorn gjorde sitt intåg. Segelfartygen levde emellertid kvar så länge att kanalverket inrättade en bogseringstjänst. Flera företag, som var beroende av stora och snabba transporter, försåg sig med en egen prämlotta med god lastkapacitet och egna bogserbåtar. Det fanns alltså en flotta kanalbogserare. Bl a ingick i denna flotta de för våra medlemmar inte okända bog-

serarna EDUARD MELIN och LINDAS. Den förra tjänstgjorde för kanalverket och hade en maskinstyrka av 150 hkr. Den senare - numera heter den STRAND - tillhörde Wargöns AB och har en maskin som presterar 205 hkr ännu idag.

Det blev visst ett hopp i den kronologiska ordningen. Låt oss börja från början med ångbåtarna på kanalen.

Ångfartygsepoken inleddes givetvis med hjulångarna, som storleksmässigt anpassades till slussarna. Passagerarbåtarna fick en speciell utformning av däcket (urtagen för hjulen på sidorna), som påminde om ett flollock. De kallades därför flolångare. De rymde 16 bäddar i hytter och 8 hängkojer samt däckplatser. Restiden för en hjulångare sträcker Stockholm-Göteborg var 4-5 dygn, stundom betydligt längre. Ur skriften Vänersjöfartens utveckling (Trollhätte kanalverk 1983) tillåter jag mig citera:

**Hjulångarna var svåra att manövrera i kanalerna och slussarna. Maskinerna var opålitliga och manöverorganen fungerade ej alltid. Man hade därför ett ankare placerat akterut för att snabbt kunna stoppa fartyget i kritiska situationer, exempelvis vid ingång mot en sluss.*

†I början voro ångbåtsresorna på kanalen i hög grad äventyrliga, ty kaptener, rorgångare, maskinister, slussvaktare voro alla fullkomligt ovana därvid. Farlederna voro därjämte på de flesta ställen ofullständigt utrus-

tade, och där det bäst behövdes funnos inga latsar, eller vara de som funnos så ovana och så helt och hållet ur stånd att bedöma manövern med ångfartyg, att de gjorde mera skada än gagn...
[Från en artikel i Tidskriften för Sjövärdet av år 1869.]⁴

När de propellerdrivna ångarna kom dominerades flottan av de s k bakladdarna. De var dimensionerade efter Trollhätte kanals och Göta kanals slussar. Detta innebar att de var ungefär 30 meter långa, 6 meter breda med ett djupgående på ungefär 2,8 meter. De lastade 280 ton eller något däröver. För att åstadkomma största möjliga lastutrymme förlades maskineri och ångpanna samt befälets utrymmen så långt akterut som möjligt. Manskabet bodde i skansen längst förut. Fartygen utfördes antingen som kompositbyggen eller i järn. Fartyg med bordläggning av trä försågs ofta med plåtbeklädnad av förskeppet i vattenlinjen, s k förhydning.

Lastbåtarna riggades vanligtvis med en mast med två bommar eller två master med var sin bom.

Framdrivningsmaskineriet utgjordes av en compoundmaskin med strålkondensor. Maskinstyrkan varierade från 100 hkr upp till 140 hkr. Göta Kanalbolagets passagerarfångare hade dock i regel maskinstyrkor om 200 hkr och däröver.

Det var oerhört trångt i maskinrummen i dessa fartyg. Huvudmaskinen placerades så långt akterut att buntlagret med nöd och näppe fick plats mellan vev-



S/S ÖSTERGÖTLAND var en mycket vanlig typ av lastångare med bordläggning av trä.

Nyqvist & Holms ångare STARKÖDDER användes för att frakta lokomotiv, här en maskin märkt LB 4. För övrigt gick båten med kokslast från kontinenten till Trollhättan.



S/S DELPHINUS på 950 ton d w av den s k Svenske-typen blev ett lämpligt fartyg för Nord-Ostersjöfart genom kanalen. Fartyget byggdes 1919 vid Eriksberg och bär här Ahlmarks flagg.

S/S INDUS byggdes 1921 vid Bergsund för Rederi AB Stjärnan och var en något större variant på 1200 ton d w.



axelkopplingen och propellerhylsan. Det säger sig självt då att utrymmet runt maskinen blev minimalt. Det blev i många fall att klättra på bordläggningen. Även ångpannan placerades så långt akterut som möjligt. Det gällde för eldaren att se sig för så att han inte fick in rakan eller slejken i maskinen när han skulle arbeta med fyren. Jag var själv nere i maskinrummen ombord i Göta Kanalbolagets lastbåtar under kriget, då de gick med kaffe från Göteborgs frihamn till Stockholms frihamn, så jag har med egna ögon sett trångboddheten.

