

ÅNGBÅTEN Årg 35 • Nr 3 1999 • 96

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kneibum, e-post ingvar.kneibum@home.se, 031-51 22 20 (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, e-post hsttill@phr.chalmers.se, 031-21 61 73.

Gunnar Söderberg, e-post g.soderberg@telia.com, 031-29 88 65.

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stamma, e-post markgraf@algnet.se, tel 0523-134 14, fax 0523-154 51.

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för 1999 är 100 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda eller på Postens bladet/dieskr till Sällskapet.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 1999 är 100 kr. Postgiro 62 16 06-3, bankgiro: 623-68 62.

Ordförande Bengt Cremonese, tel 0303-407 89, sekreterare Charles de Servas, tel 031-28 16 89, kassör: Owe Ilo, tel 031-69 99 34.

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under reglättomstoppens sin tilläggsp plats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterupplagning vid Skeppshuset, tel 031-13 14 20.

Beställningsgrafiken har tel 031-32 75 58.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från firjelaget vid Residensbron (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, MBS 0746-37 91 28.

Försalongen

Förhoppningsvis i tid till årsmötet kommer nr 3 av Ångbåten. Trots bilagor i form av stadgar och kallelse till årsmötet har vi tillfälligt (?) ökat omfånget på Ångbåten för att kunna lasta "på märket" (=100 gram).

Ändå har vi lämnat kvar gods på kajen efter samtycke med avvärdarna. Ytterligare bidrag välkomnas till decemberavgiften! Försändelser emottas senast 12 november.

"Trea" innehåller både nostalgiskt och nytt gods. Göteborgs första ångbåt förekommer såväl på omslaget som på olika ställen i lastrummet.

Latinklektor E.B. sitter i röksalongen och suger på sin goda cigarr från 1972. Vi har delat den goda cigarr i två delar så att den varar längre.

Så kommer förska rapporter från BOHUSLÄN, FÄRJAN 4 och även telefonsvararen! Och mycket mera! Väl bekomme!

REDAKTIONEN

Omslagsbilden

föreställer Göteborgs första ångbåt, hjulångaren BRAUT ANUND, byggd 1822.

Bilden är unik men vi kan inte vara helt säkra på att denna ångbåt verkligen såg ut så här. Bilden kommer från aktiebrevet i det bolag som hade bildats för trafik mellan Göteborg och Väneru. Aktiebrevet trycktes innan ångbåten var färdig.

Läs om BRAUT ANUND i artikeln om bilder på gamla aktiebrev på sidan 4 och om de första ångbåtarna på sidan 18.

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän! Du är nu en glad innehavare av vår tidning Ångbåten. Läs och sug i Dig av det goda innehållet. Det har varit övervägande positiva tongångar om den nya "stilen" på tidningen, vilket gläder både styrelse och redaktion.

Nu till sommaren som gått. Vädret blev ju så småningom riktigt fint. Onsdagsturerna har varit mestadels fullbokade hela sommaren. Detta är glädjande och om vi orkar, skulle det kanske under tiden 1/7 till 15/8 vara givande att köra kvällstur en dag till i veckan.

De två långresor som gick upp efter kusten får också fullt godkänt. Dessa resor är dock arbetsamma för besättningen med arbetstider upp till 12 timmar per dag. Så inför nästa säsong behövs fler villiga armar! Detta gäller för samtliga tre avdelningar ombord.

I denna tidning kan Du även se när årsmötet säger rum och alla medlemmar är naturligtvis hjärtligt välkomna dit.

Känner Du sedan för att utföra vissa sysslor ombord, under vintern, så är det av tradition tisdagar och torsdagar som är arbetsdagar. Sällskapet bjuder då på fika och tillugg och Du kan få höra en hel del ångbåtsinack om hur det var för då "allt var mycket bättre".

När Du läser detta är BOHUSLÄN upplagd i sitt vinterläge medan FÄRJAN 4 kanske har någon tur kvar innan det är dags att lägga upp även den inför vintern. För mig är det alltid lite deprimerande med höstens intåg. Inte på grund av vädret, det kan vara härligt, men att lägga upp ångarna och att det är slut med årets tur, det är så tråkigt!

Om det fina höstvädret fortsätter

(nedtecknat 15/9), borde det vara fullt möjligt att fortsätta ytterligare några veckor med beställningsturer. Men, som sagt, nu är det slutseglat för i år och nästa stora jobb är att täcka BOHUSLÄN med presenningar för att skydda all teak mot snö och lyla.

Till sist vill jag tacka alla aktiva för ett gott arbete ombord under sommaren. Ni och Era familjer önskas en trevlig höst och min förhoppning är att vi skall ses ombord igen nästa säsong.

ÅNGRÄTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Stabilitet och nya flottar!

Från 1999 tar BOHUSLÄN 20 passagerare mindre än tidigare - 280 istället för 300. Anledningen är Sjöfartsverkets krav på redovisad stabilitet enligt dagens bestämmelser.

Om alla passagerarna mot förmodan snabbt flyttar sig ut mot ena sidan får BOHUSLÄN inte kränga mer än 12 grader. Vid långsam förflyttning är gränsen 15 grader. Med hjälp av dagens förfinade beräkningsmetoder har det visat sig att 280 är högsta antalet passagerare som BOHUSLÄN kan föra.

Sommaren 2000 är ångaren BOHUSLÄN försedd med ännu flera upp-

blåsbarna gummiflottar än tidigare. Utrustningskraven har skärpts vilket innebär att besättning och passagerare i fortsättningsen kan känna sig säkrare även i skärgårdsstrafiken.

Förutom flytvästar är var och en kommit det att finnas plats för alla i flottarna om det skulle bli nödvändigt att lämna fartyget. De fem nya flottarna rymmer 50 personer var och väger ca 200 kg per styck. Därför lägger vi inte de nya flottarna på taker utan på flöddäck för att inte höja tyngdpunkten mer än nödvändigt. Högre tyngdpunkt försämrar stabiliteten.

INGVAR

Innehåll Ångbåten 96

Försalongen	2	Stadsvandring med FÄRJAN 4	15
Ordföranden har ordet	3	Residensbron	15
Stabilitet och nya flottor	3	För några och trettio år sedan	16
Ångbåtar från 1800-talet	4	Från katastrof till lycka	17
Onsdagskvällar på Sjöfartsmuseet	7	De första ångbåtarna	18
En utfläkt	8	Ny på webben: Sjöfartsforum	21
MARSTRANDSFIJORDEN	12	BOHUSLÄN skändad II	22
Sällskapets telefonsvarare	13	NORRSKÄR får ny ångpanna	23
Stenpiren på kartan	13	Tankenätter	23
Aktuellt från FÄRJAN 4	14	Akterspegeln	24

Ångbåtar från 1800-talet – bilder från gamla aktiebrev

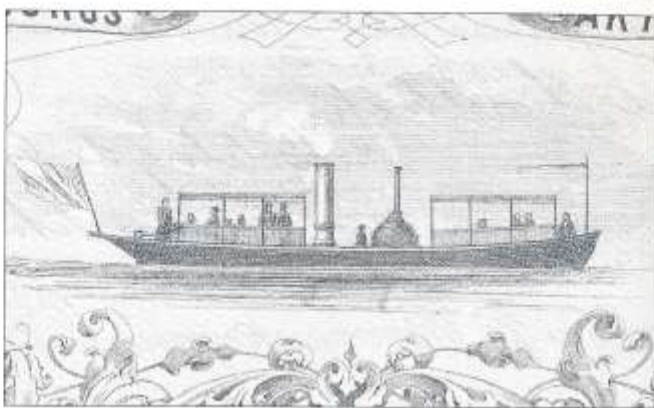
Delägarskap i affärsdrivande verksamheter genom teckning av aktier och erhållande av aktiebrev blev mer allmänt spritt i Sverige under 1800-talet. Aktiebrev kom under denna tid allt oftare att förses med bilder av någonting typiskt för bolagets verksamhet, t.ex. byggnader, maskiner eller fartyg.

Eftersom dessa bilder ibland framställdes då föremålen ifråga endast befann sig på planeringsstadiet överensstämmer de inte alltid med det slutliga föremålet. Vid andra tillfällen kan bilden på aktiebrevet vara den allra tidigaste riktiga avbildningen av till exempel ett fartyg. Många gånger är bilderna riktiga konstverk.

Ångbåtstrafiken på västkusten bedrevs från allra första början i aktiebolagsform. Många olika aktiebrev finns bevarade och utgör idag samlarföremål. Bilderna på dessa gamla aktiebrev illustrerar mycket väl den tidiga utvecklingen av ångfartygen. Avbildningarna av olika ångmaskindrivna båtar som här återges har valts för att illustrera denna utveckling på västkusten. Bilderna illustrerar allt ifrån den allra tidigaste verksamheten till den tid då övergången från segel till ånga kanske var som mest uppenbar, för cirka 100 år sedan.

BRAUT ANUND

1821 bildades bolaget "Ångfartyg för fart å Göthaelf och Wenern" med syfte att låta bygga det första ångfartyget till västkusten. Bygget blev en hjulångare, c:a 22,5 m lång och 4,5 m bred och utfördes på Wikens varv i Göteborg, senare kallat Gamla varvet.



Figur 1. Ångslup på aktiebrev från Göteborgs Nya Ångslups AB.

Samuel Owen hade börjat bygga ångmaskiner för båtar i Stockholm men hade för mycket att göra för att kunna leverera till Göteborgsrederiet.

Ångmaskinen beställdes istället från Thomas Stawford vid Höganäs gruva. Detta visade sig vara ett misstag eftersom maskinen var byggd för gruvsdrift och inte för drift i en ångbåt. Maskinen fungerade inte, bolaget gick i konkurs och fartyget, döpt till BRAUT ANUND fick andra ägare.

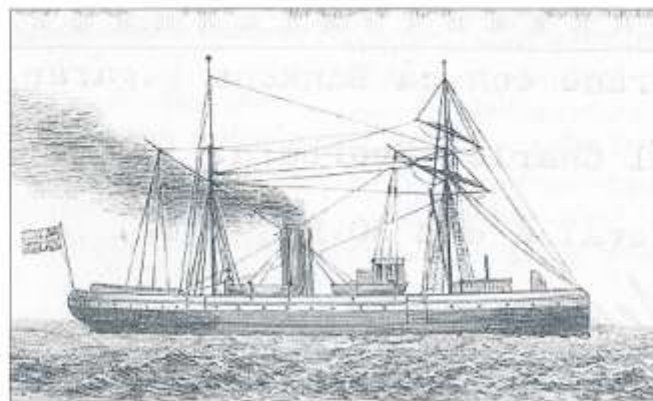
Hon återkom till Göteborg för egen maskin efter att ha försöts med ny ångmaskin av Samuel Owen i Stockholm. BRAUT ANUND gjorde flera resor med betalande passagerare på västkusten och till Vänern under hösten 1823

men återgick till Stockholm och Mälaren därefter.

