



ÅNGBÅTEN Årg 36 • Nr 1 2000 • 98

Försalongen

Kanske är det här millenniets första Ångbåt, det beror på hur man räknar. Men årets första är det i alla fall!

Vi ångar vidare in i 2000-talet och konstaterar att det finns väldigt mycket att berätta om våra ångare och de traditioner som de representerar.

Problemet är snarare att hinna formulera och redigera materialet. Och dessutom, att hitta bildmaterial att illustrera artiklarna med.

Redan omslaget signalerar att en del av denna Ångbåt handlar om vinterarbeten ombord. Färjan var på varv i höstas och till våren gör BOHUSLÅN ett besök där.

Bland mycket annat får vi följa en dockning för länge sedan. Vi får även veta hur man eldar ombord i färjan.

En resa med isbrytare gör vi också även om den sker sommartid. Och så får vi en skildring från Lysekil under det sena trettioåret.

Den som vill ringa och prata om ångbåtar och liknande kan använda de telefonnummer som finns till redaktionen i rutan intill.

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

- Nr 1 1 februari
- Nr 2 25 april
- Nr 3 15 september
- Nr 4 15 november

Omslagsbilden

visar ångaren BOHUSLÅN och FÄRJAN 4 sida vid sida vid Götens varv vintern 1995-96. Foto Bertil Holmström

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, G Björlundav 182, 417 28 Göteborg, e-post ingvar.kronhamn@home.se, 031-51 22 20 (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, e-post bertil@phc.chalmers.se, 031-21 61 73, Gunnar Söderberg, Bergfältan 4, 426 69 V Frölunda, e-post g.soderberg@telia.com, 031-29 88 65.

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmök, Fregattv 3, 453 30 Lysekil, e-post stamgraf@algonet.se, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53.

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för 2000 är 100 kronor.

Bidrag till tidsningen kan skickas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nallebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Tryckeri AB Fraxat 2000

Sällskapet Ångbåten

Bos 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2000 är 100 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremmose, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,

kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÅN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinstuppläggnings vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

Beställningstrafiken har tel 031-68 25 82.

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

För beställningstrafiken svarar Clas Vermet, tel 0746-37 91 28.

Innehåll Ångbåten 98

Försalongen	2	Tankenöten	12
Ordföranden har ordet	3	Bildgåtan i Ångbåten 97	12
Ångbåtsbevarande	3	Minnen från Lysekil	14
Vinterarbeten i maskin	4	Ångbåtstrafiken på Marstrand	16
Våren på Sjöfartsmuseet	5	Båtar runtomkring	20
Vinterarbeten på däck	6	Nytt på webben	21
Med ångisbrytare till Strömstad	7	Koleldning i färjan	22
Familjalbum med ångbåtar	9	Recension Krigsmalmens offer	23
Att docka en ångbåt	10	Akterspegeln	24
Aktuellt från FÄRJAN 4	11		

Ångbåten Nr 1 2000

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvänt!

Åter har Du fått en ny fullastad Ångbåt i handen. Jag hoppas att Du skall få ett par timmars njutbar läsning.

Våren börjar nu att närma sig och snart är det dags att lyfta på vintertäcket på fartygen. En härlig tid är i sikte!

Ombord i BOHUSLÅN är det gott om villiga arbetare denna vinter, vilket tacksamt noterats. Ombyggnaden av kafeterian kommer snart att sätta igång.

TVå olika lösningar hade jobbat fram och vid ett möte ombord, med styrelsen och ett flertal medlemmar, som brukar jobba i kafeterian, fastnade merparten av de närvarande för ett av förslagen. Tiden går fort, så det vill till att vi kommer igång snart.

Ångaren skall sedan förhållas till varv för diverse mindre arbeten, bl a skall ett antal nya livflottar sättas ombord.

Vi siktar på att fartyget skall vara färdigt vid Stenpiren medio april och då behövs det besättning för STÄDNING!! Vänligen gör en anteckning i Edra dagböcker om detta, så blir jag glad!