Fartyg av denna storlek och typ gick inte bara i kanaltrafik inklusive Vänern och Vättern samt Östersjön utan också till hamnar vid Västkusten och ut i Nordsjön. Det måste ha varit ganska jobbigt många gånger.

I och med att 1916 års slusslinje färdigställdes i sin helhet skedde något av en revolution för kanaltrafiken. Fartygsstorleken kunde fördubblas. Detta innebar att för kanalen nya fartygstyper anskaffades. Flera rederier vid Vänern beställde lastfartyg av den s k svensketypen. De var i princip förstörade kanallångare med maskineri och befälsutrymmen akterut. Storleken varierade mellan 750 tons d w och 950 tons d w. Maskinstyrkan torde ha varit 700–900 hkr. Därutöver anskaffades flera lastångarfartyg av traditionell typ med maskineriet midskepps och i storlekar från 1200 tons d w upp till 1700 tons d w. Ahlmarks GAPERN får tjäna som typexempel på sistnämnda fartyg.



S/S GAPERN tillhörde Ahimarks och var byggd 1918. 1420 ton d w.

GAPERN byggdes 1918 i Helsingborg och hade bl a följande data:

Längd över allt 66,33 m
Bredd 10,22 m
Djupgående på sommarfribord 4,35 m

Trippelexpansionsmaskin av varvets egen tillverkning:
Cylindrar: 460, 750, 1190 mm
Slaglängd: 700 mm
Effekt: 550 ihk vid 82 varv/minut

En ångpanna: längd 3075 mm.

diameter 4050 mm
Eldyta: 160 m²
Arbetsstryck: 13 kg/cm²
Fyrbladig järnpropeller.

Fart 8,5 knop.

Kolåtgång: 7,5 ton per dygn
Donkeypanna, stående, diameter 1750 mm, höjd 3160 mm.
Arbetsstryck 6,3 kg/cm².
3 ångdrivna vinschar; 1 å 1,6 ton, 2 å 2,5 ton.

Dessutom finns en Skandia

dieselgenerator på 8 hkr.

Ångfartygen ersattes givetvis av motorfartyg. Men det är intressant att konstatera att Ahimarks i Karlstad fick sina sista ångfartyg levererade så sent som 1946. Det var UNDEN och MANGEN om 2410 resp 2190 ton d w. De hade samma maskinstyrks nämligen 1100 ihk. Uddeholmsbolaget beställde en likadan ångare - MUNKFORS - som levererades 1947.



S/S UNDEN byggdes 1946 vid Lindholmen för Ahimarks. 2410 ton d w.

Som jämförelse med den ovan nämnde äldre GAPERN redovisas här data för UNDEN av år 1946:

Längd över allt 84,70 m
Bredd 12,40 m
Djupgående på sommarfribord 4,98 m

Trippelexpansionsmaskin med Götaverkens turbokompressor:
Cylindrar: 450, 640, 1170 mm

Slaglängd: 850 mm
Effekt: 1100 ihk vid 97 varv/minut

Två ångpannor: längd 3300 mm, diameter 3400 mm
Eldyta: 220 m²
Överhettning, forcerat drag och luftförvärmning
Arbetsstryck: 15,5 kg/cm²

Fyrbladig stålpropeller

Fart 11 knop

Oljebrännarna drog omkring 8,5 ton olja per dygn

För elproduktionen fanns två ångdrivna generatorer om vardera 50 kW. Fartyget hade åtta 3-tonns elektriska vinschar.

En grupp ångbåtar bör nämnas särskilt och det är de som ombesörjde lokaltrafiken mellan Göteborg och Vänersborg och mellanstationer. Det förtjänar påpekas att denna trafik pögick om än i minskande omfattning ända fram till andra världskriget. De mest kända fartygen i denna flotta torde ha varit NECKEN, ELFKUNGEN, ELFÄNGEN, TURISTEN och VINGA samt GÖTA ELF, vars förlisning i Lilla Bommenshamn år 1908 blev mycket ontalad. Följande data kan redovisas om dessa fartyg:

NECKEN — längd 30,6 m, bredd 5,68 m, 121 ton brutto, byggd på Lindholmen år 1868. Maskin: 100 ihk. Trad: Göteborg—Trollhättan—Vänersborg.

