

 **ÅNGBÅTEN** Årg 27 • Jan 1991 • **75**

# Ångbåten 75

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 75 kr för 1991.

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 seglätionsse-  
song 031-131450, under vinteruppläggning vid Skeppsbron  
031-131420.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forssblad	031-930909
Sekreterare	Håkan Järnström	470351
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	403865
Befraktare för "Bohuslän"	Lillian och Bertil Vogl	286583
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	403865
"Stormprincess"	Håkan Järnström	470351
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	238705
maskin	Herbert Johansson	234778
intendentur	Kerstin Granström	280377

Ångbåten 75 var klar för avgång från redaktionen den 26 dec 1990.  
Tryckt i 1800 ex av Trio Tryck i Stenungsund.

Omslaget visar BOHUSLÄNS akterskepp där stora skrovarbeten  
just nu utförs av Gøtenius Varv på Ringön.

## Inledaren

Ångbåten 75 har äntligen kommit  
loss från klistret på redaktionens  
skrivbord. Så länge inte någon  
annan vill ta på sig utgivningen  
kommer Ångbåten oregelbundet.

På sidan fyra berättar vi om  
de stora arbetena som just nu  
pågår i BOHUSLÄNS akterskepp.  
Charles de Serves skriver på  
sidan sex om resan med BOHUS-  
LÄN till ångbåtsmötet i Tönsberg  
i somras.

Sidan 10 bjuder på lite infor-  
mation bl a om det nya informa-  
tionsbladet Skvallran.

För den som är intresserad  
av hur många resenärer BOHUS-  
LÄN haft på sommarterna 1990  
bjuder sidan 11 på lämplig läs-  
ning.

BOHUSLÄNS nya uppblåsbara  
gummibåt döptes i somras. Vad  
namnet blev framgår av artikeln  
på sidan 12.

Båtar runt omkring återfinns  
på sidan 13.

Arne Larssons fina modell av  
BOHUSLÄN berättar vi om på  
sidan 14.

I höstas firade FÄRJAN 4 sitt  
70-årsjubileum. Med början på  
sidan 16 berättar vi lite om "4:  
ans" sjuttio år.

Sven-Hugo Bengtsson berät-  
tar på sidan 23 bl a om GUTA  
ELFs kantring i Lilla Bommen  
1908.

Från sidan 25 till 32 beskrivs  
en resa runt Orust med ångaren  
VIKEN 1911. Bildtexterna kommer  
från Sjöfartsmuseet som har haft  
en utställning med samma tema  
under 1990.

## Årsmötet 1990

Den 27 oktober hölls årsmöte i  
Sällskapet Ångbåten. Styrelsens  
vice ordförande Herbert Johans-  
son avtackades efter 12 år i  
styrelsen. Herbert fick en myck-  
et fin present, en halvmodell i  
minatyr av ångaren BOHUSLÄN  
snidad i ek och monterad på en  
teakplatta. Konstnären heter  
Leif Magnusson, en av de aktiva  
i däcksgänget ombord.

Årsmötet följde valkommittens  
förslag till val av styrelsemed-  
lemmar. Till ny vice ordförande  
valdes Steinar Lie, som tidigare  
 varit ledamot. Steinar tillhör den  
aktiva skaran ombord och åter-  
finns i maskin som chief under  
seglätionssejongen. Han sköter  
också planeringen av underhållet  
på maskinsidan.

Ny ledamot efter Steinar blev  
Kerstin Granström, tidigare supp-  
leant. Kerstin är sammanhållande  
i intendenturen ombord.

Som ny suppleant invaldes  
Bertil Vogl, som tillsammans med  
hustru Lillian, även är befrakta-  
re för BOHUSLÄN.

De styrelsemedlemmar som om-  
valdes var vice sekr Charles de  
Serves, kassör Sven-Hugo Bengts-  
son och suppleanten Bert Johans-  
son.

Revisorssuppleanten Claes  
Nordström hade av sagt sig om-  
val. Som ersättare valdes Ingela  
Wallén.

### Styrelsen för 1990-91:

Ordf Steinar Forssblad  
V ordf Steinar Lie  
Sekr Håkan Järnström  
V sekr Charles de Serves  
Kassör Sven-Hugo Bengtsson  
Ledamot Inge Nilsson  
Ledamot Kerstin Granström  
Suppl Bert Johansson  
Suppl Bertil Vogl

Representanter för Ångbåten  
ekonomisk förening  
Ledamot Boel Fagerström  
Ledamot Christina Gustavson

Revisor René Sjöstrand  
Revisor Roger Mattsson  
Suppl Leif Forsberg  
Suppl Ingela Wallén

Valkommittén består av Gunnar  
Söderberg och Christer Eliasson.



När årsavgiften skulle fastställas  
blev det en stunds diskussioner.  
Styrelsen hade föreslagit en höj-  
ning från 60 till 75 kr, vilket  
också beslöts av årsmötet. Hög-  
sta budet som förelåg var 100  
kr.

Under punkten övriga frågor  
fick Stefan Forssblad och Stei-  
nar Lie redogöra för höstens  
planerade underhållsarbeten i  
BOHUSLÄN. Se separat artikel.

Efter en välbehövlig fikapaus  
bjöds det på videofilm. Bertil  
Vogl hade fått en kopia på Väst-  
nyttis reportage ombord i BO-  
HUSLÄN i somras. Videon var  
på fyra innehållsrika minuter.

Revisorn René Sjöstrand över-  
lämnade en 60 minuter lång vi-  
deo som han hade filmat under  
BOHUSLÄNS 75 årsjubileum som-  
maren 1989. Förutom själva ju-  
bileumsfestligheterna på Stenpi-  
ren bjöds på smakprov från BO-  
HUSLÄNS onsdagskvällsturer.  
Videon visade arbetet ombord i  
Ångaren under gång. Bl a en  
hel del inslag med maskinmanövr-  
rar där man kunde studera hur  
snabbt omkastningen mellan fram  
och back sker. Vi tackar René  
för den fina videon!

GS

## Stora varvsjobb på BOHUSLÄN



BOHUSLÄNs akterskepp med roder, propeller, propelleraxel och skådda demonterat. Sedan bilden togs har plåtarna på vardera sidan av hylsröret demonterats. Foto Gunnar Söderberg 25/11 1990.

ningen klassas.

Roderhjärtstocken skall förnyas helt eftersom den inte fyller sjöfartsinspektionens fordringar. Rodret skall dessutom riktas.

Vid inspektion av propelleraxeln måste mellanaxeln lossas och propelleraxeln kan därefter dras in i skrovet. Propelleraxeln blir då åtkomlig genom luckorna i durken i aktersalongen.

Bordläggningssplåtarna vid sidan av propellerhylsan skall lossas för att komma åt utrymmet under hylsan som är fyllt med krossad cement. Detta måste rensas ut för kontroll av ståldetaljer. Bordläggningssplåtarna skall förnyas. För att klara att nita plåtarna på plats måste hylsröret lossas. Samtidigt blir det möjligt att rikta akterstävns nedre del. Hylsröret går genom akterpikstanken som används för barlastvatten. Tankens förliga skott är delvis rostskadat i den nedre delen och denna skall nu styckas i med ny plåt. Utrymmet under hylsröret skall sedan fyllas med ny cement.

Vid dessa stora skrovjobb i akterskeppet är det oerhört vik-

tigt att hylsröret kommer på exakt rätt plats vid återmonteringen. Axlarna måste passa så att det blir en rät linje ända fram till huvudmaskinen. För att inte skrovets former skall ändra sig på något sätt har akterskeppet därför stöttats upp ordentligt under arbetets gång.

Som säkert alla inser kostar höstens varvsarbeten massor av pengar. En stor del av kostnaden för bottenkadorna täcks av försäkringen.

### Klassning av ångpannan

Efter sommarseglationens slut den 16 september urkoddades pannan med kemikalier för att få den helt ren från beläggningar. Därefter har pannan blåsts, d v s tömt på vatten, och manluckor och brännare demonterats för att möjliggöra manuell rengöring av pannan. Även armaturerna skall demonteras för inspektion. Någon gång efter nyår kommer Det Norske Veritas att göra en besiktning av pannan. Det är redan åtta år sedan pannan klassades senast. Då aviserades hela pannan för att möjliggöra även utvändigt besiktning. Detta hoppas vi slippa helt i vinter.

### NÄSTA HÖST: NYTT BÅTDÄCK.

Inför nästa höst planeras åter stora varvsarbeten i BOHUSLÄN. Då skall båtdäcket förnyas från förkant av skorstensskapen till däckets akterkant vid roderkvadranten. Den förliga delen av båtdäcket, ovanför röksalongen förnyades vintern 1984-85.