FÄRJAN 4 var på varvsbesök i höstas och befanns vara i gott skick, så det var inga större problem med att få segla vidare med henne. Däremot är det problem vid hennes ordinarie kajplats, belägen vid Residensbron.

Under renoveringen förra året av kajen, revs träkajen, vilket medförde att färjan måste gå in till stenkajen, där vattendjupet ej är tillräckligt. Jag har försökt att få en muddring till stånd, dock utan resultat. Men jag skall åter ta kontakt med ansvariga inom hamnförvaltningen.

Tyvärr kommer vi framåt hösten att bli av med förrådet vid kajplats 11, på grund av att där skall renoveras och senare öppnas krog. Fastighetsägaren har framfört att ersättningslokal kan vara svår att finna. Styrelsen jobbar på detta och vi hoppas på att kunna finna en lösning i god tid, som passar oss väl.

Turlistan för kommande sommar är under utarbetande. Slututformningen av turlista sker i samråd med styrelsen. Detta innebär att det är styrelsen som skall mot-

taga synpunkter och kommentarer angående turlistan och ingen enskild person.

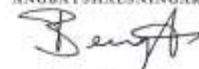
En glädjande nyhet inför sommaren, vill jag gärna framföra i denna spalt. BOHUSLÅN kommer enligt planerna att delta i ångbåtsmötet i Bergen i början av augusti.

Det blir en resa som kommer att ta ungefär tio dagar i anspråk. Det är en lång väg att segla dit, noga räknat 356 distansminuter. Men jag är helt säker på att detta kommer att bli en väldigt trevlig resa och att högre makter begävar oss med gott väder.

Innan vi kör igång fartygen kommer aktiva medlemmar att kallas till diverse övningar som är OBLIGATORISKA att delta i.

Vi ses ombord igen i sommar hoppas jag!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMBOSE
ORDFÖRANDE

Ångbåtsbevarande – Ångbåtsforum

Sedan 1966 driver Sällskapet Ångbåten en museiverksamhet där de kultur- och teknikhistoriska föremålen är ångaren BOHUSLÅN och FÄRJAN 4.

Det är under fartygens resor som miljön och tekniken kan upplevas och förstås. Det innebär att museiföremålen är passagerarfartyg och besökarna i lagens mening passagerare.

Det betyder att fartygen står under officiell tillsyn av den nationella tillsyns-

myndigheten. Fartyg, besättning och rederi skall uppfylla en mängd bestämmelser innan de certifieras.

Utan trafiken och intäkterna från den skulle fartygen inte kunna bevaras.

Trots att allt arbete sker på ideell väg är kostnaderna för drift och underhåll orimligt höga jämfört med moderna, motordrivna fartyg.

Ångmaskineriet, det nitade skrovet, trä-däck, laclade däckshus och gammaldags-

inredning kräver arbete och ekonomiska insatser vars omfattning förvärrar de flesta.

Glädjande nog har Sjöhistoriska Museet i Stockholm tagit initiativet att samla ägarna till de svenska passagerarfartygen vid några tillfällen till s k Ångbåtsforum.

I samarbete med Sveriges Ångbåtsförening och Sveriges Segelfartygsförening hoppas vi kunna öka förståelsen för de teknisk- och kulturhistoriskt intressanta fartygen hos bevarande- och tillsynsmyndigheter.

Ångbåten Nr 1 2000

Vinterarbeten i maskin

När dagarna äntligen börjar bli längre och man kan tänka sig att våren snart är på väg är det dags att börja summera vad som skett med det maskinella i vår vackra ångare.