GÖTA ELF — längd 30,16 m, bredd 5,60 m, 158 ton brutto, byggd vid Torskog år 1884. Maskin: 180 ihk. Trad: Göteborg—Lilla Edet till 1908.

ELFÄNGEN — längd 29,25 m, bredd 6,07 m, 172 ton brutto, byggd vid Eriksberg år 1899. Maskin: 200 ihk. Trad: Göteborg—Lilla Edet.

TURISTEN — längd 30,0 m, bredd 5,45 m, 128 ton brutto, byggd vid Eriksberg år 1908. Maskin 180 ihk. Trad: Göteborg—Trollhättan.

VINGA — längd 29,30 m, bredd 5,94 m, byggd vid Bergsund år 1891. Maskin: 150 ihk. Trad: Göteborg—Kungälv—Kornhäll i regi av Kungälfvs Nya Ångbåts AB fr o m 1896.



NECKEN var kanske den mest legendariska kombinerade last- och passagerarångaren på Göta älv. Uppehöll trafiken ända till andra världskriget. Fartygets hessa ångvissla igenkändes av alla i älvdalen.

S/S ELFÄNGEN med sina vackra linjer utgjorde en vacker anblick då hon farsade fram på Göta älv. I trafik 1899-1904.



ELFKUNGEN var en kombinerad last- och passagerarångare på linjen Göteborg—Trollhättan—Vänersborg.

ELFKUNGEN — längd 28,72 m, bredd 5,38 m, 122 ton brutto, byggd i Oskarshamn år 1881. Maskin: 120 ihk. Trad: Göteborg—Trollhättan—Vänersborg.

En uppfattning om dessa rederiets ekonomiska villkor kan man få ur exempelvis Styrelsens för Elfkungens Ångbåtsaktiebolag berättelse till bolagsstämman i februari 1900.

Inkomster och utgifter balanserar på kr 38.534:66. Nettoinkomsten utgör kr 10.296:56. Efter avdrag för befälhavarens, styrmannens och maskinistens tiantiemed summanlagt kr 2.037 kvarstod kr 8.259:56 i nettovinst.

Inkomsterna utgjordes praktiskt taget helt av seglatsintäkter. Utgifterna fördelar sig sålunda:

Fartygets och inventariers underhåll	2.704:66
Bränsle	3.509:70
Maskinsmörja och belysning	620:71
Seglatsomkostn	10.061:90
Aföningar och kosthåll	7.700:21
Diverse omkostnader	4.270:92

En intressant post är utan tvekan "Seglatskostnader". Sannolikt ingår härli både slussavgifter och "sjöarepenningar" (stuvarekostnader).

Även om denna form av lokaltrafik på Göta älv successivt avtog konkurrerade den ändå sedan 1870-talet med Bergslagsbanan som 1905 utökades med bibanan Alvhem—Lilla Edet.

Trollhättan SÖNDAGAR

Passagerarångaren "Elfängen" avgår från Göteborg kl. 7 t. m. Återkommer från Trollhättan (Åkersvass) kl. 5 n. m. Mellanstationerna anläpas. Telefon direkt Ångares 13726.

Till Trollhättan och Vänersborg anslutande Vargön, Ställbackeberget brygger och öfriga stationer, avgår ångt. ELFKUNGEN, ångt. Carl Holquist Måndagar, Torsdagar kl. 7 t. m. Laster Onsdagar och Lördagar. Telefon till Ångaren 8121. Vidare meddelar Ångfartygs-Aktiebolaget Göta Kanal.

Till Trollhättan, Vargön och Vänersborg

Ång. Necken, M/F Necken II
kapit. Fritz Olsson, kapit. J. Gustafson
varje Tisdag och varje Onsdag och
Fredag kl. 9:45 fru. Lördag kl. 6:45 fru
Båtarne lasta vid Lilla Bommens öarna
före avskärsningen. Tel. till Båtarne 3812
Vidare meddelar
Ångfartygs Aktiebolaget GÖTA KANAL

Ångbåtsannonser: Övan t v 1930, övan t h 1923, nedan 1938.

LUSTRESA till Trollhättan söndagar

Ång. NECKEN avgår från Lilla Bommens kl. 8 fru. Ångt. från Trollhättan (Åkersvass) kl. 8:15 n. m. Mellanstationerna anläpas. Servering ombord. Tur och retur kr 2,50. Barr 2,kr. Tel. 3812.



Ångaren RHEA tillhörande Stockholms Rederi AB Svea och trafikerande kustlinjen Stockholm—Göteborg fick bli kungafartyg vid invigningen av nya Trollhätte kanal 1916. Akter om RHEA i Trollhättans nedersta sluss skyftar Göta Kanalbolagets ångare PALLAS med övriga invigningsgäster.