Bilden (på tidningens framsida) från aktiebrevet är unik och betydligt mer detaljrik än den bild av fartyget som är mera spridd - en liten bild från en biljett för transport från Göteborg till Kungälv.

ÅNGSLUP

Kampen mellan segel och ånga påverkades säkerligen starkt av den samtidiga utvecklingen från skovelhjul till propeller. Ångfartygen hade under denna fas i utvecklingen stora problem med bristande driftsäkerhet och låg verkningsgrad, vilket innebar att mycket stora bränslemängder måste medföras på längre färder.



Figur 2. Ångaren AVENA (-havre) som gick med just havre till England.

Det var egentligen endast de allra minsta ångfartygen som under mitten av 1800-talet vågade förlita sig på enbart ångdriften. Ångsluparna tillhörande Göteborgs Ångslups AB som trafikerade Göteborgs hamn är utmärkta exempel på detta. De hade ångmaskiner på några få hästkrafter och uppgavs kunna nå en fart strax under 10 knop.

Då bolaget 1872 övergick i Göteborgs Nya Ångslups AB finner vi denna då välbeprövade båttyp på aktiebrevet (figur 1). Man kan gissa att rederiet köpte sina ångslupar från Lindholmens varv som vid denna tid levererade många sådana byggen.

Likheten mellan aktiebrevets ångslup och ritningen på ångslupen GÖTHEN

i varvets hundraårsskrift är således påfallande. Men kanske någon läsare vet vilken ångslup bilden visar?

AVENA

Familjen Thorburn i Uddevalla var under 1800-talet djupt engagerad i handel och sjöfart utgående från denna stad. Exporten av havre till England utgjorde en stor del av verksamheten.

Det var därför naturligt att man 1874 bildade ett rederi för handeln på England och dessutom kallade såväl rederiet som den nyinköpta ångbåten AVENA, det latinska ordet för havre.

Hon var byggd 1873 av Davison & Co i Sunderland, var drygt 59 m lång och hade en ångmaskin på 425 hästkraf-

ter. Som framgår av fartygsbilden på aktiebrevet (figur 2) förlitade man sig dock ej helt på ångmaskinen utan drog också nytta av vindkraften. Turerna till och från England kunde på detta sätt följa en någorlunda pålitlig tidtabell.

AVENA övergick 1912 till Ångfartygs AB Thule i Göteborg och såldes 1920 till Grekland. Hennes vidare öden därefter är okända.

ALBREKTSUND och WESTKUSTEN

Marstrands Nya Ångfartygs-Aktiebolag bildades formellt 1876 som en fortsättning på Marstrands Ångfartygs-Aktiebolag av år 1869.

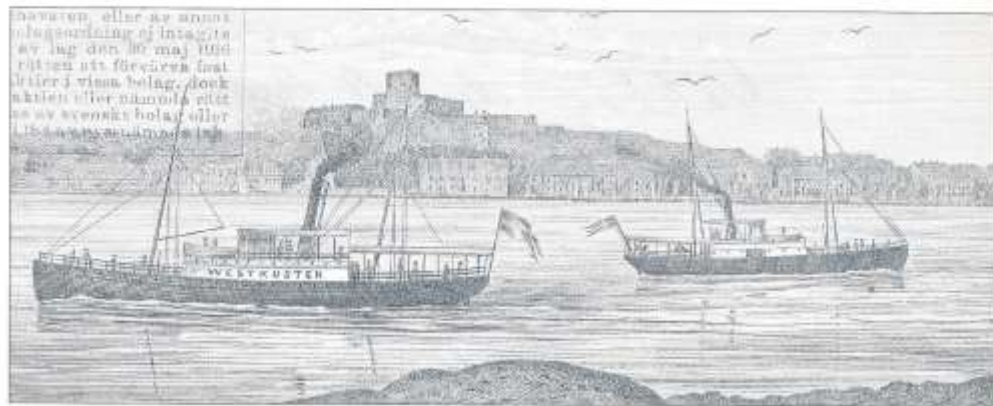
Det gamla bolaget hade detta år låtit bygga ALBREKTSUND i Oskarshamn. Den ursprungliga ALBREKTSUND, synlig till höger på bilden (figur 3), var 32,3 m lång, 5,2 m bred och grönmålad.

Hon skall inte förväxlas med Marstrandsbolagets senare fartyg med samma namn, byggt 1890 och i trafik ända till 1960-talet.

Marstrandsbolagets första ALBREKTSUND bytte både ångmaskin och panna redan efter några år och såldes 1888 till ett målarederi, byggdes om men blev småningom av med ångmaskin och panna för att fungera som förädrsfartyg och småningom präms.

Hennes fullständiga förnedring kom 1958 då hon blev utdömd även som präms.

WESTKUSTEN, som byggdes 1875 på Lindholmens varv i Göteborg var



Figur 3. Marstrandbolagets WESTKUSTEN och gamla ALBREKTSUND på bolagets aktiebrev från 1876.

37,6 m lång och framställs på aktiebrevet som betydligt större än bolagets tidigare båt än som var fallet.

Hon tycks dessutom enligt bilden på aktiebrevet vara målad i mörk färg. Ändå känner vi Marstrandbolagets alla fartyg – utom den gamla ALBREKTSUND – som vitmålade.

WESTKUSTEN gick i trafik på västkusten till början av 1950-talet då hon slet sig under en problematisk bogsering till Danmark där hon slutligen skrotades.

Bägge båtarna genomgick ombyggnader som ändrade deras yttre utseende. Deras ursprungliga utseende framgår dock av aktiebrevet från 1876. På aktiebrevet från nyemission 1884 var båtarna

oförändrade medan vattnet på Marstrandfjorden däremot inte längre låg lika lugnt som 1876.

HAROLD

Ångfartygsaktiebolaget Harold (figur 4) representerar en annan gren av ångsjöfarten på västkusten, nämligen "begagnadmarknaden".

HAROLD byggdes 1878 av Pears & Co i Stockton, var nästan 79 m lång, 10,5 m bred och stack 6,5 m djupt. Hennes ångmaskin var på 600 hästkrafter.

Hon ägdes av ett Stockholmsrederi innan hon 1890 köptes av det Göteborgsrederi som bildats året innan. HAROLD gick i trafik på Nordsjön

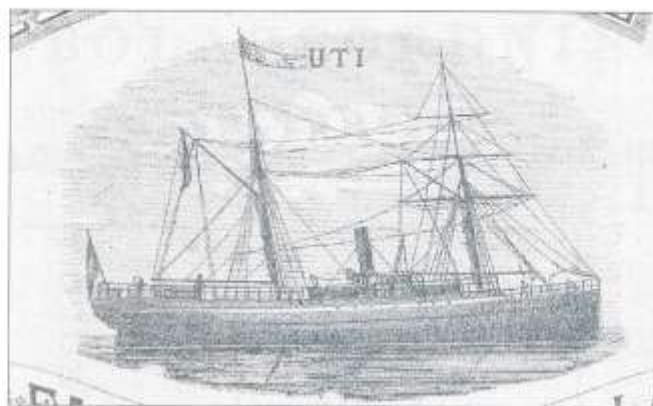
och till olika europeiska atlanthamnar.

Även HAROLD drog nytta av att ibland kunna sätta segel. Det skulle i själva verket dröja ända till 1910-talet innan segel helt försvann från ångfartygen. HAROLD delade sitt slutliga öde med många andra ångfartyg, hon krigsförliste 1917.

5 BERTIL OLSSON

Författaren har ett kombinerat forsknings- och samlarintresse för rederiaktiebrev av alla typer från Göteborg och Bohuslän. Om Du har gamla aktiebrev – tag gärna kontakt via Ångbåtens redaktion eller tel 046 - 29 29 74 6

Ångbåten Nr 3 1999



Figur 4. Ångbåten HAROLD var riggad för segel trots sin ångmaskin på 600 hk.

Litteratur

Abrahamsson E. Berömda Skepp. Askild & Kärnkull Förlag AB, Stockholm 1978 (ISBN 91 7008 894-2). Arkivet, Göteborgs Sjöfartsmuseum (diverse handlingar).

Hansson W och Almén D. Skärgrändstrafik i Bohuslän under 100 år. Zindermans, 3:e upplagan, 1981 (ISBN 91 528 0348 1).

Lindholmens Varv 1845 – 1945. Minnesskrift, Oscar Isaacson Boktryckeri Aktiebolag, Göteborg 1947.

Melchior L. Sjöfartens källor i lands-

arkivet i Göteborg. I: Arkiv i väst 2: arbetare, tjänstemän och lokalhistoria. Red.: P. Clemensson, B. Losman och B. Sjögren. Bohuslän Grafiska AB, Uddevalla, 1991 (ISSN 0283-4855).

Persson JE. Stimbåt – Om kolfyrade lastångare. LiberFörlag, Stockholm 1984 (ISBN 91-38-05612).

Strandberg B, Franzén B, Wiséhn I och Janson JBA. Svenska Aktiebrev före 1850. Målartryckeriet AB, Stockholm 1991 (ISBN 91-630-0421-6).

Ångbåten, 1971 nr 17 och 18.

Ångbåten Nr 3 1999

Onsdagskvällar på Sjöfartsmuseet

Onsdagar kl 19.00 har Sjöfartsmuseet i Göteborg följande program under hösten:

6/10 Historien om sjömannens kläder Intendent Lars Olof Löf

13/10 Ur sjömannshusens historia Sjökapten Lennart Reyborn

20/10 "Natt i hamn" Museet visar film ur eget arkiv

27/10 Människor i Ostindiska Kompaniet – konsten att söka sjömän och matrosar i arkiv Camilla Brodin, Landsarkivet

3/11 ISOLDA – ett fartyg och hennes historia Sjökapten Peter Ahlander, Isolda ekonomisk förening

10/11 Krigshistoria till sjöss – vad hände längs västkusten under andra världskriget? Museiföreståndare Dag Edvardsson, Fiskerimuseet på Höön

17/11 Ljuset runt Sveriges kust – en odyssey i fyrarnas historia Ordförande Esbjörn Hillberg, Svenska Fyrällskapet

24/11 Gamla Köpstadprojektet – myt eller verklighet En medeltida handelsplats vara eller icke vara Marinarkeolog Henrik Zedig

1/12 Havsliv – om alger, sjögräs och små botten djur Konstnären möter vetenskapsmannen Konstnär Jan Falkman och zoolog Torkel Hågström

En utfärd

Vi stå och vänta på tåget i Vänersborg. Det är en sommardag på trettioalet.