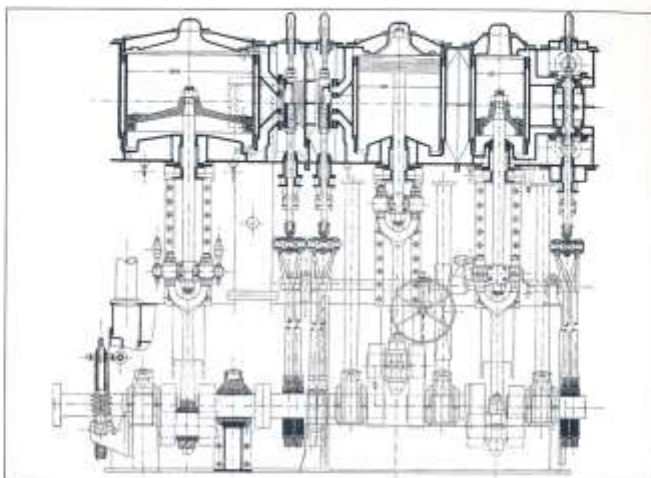
Vi är några "gubbar" som håller på ombord ett par timmar varje tisdag och nästan varje torsdag. Vi har en lista på jobb som Steinar, maskinchefen, sammanställer och sedan tar var och en hand om den del som passar bäst.

När man nu summerar blir det en hel del som har gjorts även denna säsong. Vissa jobb är varje år ständigt återkommande t ex slamsugning i köl och maskingrop, tömning av pannan med sotning och rengöring, dränering av vatten från alla rörledningar, pumpar och maskiner samt vinterkoppling av fartyget.

Huvudriktningarna på vinterjobben blir sedan undersökningar och åtgärder av sådant som vi under seglatsäsongen ansett bör göras. Det kan vara ett lager som dunkar, att det läcker ånga från någon box eller ventil eller om det är något som bör ändras eller förbättras.

Ibland skall något "klassas" och då får man inriktat sig på det. Förra vintern hade vi klassning av armatur runt pannan, och då fick alla ventiler plockas isär så att fartygsinspektören kunde göra sin bedömning.

I år var det bestämt att vissa "dunkanden" som ibland uppkom i framför allt den mittersta - medeltrycks - cylindern skulle undersökas. Normalt plockas alla lock av på huvudmaskin och cylindropplöpp och slidskåp smörjs invidigt.



Trippellångmaskin med Stephenson's slädrörelse. Från Bergströms Fartygsmaskiner

Detta görs även på hjälpmaskinerna: cirkulationspumpen, ånggeneratoren och donkeypumpen. I år togs alla kolvar upp, vi började med medeltryckaren.

Kolvorna är hopbyggda av flera delar med kolvringar emellan. Spel uppmättes och vissa delar fraktades iland för att svarvas och justeras på specialverkstad.

En gammal kavitationsskada i medeltryckarens lock, där godset på en viss punkt var porigt, besiktigades av kunnigt verkstadsfolk. Det beslöt att att ta iland locket för åtgärd. Nu har delarna börjat komma tillbaka och kolvorna håller på att återmonteras.

På huvudmaskinen har också den stora manöverventilen helrenoverats och den trottventil som kan användas för att snabbt stänga ångan till maskinen i svår sjögång, har fått sin funktion tillbaka.

BOHUSLÄN går ju sällan numera i så svår sjö att den här ventilen behövs och den har med åren fått stå orörd. När nu huvudventilen renoverades, passade man på att få trottventilen i funktion igen.

Pannan är klar, fylld med varmvatten och ingår i systemet med cirkulerande varmvatten för aerotemperna. När pan-

nan på hösten långsamt får kylas ner och tömmas på de 20 ton vatten som finns runt tuber och eldrör, öppnas manluckorna.

Man kryper in och tar bort det slam som bildats från utfällningar i vattnet och från de kemikalier som vi matar in för att undvika rostbildning och beläggningar på tuber och eldrör (pannsten).

Vår panna är mycket ren och fri från beläggningar, slammets ligger istället på botten. Nya zinktaclor monteras in, de gamla "äts upp" under en seglatsäsong. Det tycker vi är ett gott tecken.

Zinktaclorna är "offeranoder" som skall göra att galvaniska strömmar i det varma pannvattnet inte skall angripa stålet utan istället zinket. När nya packningar satts på manluckorna kan dessa återmonteras.

Pannan har 250 tuber, stålrör där rökgaserna passerar på väg från flammugn till rökuttag. Dessa tuber sotas för hand med långa viskor, det är ett svettigt och styvt jobb.

Våra tuber är oftast ganska rena, vilket betyder att förbränningen i det närmaste är sotfri. Under hela seglatsäsongen bildas inte mer sot än det gör efter två dagars eldning i en koleddad panna.