Anledningen till att styrelsen beslutat utföra arbetet är att en stor del av de bärande däcksbalkarna är rostskadade och behöver förnyas. Det gäller i synnerhet vid infästningen av balkarna till skorstensskapen och vid däcksbalkarnas genomföring i salongsskotten.

Skylligheten i matsalong och dampsalong har dessutom visat en tendens att sjunka, vilket kan betyda att däcksbalkarna är i dålig kondition.

Kombinationen av stål, trä och inläckande regnvatten är ju inte precis livslängdsförslängande på den bärande däckkonstruktionen.

### Stor egen arbetsinsats

Hur skall då detta jättearbete gå till? Ja, till att börja med blir nästa sommars seglotion förkortad och kommer att sluta den 31 juli. Därefter kommer livbåtar och annan lös utrustning på båtdäck att tas iland (tips på lämpligt kallförråd mottages tack-samt av styrelsen).

Med egna resurser, läs medlemmar som tar semester från sina ordinarie jobb, skall vi sedan demontera all inredning från akterkant av röksalongen till dampsalongen. Det gäller möbler, armaturer, lister, taksquivor, dörrar, skottpaneler och allt annat som behöver demonteras eller riskerar att skadas under arbetets fortsatta gång.

När allt detta är klart skall båten till varv (vilket varv är ännu inte klart) för vidare arbete; roderledningarna, skylight, livbåteskrån och akter-

masten skall demonteras. Båtdäckets däckstrå skall rivas upp. Däcksbalkar och stringerplåtar skall skrotas ned. Partier skall bedömas vara i gott skick skall givetvis bevaras på plats. Därefter skall nya däcksbalkar och stringerplåtar av galvaniserat stål nitas ihop efter originalritningarna.

Över salongerna skall ett aluminiumtak läggas för att få en helt vattentät konstruktion. Vid sidan av däckshuset, över promenaddäcket, läggs ett nytt trä-däck av furu med pärlad undersida. Hela båtdäcket täcks sedan med takpapp och alla takdetaljer återmonteras.

### Ännu mer arbete

För vår egen del återstår sedan ytterligare ett jättearbete. Montering av ett nytt innertak i däckshuset. Därefter kommer återmontering av taksquivor, skottpaneler, lister, armaturer och möbler samt allt annat som skall på plats. Hela elsystemet behöver byggas upp med nya kablar för det lär inte vara något kvar av de gamla under taket. I pentryt, matsalongen och dampsalongen skall nya linoleum-mattor läggas in och bara det innebär en hel del underarbeten. Bara underarbetet för den nya mattan i röksalongen för två år sedan tog nästan en hel vinter för två män!

GS

Den 1 juli i år fick ångaren BOHUSLÄN grundkänning i farleden strax norr om Hälleviksstrand. Orsaken var att en grön prick hade flyttat sig till ett felaktigt läge vid sidan av farleden.

BOHUSLÄN klarade sig utan att gå läck, men styrningen gick trögt efter grundkänningen.

För kontroll av skadorna dockades BOHUSLÄN på Gotenius Varv. Där kunde vi konstatera att skåddan var krökt och vriden åt babord. Även nedre delen av akterstäv, hjärtstock och roder var krökta. Propellern

var turligt nog helt oskadad. Genom en provisorisk reparation riktades skådda och hjärtstock. Efter några dagar kunde ångaren sjösättas och åter sättas i trafik.

### Stora plåtarbeten i akterskeppet

För att göra en slutlig reparation av akterskeppet dockades BOHUSLÄN åter på Gotenius Varv den 13 november. Förutom reparation av grundstötningsskadorna skall även akterpikstanken repareras och propelleranlägg-



Samling utanför Tönsberg. I v kustångaren KYSTEN I byggd 1909 och numera hemmahörande i Tönsberg. Närmast syns Norsk Veteranskibsklubs kustångare BOROYSUND byggd 1908. Foto Leif Magnusson 6 juli 1990.

## Ångbåtsmötet i Tönsberg

Under vintern som gick hade inbjudan kommit från Norsk Veteranskibsklub i Oslo till Sällskapet Ångbåten att delta i NORD-STEAM 1990, som skulle avhållas i Tönsberg 6-8 juli. Några längre diskussioner för att acceptera denna inbjudan behövdes ej och sommarens seglationsprogram fick således inrättas med hänsyn till en veckas bortovaro från hemmahamnen i juli månad.

Torsdagen den 5 juli avgick s/s BOHUSLAN från Stenpiren med 19 besättningsdeltagare och dessförinnan hade m/s STORM-PRINCESS avgått med sex personer ombord. BOHUSLAN var passagerarförande till mellanliggande stationer ända upp till Strömstad, där första övernattningen skedde. Regelrätt förtullning avklarades också i Strömstads hamn före avfärd utan passagerare till Norge fredagen den 6 juli.

Efter en angenäm färd norrut och över Oslofjorden anlände BOHUSLAN, åtföljd av STORMPRINCESS, i god tid till fartygsmötet utanför Vallö inför infarten till Tönsberg. Från denna mötespunkt ordnades defileringsavfärd i följande ordning: s/s KYSTEN I, s/s BOROYSUND, s/s BOHUSLAN, s/s FORLANDET samt m/s STORMPRINCESS. I denna defileringsavfärd var det tänkt att även fjordbåten s/s GRANVIN jämte bilfärjan m/s BILFERGEN skulle deltagit, men på grund av alltför hög sjö utanför norska kusten blev dessa fartyg nödsakade inställa sin resa. S/s SKJELSKOR från Köpenhamn var också inbjuden, men fartyget



FORLANDET byggdes 1921 som valfångare men blev senare bogserångare. Foto Leif Magnusson 6 juli.

ligger fortfarande upplagt i hemmahamnen.

Under delfileringen, som började kl 15.30 och som åtföljdes av ett otal småbåtar, passerades Torgersø fyr och Prinds Christians batteri, varifrån tre salutskott avfyrades. Fartygen svarade med sirener och i mån av tillgång, salutkanon. Lyftbron vid infarten till Tönsberg kunde passeras i en enda omgång och samtliga fartyg lade till vid Tönsbergs Brygge punktligt strax före kl 17.00. Vid Bryggen fanns redan den gamla högsjöbogsararen s/s STYRBJÖRN. KYSTEN I inlog sin egen tilläggsplats.

Kl 18.00, när alla tilläggsbestyr, elkopplingar, vattenanslutningar m m ansågs vara avklarade, samlades så deltagande besättningar framför BOROYSUND,

där Tönsbergs kommunordförande höll välkomsttal och ordföranden för Norsk Veteranskibsklub framförde tack. Trevligt musikalskt inslag gavs av Tönsbergs Janitsjär musikkår och var mycket uppskattat.

Tönsbergs Brygge får väl anses vara stadens strög och stället "där man möts". Mycket folk var i rörelse och på kvällarna var folklivet både livligt och trivsamt. Flera trevliga uteserveringar finns, vilket ger liv åt det hela och fartygen var så att säga förtöjda "mitt i smöret". Tönsberg är en av Nordens äldsta städer med en lång tradition som handels- och sjöfartsstad.

Fredag kväll samlades besättningarna till en enklare gemensam måltid i salongerna på KYSTEN I.



Tänkt situation: Båtsman Kennet Magnusson med sin privata chaufför Åke Larsson framför tjänstebilen, en amerikansk Nash. Foto Leif Magnusson.

Lördagen var den stora dagen då NORDSTEAM 1990 öppnades officiellt kl 10.00 med tal, musik och salutskott från Slottsfjellet. Samtliga fartyg gav svarssalut med sina sirener och därefter vidtog allmän visning av båtarna. Mycket folk fanns på Bryggen, där försäljningsstånd av olika slag stod uppställda. Man kunde se och köpa hantverk, böcker och souvenirprodukter av olika slag. En komplett vikingavagn fanns uppställd - en replik givetvis.