Intressanta tilldragelser

Naturligtvis har massor av händelser timat under de många år som älven trafikerats och kanalerna varit i drift.

Rasrisken i Älvdalen har alltid varit stor och flera ras har inträffat både i äldre och nyare tid. Här behöver bara erinras om rasen vid Surte och Göta, som båda helt blockerade farleden under åtskillig tid.

Kanallinvigningen 1916 skedde med stor pompa och ståt under

medverkan av konung Gustaf V, som därvid färdades med Sveabolagets kustångare RHEA. RHEAs ordinarie trad var kustlinjen Göteborg—Stockholm. Övriga gäster reste med Göta Kanalbolagets passagerarångare PALLAS av sedvanlig "kanalstorlek". I samband med invigningen prövades också slussning av ett större fartyg nämligen Svenska Lloyds ångare INGEBORG, som var 62 meter lång och 10,1 meter bred.

Avsikten med INGEBORGS re-

sa var bli att visa redare och skeppsmäklare, att de nu kunde satsa på större oceangående fartyg på Väneren.

Det noteras att INGEBORG assisterades av två bogserbåtar. Hon fick varken gå in eller ut ur slussarna för egen maskin. Hon måste halas med vinscherna. Av ett foto från evenemanget framgår att den förliga bogserbåten var Lloyds egen vackra VIKING.



Svenska Lloyds ångare INGEBORG fick bli demonstrationsobjekt då det gällde att framhålla den nya kanalens kapacitet. INGEBORG assisteras här förbi Ölidan av rederiets alltid ytterst väghärliga bogserare VIKING.

Många farliga tillbud har inträffat då fartyg riskerat att sugas nedför ett fall. Särskilt synes sådana tillbud ha inträffat vid Akerström och Lilla Edet.

Vid Akerström var synbarligen riskerna under gynnsamma förhållanden inte större än att en befälhavare som var väl känd med älven kunde gå medströms genom forsen utan att begagna slussen. Han slapp därigenom vänta för slussning. Även då hade man bråttom!

Vårre var det vid Lilla Edet, där tydligen flera allvarliga till-

bud inträffat. Dessbättre synes dock inte något större fartyg ha förlit genom att sugas utför fallet. Det berättas dock om fartyg som blivit hängande på något räddande hinder.

Ett dramatiskt tillbud råkade ångaren THOMAS TELFORD ut för i september 1852. Då fartyget gick ur norra slussen vid dåvarande slussverk vid Ström var det nära att bli ombordläggning med ett segelfartyg, som höll på att förtöja ovanför slussen. Ångaren hade synbarligen låg fart och fick dessutom fel

riktning ut i älven så att det kom tvärs och började driva med strömmen mot fallet. Som tur var törnade ångaren mot några stora stenar och blev slutligen hängande på en. Där vred sig fartyget synbarligen så att man åter fick styrförmågan med maskinens hjälp. Borgångaren synes genom sin snabba uppfattning av fartygets situation och slit handlande ha varit den som främst bidrog till att olyckan inte slutade i katastrof.



S/S NEEBING av Newcastle utnyttjades vid Nydqvist & Holm AB:s stora ångloksleverans till Ryssland under 1910-1920-talet. Här ligger fartyget under lastning vid bolagets kaj i Trollhättan.

Tänk om någon från tiden kring senaste sekelskiftet fick se dagens "Shuttlar"! Han skulle säkerligen anse att det var frägs om en alldeles särskild transport. Och det är det kanske också om man tänker efter! Men annars står väl fortfarande utlastningen och transporten av ångloksmotorer från Nydqvist & Holm AB i Trollhättan som exempel på ovanliga transporter på kanalen.

Lastningen skedde vid den s k Rysskajen i Trollhättan med hjälp av en mycket krsftig kran, som lyfte 80 ton och som ännu finns kvar. Särskilt intensiv var utlastningen under 1920-talet då

man fullgjorde en order på 500 lok till Ryssland. För transporten användes ett specialfartyg, en ångare av bakladdartyp som hetade NEEBING och var hemmahörande i Newcastle. Enligt uppgift i en katalog från NOHAB lastade fartyget 11 stora lok, som ställdes tvärskepps på däck. Förmodligen lastade man tenderar och monterade delar i lastrummen annars torde det ha blivit bekymmer med stabiliteten.