Förra vintersäsongen fick vi nytt fläkthjul till pannfläkten och lufttrycket till brännarna kunde höjas. Den här vintern har brännarna renoverats och justeringar har gjorts i syfte att ytterligare förbättra förbränningen.

Vi har en pejlapparat för att kontrollera nivån i bunkertankarna. Den har inte varit i funktion, men ett stort jobb

har nu lagts ner på genomgång och renoering. Nu räknar vi med att kunna utnyttja apparaten i sommar och kanske minska antalet handpejlingar.

På elsidan har kolborstar och kollektorer på ånggeneratoren setts över. Handtelefoner för interntelefonering ombord har installerats och just nu byts hela paketet med batterier som ligger i en plåtåda på akterkant i cafeterian.

I elsystemet ombord (120 V likström) ligger alltid spänning på från ett antal stora seriekopplade ackumulatorer. När vi har landström, laddar en likriktare dessa batterier. De klarar kylar, frysar, belysning och ett visst eluttag, upp till ca 15-18 A. Behövs mer ström körs en landströms/växelströmsmatad omformare igång och batterimätningen av nätet slås ifrån.

När vi går till sjöss kör vi igång den ångmaskinsdrivna generatoren, omformaren slås från och ånggeneratoren levererar hela vårt behov. Till sjöss har vi möjlighet att parallellt med likströmmen genom en mindre omformare som omvandlar likström till växelström.

Det här var en liten beskrivning av vad "maskingubbarna" pysslar med på vintern. Det finns många småjobb som utförs utöver detta. Den här redogörelsen vill bara visa på att det krävs många timmars underhållsarbete för att hålla vår vackra ångares maskinläggning i gott trim under seglatsäsongen. Det är ett jobb som vi alla inblandade tycker är mycket stimulerande.

Ni som följer med oss på en resa i

Våren på Sjöfartsmuseet

En av världens största knopsamlingar visas på museet fram till 26 mars. Och varje onsdag kl 11 matas alligatorerna!

Onsdagskvällar kl 19.00 är programmet enligt nedan. Flera punkter har redan passerat när tidningen kommer ut, men Du kan bli medlem i Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum. Då får Du programmet i god tid och kommer dessutom in fritt på museet och akvariet under vanlig besöks tid.

- 23/2 Visning av utställningen Knut & knop
- 1/3 Gamla och nya myter om valar: Marinbiolog Anna Bisther
- 8/3 Repslageri Allan T Nilsson om tillverkning av tågvrke
- 15/3 Seglings- och skeppsbyggartermen med historia
Föredrag av Gösta Bågenholm
- 22/3 Bränningsfiskebåtar
Föredrag av Jan-Olof Traung
- 29/3 Majorna - från hamnstad till kulturstad
Föredrag av Einar Hansson
- 5/4 "...och havet tog." Bohuslänska fiskares hårda liv under 1800-talets storsjöfiske.
Föredrag av Nils Tengby
- 12/4 "Bärande hav"
Museet visar film ur arkivet

sommar, kom ner i maskinrummet och beundra ångmaskinen och allt annat där nere. Det är en verklig upplevelse och vi är stolta att få visa er denna anläggning, byggd 1914, där så mycket är i originalslöck. VÄLKOMNA!

BENGT FLIESBERG

Vinterarbeten på däck

På däck fortskrider arbetena och en liten men stadig gäng samlas så gott som varje torsdag och fredag (på dagtid). Det kryllar emellertid definitivt inte av aktiva på däcksidan. Som mest kan vi vara tre eller fyra, men oftast en eller två.

Det rätt dryga arbetet med att bränna och skrapa bort färgen från det frilagda skottet mellan den nu rivna kafeserveringsdelen och trappan upp till saloongen fortskrider och är i det närmaste avslutat.

Återstår slipning, grundströkning, spackling och åter slipning. Därefter bottenfärg och sedan, om tiden tillåter, ådringsarbete.

Nio lager färg har förekommit på detta skott och intressant är att finna att samtliga lager hållits i teakbrun färg, alla mer eller mindre ådringsmålade.