Veteranbilklubbar från Tönsberg och övriga Norge ställde vid middagstid upp sina fordon vid Bryggen för allmän beskådan och beundran. Underbara skulpturer, alltifrån tidigt 20-tal och fram till 40- och 50-talen! Fartygsbesättningarna bjöds på al-

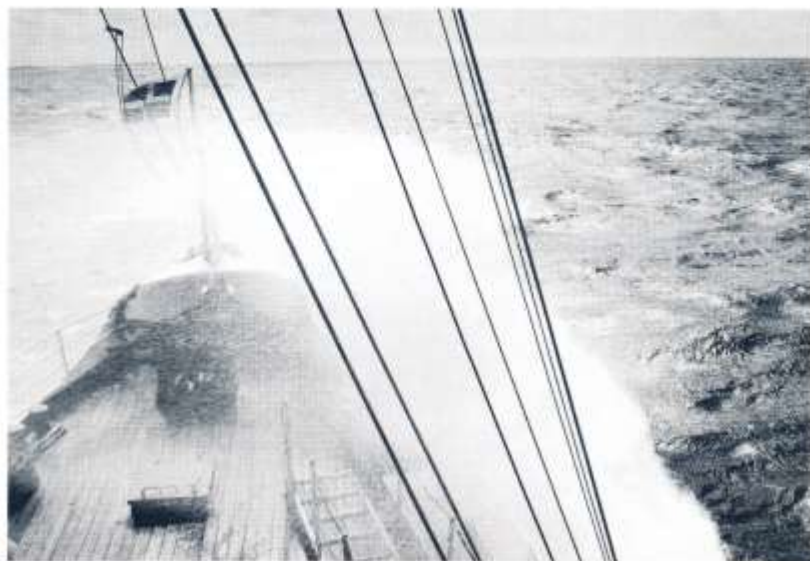
ternativ resa till Sandefjord i veteranbil eller med veteranbåt, som avgick från järnvägsstationen. Aterfärden skedde med motsatt alternativ. Det var i sanning en härlig upplevelse att få färdas genom den vackra norska naturen, sakta glidande i en ypperlig gammal bil - som i nysskläck - och se framför sig och bakom sig en oändlig rad blänkande och välpolerade veteraner av olika märken och årgångar! Tågfärden i gamla träklädda vagnar och med fint ijrøde, dragens av två stora, vackra ånglok, var även den en upplevelse i sin art.

I Sandefjord besöktes Hvalfangstmuseet och besågs också hvalbåten SOUTHERN ACTOR, en sista representant för efterkrigstidens norska valfångstfartyg.

Båten ligger för närvarande helt avklädd och inombords tömd, så när som på sin stora ångmaskin och panna. Skrovet är helt blästrat och har fått sitt första lager rostskyddsfärg. Tals om omfattande restaureringsarbete!

Efter denna synnerligen trevliga utflykt i fint väder kom kvällen med gemensam festmåltid på Logen, där tal hölls och stämningen och umgänget deltagarna emellan var i topp. Ett synnerligen uppskattat och angenämt inslag blev att finna att även besättningarna från GRANVIN och BILFERGEN, i avsaknad av sin planerade sjöresa, tagit sig till samkvämet landvägen och på så sätt tog del i festligheterna. Även representanter från veteranbilklubbarna, järnvägsklubben och Tönsbergs stad var närvarande.

Söndagen den 8 juli var avsatt såsom utflyktsdag för allmänheten med BOROYSUND och KYSTEN I till Horten samt med FORLANDET och BOHUSLÄN en tretimmars rundtur. Tyvärr var vädret denna dag det allra sämsta tänkbara. Osregn och lågt till tak med täta moln strax över masttopparna. BOHUSLÄNs besättning hade glatt sig över att få se den vackra arkipelagen runt Tönsberg men fick vara glad att kunna se de närmaste stränderna. Än värre kändes det då passagerare då och då helt troskyldigt frågade oss om var vi befann oss eller vad den eller den ön hette - något som vi själva inte visste och dessutom knappast kunde skönja ge-



BOHUSLÄN på yttre delen av Oslofjorden på resan från Tönsberg till Strömstad. Under resan rådde frisk sydvästlig vind på ca 16 m/s. Foto Leif Magnusson 9 juli 1990.

nom dset. Det var synd på en så fin resa med näranog fullsatt båt, men över vädret råder ju ingen.

Kvällen, den sista gemensamma, var planerad såsom en trevlig samvaro på BOROYSUNDS däck med traditionell "spicke-mad", men då vädret ville annorlunda gick ett långt tåg med välfyllda brickor över Bryggen och ombord i BOHUSLÄN där samkvämet hölls i salongerna med BOROYSUNDS besättning som värdar. Den natten blev av någon anledning betydligt för-

kortad och morgonen kom väldigt plötsligt.

Måndag morgon, avskedsdag och avfärd söderut. Det hade blåst duktigt några dagar och färden över Oslofjorden blev minst sagt groplig. Sjösurring i all ära, men besättningen, då vi så den del som inte hade ont av hög sjö, fick lära sig konsten att jaga efter lösspringande drickabackar eller däckstolar. Alltid var det något som kom löst. Blåmärken saknades inte på armar och ben.

Strömstad anlöptes för för-

tullning och sedan vidare till Fjällbacks över Kosterfjorden. Om möjligt var sjögången där ännu värre än på Oslofjorden och de av besättningen som hade ont av sjön och inte spytt färdigt fick gott tillfälle att göra detta nu. Sign har fått fullgod förklaring till varför fönsterglasen i salongerna behöver vara av en viss kraftig tjocklek. Förklaringen kom när sjöarna med kraft slog emot rutorna.

I Fjällbacks blev BOHUSLÄN tidtabellsenligt liggande två dagar och i gott väder. Tid gavs

## Skvallran

Som alla förhoppningsvis märkt kommer Angbåten allt för sällan i brevlådan. Produktionstiden för tidningen är ganska lång och aktuell information hinner ofta bli inaktuell.

För att förbättra informationen till de aktiva medlemmarna har styrelsen beslutat utge ett informationsblad som fått namnet Skvallran. Det första numret skickades ut i slutet av november och nästa nummer kommer när det finns behov av aktuell information.

Skvallran är alltså avsedd för de som är aktiva eller är intresserade av att bli aktiva ombord i Sällskapets båtar.

Om du är intresserad av Skvallran, och inte fått den tidigare, gör du så här:

Skicka ett vykort till Claes Verner, Stensjögatan 29, 431 66 Mölndal och ange att du vill ha Skvallran så kommer den med posten.

för brandövning och livbåtsmanöver. En turistlagd skärgårdstur gjordes med nästan fullsatt båt och i bästa väder.

Så vidare till Hunnebostrand, där rundtur var planerad den 11 juli. Även här nästan full båt och gott väder, men blåsligt.

Torsdagen den 12 juli skulle så återfärd ske med tilläggningsar i Kungshamn och mellanliggande stationer fram till Göteborg. Som det emellertid hade blåst kraftigt blev det svårigheter att backa ut från Hunnebostrands kaj och efter tre försök fick be-

## Kommentaren

I recensionen "Två böcker om TITANIC" i Angbåten 74 diskuteras bl a översättningen av "reciprocating engine room". Anningen uttrycker sig recensenten otydligt eller också har han inte heller själv den rätta betydelsen klar för sig.

Som teknisk term översätts i vanliga engelsk-svenska ordböcker "reciprocate" till "vara (sätta) i fram och återgående rörelse". "Reciprocating engine" är således helt enkelt en kolvångmaskin och har ingenting att göra med om den är enkel eller dubbelverkande. Se också t ex Ramsten & Stenfeldt: Engelsk-svensk och Svensk-engelsk nautisk ordbok.

Att TITANICs maskiner är dubbelverkande är sedan en helt annan sak, detta heter emellertid på engelska "double acting".

RUNE OLSSON

## TACK!

Under året har Sällskapet haft glädjen att motta en hel del penninggåvor av varierande storlek.

Det sammanlagda beloppet hittills i år uppgår snart till 6.000 kr.

Då varje krona som kan tillföras vår verksamhet är av stort värde vill Sällskapet Angbåten på detta sätt framföra ett varmt tack till alla givare, som givetvis också tillönskas en GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!

Styrelsen

gerare genom ett dygns försening fick besättningen en ren semesterresa till Göteborg och Stenpiren, som anlöptes vid 16-tiden.

Facit av 1990 års långresa: Ett synnerligen välplanerat och ambitiöst ordnat veteranfartygs-möte i Tönsberg, trevlig samvaro och med mersmak. Till vännerna i Norsk Veteranskibbsklub, Kystens Venner, festarrangörerna, veteranbilsklubbarna, Jernvägsklubben, Tönsbergs stad och till övriga deltagande fartygsbesättningar - TACK FÖR SIST!

CdeS

## Sommarturerna 1990

När detta skrivs ser det ut som om hösten kommit. Ute regnar det, är mörkt och dystert. Då kan det vara intressant att göra upp lite statistik över den gångna sommarens reguljära turer med BOHUSLÄN. Alla siffror skall dock inte redovisas här. De kan istället användas av turistmakaren vid planeringen av nästa sommars turer. Men det kan ju vara av allmänt intresse att veta hur många resenärer vi har haft.