Vädret är ljvligt; inte ett moln syns och det är alldeles stilla. Bredvid oss på perrongen står matkorgen, där även söndagsbilagorna och cigarrerna finnas.

Vi ämna företaga en liten utflykt till Smögen nere vid kusten. Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten och Uddevalla - Vänersborg - Herrljunga Järnväg sälja billiga söndagsbiljetter, som gälla såväl på tåget som på båten. Endast sex kronor kostar den.

Men nu se vi röken från tåget och strax ångar det in. Åtskilliga åro de, som denna dag ha samma avsikter som vi ty tåget är synnerligen välbesatt. Järnvägsbolaget har dock satt till extra vagnar och vi få goda platser.

Endast en timme åtgår för färden och precis klockan 8 rulla vi in på UVHs station nere i Uddevalla hamn.

Skönt att lämna tåget! Träbänkarna voro i härlaste laget!

Sedan vi blåst bort några sotkulor från våra krugar, gå vi långsamt ned mot kajen. Framför oss ligga ångbåtarna i rad. Längst in ligger VALBORG. Hon har nog liggedag idag ty det ryker inte ur hennes skorsten och hon synes läst och öde.

För om henne ligger så den käcka lilla VIKEN, som inte avgår förrän klockan 11.30 till Sundsandvik, varifrån hon återvänder klockan 1 em. Hon har sin lugna dag idag, även hon.

Rakt framför oss ligger ett kraftigt svart skrov med vackert språng toppat av en stor bakåttagnad skorsten ur vilken



VIKEN - som avgick kl 11.30 - ligger här nedanför Uddevalla hamnstation som låg norr om Råsvän mitt emot gamla badboet. Stationsboet revs 1961. Foto från Bohusläns museum.

kolröken står tät. "Orust runt" förkunnar en skylt vid landgången. Nej, KUNG RANE, med dig fara vi ej idag, även om tvenne solskenstimmor på Kåringön locka!

Borta vid kajen ligger vårt fartyg. BYFJORDEN är det och hon har redan ångan uppe ty det pyser lätt ur ångrör och vissla. Vi stiga ombord och gå upp på övre däck ty vår biljett berättigar oss att fara första klass på båten. På järnvägen fingo vi hålla till godo med tredje klass.

Äntligen blir det avgångstid. Helt svagt höra vi Uddevalla kyrka slå halv

nio. Kapten Olsson ger avgångssignal, landgången dras in, propellern rör Båveäns gula vatten till skum och efter en kort backmanöver för att få ut fören, glida vi raskt ut ur hamnen. Härligt! Frisk luft! Ingen rök, inget sot. Det var rökigt nere i hamnen, då Lelänganbanans, Herrljungabanans och ångbåtarnas skorstenar rökto för fullt.

Nu åro vi ute på Byfjorden och i den klara luften se vi badande människor inne vid Fröland och om babord ana vi Gustafsbergs byggningar inne i grönskan. Se där, Sunninge Sund, som inte alls ser behagligt ut i lågvattnet.



BORGILA skiljde sig markant från de andra ångbåtarna på västkusten. Den hade tidigare gått på insjöar och kanaler i Tälmarken. Här ligger ångaren nedanför Bohuslänska Kustens kontor, alldeles väster om järnvägsstationen. Foto från Bohusläns museum.

Inne vid land om babord kryper en av bolagets slopar fram. Männe det är SUNNINGEN?

Rakt föröver ha vi nu Hafsten, vars höga topp synes vida omkring. Säkerligen ha där funnits allsköns vidskepligheter. Strax väster om Hafsten ligger Sundsandvik och kapten Olsson låter vår ångare göra en stor vackert gir in till bryggan, där ett utländskt resesällskap stiger ombord. De skola bestämt till Hunnebostrand, slutbrygga för BYFJORDEN. Då ha de turen att få se Sotenkanalen, som invigdes förra året.

Alldenstund vi nu ha sydlig kurs ned

mot Henån, kommer hela övre promenaddäck, där vi hittills uppehållit oss, att ligga i skugga. Trots sommarvärmen och trois att endast en ytterligt svag bris krusar Kalvfjorden, huttra vi litet till och söka oss ned på backen, där däckskarvarna just bära fram små stolar ur något förråd. Uppe på den förhöjda backen stå soffor utsatta för om masten och där slå vi oss ned. I riggen vajar signalstället, söndagen till ära, i fartvinden.

Medan vi njuta våra lunchkorgars innehåll, vila vi blickarna på det tjäcka, träddesvuxna landskapet. Tvärs babord ha vi nu Sörgraven, en djup vik, skyddad

för alla vindar, där årskilliga nöjesyachter bruka förtöja. Bolaget har en brygga där men dessvärre ånga vi idag förbi denna plats.

Rätt förut ligger Henån med en stor stadig brygga på vilken åtskilliga stå och vänta på BYFJORDEN för en söndagsstur. Om somrarna är Henån en ganska moodän plats med tvenne goda hotell: Henåns Turisthotell och Strandpensionatet. Under säsongen får man dock betala upp till sex kronor per dag för ett gott dubbelrum.

Samtliga ha stigit ombord och vi stäva åter ut, något försenade. Ur båtens gula skorsten väljer tät, tjock rök, då eldaren kastar på kol. Maskinen löper för fallt och dess slag känns tydligt genom hela båten. Det svarta skrovet skär Koljöfjorden som en kniv. Nu ha vi inte tid att minska farten för lustyachtterna i farleden. Förseningar må icke förekomma. Kapten har släckt sin cigarr.

För om oss synes en rökplym och ett högt vitmålat skrov. BORGILA läsa vi, då fartyget kommit närmare. Låt oss se i bolagets stoa turilista det är riktigt. BORGILA är på väg den inre vägen från Lysekil till Göteborg, dit hon kommer klockan 7 e.m. Hon ser allt lustigt ut, BORGILA, med sitt höga skrov och den långa raden av rektangulära ventiler.

Snart ha vi de tränga Malö Strömmar att segla genom men innan dess se vi Morlanda säteri och dess urgamla kyrka. Landskapet är här mer öppet och leende och inte så grått och histert som vid utfärren i Koljöfjorden.

Maskinens betiga slag märks inte

längre. Farten har minskat. Vår båt glider helt stilla genom de mångomtalade Malö Strömmar. Här är ett av de få ställen längs vår svenska kust, där vi märka tidvattnets rörelser. Farleden är svårnavigabel, eftersom den dels är grundbemand och smal dels har en skarp gir strax efter väster om Stora Björnholmen. Myndigheterna har ju storartade planer på en rätning och fördjupning av leden, som skall föra oceantrafiken tryggt till Uddevalla. Utredning och arbete pågår redan. Man anser den bli klar för trafik omkring 1940.

Det är helt stilla här. Vattnet är blankt så när som på några små strömvirvar. Båten glider ljudlöst framåt och människorna ombord stå helt tysta och drömande vid relingarna. Stundtals höra vi ett stillsamt klankande från roderkättingarna, ett svagt pysande upp genom maskinkappen från pistongerna, som sakta och mjukt gå sin evighetsgång därnere, ett svagt klirr av porlän från köket och skrammel från köksspisen, när aska rakas ut. Från land hörs en försenad gök gula inne i en dunge och på strandängarna beta mängder av kor. För ett kort ögonblick få vi en påminnelse om vår herstrakt och kanalen.

Kapten låter maskinen arbeta något raskare. Vi närma oss Strömmarnas utlopp och strax ligger Ellösefjorden där, solglittrande och grann. Vi se Ellös om bord men passera stolt ut mot havet.

Och där, där se vi äntligen havet och horisonten obruten. Hav och himmel i en linje. Rör sig inte BYFJORDEN



Ångaren BYFJORDEN som berättaren firas med var byggd 1903 vid Göteborgs Mek Verkstad för Bohuslänska Kustens linje Uddevalla-Lysekil. Ångaren blev 1949 Öckeröbolagets BULO och gick i trafik till 1969. Leveransfoto. Från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

något? Var det inte en liten, liten gungning orsakad av ett obetydligt fragment av en havsdyning? Jo minsann, hon rör sig ett grand, det se vi på våra skuggor, som häva sig en aning. Och hör! Knirkade det inte litet i fartygets trävirke någonstans?

Vilken luft! De svaga dofterna av tång och fisk blanda sig samman med lulterna från båten: maskinolja, mat, tjära, cigar, kaffe, stenkolsrök och ånga. Men nästan omärkligt, knappt förnimmbart.

Mot norr pekar nu fören. Om styrbord ligger det majestätiska Islandsberg.

Ha vi inte märkt någon gungning eller rullning hos fartyget förr, så göra vi det nu. Trots det lugna havet röe sig BYFJORDEN en smula oroligt och några passagerare se betänksamma ut. Men snart äro vi i lå av Gröto och Lysekils kyrka växer hastigt upp föröver.

Först göra vi emellertid ett kort besök i Fiskebäckskil, där årskylliga stiga iland. Här är fullt med småbåtar i rörelse, mest badgästernas ry den bofasta befolkningens båtar, något skamfilade, liggja stilla och orörliga vid bryggorna. Trots att det är högmässotid ha många tagit en pro-



Bohuslänska Kustens flaggskepp GÖTEBORO sämra sig. Ångaren var byggd 1891 och trafikerade linjen Göteborg-Lysekil-Strömstad-Oslo, under senare år endast sommartid, fram till 1963. Foto Bo Starnark.

menad till bryggan för att beskåda förmiddagsbåten från Uddevalla. Kapten växlar några ord med kommissionären, sedan backa vi försiktigt ut, vända och gå för fullt tvärs över den djupa Gullmarsfjorden till Lysekil.