Stålskottet i vinkel mot detta skott utgör skäljevägg mellan nedre akterdäck (den rivna serveringsdelen) och toiletterna. Det har nu rensats från en del påsvetsade detaljer och en mängd skruvhål har satts igen. Skottet slipas och skall målas i cremegult som tidigare.

Förslag till den nya serveringsdelen föreligger och är under behandling. Ärendet brådskar och bygget kommer att utföras av entreprenör.

Enligt de föreslag som föreligger kommer större delen av de båda nämnda skotten att döljas av flera skåp, diskbänk mm. Trots detta vill de som arbetar med målningen söka återställa skotten i så ursprungligt skick som möjligt. Vi ombord arbetar ju inte enbart med underhåll, vi söker i möjligaste mån även arbeta musealt.



Efter rivningen av det gamla pentryt på akterdäck framstår skottet mot trappan till övre däck i sin färgna glans sedan all gammal färg bränts och skrapats bort. Det försvinner emellertid snart bakom den nya inredningen. Foto Charles de Serres

Partier av durken i byssan (köket) har huggits upp och den underliggande plåten intill pannkappen har nödortfritt lagats. En provisorisk beläggning skall läggas över och troligen får hela durken målas.

Något av de kommande åren avser vi att bryta upp hela den befintliga beläggningen, utföra nödvändiga reparationer och påföra en ny, mindre sprickbenägen beläggning.

Arbetena med livbältslidan på övre akterdäck avvaktar i väntan på lämpligare temperatur för målningsarbete.

Flera andra projekt föreligger. Eftersom risken finns att det esu arbetet inkräktar på arbetsutrymmet för det andra, tvingas de mindre angelägna att skjutas upp. Dessutom saknas arbetskraft.

Snart nog visar det sig att våren är här och därmed den stundande invignings-turen i maj. Då skall fartyget vara färdigt, städlat, utrustat och presentabelt.

Ett fenomen som varje år förväntas att det lyckas, speciellt när man skädar tillståndet ombord under vinteruppläggnings- och pågående arbeten.

C465

Ångbåten Nr 1 2000

Med ångisbrytare till Strömstad



WAL ("Valen") byggdes 1938 i Stettin som isbrytare för Kielkanalen. Längd 6 a 50 m, bredd 12,34 m, djupgående 5,25 m. Trippelångmaskin 1200 ind hkr. I aktiv tjänst till 1989. Ligger som museifartyg i Bremerhaven när den inte är på charter.

Ovanstående rubrik torde få åtkilliga höjda ögonbryn och måhända tappade hakor som följd, speciellt om det bänder sommardit. Det är emellertid ingen lögr och förbannad dikt utan dagens sanning.

En vacker försommarmorgon, då jag på sedvanligt sätt bespejade Skageracks för tillfället jämna blå yta, fångades min uppmärksamhet av ett fartyg på väg in mot Lysekül. Med sitt svarta kraftiga skrov, sin vita överbyggnad toppad av en bastant gul skorsten, sina två master från vilka ett antal standertar och flaggor

vajade erbjöd hon en imponerande anblick.

När jag strax såg den tyska flaggan i aktermastens gaffel, kände jag igen henne från Flensburgdagarna: Isbrytaren WAL av Bremerhaven.

Uppenbarligen var hon på väg in i Lysekils hamn, där hon mycket riktigt något senare förtojde vid Anderssons Kaj.

Senare på dagen gällde det att representera Sällskapet Ångbåten på övligt sätt. Försedd med nödvändiga attribut och i lämplig kläddel steg jag ombord i

isbrytaren och följdes efter några inledande fraser till fartygschefen, en välfärdig sjökaptan, som med sitt vänliga Ruter Kung-ansikte och konvexa kontur utgjorde en tysk variant av vår egen Bengt Cremönese.

Efter överräckande av välkomstgåvor och dito tal, inviterades jag på stående fot dels till middagen ombord, dels till en "festliches Beisammen" på kvällen och dels att följa med som gäst ombord till Strömstad följande dag.