Kvällsturerna onsdagar från Göteborg kördes mellan den 13/6 och 22/8. Antalet turer som BOHUSLÄN utförde var nio. Medeltalet betalande resenärer var 156 (1989 179). Den bästa resan var den 15/8 med 290 passagerare. Minsta antalet resenärer hade turen den 8/8, då endast 42 var med ombord.

Ersättningsbåten STYRSÖ utförde två onsdagsturer; 11/7, när BOHUSLÄN körde från Hunnebostrand, gick STYRSÖ i nästan stormbyar med bara 20 resenärer. 25/7 var BOHUSLÄN dockad och STYRSÖ fick rycka in och köra med 140 resenärer.

Övriga kvällsturer som BOHUSLÄN utförde var turen från Fjällbacka den 10/7 med 108 re-

senärer och från Hunnebostrand den 11/7 med 122 resenärer.

Söndagsturerna till Marstrand var bara tre till antalet; den 15/7, 5/8 och 12/8. I medeltal reste 259 enkelresenärer (1989 277), d v s ca 130 i varje riktning. Bästa resan var den 15/7 med 371 enkelresenärer och den sämsta den 12/8 med 197 enkelresenärer.

Det är givetvis inte speciellt lyckat att både BOHUSLÄN och STYRSÖ har samma avgångstid från Göteborg. På hemresan från Marstrand går BOHUSLÄN en halvtimme senare än STYRSÖ. En spridning av avgångstiderna skulle ge resenärerna större turutbud och därmed fler resenärer eftersom många nu måste resa med buss eftersom båttiderna inte passar allas önskemål.

BOHUSLÄN utförde fem enkelresor på sin gamla trad Göteborg-Kungshamn. Tre av turerna var nordgående; den 30/6, 5/7 och 28/7. Turen den 5/7 var förlängd till Strömstad. De sydgående turerna gick den 1/7 och 29/7. Sydgående turen den 12/7 fick helt ställas in eftersom BOHUSLÄN p g a storm inte kunde komma från kajen i Hunnebostrand.

Medeltalet enkelresenärer på turerna var 106 personer. Bästa resan var den 28/7 med 228 personer. Minsta antalet resenärer hade turen den 1/7 med bara 23 personer. Helt klart är att de nordgående turerna har flest resenärer, i medeltal 145, medan de sydgående turer i medeltal bara hade 49 personer. Om turerna skall köras nästa sommar måste vi försöka locka betydligt fler resenärer till de sydgående turerna.

Resan till Fallens Dag den 21/7 gav som vanligt bra med resenärer, d v s ca 250 i varje riktning. Det är ju inte riktigt fullsatt båt, men det är absolut den maximala trivselgränsen på denna typen av långresa. Vår samarbetspartner Bergslagens Järnvägs-sällskap har som önskemål att vi skall utöka så att resan även körs på söndagen. Frågan är bara om besättningen orkar.

Vädret har givetvis en stor påverkan på antalet resenärer på våra resor. Första delen av sommaren fram till mitten av juli var ganska kall med envetna nordvästliga vindar. Sedan blev det varmare och därmed mer lockande med ångbåtsresor.

GS

## Dopet av BÄRBARA BARBARA



Dags för dop och sjösättning. Foto Leif Magnusson.

Under sommarens långresa passerades en milstolpe - förlåt, sjöprick - i sällskapets historia.

Efter ett i vintras fattat beslut har inför sommarsäsongen införskaffats en ny lättbåt att ersätta den lilla plastbåt som under många år legat uppe på BOHUSLÄNS båtdäck. Denna har varit rätt besvärlig att få i sjön och har dessutom med åren kommit att se allt anskrämligare ut. Under senare år har den väl mest tjänat som skylt för de av besättningen som av någon an-

ledning önskade smyga sig undan något uppdrag.

Den nya lättbåten är av uppblåsbar typ och skall förvaras lättåtkomligt i lastrummet, där den fått sin givna plats.

Vid BOHUSLÄNS tvådagars uppehåll i Fjällbacka under återresan från Tönsberg behövde en inspektion göras av några bojar akter om fartyget. Nu var det alltså tillfälle att ta fram det nyanskaffade flytetyget, som ännu ej blivit provat. De av besättningen som förväntades handha

den nya båten samlades på fördäck och övriga stod som intresserade åskådare på balkongdäck.

Vid uppvecklandet såg det hela mest ut som en jättestor färgstark kladdig manet. Någon läste högt ur monteringsanvisningarna, andra sysslade febrilt med ventiler, proppar och anslutningar. Någon annan trampade sedan på en fotbälg och sakta lyfte sig ena sidan för att slutligen närmast få formen av en semla. Ett snille kom så på idén att använda tryckluft för den andra sidan och då gick det fort. Nu hade man något som liknade ett bulligt badkar. En del durkskivor skulle till, en uppblåsbar toft, några lister och slutligen ett par pyttesmå åror, som närmast förde tanken till redskap för ett storkök.

Så skulle det hela då vara klart - nej, förresten - den gamla utombordsmotorn, som också fanns i lastrummet, måste ju skruvas fast vid det som föreställde aktern.

Endast två man erfordras att bära denna båtskapelse, men för högtidlighetens skull bars densamma av fyra ned på kaj och det hela kändes som att lyfta en "stor kladdig kaka".

Före nedsänkandet i havet borde väl dop ske! Om namngivningen vitsade någon om uppblåsbara Barbara, vilket dock ansågs direkt olämpligt.

Dopceremonien förrättades av Sällskapet Angbåtens ordförande, ångfartyget BOHUSLÄNS befälhavare, herr sjökaptenen Stefan Forssblad, som vid mer eller mindre välfunna ord uthållde över framåndan (stävem?), innehället ur enkom för ceremonien öppnad burk starköl. Med detta barbari gavs namnet det mera ärbars BARBARA BARBARA.

Själva sjösättningen sa bara plask.

Provturen gjordes av en av BOHUSLÄNS maskinister, herr maskiningeniör, civilingenjören Ralph Davidsson, som först hade att ge sig i kast med motorn. Motorn ville dock inte. Motorn ville inte många gånger. Slutligen ville så motorn och flytetyg med maskinist susade utom synhåll för publiken bak aktern BOHUSLÄN.

Farten antogs vars cirka en knop.

Båt och maskinist återkom.

Så var det då äntligen dags för den planerade inspektionsturen, i vilken befälet på BOHUSLÄN deltog. BARBARA BARBARAs första uppdrag!

Därefter llandstigning, upp- tagning på kaj och så fick luften gå ur (båten). BARBARA BARBARA återfick nu skepnaden av stor manet.

Däcks- eller maskinpersonalen förevisar gärns i lastrummet på BOHUSLÄN, och efter i god tid inlämnad begäran, den kartong i vilken BARBARA BARBARA ligger stuvad.

CdeS

## Båtar runt omkring

ÄRLAN är namnet på Styrsöbols- getts nya bilfärja som levererades från Oskarshamn's Varv den 31 oktober. Den nya färjan skall ersätta VIRA i trafiken med nyttfordon till södra skärgården. VIRA kommer att bli reservfärja.

ÄRLAN är 36 m lång och 9 m bred. Färjan har en omsvängbar Aquamasterpropeller i var ända. Varje propeller drivs av en Volvo Penta på 470 hk som ger 11 knops fart. Lastförmågan är 125 ton. För att även kunna köra stycke gods finns kylrum för livsmedel. Under däck finns en salong med 70 sköna sittplatser.

Namnet ÄRLAN har tidigare burits av en skärgårdsbåt som var byggd 1884 för Angslupsbolagets trafik i södra och norra skärgården. Vid Angslupsbols- gets konkurs köptes den 1922 av Harald Hansson på Höno för trafik på norra skärgården. 1935 var ÄRLAN uthyrd till Styrsöbols- laget för att året därpå övertas av Uckeröbolaget. Hon gick sedan på norra skärgården till 1961. 1948 blev hon helt ombyggd och fick namnet RÖN. Skrotad 1962.

SNACKESKÄR har av Börjessons Utflyktsbåtar sålts till Bore Lines i Stockholm, som sedan tidigare har EVERT TAUBE och UT- SKÄR stationerade i Göteborg. Nu ryktas att även DELFIN XI och CARL MICHAEL BELLMAN skall föras över till Göteborg.

Förutom trafiken på Nya Älvs- borg planeras trafik till Vinga. UTSKÄR skall upphöra med trafiken på Kustlinjen mellan Öregrund och Västervik under högsommaren och man kan befarsa att UTSKÄR kommer att gå i trafik längs västkusten istället.