Var det livligt i Fiskebäckskil är det så mycket lugnare här. Några få stå och samtala på bryggan i solskenet. Utanför Ångbåtskontoret skjuta några hammån en dragkärra. Några seghare driva stilla i hamninloppet. Vi få veta, att om en stund ett flertal ångare komma in och då blir det trängsel. Redan börjar man göra ordning landgångar et cetera.

Då vi lämnat Lysekil och satt kurs

norröver, se vi mycket riktigt två kraftiga rökplymer långt söderöver. Vi få låna styrmannens goda zeisskikare och vi se, att bolagets flaggskepp GÖTEBORO hastigt närmar sig. Hon skall, se vi i tidtabellen, avgå Lysekil klockan 12 mot Oslo.

Strax akter om GÖTEBORO se vi ytterligare en ångbåt, som har en stor bogväg och vars svarta rök förmilgen sprutar ur den tjocka, svarta skorstenen.

Styrmannen upplyser oss om att det är Marstrandbolagets BOHUSLÅN, som har dagliga snabbturer, eller så kallade expressturer, till Smögen. I tidtabellen se vi, att de gingo samtidigt, klockan 8 Em., från Göteborg och skall ankomma Lysekil med endast fem minuters mellanrum trots att det andra bolagets ångare lägger till på flera ställen, medan GÖTEBORO går direkt. Styrmannen medger visserligen, att det andra fartyget måhända är något småbåre och mer lättmanövrerat än GÖTEBORO men att de äro olika byggda och trafikerar olikartade linjer. GÖTEBORO är en stor kustångare, som ofta går utomskärs.

I fartygets lilla salong beställa vi nu kaffe och rökverk. En bris har kommit från havet och det drar en smula på det skuggiga övre däck. Medan vi njuta vårt kaffe, glöda ör och klippor förbi. Badande och solande människor vinka åt oss och en snabb mahognybåt rusar förbi under högt motorbullet. Den stora ön om bord är Bohus-Malmön upplyser oss en herre vid bordet bredvid. Han upplyser även,

att stenhuggerierna nu synas hämta sig från den ohyggliga depressionen, som under en lång tid gastkramat bygden. Vi se en mindre ångare ligga vid kajen.

Norr om Bohus-Malmön hålla vi hårt styrbord i leden men måste ändå sakta farten för två stora tyska motoryachter, som brumma förbi. De påminna nästan om ödelagsmän med sina strikt uniformerade besättningar och fina utrustning. De stora röda flaggorna med den svarta symbolen slå och slänga för fartvinden. BYFJORDENs kapten gör artigt hönnör, som inte bevaras, men så väller också vår sotigaste och svartaste rök just på tyskarna, som sätta upp farten.

Farleden blir nu trångare och vi behålla vår måttliga fart. Snart kan kapten låta maskinen löpa för fullt och vi ha nu Smögen, vårt resmål, rakt förut. Om styrbord ligger Gravarne, där bolagets kustångare just löper in på sin färd mot Göteborg.

Fast märk under fötterna! Vi tar avsked av vår vänlige kapten. Nu ha vi ett par härliga timmar framför oss, innan båten återvänder från Hunnebostrand. Vi ha försiktigtvis beställt middagbord på Havsbadet men allra först ta vi en blick på samhället, vars samtliga fiskejakter ligga inne.

E. B. VÄNERSBORG

Fortsettning följer i Ångbåten 97. Berättelsen var ursprungligen lastad ombord i Ångbåten 21 och 22 (1972).

MARSTRANDSFJORDEN återfunnen

När jag under en vecka i juni besökte ön Samos i den grekiska övärlden gjorde jag en trevlig upptäckt. Samos är en underbar ö av Bornholms storlek. Ön grönskar av skogar och odlingar vilket är ovanligt på de grekiska öarna. Det är mycket kuperat och landsvägarna slingrar sig över bergen mellan byarna.

Samos ligger bara några kilometer från turkiska fastlandet. Samos stad är sluthamn för nattfloran från Pireus. Charterturisterna flyger direkt till öns flygplats.

Det var på Samos som filosofen och matematikern Pythagoras verkade på 500-talet f Kr. Han har gett namn åt den geometriska sats som säger att i en rätvinklig triangel är kvadraten på hypotenusan lika med summan av kvadraterna på kateterna.

Under en busstur runt ön kom jag till staden Pythagorio på öns sydöstra sida. Den ligger vid en liten hamn där lustyachtarna trängs sommartid. På kajen ligger restaurangerna tätt. Det var här jag såg ett bekant fartyg med aktern mot kajen.

För där låg faktiskt MARSTRANDSFJORDEN, byggd 1951 för Marstrands Rederi AB! Nu är namnet något helt annat. Jag stavade mig igenom de grekiska bokstäverna på akterspegeln. "Pythagoras Peiraisis" dvs PYTHAGORAS med hemort Pireus.

Båten låg där stängd och låst. På turistbyrå fick jag veta att den skulle göra en utflykt "på söndag". Då skulle jag vara på väg hem igen så någon utflykt med PYTHAGORAS blev det inte.



PYTHAGORAS i Pythagorio hamn. Som MARSTRANDSFJORDEN var den helt vit, nu är den blå nedtill med en gul rand under fönstren. Foto Ingvar Kronhamn.

Fartyget förefaller föra en slags pensionärstillvaro på Samos. Efter många års trafik mellan Pireus och Aegina, en ö nära grekiska fastlandet, gör hon nu utflyktsresor. Det finns gott om konkurrerande båtar som från Pythagorio går till andra grekiska öar och dessutom till turkiska fastlandet.

MARSTRANDSFJORDEN! Denna båt som Marstrands Rederi AB hoppades så mycket på. Det gamla Marstrandsbolaget hade gått i konkurs 1950 och ledande män inom näringslivet på Tjörn startade på nytt. Man ansåg sig behöva sjötransporterna ännu ett tag på

kusten, det var tio år innan Tjörnbron byggdes.

De gamla ångbåtarna fick dieselmotorer, alla utom BOHUSLÄN, MARSTRAND och VESTKUSTEN. Som motorfartyg gjorde de gamla båtarna bättre fart men det räckte inte.

Finansmannen Torsten Kreuger intresserades för projektet kring en helt ny marstrandsbåt. Den byggdes i Hamburg, 35 meter lång och med plats för 350 passagerare. Den fick tre propeller och dieselmotorer på sammanlagt 2400 hästkrafter.

Tyvärr blev leveransen försenad och

MARSTRANDSFJORDEN kom inte till Göteborg förrän 28 juli. Motoreffekten räckte till att köra båten i 20 knop men att driva ett stålskrov i den farten ger en intressant vägbildning som gav efterdyningar!

Under premiärturen kom rapporter om svallvägnas verkningar längs färdvägen till rederikontoret i Marstrand. Efter det fick den nya båten gå över Björköfjorden och genom Sillesund.

Att bygga en så snabbgående båt enbart för trafiken mellan Göteborg och Marstrand kan tyckas besynnerligt. Längre norrut kom den bara några gånger under de veckor den gick i trafik. Dessutom förde den inget gods trots att besätningen var på 12 personer.

MARSTRANDSFJORDEN sattes i trafik 1 augusti 1951. Den gjorde tre dagliga turer från Göteborg och Marstrand. Onsdag och lördag började turerna på Klädesholmen och Rönnäng med återresa samma dag.

Redan 16 augusti ändrades bolagets turlista. Fram till lördagen 25 augusti gick MARSTRANDSFJORDEN endast vardagar från Göteborg kl 10.00 och från Marstrand kl 17.00. Restiden var 1 tim 30 min.

Därefter gjorde MARSTRANDSFJORDEN bara några kvällsrundturer från Göteborg samt några "mytiska turer", runt Tjörn och till Käringön.

MARSTRANDSFJORDEN togs tillbaka av Torsten Kreuger och snart var den i trafik i Öresund innan den hamnade i Grekland.

INGVAR KRONHAMN

Sällskapetets manuella telefonsvarare

Vid ett aktivmöte i slutet av april frågade vår ordförande om någon kunde tänkas sig att ta hand om telefonen i fjorton dagar för att sedan bli avlöst (som bekant är ju kontoret oberannat). Vi kunde tänka oss denna tid för att svara på de samtal som kommer till Sällskapet. Idag skriver vi september och telefonen är fortfarande kvar hos oss.

Dagligen vid motiden slås den på och vid femtiden på eftermiddagen stänger vi av. Telefonen är med överallt, i bilen, på landet och även i kassakön i specceriffären. Visst har vi missat några samtal men som en värmiländsk landslagspelare i fotboll säger "en gör så gott en kan".

Antal samtal per dag har varit väldigt varierande. Toppnoteringen var en dag i slutet av juli med 58 inkommande samtal. När vi inte kunnat svara på kundernas frågor har vi bollat över till någon i styrelsen eller annan ansvarig.

Vad frågar då folk om? Många samtal gäller exempelvis att barnen hört talas om att deras föräldrar rest med BOHUSLÄN för länge sedan och nu vill bjuda på en resa. "Jag reste förra året och det var så trevligt att jag vill göra om det". Att maten ombord är viktig vet ju alla, många frågar vad som serveras när det gäller varm mat och vad som finns att få på onsdagsturerna.

En fråga som återkommit många gånger är om vi har rikturer. Vi har också varit behjälpliga med frågor som "var ligger Stenpiren?", "hur åker man spårvagn till Stenpiren?", "var parkerar man bilen?", "får man ha med sig picnickorg?" Till de lite mera odda frågor vi fått är "finns det

skyltar som talar om var man går ombord på kryssaren BOHUSLÄN?", "gungar det idag?", "vad har man för skor på sig?", "har ni åskledare ombord?"

Folk har redan börjat fråga om turer nästa säsong som vi hoppas blir lika bra som 1999. Vi förstår att telefonen är väldigt nödvändig, av alla samtal vi fått är det bara två som varit kritiska till svaren de fått. De skulle kanske kunnat vara flera, vem blir inte frustrerad av att bryna till en automatisk telefonsvarare. Det tror i alla fall årets manuella telefonsvarare som heter

BABBRO OCH CLAES JOHNSON

Stenpiren på kartan

Nog finns det anledning att fråga var Stenpiren ligger för den som inte är känd i Göteborg. Letar man i Telefonkatalogens kartsidor letar man förgäves efter namnet Stenpiren. Enligt katalogens gateregister har Stenpiren postnummer men är inte utsatt på kartan. Vi har hört av oss till ansvariga och hoppas på en förbättring. Själva måste vi göra en kartskiss i programmet "Ånghästuprarna".