Ingen säger nej till en sådan vänlighet.

Före middagen visades jag runt ombord av chiefen, som liksom flera andra ur besättningen hade besökt BOHUSLÄN vid flera tillfällen.

WAL var ett mönster i properhet och prydighet men samtidigt genomsyrad av en stilsam vänlighet och värme, som gjorde intryck.

Här är det plats att nämna något om fartyget, som byggdes 1938 vid Oder-Werke i Stettin. Isbrytaren, som saknar färlig propeller, var byggd för tjänst i Kielkanalen, där hon också tjänstgjorde fram till pensioneringen. 1945 deltog hon i evakueringen av tyska trupper från Windau, Libau, Pillau och andra hamnar i Lettland, Litauen och Ostpreussen.

WAL är ombyggd flera gånger, eftersom hon var i tjänst långt in på 1980-talet. Bland annat har hon numera två moderna oljeeldade sjuöngpannor och dieseldrivna elverk, ordentligt ljudisolerade.

Maskineriet består av en trippel-

expansionsmaskin om 1200 hk med Stephensons slidstyrning. Pannorna är halvautomatiska vattenrörspannor.

Navigationstrustringen på den helt inbyggda bryggan är helt modern. Alla vinschar och spel är ångdrivna.

För charterpassagerare finns 17 hytter med rinnande vatten. På varje däck finns dusch och toalett. En fin salong med bar rymmer 30 personer medan besättningsmännen i anslutning till köket rymmer 16 personer.

Detta fick jag mig till livs under rundvandringen ombord.

Så kastade vi loss från Lysekil tidigt en solig morgon med svag sydvästlig vind. Mäktigt ljud hennes ångvisslor över stadens redd, när vi ångade ut mot Skagerack.

Hela åtta timmar skulle resan till Strömstad ta och då gick turen ändå utomskärs! Vadan detta lusande? Skulle det döjas efter makrill, manne? Var något hemligt hamnbesök inlagt? Nej, nej.

Skälet var detsamma som BOHUSLÄNS varsamma framfart på onsdags-turerna: spara bränsle. Passagerarna bryr sig ändå inte om någon knop hit eller dit.

WAL hade ett tjugotal betalande passagerare, som framför allt ville ha lugn och ro och var beredda att betala för detta.

Hela rundturen Tyskland - Danmark - svenska västkusten - Danmark - Holland och till Bremen var planlagd att utföras i åtta knop! Alla tycktes tillfreds med detta. Det var en överklig



Den rymliga kommandobryggan på isbrytaren WAL. Foto Bo Starmark

stämning av 'lazy days' bland de stillsamma passagerarna.

WAL stävade maktigt ut på Skagerack med Hällö, Smögen och Sote Bonde om styrbord. Trots att det endast blåste en svag bris, var dyningen relativt hög på Sotefjorden och att en isbrytare inte är världens bästa sjöbåt, yttrede sig i en distinkt rullning.

Nu var det Mittagessen och den tändes i den eleganta mässen, där samtliga ombord åt i två lag. Mässen låg i anslutning till köket och maten serverades färdig på tallrikarna, som sedan bars ut av en hovmästare.

Man blev sålunda serverad vid bor-

den, vilket gick snabbt och elegant. Det väntades, tills alla hade fått sin mat.

Förrätten (skällhet soppa), varmrätten (fläskstek med tillbehör), desserten (Schwarzwalddertårta) samt därpå kaffe med kakor. Maten var mycket god och närande (minst sagt).

En noggrann rundgång överallt ombord tillsammans med styrmannen fick dock maten på rätt plats.

Så bänkade sig alla åter i mässen, där min tyska fick sig en fin övning i form av en presentation av Sällskapet Ängbåten och BOHUSLÄN. Överraskande nog hade de flesta, såväl passagerare som besättning, rest med ombord i vår ånga-

re vid besöket i Flensburg. Många trevliga frågor ställdes och stämningen blev än bättre, när det hurrades för BOHUSLÄN.