CARL WILHELMSON är namnet på Lysekils kommuns nya passagerarbåt som skall ersätta GULL- MARSFÄRJAN på linjen över till Fiskebäckskil och Ostersidan. Därmed upphör bilbefordringen på den yttre delen av Gullmars- fjorden.

Den nya båten är byggd vid Haase Westers Mekaniska och har dimensionerna 27 x 6 m. Två motorer på vardera 400 hk ger 11 knops fart. Maximala antalet passagerare är 180.

PRINCESS MARGUERITE har av Stena Line BC i Kanada sålts till England för att bli hotell i Bristol. Fartyget ingick i Stenas förvärv av linjen Seattle-Vancouver för några år sedan. Hösten 1989 lades hon upp eftersom hon ansågs för dyr i drift.

PRINCESS MARGUERITE är byggd 1949 och på 5.900 brt. Hon drivs av ett dubbelt ång- turbinelektriskt maskineri på 15.500 hk som ger 18 knops fart.

Försäljningen har väckt protester bland allmänheten som ansåg fartyget värt att bevara efter 40 års trafik på samma linje.

## Guldmedalj till BOHUSLÄN!

Är detta möjligt? Är inte allt som glänser i gulbrunt rost? Nej då, sanningen är den att det gäller guldmedaljer för byggnad och manövrerandet av en

modell av ångaren BOHUSLÄN.

Vår medlem Arne Larsson har med sin modell, som han för övrigt vid ett par tillfällen haft med sig ombord på originalet,

vunnit ett flertal skalabåts-tävlingar och därför kan ta åt sig äran av guldmedaljerna. Sällskapet Angbåten får därtill god reklam för sin verksamhet.

Arne Larssons fina modell av BOHUSLÄN. I bakgrunden syns ångarna TÄRNAN och MARIEFRED.



Arnes modell är imponerande i sin exakthet och storlek. Liksom originalet drivs modellen av en trecylindrig ångmaskin med tillhörande ångpanna som har en volym på cirka en liter. Uppvärmningen sker med gasol. All styrning av funktioner ombord sker via elektriska servomotorer och radioanläggning. Sålunda behöver inte Arne ha någon småväxt besättning med på turerna, utan med radions hjälp styr han båten dit han vill och kan reglera farten. Även innerbelysningen kan tändas och släckas på detta sätt. I sanning en märklig uppfinning.

Arne har tävlat med modellen sedan 1986 och han har vunnit alla SM tävlingar i sin klass, liksom tre guldmedaljer i NM. Vi gratulerar till detta enastående resultat!

Vad gör Arne till vardags då, kanske någon undrar. Jo, han är testförare av Scaniabussar! Kör bussförare BOHUSLÄN bäst!

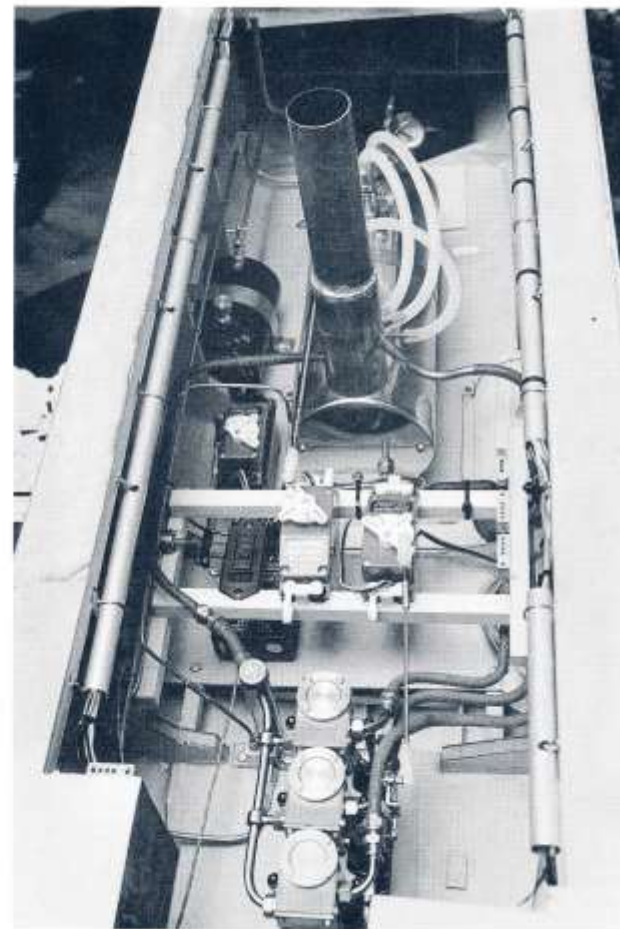
Här följer några data om Arnes modell:

Skala	1:30
Längd	146 cm
Bredd	28 cm
Vikt	15 kg

Byggt av trä, invändigt plastbehandlad. Överbyggnad av tesk och furu. Skrovet är utvändigt lackerat med bilack för att få ett autentiskt utseende!

CE

Interiör från maskinrummet.  
Foto Tomas Nilsson.





## 70 årsjubilerande FÄRJAN 4

FÄRJAN 4 i ursprungligt skick vid Kustens färje- och ångslupsdepå år 1921. Observera att färjan saknar tak över för- och akterdäck samt att styrhytterna var mindre än idag. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.



I höst firade FÄRJAN 4 sitt 70-årsjubileum. Födelsedagen får väl anses vara densamma som leveransdagen. Enligt samtida Teknisk Tidskrift skedde leveransen från Motala Verkstad den 13 oktober 1920.

Kontraktet mellan Motala Verkstads Nya AB och Göteborgs Hamnstyrelse hade undertecknats den 31 januari 1920. Enligt detta skulle två personfärjor levereras 5½ resp 6 månader efter undertecknandet. Färjorna blev dock inte klara i tid. FÄRJAN 3 sjösattes den 23/8 och levererades den 22/9 medan "4:an" sjösattes den 17/9 och alltså levererades den 12/10. Kontraktspriset var 184.400 kr per färja. Varvet lämnade sex månaders garanti på färjorna.

Bakgrunden till beställningen av färjorna var dels en kraftig ökning av antalet resande och dels att en av ångsluparna var i dåligt skick.

Resandeeökningen var störst på linjen Residensbron-Götaverken där ångsluparna ELSA och HILDA gick. Ångslupen AGDAs skrov var i mycket dåligt skick och ett förslag fanns om att bygga ett helt nytt skrov. Detta förslaget föll dock helt när Stadsfullmäktige den 23/10 1919 beslöt att anslå 400.000 kr för två nya personfärjor vid 20.000 kr för nya färjelågen vid Residensbron och Götaverken.

### 34 år på samma linje

Efter leveransen av FÄRJAN 4 sattes den in på linjen Residens-



FÄRJAN 4 vid Götaverkens färjeläge omkring 1951. Skepparen och döcksman kollar att passagerarna lägger sina polletter i bössorna. Foto från Ångbåtens arkiv.

bron-Götaverken. Under högtrafik gick även FÄRJAN 5 på linjen. Denna hade i sin tur ersatts av FÄRJAN 3 på linjen Sänkverket-Hisingstad.

Det var ett tufft arbetsprogram för "4:an" och dess besättningar. Vardagar var den igång från kvart i sex på morgonen till sista turen från stan klockan ett på natten. Varje fredag gjorde "4:an" fyra timmars uppehåll i trafiken för bunkring av kol och renvaskning. Söndagar var turisterna något lindrigare eftersom turerna började först klockan sju och slutade tolv på natten.

Under vardagarnas högtrafik avgick "4:an" var 15:e minut från varje färjeläge. Varje en-

kelresa fick alltså ta högst 7½ minut inkl ombord- och ilandstigning. När båda färjorna var igång blev det 7½ minut mellan varje avgång. Att färjorna fyllde ett stort behov visas av att exempelvis 1925 reste 160.000 resenärer per månad bara på Götaverkslinjen, som senare fick linjenumret 5.

### Nya trafikuppgifter

Sommaren 1954 ersattes "4:an" och "5:an" med den nybyggda motorfärjan HUGO HAMMAR. "4:an" blev nu reservfärja med mer varierande trafikuppgifter. Under 1950- och 60 talet behövdes extrafärjor under högtrafik både på linje 3 Fiskhamnen-



FÄRJAN 4 anlöper Residensbrons färjeläge. I bakgrunden Götaverken. Foto Sune Nylén, troligen 1968.