Än så länge är det en bit att gå från närmaste spårvagnshållplats som är Domkyrkan på Västra Hamngatan. Men om några år, när biltrafiken längs älven går i tunnel under centrum, då kommer spårvagnar att rulla utmed Skeppsbron mellan Lilla Torget och Järntorget. Enligt planerna kommer då en hållplats att läggas vid Skeppsbron med anslutning till Älv-Snabbarna och i behaglig närhet även till Stenpiren!

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan början av maj har FÄRJAN 4 varit igång på beställningsturer. Under skollovsperioden är efterfrågan på beställningsturer obefiotlig och färjan har därför legat stilla på Ringön. Sommaren har istället ägnats åt visst underhållsarbete. Skrovet har helmålats och vissa partier av brädgångarna har rostskyddamålats. Styrhytterna som är av teak har fläckskrapats och här pågår behandling med Benarolja.

Färjan ligger ju normalt på Ringön vid ett område som tillhört Röda Bolaget och använts av dess dotterbolag Bogserings AB Stormking. När uppdraget för småbogerare försvann för flera år sedan såldes de flesta båtarna och vi fick genom vänligt tillmötesgående lov att lägga färjan vid deras brygga.

Vi har varit medvetna om att Röda Bolaget varit på gång att sälja området. I somras blev det verklighet och köpare blev närmaste grannen, Ringöwerken. Den nye ägaren har lovat att färjan får ligga kvar men hur det blir med möjligheten att disponera någon lokal iland är ännu oklart.

Den 27 augusti var det dags för den aviserade ISM-certifieringen av FÄRJAN 4 och dess besättning. Syftet med certifieringen är att få en säkrare sjöfart både för människan och miljön. I kort-het innebär det att besättningen skall visa att de har tillräckliga kunskaper för att hantera fartyget även i kris-situationer.

ISM betyder International Safety Management. Auditeringen utfördes av Sjöfartsverket och innebar genomgång



FÄRJAN 4 på stadsvandring i hamnen. I bakgrunden den nya bebyggelsen på båda sidor av Lindholmens torrdocka. Passagerarna promenerar över Lindholmen och Slottshuset medan färjan förhåller från Lindholmsbommen till Sannegårdsbommen. Foto Bert Jobansson.

av färjans ISM-manual och därefter fick besättningen visa sina kunskaper i att släcka en fingerad brand under däck samt bärga en nödställd i sjön.

Färjans manual har utarbetats av Johan Jahnberg som även var befälhavare ombord under auditeringen. Den av maskinisterna Bert, Carl-Johan och Åke konstruerade räddningsstegen visade sig både smått att få på plats och tillförlitlig att använda.

Höstsången inleddes med trafik Residensbron-Klippans ångbåtsbrygga under Klippandagarna 28-29 augusti.

Dagarna arrangeras av Kulturen i Majorna i samarbete med företag och föreningar. Förutom färjetrafiken körde Ringlinien med veteranpårvagnar från Centralstationen till Majorna. Det fina vädret bidrog säkert till att färjan fick många intresserade resenärer.

Vi hoppas att stadsvandringarna med färjan lördagar under september och oktober kommer att bli lika välbesökta. Avgången är 14.00 från Residensbron och turena är förlängda till 2 1/2 timme inklusive promenad iland vid Lindholmen eller Klippan.

Ångbåten Nr 3 1999

Den som på senare tid bestikt området kring Päckhuskajen och Residensbrons gamla färjeläge har säkert märkt att det skett en hel del där. En bit innanför kajlinjen har en extra kajmur byggts för att hindra översvämningar i Tullpackhuset vid stormar med högvatten. Själva kajkanten har restaurerats och blivit gångstråk med soffor. Några soffor har dock blivit felvända med ryggen mot älven!

Residensbrons färjeläge har bestätt av en träbrygga sedan FÄRJAN 4 var ny 1920 och sattes in på linjen till Götaverken. Sedan färjan 1970 slutade gå på sin gamla linje har den gamla färjekiosken med vänthall sedan länge varit riven men träbryggan har bestått ända fram till maj i år. Då revs träbryggan av Göteborgs Hamn på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret.

Anledningen var att återskapa den ursprungliga kajlinjen med sin stenmur. Det kan väl vara ett godtagbart skäl bara kajen fortsättningsvis kan användas som tilläggsplats. Som det är i nuläget är dock vattendjupet bara 1,2 meter vid kajkanten och inte så mycket mer 5 meter längre ut där träbryggan slutade. Följden är att kajen inte längre kan användas av varken FÄRJAN 4 eller andra passagerarfartyg.

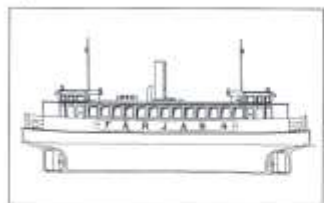
Kajen blir i praktiken oanvändbar och det var väl inte avsikten med Stadsbyggnadskontorets åtgärd? Kajplatser i city kommer förestås att behövas även i framtiden. Muddring till samma djup som räddde vid den gamla träbryggan är väl inte för mycket begärt? Vi hoppas att detta sker inom rimlig tid.

Ångbåten Nr 3 1999

Stadsvandring med FÄRJAN 4

Trots alla bekymmer kommer FÄRJAN 4 varje lördag i september och oktober att avgå från Residensbron kl 14.00 på en två och en halv timmes stadsvandring!

Alla är hjärtligt välkomna att följa med, som medlem får man åka för halva priset, 30 kronor. Ta med medlemsbeviset! Inte heller 60 kronor är mycket för denna trevliga utflykt som inkluderar promenad iland vid Lindholmen eller Klippan. Dessutom ingår guide som berättar om det man ser under färden. Välkommen ombord på hamnens sista - och dessutom, kollektade - ångfärja!



Till dess har vi ingen bra tilläggsplats för färjan i city. Stenpiren och Skeppsbrodskajen är för höga och det är svårt för äldre eller rörelsehindrade att ta sig ombord. Inspektionsbåten HAMNENS egen träbrygga vid Residensbron är visserligen kvar men är ju varken allmän, lättillgänglig eller alltid ledig.

Residensbron

kallar vi färjeläget vid Stora Bommen. Och Residensbron hette bron intill färjeläget fram till 1952 då namnet ändrades till Stora Bommens bro.

För Paddanresenärerna är denna bro över Stora Hamnkanalen känd som "osthyveln". Det är där man får huka sig innan man når älvens öppna vatten. Bron var tidigare öppningsbar som svängbro.

Residensbron är istället sedan 1974 bron innanför där bilarna idag susar över Stora Hamnkanalen innan de om några år förvisas under jorden. Där Residensbron nu ligger låg Stora Bommen, en fällbom över kanalen, för att hindra båtar förr i världen att passera genom "Stora Bomshålet" utan vederbörlig visitation av tullbetjänterna.

Residensbron i sin tur har fått namn efter landshövdingens residens som ju ligger alldeles intill.

Källor:

Göteborgs Gatunamn och Fredbergs Det gamla Göteborg.

INGVAR

Bryggan som byggdes för FÄRJAN 4 i Lilla Bommen togs ifrån oss när Börjessons Utflyktsbåtar flyttade dit. FÄRJAN 4 som från början var ett självklart inslag i den levande hamnen tycks inte vara riktigt välkommen nu när 80-årsdagen närmar sig.

GUNNAR SÖDERBERG

För några och trettio år sedan

*"Till flydda tider återgår
min tanke än så gärna"*

När nu ångaren BOHUSLÄN avslutar sin trettiofjärde säsong som levande museifartyg kan det kanske vara av intresse att lyssna på de röster som berättade för Ångbåtens läsekrets om sommarsäsongen 1968. Några snävre redaktionella ändringar har gjorts. Läs och njut!

Först ett utdrag ur "Säsongens resor" i Ångbåten nr 10 (December 1968):

Vår gamle stamkund Förenigen Mollund gynnade oss även i år (1968) med en beställning och på fredags afton 12 juli ångade vi norrvärd med några mellandare ombord, som passade på att fara hem på det gamla sättet. Som vanligt blev ångaren mattagen med sång, musik och hurvarop.

Följande dag ångade vi norrvärd med 150 glada mellandare. På Islandsberg sänktes flaggen till hälsning bevisad av ångaren på samma sätt och med tre långa ur vislan. Det var här den svinga Everet Taube i seklets början inhalerade den kungliga kobröken från den förbiångande "Dratt".

Då vi ljudlöst passerade klipporna vid Smögen, var det många badbrudar, som blev överraskade. På Soten rullade ångaren så vackert och några ombord blev mycket betänksamma och stilla. Men Sotekanalerna var lugn och vackra och då vi åter sikade Mollund bade alla tyta varelser på mellandäck förvunnit.

Nästa dag bade de äldre i Mollund kommit ombord för en stilla tur runt Orust

genom Stigfjorden och Malö Strömmar. Till vår glädje bade flera av Märstrandbolagets tröttnare med anhöriga mött upp.

Och så "Lite siffror och annat" i Ångbåten nr 11 (Mars 1969).

I förra numret redogjordes för förra årets säsong. Jag tänkte här ge lite siffror och lite egna intryck.

För att börja med siffrorna, så var Bohulän "till sjöss" 23 dagar, varav 3 var reserovrade för Sällskapet medlemmar, dessa vännere och bekanta. Jämfört med 1967 var intresset för dessa resor avsevärt bättre, totalt bade 334 personer tagit chansen att få göra en lugn och skön ångbåtresa, och de som var med på den andra resan dagen före the Sail Training Race torde inte glömma denna i första taget. Dock gick den väl inte upp mot nästa dags resa, då Hjuviks Båtklubb medlemmar var passagerare ombord, beställd redan tidigt på botten året före. Ett otvåkigt vackert väder, stora mängder i vattnen omkring Vinga.

Märstrand synes vara favoritbarnen, den anlöpdes 8 gånger, Hjuvik och Mollund vardera 3 gånger, BohusMalmön, Bovastrand, Gullholmen och Nordkoster vardera 2 ggr. Grebbestad, Hunnebostrand, Kläderholmen, Kyrbesund, Lysekil, Långedrag, Skandiabarnen, Skärhamn, Smögen, Kungshamn, samt Trollhättan besöktes 1 gång.