Under måltiden hade vi kommit upp mot Koster och hade Ramskär tvärs babord. Det hade blivit helt stilla, "blegg", och solen värmdes på sitt allra bästa humör. Vi girade styrbord hän och snart syntes Strömstad förövert.

Den anvisade kajplatsen vid Torskeholmen var vill inte den mest lärtillgängliga för WAL men vackert kom hon till kaj. Man ligger dock inte och kör på spring utan ångaren spelas vanligen in med hjälp av ankarspelet och aktervinschen, båda ångdrivna.

Ångvisslorna hade ljudit ute på red- den så många hade sökt sig ned till kajen.

Kan undra, när en tysk ångdriven isbrytare sommardag förtöjde förra gången i Strömstad!

Ett hjärtligt farväl till alla ombord för god seglats och gästfritt bemötande avslutade denna minnesrika och fina dag.

Förhoppningsvis får vi se WAL även kommande sommar.

BO STARMARK

Familjealbum med ångbåtsmotiv



Sjökapten Carl Johan Johansson var född i Torsene församling 27 november 1878. Han var styrman i BOHUSLÄN när ångaren var nybyggd 1914 och blev befälhavare ombord 1916 när kapten Skantzé blev sjuk.

Kapten Johansson mönstrade av 31 oktober 1949, en månad före sin 71-årsdag! Sommaren 1951 vikarierade han emellertid under tre veckor som skeppare ombord i sin kära BOHUSLÄN.

Kapten Johansson, som bland sina närmaste vänner benämndes Calle, både ett smeknamn, Calle Skjorta, för sin vana att under varma dagar ta av sig varmförskavaren och stå på bryggan i bara skjortärmarna - något serbort för en befälhavare på

en av bobuskustens stora passagerarångare. Hur spritt detta namn var vet vi inte.

På bilden ovan inbjuder dock inte väderleken till någon lättare kläddel. Kapten Johansson till vänster.

Från ättlingar till Carl Johan Johansson, BOHUSLÄNs legendariske skeppare, har Sällskapet Ängbåten mottagit en ovärderlig gåva, ett fotoalbum från trettioalet med kamerakort på familjen blandade med motiv från ångaren BOHUSLÄN. Vi kommer att bjuda på smakprov i Ängbåten undan för undan. Ett mycket varmt tack från Sällskapet Ängbåten genom

ARKIVARIEN

Att docka en ångbåt

Artikeln publicerades ursprungligen i Ångbåten nr 18 i december 1971.

Bakom signaturen Boatswain (båtsman) döljer sig Sven-Anders Boman.

Telefonen ringer då man sitter som djupast försjunken i sitt arbete. – Hej, det är Esshä, har du mycket att göra?

– Jaa, ungefär som vanligt, svarar man och förstär att nu är det ångbåtsjobb i fagorna.

Och det är det naturligtvis. – Kan du vara med vid dockningen på onsdag? – Jovisst. (Ångbåtsjobbet går givetvis före alla andra, mera ekonomiskt lönsamma arbeten.)

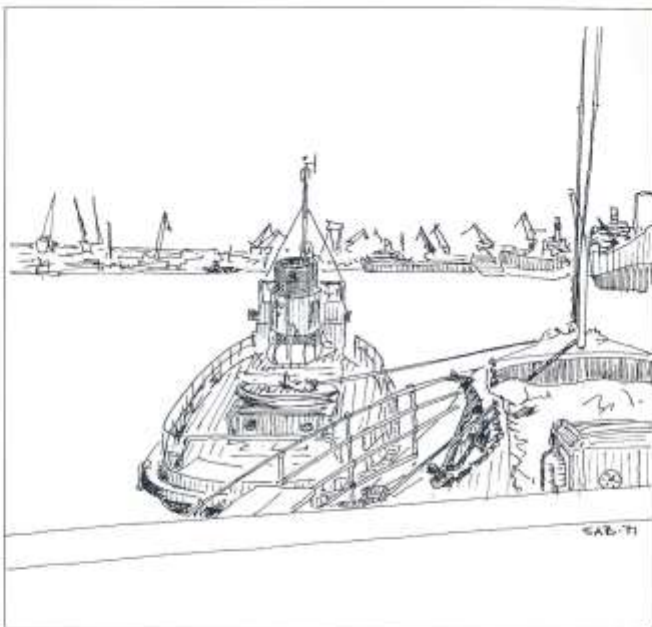
På onsdagsmorgonen skrämmar väckarklockan upp en vid halvsextiden, för klockan sju kommer bogserbåtarna och då skall allt vara klart för avgång.