Eriksberg och linje 4 Sänkverket -Hisingstad. "4:an" torde mest ha använts på linje 3 där tvilling-systemen var ordinarie färja sedan 1927.

När inte "4:an" var i trafik låg hon alltid påeldad vid Hamnens varv för att snabbt kunna rycka in om det behövdes. HUGO HAMMAR var inte tekniskt helt fulländad och "4:an" fick då och då rycka in på sin gamla linje.

#### Slutet på färjeepoken

Från 1965 minskades antalet färjelinjer och obehövliga färjor försåldes. Den enda ångfärja som behölls var "4:an".

Under 1968 ändrades färjelinjerna så att två färjor behövdes på linje 4, som även anlöpte Sör-

hallsberget. "4:an" blev då åter ordinarie på sin gamla linje. Experimentet med två färjor på linje 4 blev dock kortvarigt och "4:an" blev åter reserv. Så sent som isvintern 1970 var hon åter i fart på sin gamla linje.

Sommaren 1970 upphörde trafiken på linje 5 och FÄRJAN 4 behövdes inte längre i reserv.

FÄRJAN 4 blev nu upplagd på Hamnens varv med blåst pannor och konserverat maskineri. Något underhåll gjordes inte på färjan.

Den 1/1 1972 överlämnade Hamnstyrelsen den återstående linje 4 och DAN BROSTRÖM till Styrsöbolaget.

#### Museifärja

Hamnstyrelsen överlämnade FÄR-

JAN 4 som gåva till Sjöfartsmuseet den 29/6 1972. Avsikten var att färjan skulle ingå i ett planerat fartygsmuseum i Lilla Bommen.

Risken med detta var dock att "4:an" skulle bli helt stillaliggande i Lilla Bommen. Sällskapet Angbåten träffade den 5/2 1973 en överenskommelse med Sjöfartsmuseet där Sällskapet åtog sig att driva och underhålla färjan i trafikdugligt skick.

Sommaren 1973 slöptogs "4:an" för besiktning och den var sedan under ånga för att visas upp för medlemmarna vid årsmötet.

1974 fick FÄRJAN 4 passagerarfartygscertifikat och kunde börja användas för medlems- och beställningsturer. Somrarna 1974 och 1975 var färjan ibland uthyrd för trafik på Nya Alvsborg. Sistnämnda året fick färjan ett nytt plåttak.

1976 var "4:an" flitigt igång under veteranångfartygsmötet. Året därpå låg färjan helt upplagd eftersom BOHUSLÄN krävde alla tillgängliga arbetsinsatser.

Under 1978 var "4:an" under två perioder uthyrd för att ersätta den ordinarie färjan på linjen Haket-Hisingstad. Inkörda pengar räckte till bl a en ny skorsten.

Våren 1979 var färjan åter igång i hamntrafiken istället för den ordinarie färjan under en treveckorsperiod. Under sommaren förnyades en del däcksplank och delar av skarndäcket. Vid besiktning av skrovet på hösten visade det sig att flera bordläggningsplåtar var i så dåligt skick att plåtbyten måste göras innan

nytt passagerarfartygscertifikat kunde erhållas.

Färjan låg upplagd under hela 1980. Under året gjordes dock en omfattande ultraljudmätning av skrovet och en plan för kommande nödvändiga plåtbyten. Eftersom det gällde stora kostsamma arbeten var det otänkbart med ett varvsbesök till marknads-mässigt pris.

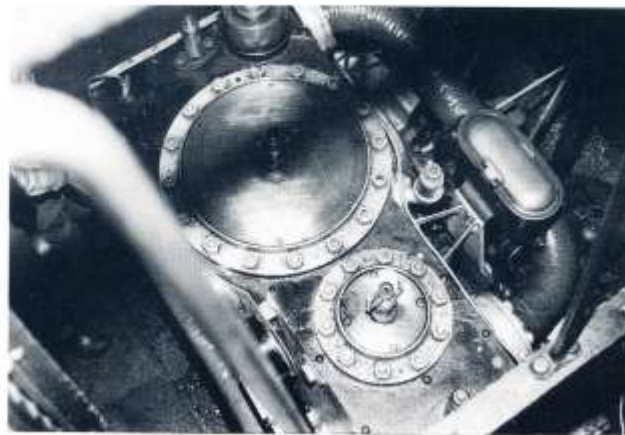
#### Fyra år på Eriksbergs kaj

De stora skrovarbetena kunde lösas genom att Götaverken City-varvet var i en nedtrappningsfas och hade överskott på arbetskraft. Varvet åtog sig att byta åtta bordläggningsplåtar i nitat utförande för ett mycket förmånligt pris. Villkoret var att det fick ta ganska lång tid.

I april 1981 lyftes "4:an" upp på Sörhalls kajen på Eriksberg och Cityvarvet tod itu med plåtbytena.

Resten av skrovet blåstrades och målades. Fråtakadade plåtar som inte behövde bytas prestolitebehandlades för att förlänga livslängden.

Under hela 1981 och 1982 arbetar vi själva ombord i färjan med rostbankning och målning av skrovets insida i för- och akterpikar samt överbyggnadens utsida. Babords överbyggnadens utsida visar sig dock vara i mycket dåligt skick. I maskin demonteras det mesta för att kunna klassa både pannor och övriga maskineriet. De gamla sönderfräta propellrarna byter vi mot färjans reservpropellrar som visar sig vara i nyskick.



Maskintoppen den 10/5 1978. Här syns tydligt skillnaden i storlek mellan den lilla högtrycks- och den stora lågtrycks cylindern. Isbrytning vid Ringön den 4/2 1978. Foton Gunnar Söderberg.





FARJAN 4 på Eriksberg 1981. Dåliga bordläggningsplåtar i för- och akterskepp är borttagna för målning av nya plåtar. Bakom färjan syns Götaverkens sista kvarvarande ångkran. Den står numera på Industrimuseet. Foto Leif Magnusson.

Hösten 1983 river vi rötskadade delar av fördäck och styrbords skarndäck. Gotenius varv anlitas för läggning av nytt virke och arbetet slutförs under våren 1984.

Cityvarvet Lindholmen byter under 1984 babords överbyggnadssida i hela salongens längd. De nya plåtarna ritas på plats. Samtidigt förnyas åtta meter av det underliggande skarndäcket.

Vid alla arbeten som utfördes när färjan stod på land arbetade vi själva med demontering av allt som vi klarade själva med våra begränsade resurser. Sedan följde som regel rostbankning och målning innan pollare, takstötter, räckverk, pollettbössor och allt annat kunde monteras på plats igen. Ett jättejobb bara det!

Efter drygt fyra år på land tackade vi för oss och sjösatte färjan den 23/9 1985. Färjan förhalsades till Lilla Bommen och där fortsatte arbetena med målning av överbyggnaden och tillverkning av helt nya fönsterkarmar av furu. Under tiden färjan låg på land hade babordsidans fönsterramar renoverats och vissa hade fått nya glas.

Den nyrenoverade ångturbinen och generatormonteras åter på plats. I början av mars 1986 slutmonterades färjans maskineri och pannan provtrycktes med godkänt resultat.

#### Ater under ånga!

Den 16 mars var FARJAN 4 åter under ånga för första gången sedan 1979. Sjöfartsinspektionens

slutbesiktning klarades med glans och det åtråvärda passagerarfartygscertifikatet utfärdades.

På grund av besättningsbrist i BOHUSLÄN låg färjan mest stopp under sommaren, men var åter igång under september och oktober sedan BOHUSLÄN hade lagts upp.

På våren 1987 fick vi ett intressant trafikuppdrag: Drygt två veckors reguljärtrafik medan Lindholmefärjan DAN BROSTROM genomgick motorbyte. Bra intäkter för "4:an" och nöjda resenärer blev resultatet.

Under juni-augusti pendlade "4:an" varje lördag och söndag mellan Lilla Bommen och Fiskhamnen förhyrd av det då nyöppnade Göteborgs Maritima Centrum. En nyhet för året var stadsvandringar för allmänheten under ett antal fredagar.

På hösten gjorde "4:an" en långresa till Hälleviksstrands varv för byte av det rötskadade akterdäcket samt reparation av underliggande stringerplåtar. Samtidigt som färjan stod på silpen passade vi på att få skrovet kladdat. I mitten av november var färjan klar och vi fick en åttatimmars hemresa med sju knops fart inre leden via Stigfjorden och Inatö ränna.

1988 användes "4:an" för beställningsturer och en del stadsvandringar. 1989 kördes nästan enbart beställningsturer. Under hela sommaren pågick arbeten med nya bryggor i Lilla Bommen och Gotenius varv ställde villigt en kajplats till förfogande för färjan.