Res med på Fallens Dag och se och upplev Göta älv och minns att färden går på en urgammal led!

KALLSKRIFTER:

Jan Sjöberg: Bygden vid älven. Arnold Lidaräng: Bilder från dalen. Vattenfall/Stig Hallberg: Vänersjöfartens utveckling. Diverse informationsmaterial från Vattenfall.

BILDMATERIAL:

Där ej annat anges är bilderna hämtade ur Kaj Anderssons i Trollhättan samlingar. Vi tackar Kaj för all hjälp.

SHB

Båtar runt omkring

"Sotefjorden", välkänd lokalbåt i mellersta Bohuslän, finns numera i Vaxholm under sitt ursprungliga namn "St Erik", med tillägget "af Vaxholm". Båten byggdes 1880 som sjöängspruta för Stockholms stad. Den uppgiften hade han ända tills staden fick en ny motor-driven sprutbåt 1932, varefter gamle "St Erik" såldes till Hovenässet.

I december gick "St Erik" julbordsresor från Vaxholm.

Vad gäller båtturerna på "Sotens" gamla linjer, kan vi väl räkna med att det framför allt blir "Smögenö" som kommer att ta över den trafiken. Nu meddelas det emellertid att "Byfjorden" kommer att gå Uddevalla-Malö Strömmar-Ellös-Lysekil-Smögen och tillbaka tisdagar och torsdagar i sommar. Dessa dagar har "Byfjorden" under alla år gått Uddevalla-Marstrand.

En annan båt i trakterna av Lysekil är "Gullmarsfjord" av Fiskebäckskil, före detta tyska "Falckenstein" och senare "Almön". Den kommer enligt dagspressen att gå på en ny långlinje på Norrlandskusten, mellan

Sundsvall och Umeå. Tidtabellen skall anpassas till de övriga turbåtarna på denna del av kusten.

Styrabölagets nya isförstärkta passagerarbåt levererades i december och fick namnet "Ylva", vilket bolaget reserverade då gamla "Ylva" såldes 1985. Den nya båten sattes in i reguljärtrafiken vid nyår.

Kostertrafiks "Rex", "Stjärn" och "Svanö" har efter bolagets konkurs varit utannonserade till försäljning.

RESA TILL FINLAND

Stiftelsen Skärgårdsbåten planerar en resa i sommar till ångbåtsregattan i Varkaus som ligger vid Saimens sjösystem. Ångbåtsregattan pågår 21-22 juli. Avresan från Stockholm är planerad till den 19 juli med återkomst den 26 juli. I dagsläget är inga priser klara. Intresserade kan rings Ingvar Kronhamn, tel 031-512220, han kommer att ha mer information längre fram i vår.

På vinden

När jag i somras för länsmuseumets räkning mätte upp f d salteriet på Malepert i Marstrand, hittade jag en samling gamla soffdynor på vinden. De var slitna och ankomna och tyget var bortspruttat på alla utom en men det var ingen tvekan, konstruktionen och den speciella formen visade att det var dynor från fartygs-salonger. Mycket riktigt, på några av dem kunde man ana blyertsskrift på träramen undertill, "Försalong", "Damsalong tvärskepps" och "Damsalong längskepps styrbord". På dynorna från försalongen fanns fragment av röd plysch, i dansalongen hade den varit grön.

Man lär aldrig få veta vilken båt de kom ifrån eller varför de hamnat på Malepert. En gissning är att någon som bodde på salteriet köpte dem från varvet i Marstrand när någon av ångbåtarna byggdes om där, för att komma åt klädseln. När den blivit bortspruttad hamnade dynorna på vinden.

Wbg

ÅNGBÅTSKIOSKEN

Vykort, små	3:-
Vykort, stora	5:-
Vykort, stockholmsmotiv	4:-
Vykort, Christine Göhlner	4:-
Bordstablett	5:-
Ångbåtstidningar, äldre nummer	10:-
Arne Gadds kort	10:-
Planscher	40:-
Ritningar	50:-
Ångbåtsmapp	100:-
Almén: Ångaren Bohuslän	90:-
Hansson: Skärgårdstrafiken...	100:-
Tröjor, barnstorlekar	50:-
Tröjor, vuxenstorlekar	60:-
Inramad tavla med "Bohuslän"	150:-



Ångbåtskiosken fanns i hörnet Stenpiren-Skeppsbron omkring sekelskiftet.

Vid beställning av varor kontakta Boel Fagerström, tel 031-119544 kvällar, eller skriv till henne under adress Haga Östergata 4 A, 413 01 Göteborg.