Därtill kom några "kryningar" utan tilläggning. Totalt inräknades 3344 passagerare passera landvägen under sommaren. Den totala gångriden var ca 165 timmar, eller bortåt 7 dygn, och den totala distansen var ungefär 1490 distansminuter

(ca 2770 km), vilket motsvarar sträckan mellan Göteborg och en punkt ungefär mitten mellan Oporto och Lissabon i Portugal.

En minnesvärd resa var den "tomresan" vi gjorde för att hämta passagerare på Malmön i mitten av juli. Vid 17-tiden lämnade vi Fridamnsbryggan i västlig vind, som avtog under resan. Mot natten hördes ett präktrigt åksväder i norr medan vi i skymningen smög fram längs många små trefliga passager vid tiden av bohuskutens allfarvägar med kvällsmörka spegelblanka vingar, bostfulla svarta bergsvanter, kvällströtta seglare med fotogenlampans tänd under bontältet. Ombord är allt tynt och lugnt de typiska ljuden från maskin, besättningens lägmålade samtal, vattnets porlande mot skrovet och kondensorkylvattnets pulserande på babordsvidan.

Ett av de mera minnesvärda tillfällena var en stund i maskinrummet vid en passager genom Sotekanalerna. Bland annat på grund av kanalens botten och strandförhållanden måste passagen ske försiktigt, med ömsom Stopp och ömsom Sakta fram på maskintelegraf. För att inte få övertryck i pannan då nästan ingen ånga förbrukades, släcktes oljefyrvorna, luftfläkten till dessa stängdes av och allt oväsen var borta. Något enskilda klingande från maskintelegraf, helytningen dämpades och vid manöversidan står maskinisterna tyta medan den stora maskinen saktar i en nästan överliggande rytm. Vevar belt saktar runt - runt - runt med vevstakar och sludstänger, vevslängar och excenterskivor till synes oense om takten. Någon enskilda glödlampa hvarst ljusreflexer på släpplank stål med

Från katastrof till lycka

I strålände solsken, ingalunda ovanligt denna sommar, avgick ångaren BOHUSLÄN från Stenpiren torsdagen den 8 juli kl 10.00 inför en tredagars kusttur med Hunnebostrand och Kungshamn som slutmål. Fartyget var inte fullsatt men inte långt ifrån.

På brygga och i maskin fanns nödligt antal befattningshavare, men besättningen på däck och personalen i intendenturen var klart underbemannad för en så lång resa.

Caféserveringen fungerade i vanlig ordning väl. Vid längre resor utlovas dock matservice med öl och vin. Inför den kommande serveringen uppstod stor oro hos intendenturpersonalen för hur denna skulle kunna klaras av.

Det fattades folk i byssan och för serveringen. Vem skall skala och koka potatis, vem skall steka ångbåtsbiffar och vem skall tillreda sallad? Vem kan och skall äta sig serveringen i salongerna?

små rullande vattenpärlor av kondensvatten här och var.

Detta skrevs alltså för 30 år sedan, men inte mycket har ändrats sedan dess. Käre läsare, känner du inte vid genomläsningen av rader en nästan obetydlig lust att mönstra på ångaren BOHUSLÄN nästa sommar?

ARKIVARIEN

Ångbåten Nr 3 1999

En kurir sändes upp på bryggan med hövlig förfrågan om man skulle kunna tänka sig servera endast smörgåsmat vid denna resa. Svaret blev, givetvis, klart nej. Matservice med öl och vin anges ju tydligt i turlistan. Vi vare sig får eller kan lura våra passagerare!

Middagsgäster hade nu redan hunnit anmäla sig i antal, räknande till serveringen i båda salongerna. Stor panik hos intendenturen! Känsla av annalkande katastrof! Diskussion, rådslag, febrilt sökande av ideer och lösningar! Till slut: Vi biter ihop och gör så gott vi kan - må det bära eller brista!

En man från den redan fatala däcksbesättningen, en med förflutet från restauranthandeln, beordrades att frivilligt ställa upp såsom köck i byssan. En annan ombads vänligen och enträget, men med klar underton av imperativ, att hjälpa till med servering i salongerna. Denne senare råkade medföra överflöd av vita skjortor och byxor, vilket nu kom väl till pass.

Nu var tärningen kastad! Vi bet ihop och med sikten helt inställt på att så gott det sig göra lite söka rädda fartygets renömråd. I byssan skalades och koktes potatis, stektes biffr, tillredes sallad och sås. Mathissen mellan byssa och pentry gick som en jojo.

Några kända damer lade upp och dekorerade med grönsaker och "servitören"/däcksmannen kutade fram och tillbaka, serverade och hällde upp. Lyckades att vare sig spilla sås på gästerna eller spilla vin bredvid glasen. Allt fungerade ju!

Det hela började plötsligt kännas lustbetonat. Smärre dröjsmål med serveringen fick överbryggas med lite skämtande och berättande om fartyget, vårt frivilliga arbete ombord samt besvarande av frågor. På så vis doldes de föregående dröjsmålen rätt väl.

Efter måltidens slut uttryckte flera gäster tillfredsställelse. Övd som "tack för en trevlig måltid", "hälsa kocken", "så bra att ni ställer upp frivilligt för att bevara detta fina fartyg" osv hördes i våra öron som ljuvlig musik.

Från stor panik inför hotande katastrof vändes nu alltså det hela, om inte till full succés, så till en klar känsla av att himmelriket var nära.

Under fortsättningen av resan uppträdde "servitören" åter som däcksmän i överall. Viskning bland några landstrigande passagerare: "var inte det den gubben som serverade?"

Arbete ombord på BOHUSLÄN medför ibland små överaskningar för besättningen. En härlig gemensam anda hade nu spridit sig - VI GJORDE DET!

CAES

Tufft

Sommaren har besättningsmässigt varit tuff för alla, men det är svårt att undvika ett speciellt jättetack till Olof och Stig, som ställt upp utan minsta knöt när det kärvat till sig!

EN IAKTTAGARE

De första ångbåtarna

Med bevarandet av ångaren BOHUS-LÄN värnar vi om teknik- och trafikhistoria av ett speciellt slag. I en serie artiklar tänker vi berätta om hur ångbåtarna kom till, när ångbåtarna började trafikera västkusten, hur trafiken utvecklades och så småningom avvecklades. Låt oss börja från början.

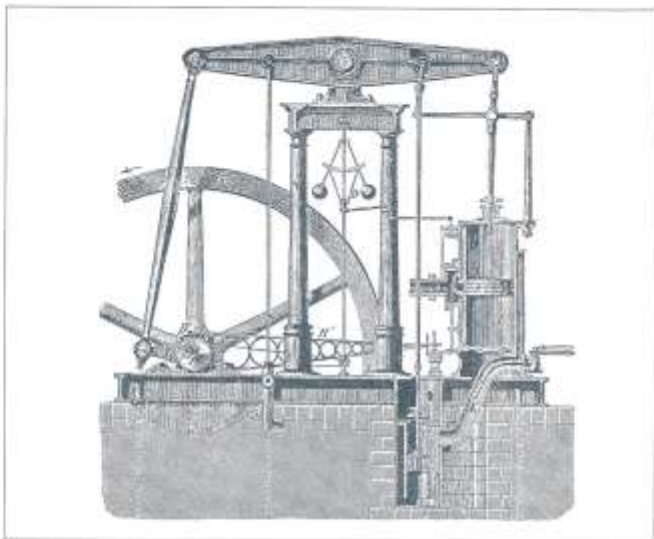
Det var i England som den industriella revolutionen startade på 1700-talet. Där fanns riskvilligt kapital och en positiv inställning till industrin. Tillvägen förändrades radikalt för engelsmännen under några generationer.

När kol- och järnfyndigheter exploaterades uppstod behovet att hålla gruvgångarna fria från vatten. En rad engelsmän utvecklade ångmaskinen för att med hjälp av denna pumpa vatten ur gruvschakten.

Den första ångmaskinen konstruerades redan 1698 av Thomas Savery. Tyvärr krävde den ånga med flera atmosfärens tryck vilket den tidens ångpannor och material inte klarade av. "The miners friend" som maskinen kallades blev ett fiasko.

Thomas Newcomen konstruerade 1712 en väl fungerande maskin. Den var enkel och driftssäker emedan den utnyttjade ånga i närheten av atmosfärstrycket. Newcomens atmosfäriska maskin fick därför stor spridning. En sådan maskin uppattes 1727 vid Dannemora gruvor.

Problemet var att ångan kylades och kondenserades inne i cylindern. Mycket ånga gick åt för att värma cylindern för varje slag. Newcomens maskin var därför mycket bränslekrävande.



Dubbelverkande Wattmaskin. Maskinens arbete överförs med vev och vevstake till en roterande axel med svåghjul. Balansen står på fundamentet med centrifugalregulatorn. Kondensorn ligger ned.

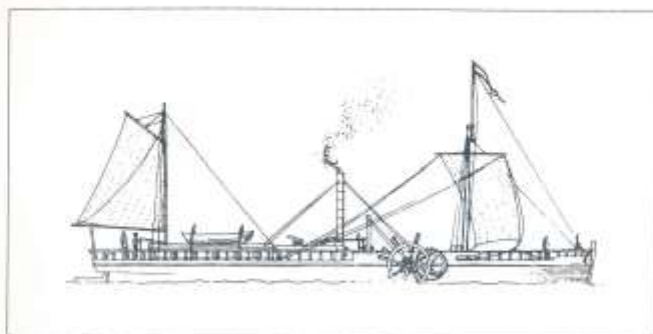
1765 insåg James Watt att ångan behövde kylas utanför cylindern för att spara ånga och därmed också bränsle. Watts patent på den separata kondensorn gjorde att han i stort sett hade monopol på tillverkning av ångmaskiner fram till år 1800. Patentet omfattade även högttrycksmaskiner utan kondensorn som emellertid även de arbetade med ett relativt lågt tryck.

Fram till år 1800 utvecklade Watt den

dubbelverkande ångmaskinen, centrifugalregulatorn, ångans fria expansion samt indikatorn.

För att ange en ångmaskins arbetsförmåga valde Watt att uttrycka effekten i hästkrafter som ett mått på hur många hästar maskinen kunde ersätta.

Förutom lösning av gruvor användes ångmaskiner i vattenverk. I det gamla vattenverket vid Kew Bridge väster om London finns en samling ångmaskiner,



CLERMONT sattes i trafik 1807 på Hudsonfloden mellan New York och Albany.

därav en Wattmaskin från 1820. Den gör sex slag i minuten och pumpar 590 liter per slag. Kew Bridge Steam Museum är öppet dagligen men varje söndag är flera av maskinerna i drift.