#### Arets seglation

Hur har "4:an" använts under seglationen i år? Första gångsdagen var den 12 maj och den sista den 13 oktober.

Den 9-10 juni var det Älvens och Sjösportens Dag. Färjan pendlade då på linjen Lilla Bommen-Stenpiren-Fiskhamnen och fick en hel del passagerare.

Under augusti och september kördes en del hamrundturer eller stadsvandringar som vi kallat det för ibland. På turerna med guide ombord har vi även gjort rundvandringar på någon intressant plats iland.

Av beställningsturerna har de flesta avsett gäster till Arrangörs festlokaler på Nya Varvet. En lagom tur på 25 minuter för sällskap upp till cirka 100 personer. Totalt har vi utfört 12 beställningsturer. Uthyrningspriset har varit 700 kr per timma med tre timmars minimidebitering.

#### Jubileumsdagen

Vi firade 70-årsjubileet med en hamrundtur den 13 oktober. Utanför Packhuskajen fotograferade G-P "4:an" tillsammans med en av de nya Älv-Snabbenbåtarna.

Från Residensbrons färjeläge gick "4:an" en tur på sin gamla linje till Götaverken. Visserligen ser det inte ut på samma sätt idag som för 70 år sedan när färjeläget vid Götaverken låg inne i T-kanalen. Stora partier av norra Älvstranden har under dessa 70 år helt ändrat strand- och



Några av färjans verkliga eldsjålar i en paus på fördäck. Fr v Christer Ellasson, Sven-Hugo Bengtsson, Ake Karlsson och Per Ahlquist. Foto Gunnar Söderberg 1988.

kajlinjer. Gamla Götaverken heter numera Cityvarvet.

Även Residensbrons färjeläge är en sanning med modifikation. Nuvarande Residensbron är den nyare betongbron från slutet av 1960-talet, medan den gamla f d svängbron numera heter Stora Bommens Bro.

Jubileumsturen med "4:an" gick vidare västerut och vi anlöpte Sannegårdshammens färjeläge. Vid Eriksberg gjorde vi ett kort uppehåll vid Älv-Snabbens brygga. Vi vände vid Klippan och gick åter mot Lilla Bommen efter ytterligare några anlöp.

En trevlig dagsutflykt med intresserade resenärer var till ända. G-P uppmärksammade jubileet med en välskriven artikel dagen därpå.

Jubileumsdagen var dock inte

till ända för färjans femton närmaste vänner. På kvällen samlades vi åter ombord, men då för att ta en drink och sedan slå oss ner vid det dukade långbordet. Där åt vi en god supé och de vältalande tog chansen att ösa lite superlativer över färjan och kvällens tillställning. Vid festlighet brukar ju det mesta beskrivas i positiva ordalag.

#### Färjans nuvarande skick

Hur är det då med FARJAN 4 i den bistra verkligheten? Hur väl har vi lyckats med att bevara färjan?

I dagsläget får man väl bedöma att "4:an" är i gott skick. Färjan har ett passagerarfartygscertifikat som gäller till våren 1992. Innan dess är det inga



I reguljärtrafik på linjen Lindholmen-Cityvarvet-Rosenlund våren 1987 som ersättare för den ordinarie motorfärjan.  
Foto Gunnar Söderberg.

större kostsamma arbeten som behöver utföras med köpta resurser. 1992 är det klassning av både skrov, propelleraxlar och panna och detta kan ju kosta en del pengar.

I samband med klassningen av "4:an" i våras blev vi ålagda att byta bordläggningsskivor i underkant av ena kölboxen. Trots att det kostade cirka 100.000 kr togs det riktiga beslutet att plåten skulle nitas på plats. Det innebär att vi har en färja där samtliga plåtar i skrovet fortfarande är nitade. Vissa tvärväxlar är dock sedan Hamnstyrelsens tid svetsade. Bara det nitade skrovet gör färjan unik idag.

Färjans trädäck har vid flera tillfällen fått rötskadade däckplank utbytta mot nya friska furuplank. Ännu återstår dock

några ställen där byte av däckplank bör ske inom kort. Det mesta av skarndäcket, som är av ek, har förnyats under Sällskapets tid.

Den ena sidan av överbyggnaden förnyades i nitat utförande för några år sedan. På Hamnstyrelsens tid gick färjan alltid med babordssidan vänd västerut och fick därmed mest stryk av väder och vind.

#### Arbeten i vinter

I maskin är det en del arbeten som skall utföras i vinter. Skorstensspjället, hjälpsotaren och botten i sotskåpet är rostskadade och behöver förnyas. Detta kommer att utföras med egna arbetsinsatser.

På själva huvudmaskinen har Sven-Hugo planerat att se över högtryckssliden. Justeringar skall göras på kotans mellanlägg och excenterstängernas lager.

Vad som behöver åtgärdas i vinter är undre fönsterkarmarna vid styrhyttornas frontrutor. Där är den gamla teaken nästan helt borta. Även sidorutornas fönsterkarmar i styrhyttorna är i dålig kondition och behöver repareras eller nyttiverkas. Undersidan av styrhyttstaken behöver renskrapas och oljas.

Nog finns det behov av arbetsinsatser även i vinter. För nog vill väl alla att färjan även i fortsättningen skall bevaras i gott trafikdugligt skick.

GS



Grabbarna i 207:an efter avslutad vintertäckning av färjan den 5 nov 1989. Fr v Gunnar, Per och Christer.

## Till flydda tider återgår...

Härom sistens hittade jag i gömmorna i mitt morföräldrahem min morfars sjöfartsböcker och några fotografialbum, som tillhört familjen. Morfar var född 1862 och mönstrade första gången som jungman den 15 april 1885 i en ångare, som så vitt jag kan tolka handstilen hette TEMIS av Göteborg. För att få mönstra som jungman krävdes vid denna tid synbarligen inte bara läkarintyg utan också något som senare officiellt benämndes "Frejdbetyg".

Min morfars första frejdbetyg är skrivet utan användande av blankett och lyder sålunda:

"Att arbetaren Lars Karlsson Holm från Backa af Ucklums församling, som af baksittaren Karl Andersson och dess hustru Helena Andreassdotter dersamma stades, är född i Ucklums förs. den 24 oktober 1862 - sextvå- eger godkänd kristendomskunskap och tillträdde till H.H. Nattvard samt åtnjuter medborgerligt förtroende, intygas för inmönstring å sjömanshus. Spekeröd i pastorsexpeditionen för Ucklums församling i Göteborgs och Bohus län den 20 Juni 1884 - åttifyra -."

Prästens namnteckning och befattnings- är sammanskrivet så att jag dessvärre inte kan tyda någondera.

Vad den fysiska konditionen beträffar inskränker sig läkarintyget till att doktor Fr Belfra-

ge i Göteborg på fastställt blankett "uppå aflagd tjänsted" intygar att morfar har normalt färgsinne.

Det senast anträffade frejdbetyget är utfärdat på fastställt blankett den 30 juni 1914 och innehåller förutom identitetsuppgifter endast beskedet att morfar åtnjuter medborgerligt förtroende.

Det är ganska intressant att konstatera dåtidens krav inte minst med tanke på de dagsaktuella "värstingarna". Herrans tukt och förmaning var kanske inte så lilla som man vill göra gällande i modern tid.

Morfar seglade i 40 år och hela tiden i dåvarande Hallandsbolaget, som trafikerade Göteborg-Malmö-Köpenhamn-Lübeck och mellanliggande platser på svenska västkusten. Under alla dessa år upplevde han så vitt jag vet aldrig någon allvarlig olycka. I varje fall berättade han aldrig om någon sådan.

Däremot hittade jag ett vykort, som visade ångaren GOTA ELF:s kantring i Lilla Bommens hamn den 15 april 1908. Jag har aldrig träffat på ett vykort eller som det då kallades "brefkort" med en olycka som motiv. Man kan fråga sig om orsaken härtill. Sannolikt ansågs olyckan så sensationell att en bildpublicering utöver tidningarnas bedömdes lönsam. Bilden återges här-

invid och jag hoppas att den är tillräckligt tydlig för att detaljerna skall kunna urskiljas.

GOTA ELF låg vid tillfället ifråga vid södra kajen i Lilla Bommens hamn längst ut mot älven, d v s alldeles ovanför Hisingensbronns landfäste. Vid olyckan omkom 26 personer, som inestängdes i det kantrade fartyget. Om orsaken till olyckan berättas det att fartyget lastats med mycket tungt gods på däck så att det blev instabilt. Det antydes också att fartyget troligen "hängde" i förtöjningarna. När man så lade loss och skulle backa ut slog fartyget runt åt babord ut i hamnbassängen som bilden visar. Bilden är enligt texten på fotot tagen omedelbart efter olyckan.

I Göteborgs-Posten för den 30 januari i år har Bengt A Ohnander lämnat en utförlig redogörelse för GOTA ELF och kantringsolyckan. Artikeln är mycket intressant.

Bl a redovisar Ohnander i detalj hur fartyget var lastat. Visserligen har katastrofen alltid skyllats på felaktig lastning, men hur illa det verkligen var med den saken har mig veterligt inte redovisats i varje fall inte under senare tid. Så här skriver Ohnander:

"Nere i lastrummen är det nästan tomt sänör som på 3 halvtunnor rödfärg, 1 fat zinkvitt och 5 lä-



Ångaren "GÖTA ELFS" kantring den 15 April 1908

(Taget omedelbart efter olyckan)

der stycke gods. Däremot har man på mellandäcket staplat upp 25 fat olja, 100 säckar kli, 150 säckar gödningsämnen, 11 säckar kol, 10 säckar koks, 20 dricksankare samt en hel del stycke gods.

På övre däck har det lastats 25 fat olja, 100 säckar kli, 20 säckar mjöl, 100 säckar gödningsämnen, 90 säckar kol, 20 dricksankare samt diverse stycke gods."

Ett grovt överslag ger vid han-

den att vikten av lasten i rummet kan uppskattas till några hundra kilo medan det på mellandäck och övre däck låg ungefär 50 ton fördelade med ungefär 25 ton på vardera däck. Praktiskt taget hela lasten var således placerad ovanpå eller högre än fartygets huvuddäck.

Enligt en annan källa var ångaren vid olyckstillfället otillräckligt barlastat och innehade litet kolförråd.

Fartyget hade dimensionerna

30,16 x 5,60 x 2,73 m. Det var således ett fartyg av ringa storlek. Om man jämför med kanalångare av motsvarande storlek torde den totala lastförmågan ha varit högst omkring 150 ton, kanske mycket mindre. Det är inte underligt att GÖTA ELF var mycket instabil, då hon gick från kajen. Snarare är det underligt att inga tecken på instabilitet uppträdde redan vid kajen under pågående lastning.

SBB

## En resa runt Orust 1911



En försommar dag 1911 gjorde Knut O. Norlin tillsammans med sin syster Ingrid och broder Erik en resa runt Orust med "Viken".

På resan fotograferade han med en kamera med formatet 14x8 cm. Filmen är acetatfilm.

Bilderna är turistens och visar hur det bebyggda kustlandskapet förändrats sedan Curman fotograferade samma kust på 1880-talet.



#### ◀ Gullholmen

Bilden är tagen mot Lilla Gullholmen. Längst till höger ligger ångbåtsbryggan och konservfabriken med disponentbostaden. På udden ligger skeppshandeln som utrustade kutterflottan och bredvid den det lilla badhuset. Till vänster på härmanösidan ligger en grupp med nästan identiska dubbelhus, den mest standardiserade hustypen på Västkusten vid denna tid.

#### ▲ Kåringön

"Viken" närmar sig Kåringön och på bryggan står folk och väntar. Ön ser rätt så kal ut, fler hus kommer att byggas. Gullholmen, Mollösund och Kåringön hade sin största fasta befolkning på 1920-talet.

#### Kåringön

"Viken" har lagt till och passagerarna går iland. Det är inte svårt att se vilka som är turister eller badgäster och vilka som är öbor. På fördäck syns ett stort lass hö och på bryggan laggekärl, mjölkflaskor och kistor. Erik Norlin i ljus hatt och Ingrid Norlin i stor ljus kapotthatt står och talar med en tredje person.



#### Mollösund

Samhället från nordväst med sjöboderaden framför bostadshusen. Båtarna är några fiskejakter och mindre jullar, kågar och ekor för hemmafiske.

Vid denna tid var den bohuslänska kutterflottan som störst och de flesta kuttrarna hörde hemma på Gullholmen, Mollösund och Käringön. Det finns emellertid inte en enda kutter på bilderna, vilket tyder på att alla är ute på Nordsjön och dörjer makrill.





Enligt turlistan i Bohuslänningen tisdag 13 juni 1911 gick "Viken" runt Orust måndag, tisdag, torsdag och fredag.

På den första bilden ser vi på svallvågorna att resan gick söderut förbi Gullholmen och alltså moturs runt Orust. Den vägen gick båten tisdag och fredag.

Om vi förutsätter att sällskapet började resan i Uddevalla så måste det ha varit en fredag eftersom det inte annonseras någon anslutning från Uddevalla till tisdagsturen.

Fredag kunde man resa från Uddevalla kl 10.35 fm och tillbaka kom man genom att byta till "Alfhem" i Ljungskile på kvällen.

"Viken" byggdes 1883 av Motala Verkstad för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla och namngavs i bolagets forntidsromantiska tradition efter en uräldrig benämning för Bohuslän.

Ångaren användes på linjen Uddevalla-Lysekil och senare på torgturer från bryggorna vid Fräknefjord och i trafiken runt Orust.

"Viken" såldes 1942 och skrotades 1951.

När Knut Norlin reste med "Viken" bör fartyget ha sett ut som Niels Ove Halldins modell, till vänster. Sjöfartsmuseets modell, som är byggd av Bengt Pettersson, är byggd efter nybyggnadsritningarna och visar därför hur fartyget såg ut från början.

Bryggan är öppen och framför styrplatsen står livbåten. Övre däck och akterdäck har suntält och i aktern finns en bogserkrok -den som hade ångmaskin på den tiden hade lätt för att få bogseruppdrag.

Niels Ove Halldins modell visar "Viken" sedan övre däck byggts hela vägen akter och däckshuset förlängts så att salongsutrymmet blivit större. Det övre suntältet har också ersatts med ett däck. Fartyget har fått styrhytt och frontskottet är nytt.

Modellfoton: Claude Pétremand.



**Ljungskile—Lyckorna Udde-  
valla—Käringön—Ljungskile  
rundt Orust anl. Stenungs-  
sund.**

**Månd. "VIKEN":** Utgående från Ljungskile kl 7.15 fm., anl. Lyckorna, Stillingön, Svanesund, Mjösund, Stenungsund kl. 9.15 fm., Håstudden, Skopesund, Rosön, Nösund, Mollesund, Hellevikstrand, Käringön, Gullholmen, Lysekil kl. 2.30 em., Uddevalla kl. 5.30 em. till Ljungskile kl. 8 em.

**Månd. "BYFJORDEN":** Utgående fr. Uddevalla kl. 9 em., anl. Raneberg, Lyckorna, Ljungskile, Nösund, Mollesund, Käringön, Elös, Rosön, Lyckorna, Ljungskile och Raneberg till Uddevalla.

**Tisd. "VIKEN":** Utgående fr. Ljungskile kl. 7.15 fm., anl. Lyckorna och Slussen, Lysekil kl. 11 fm., Gullholmen, Käringön, Hellevikstrand, Mollesund, Nösund, Rosön, Skopesund, Håstudden, Stenungsund kl. 4.45 em., Mjösund, Svanesund, Stillingön, Lyckorna till Ljungskile.

**Torsd. "VIKEN":** Utgående fr. Ljungskile kl. 7.15 fm., anl. Lyckorna, Stillingön, Svanesund, Mjösund, Stenungsund kl. 9.15 fm., Håstudden, Skopesund, Nösund, Mollesund, Hellevikstrand, Käringön, Gullholmen, Elös, Morlanda, Uddevalla (kl. 5.30 em.), Raneberg, Bufvén, Stillingön, Lyckorna till Ljungskile.

**Fred. "VIKEN":** Utgående fr. Ljungskile kl. 7 fm., anl. Lyckorna, Stillingön, Bufvén, Raneberg, Uddevalla (kl. 10.35 fm.), Morlanda, Elös, Gullholmen, Käringön, Hellevikstrand, Mollesund, Nösund, Rosön, Skopesund, Håstudden, Stenungsund kl. 6.35 em., Mjösund, Svanesund, Stillingön, Lyckorna till Ljungskile. Öfver från "ALFHEM" fortätter kl. 8.30 em. till Uddevalla.

Vidare meddel: **Otto Zell**, Göteborg.  
**A. Rasbo**, Uddevalla. **Ångbåtskontoret**, Lysekil.

*Turlista för ångaren VIKEN m fl  
i Bohuslänningen den 13 juni 1911.*