I början av 1800-talet hade ångmaskinen tagit steget in i industrin. Med lägre bränsleförbrukning och minskad vikt var det nu dags för ångmaskinen att driva lokomotiv och fartyg. För längre resor till sjöss utrustades fartygen fortfarande med rigg och segel, det dröjde många år innan man helt och fullt litade på ångmaskinen.

1802 byggdes CHARLOTTE DUNDAS, en ångbogerare som skulle ersätta draghästarna längs Forth & Clydekanalen i Skottland. Skovelhjulet satt i en brunn akterut. Båten var fullt funktionsduglig men togs ur trafik på grund av rädsla att kanalbankarna skulle ta skada av ångarens framfart.

Men det var i Amerika som de första lyckade ångbåtsförsöken genomfördes. 1807 byggdes CLERMONT för passagerartrafik på Hudsonfloden mellan New York och Albany. Den var 42,6 meter lång och fick en 20 hästkrafters ångmaskin från Watt i England. Maskinläggningen var så tung att lastförmågan blev relativt blygsam.

Sverige var tidigt ute tack vare den engelske mekanikern Samuel Owen. Han hade monterat flera engelska ångmaskiner i Sverige när han 1806 flyttade till Stockholm. 1809 öppnade Owen en egen mekanisk verkstad på Kungsholmen.

Vid sidan av verkstadens vanliga verksamhet gjorde Owen flera försök med att driva äldre skrov med ångmaskin, såväl med skovelhjul som med en slags propeller.

Vid dessa försök var en ung John Ericsson intresserad iakttagare, kanske var det här han fick idén att senare utveckla propellern och bli dess uppfinnare.

Owen valde sidohjul för framdriften i brist på lämpligt material för propellrar. Med byggandet av AMPHITRITE 1818 konstruerade han den första svenska passagerarångaren. AMPHITRITE gick i trafik på Mälaren, bl a mellan Stockholm och Drottningholm.

1819 gästades Stockholm av det första oceangående ångfartyget, amerikanska SAVANNAH.

I Stockholm byggdes 1821 hjulångaren YNGVE FREY för trafik på Mälaren mellan Stockholm och Arboga. Linjen ingick i en planerad "Transport Inrättning" mellan Stockholm och Göteborg.

Göteborgsintressenter skulle bygga en ångare för trafik mellan Göteborg och Kristinehamn vid Väneren. På så sätt behövdes bara dilligens mellan Arboga och Kristinehamn, en avsevärd avkortning av resan på land.

"Bolaget för en Transport-Inrättning medelst Ångfartyg på Wenern" bildades 5 mars 1821 i Göteborg med ett aktiekapital på 17600 Riksdaler Banco.

Skrovet beställdes vid Värens varv (som 1825 öppgick i Gamla varvet) vilket låg nedanför nuvarande Sjöfartsmuseet i Göteborg. Skrovet byggdes av ek och furu på kravell.

Fartyget skulle vara färdigt 1 augusti 1821 men sjösattes först 8 februari året därpå. Namnet blev BRAUT ANUND

("Bröt-Anund"). Det var populärt med fornnordiska namn vid den här tiden. Namnet kom från en svealung på 600-talet.

Tyvär kunde inte ägarna vänta på den ångmaskin Owen offererat, ordern kom för sent och verkstaden var fullt sysselsatt med liknande beställningar. Engelska maskiner var för dyra.

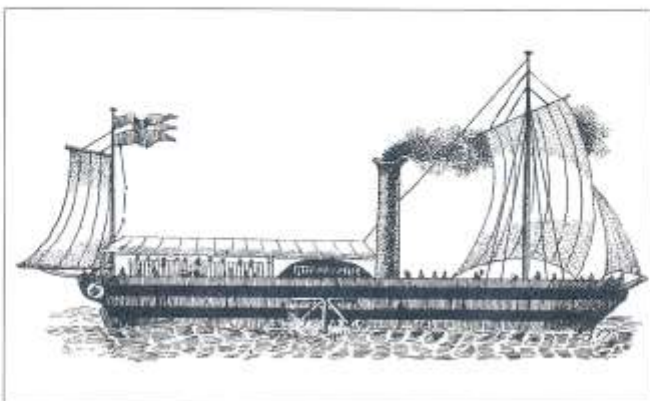
Thomas Stawford, direktör vid Högnäs gruva, åtog sig då att tillverka och installera maskiner till ångaren till 1 augusti 1821. Stawford hade tillverkat åtskilliga ångmaskiner för gruvidrift och ansågs därför kompetent att kopiera danska ångaren CALEDONIAS maskineri.

BRAUT ANUND seglades till Landskrona 7 april 1822 för att där få sina maskiner. Dessa kom på plats först 30 april. Pannan kom från Skebo bruk. 10 juni var allt klart för provning.

Först efter flera förändringar och haverier lyckades maskinerna fram i juli driva skovelarna men färten blev endast 2-3 knop. Ångventilerna manövrerades manuellt av maskinisterna.

Det framstod tydligt att maskineriet helt avvek från CALEDONIAS och aldrig skulle bli användbart. BRAUT ANUND fördes då till Stockholm där Samuel Owen dömdes ut maskineriet som odugligt för fartygsdrift. Det var trots allt skillnad på att pumpa vatten och att driva fram fartyg.

Owen erbjöd sig att köpa maskinerna till skrotvärdet. Bolaget var nu skyldigt 24000 Rdr Bco för ett skrov och ett odugligt maskineri. För ett nytt maskineri skulle Owen ha 9000 Rdr Bco.



Tekning av YNGVE FREY som 1821 sattes in på Mälaren mellan Stockholm och Arboga.

I december såldes BRAUT-ANUND på auktion varefter det gamla bolaget upplöstes. 1823 lät de nya ägarna Owen sätta in en ny ångmaskin på 22 hästkrafter.

Efter en lusttur till Drottningholm lämnade BRAUT ANUND Stockholm 28 juli och återvände runt kusten till Göteborg. BRAUT ANUND kom till Känsö 6 augusti och nådde Stora Bommen i Göteborg 13 augusti 1823. Ångaren gjorde sedan några utflyktsresor till Känsö, Kungälv och Marstrand.

Den var därmed den första ångbåten som anlöpte Marstrand dit den kom 16 augusti 1823. Det var samma år som Lasse-Maja rymde från fångenskapen på Carlstens fästning. Året innan hade

Marstrand etablerat sig som badort om än under mycket enkla förhållanden.

Så gjorde BRAUT ANUND en resa till Vänern och tillbaka, en resa till Uddevalla och så ännu en resa till Vänern. Resan mellan Göteborg och Vänern tog så lång tid att resenärrna föredrog att färdas landvägen. BRAUT ANUND lades upp i Göteborg över vintern.

Våren 1824 gick BRAUT ANUND upp i Vänern för att vara kvar där över sommaren. 1826 gick BRAUT ANUND genom Göta Kanals västgötadel och upp i Vättern. Ångaren besökte bl a Jönköping och Linköping. Längre gick det inte att komma, resten av kanalens östgötadel var ännu inte färdig.

1827 kom BRAUT ANUND tillbaka till Stockholm och trafikerade där efter i huvudsak Mälaren. Ångaren gjorde även utflyktsresor till olika platser. Säsongen varade i allmänhet från maj till november.

1830 såldes ångaren på auktion och fick namnet FRITHIOF. 1835 fick den ny maskin på 32 hkr från Owens verkstad och hytte namn till ÖRNEN.

1837 blev ångaren huvudvinst i Kungl. Svenska Nummerlotteriet. Vinsten kunde bytas mot kontanter. Man kan förmoda att vinnaren inte ville ha den gamla båten som fortsatte sin trafik för samma ägare som tidigare.

1844 slopades fartyget som då uppnått en aktningsvärd ålder med tanke på det tunga maskineriet och dess rörelser som bör ha påverkat träskrovet.

Medan YNGVE FREY var bred och styv finns det anledning att tro att BRAUT ANUND var ganska rank eftersom bredden var anpassad för 1800 års slussled i Trollhätte kanal. Skrovet var 25,5 meter långt medan bredden endast var 4,3 m. Härtill kom hjulhusen varför totala bredden blev 6 meter.

I de ursprungliga planerna skulle denna ångare ha ett skovelhjul mitt i skrovet under förevändning att maskineriet skulle bli enklare och hjulet mera skyddat mot yttre påverkan. Även om ideerna fanns saknades tekniken.

INGVAR KRONHAMN

I nästa nummer Ångbåten fortsätter vi att berätta om de första ångbåtarna på västkusten.

Ångbåten Nr 3 1999

Ny på webben: Sjöfartsforum

I somras hittade jag en ny, verklig intressant "sajt" (det heter väl så på modern svenska?) för alla sjöfartsintresserade,

<http://www.maritimeforum.se/>, som drivs av föreningen Sjöfartsforum: en förening "där rederier, hamnar, staveribolag, statliga verk, avlastare, speditörer, mäklare, fackförbund och andra organisationer med anknytning till sjöfart samverkar för att främja sjöfartens intressen".

Sjöfartsforums medlemmar består av "rederier, hamnar, staveribolag, statliga verk, avlastare, speditörer, mäklare, fackförbund och andra organisationer med anknytning till sjöfart." Viceordförande är ingen mindre än Anders Lindström på Sjöfartsverket.

Sajten är väldigt svärmanövrerad, länktexterna är mörkblå mot marinblå bakgrund (eller tvärtom, jag är dålig på att definiera färgnyanser). Med lite tur kan man emellertid hitta "Sjöfartens ideella föreningar".

./Foreningar/foreningslank.htm. Där skriver man sålunda: "Ett av Sjöfartsforums främsta syften är att informera om sjöfart, ett syfte som delas av många andra föreningar. Som ren service presenterar vi här alla ideella föreningar inom sjöfartens område som vi hittills fått kännedom om."

Man har faktiskt fått kännedom om Sällskapet Ångbåten i Göteborg, som presenteras sålunda:

*Antal medlemmar: Ca 1 400 st.
Föreningens syfte/ändamål: Att i första hand bevara ångbåten "Bobuslän".*

Föreningens historia: Bildades år 1965 genom förvärv av "Bobuslän". Ideell verksamhet. Bedriver charter samt "öppna turer". Disponerar även bogserbåten Stora Prinsess samt Färjan 4.

Hur blir man medlem/medlemsavgift: Genom att sätta in 100 kr/år och dela föreningens intresse.

Åldersstrukturer: Övre medelåldern.

Aktivitet/möten: Först och främst trafik med våra fartyg och arkiv. Möten samt diverse medlemsjippen i begränsad omfattning.

Medlemsbidrag/antal utgifter per år: Ca 3 till 4 ggr/år.

Dessutom ges korrekt information om adresser m m, men en felaktig e-postadress. Jag skickade in en korrektion i juli, med korrekt e-postadress och med påpekande om att vi inte disponerar varken Stora Prinsess eller någon annan bogserbåt. När detta skrivs (dagen för manusstopp till Ångbåten 1999:3) har detta fortfarande inte åtgärdats, "Denna sida uppdaterades senast 1999-07-22".

Som ansvarig för Sällskapet Ångbåten's webbsidor har jag full förståelse för att det finns felaktigheter lite här och där, och att förvånansvärt få av alla de som dock måste upptäcka dessa, också bör av sig till webbmaster för att rätta till dessa.

Men jag har mindre förståelse för att det skall ta två månader att åtgärda påpekade fel, framförallt på en organisation av Sjöfartsforums storlek.

berthil@pbc.chalmers.se

BOHUSLÄN skändad II

I vårt förra nummer berättade Fritjof Andersson om en rätt välgjord modell av ångaren OLYMPIA som hänger i taket i en restaurang i New Yorks sjöfartsmuseum. Trots bartenärens intygande om att han i sin barndom åkt med henne från Cork till Limerick hade vår rapportör en stark känsla av att det var en Billing Boats-modell av vår egen allra käraste Ångbåt... Rubriken på artikeln var "BOHUSLÄN skändad!!!"

En och annan läsare tycker kanske (i likhet med undertecknad) att rubriken är en aning överdriven. Att skända är att vanhelga något som av andra uppfattas som heligt. Vi skulle väl alla känna det så om en nära anhörigs gravsten hade blivit omkullvänt. Varje god patriot tar illa vid sig om nationens flagga dras i smutsen. Den däckare som sköter akterförtöjningen när BOHUSLÄN lägger till för kvällen har till uppgift att hafa flaggen - och är mycket nogga med att se till att den därvid inte berör däcket.

Kanske är BOHUSLÄN näranog helig för oss som jobbat med henne i decennier, men vi lär få tolerera att andra ibland skämtar med vår klenod.

Läsarna av Ulricehamns Tidning fick en världsdag för tio år sedan förbluffade läsa att "Skepparen körde fel: Årens turistnyhet avslöjad - Ångare trafikerar Åsunden".

Ett konsortium av fyra stora och välkända Ulricehamnsföretag hade förvärvat ångaren Bohuslän, transporterat henne på riksväg 40 och sjösat henne vid Prängens Camping.

Avsikten var att hon skulle förhalas

till en skyddad vik vid Alhammar, för att ett par veckor senare, den 16 april, högtidligen sträva in och lägga till vid en nyutlagd brygga nedanför Nämndhuset, och sedan göra en premiärtur för kommunpolitiker, press och annat VIP-folk.

Nu blev det så att skepparen, som följt med från Göteborg och av naturliga skäl inte kände till de lokala förhållandena, missuppfattade det hela och gick direkt och anskade upp utaför Nämndhuset. Så snart misstaget upptäckts täckte man över fartyget med presenningar så gott man kunde, men inte bättre än att UT:s skicklige reporter kunde göra sitt scoop.

BOHUSLÄN skändad? Eller gratisreidun?

I dessa moderna tider har apeiskämternarna tagit steget över till internet, till webben. En medarbetare i Tidskriften Solkatten, Vege Hultman, skrev en trevlig artikel om ett besök ombord hos oss förra våren, publicerad på adressen <http://home8.swipnet.se/~w-86657/angbat.htm>. Han tillät sig dock att ta ut svängarna ordentligt i början:

Ångaren Bohuslän byter namn

Inför utflyktsrönngen 1999 kommer en ändring och omflaggad ångare att möta resenärerna. Det nya namnet är "Ranrike" och båten kommer att utrustas. Dessutom kommer skötselen att vara märkt "Statöil". Representanter för styrelsen i Sällskapet Ångbåten påpekar att västsvenska skärgårdångare återfår det gamla namnet "så snart förutseendena till det ges".

Förhandlingar - för brödröfvolken väl

Vi är mycket nöjda med resultatet av de förhandlingar som förts under en längre tid med representanter för norrländska Orklakonvernen och Statoil, berättar den glädjestrålände ordföranden för Sällskapet Ångbåten, Claes Maati.

De nya avtalen kommer på sitt sätt ekonomiskt möjliggöra det nödvändiga bytet av den nu 84-åriga ångpannan. Vi kommer inte att behöva söka medel från stat och kommun, fortätter "sjöbjörnen". Vår stolt, ångbåten "Bohuslän", kommer temporärt att byta namn till "Ranrike".

Avtalen

Avtalen med Statoil innebär att all olja (eldningsolja och smörjolja) samt diverse förbrukningsartiklar kommer att levereras från detta företag. All personal ombord kommer att bära mörkblå T-tröjor med namnet "Statöil" diskret tryckt på vänster ärm. Vidare skall ångaren med besättning ingå i Statoils dagspressvecklan.

Avtalen med Orklakonvernen innebär att Abba Seafood och Göteborgs Kes - två välkända företag i Bohuslän - kommer att leverera sina produkter till restaurang och kafeteria ombord på fartyget. Kalla och varma rätter baserade på nämnda produkter kommer att serveras på samtliga utflykter, kvatturer och rundturen.

Under kvällsrundturerna i Göteborgs skärgård kommer en demonstrativt att låta passagerarna prova smaka en stor del av sortimentet. Olika typer av lex, sill m m kommer att säljas till extrapris.

Nyproducerade receptbroschyrer med

Ångbåten Nr 3 1999

NORRSKÄR får ny ångpanna

texter av stjärnkorvar kommer att finnas ombord.

Men så tycker Vege att det kan var nog med skämt och blir allvarig.

Namnbytet

Lagn, alla ångbåtsmän! Jag har tillåtit mig att ihämta lite. Ångaren Bohuslän kommer inte att byta namn. Så vitt jag vet finns ej heller några avtal tecknade med Statoil eller Orklakonvernen, men medge att detta förslog till finansiering av ett byte av ångpanna kanske inte är så dumt... Ordföranden för Sällskapet Ångbåten betes egentligen Bengt Cronqvist...

I fortsättningen är artikeln seriös och informativ, med rubrikerna Ångpannan, En titt ner i maskinrummet, Bygg s/h Bohuslän i modell, Fakta och lästips, samt informationen Ångbåtsstäm:

Ångaren Bohuslän gör varje sommar på reguljära skärgårdsturer och i beställningstrafik med Stenpiren i Göteborg som utgångspunkt. Turlista kan hämtas på många platser, bl a på Turistbyrån, Kungälvsplassen - där även förköp av båtticket kan ske.

BOHUSLÄN skändad, eller gratisreklam - vad anser läsekreten? Tidsskriftens spalter lungnar efter edra åsikter.

HERTIL H

Hjulmarknaden 1999

hålls lördag 4 december i Stockholms Stadshus. TÄRNAN och DJURGÅRDEN 3 från T-banan Gamla Stan.

Ångbåten Nr 3 1999



Även om Waxholmbolagets NORRSKÄR får ny panna får vi nog aldrig se ångaren byta is igen som här 1970. Foto Ingvar Kivshamn

Tankenötter

Tankenötterna i Ångbåten 95 har vället stort huvudbry. Ingen är riktigt säker på var BOHUSLÄN befinner sig. Allmänt gissas på Hjärteröfjorden men inga säkra besked ges. En slamkrypare, tro?

Tankenöten 2 var lättare. Många har gissat rätt. Ångvinschen är fotograferad från styrbord någon gång när skottet till köket varit nermonterat under någon renovering.

Den mystiska kompassen har lockat lärde män att hålla långa utläggningar men ingen har något att säga om nummer skylten på den och varifrån den möjligen kan härstamma.

Kompassen är sålunda en dottergyrokompass av märket Anschütz. Fort-

Waxholmbolagets ångare NORRSKÄR får ny ångpanna. Den är beställd vid Aalborg Industries och levereras i februari 2000. Pannbytet sker i vinter vid Oskarshamns varv dit NORRSKÄR bogserades från Stockholm i slutet av september.

NORRSKÄR var en god isbåt och när den gamla pannan dömdes ut 1970 beslöt Waxholmbolaget att byta ut den. Man sparade tid och pengar genom att sätta in en lagerpanna avsedd för industribruk. Tyvärr hade inte pannan den kapacitet som behövdes vilket gjorde NORRSKÄR något sävligare än förut.

Sedan 1978 har NORRSKÄR sommartid trafikerat Stockholm-Sandhamn, den linje hon en gång byggdes för.

INGVAR

farande ingen ledtråd varifrån den kan tänkas komma. Tag en ny funderare och återkom med synpunkter.

Akterspegeln

De kända orden på Akterspegeln har ofta citerats här ombord. De tal att ständigt upprepas.

Bakom allt nöje och all trevnad ombord i våra fartyg ligger alltid enorma frivilliga insatser.

Vi har snart hållit på i 35 år helt ideellt. Utan någon som helst lön men alltid fått känna glädjen att ha BOHUSLÄN som ett levande museum.

Enighet, hänsyn och kamratskap är alltid nödvändiga beståndsdelar i Sällskapet Ångbåten.

BOHUSLÄN ÄR RÄDDAD

Tänk på möjligheten att någon gång i framtiden kunna få gå ombord i ett eget ångfartyg, kasta loss från vardagen och tyst och stilla plöja Västkustens vågor, att få bänka sig runt en biffstek med öl i matsalongen eller kanske en kopp kaffe med något gott till i röksalongen medan man hör "skepparn" vanka fram på bryggan ovanför huvudet, att få sitta på akterdäck med en pipa eller en cigarr och se den nedgående solen glittra i propellervattnet medan måsarna seglar ovanför - den möjligheten synes idag något närmare än då första numret av Ångbåten trycktes.

Men som sagt, det fordras framför allt en väldig massa arbete för att kunna nå fram till detta.

Sven-Anders Boman i Ångbåten nr 2 November 1965.