Ombord är också Inge och Per-Johan, för det fordras nästan tre man ombord under bogseringen.

Exakt på klockslaget multrar bogserbåtarna ADOLF och ERIK runt nacken på Stenpiren och lägger sig med näsorna mot kajen för att diskutera förhållningens problem. Det tar inte lång stund. Bogserbesättningarna kan sin sak.

Snart har vi kopplat ändarna, lägger loss från kajen och börjar färden nedför älven mot Lindholmens varv.

Väl framme får vi förtöja previsoriskt för att dockbasen skall kunna trimma upp fartygets babordsslagsida, ett resultat av dels en liten inbyggd sådan, dels omstuvning av förred och annat för att kunna ta ut styrbords bunkertankar i lastrummet.



Detta i sin tur för att varvet skall kunna byta några slitna och anfräta bordläggningssplåtar i den forna kolboxen.

Morgonen är fin, inte så kall som de föregående. Solen klättrar över hustaken och börjar värma och den kraftiga daggen torkar upp. Vid niotiden kommer en dimbank drivande uppför älven men

stannar lyckligtvis i höjd med Majnabbepiren där den yttersta båten delvis döljs i den fuktiga luften.

Någon halvtimme signaleras det febrilt av älvens trafikanten, sedan lättar dimman och Älvsborgsbrons tilltalande kurvlinjer framträder igen mot en kallt blå himmel.

Efter att ha placerat cirka 6 ton på

däck återstår endast "någon kvarts grads" slagsida och vi anses mogna för indockning. Under tiden har flytdockan gjorts i ordning, köllblocken anpassats efter fartygets nuförtiden något ovanliga bottenform och sänkts ner så att vi med den ena bogserbåten före kan dras in mellan docksidorna.

Så vidtar den ganska tidsödande stöttningen sedan fartyget med hjälp av dockans spelwires placerats i dess mitt. Under tiden har den lyfts just så mycket att köllblocken fått kontakt med båten. Fartyget hålls på plats med hjälp av stockar, som källas fast mellan fartygssidorna och dockvallarna med tråkilar.

Först därefter är det dags att lyfta dockan. För att dockmästaren skall kunna kontrollera dockans läge är den försedd med både vattenpass och lod såväl i längskepps- som i tvärskeppsriktningen.

Vid ett-tiden på middagen kan man bege sig ner på dockans botten och beskåda fartyget underifrån. Botten är ganska slammig av älvvattnet men färigen sitter väl fast och verkar bra. Så vidtar genast spolning av botten för att inte slammets skall torka fast.

Men det är varvets jobb och man kan lugnt ta färjan över älven och bege sig hemåt för att syssla med "något nyttigare".

Resultatet av allt detta kommer antagligen endast att bli några korta rader i loggboken: 27 oktober, förhållad 07 med två bogserbåtar till Lindholmens varv. Indockad kl 13.

BOATSWAIN

Aktuellt från FÄRJAN 4

I slutet av november återkom FÄRJAN 4 till Ringöverkens brygga efter att ha varit tomt för besiktning och underhållsarbeten på Gotenius Varv. Efter den sedvanliga intäckningen med presenningar hände inte så mycket ombord under återstoden av året.

Efter tusenårsskiftet kunde vi konstatera att färjan fortfarande funns kvar utan att speciell millenniumsäkring hade skett. Sjöfartsverket hade dock tidigare tänkt på oss och deras enkät om inbyggda system inför år 2000 var ju lätt att besvara eftersom vi inte har några sådana system.

I januari kände vi att det var dags att ta itu med våra arbeten ombord och valde onsdagar till arbetskvällar. Hittills har arbetsstyrkan varierat mellan två och åtta man.

I maskin pågår arbeten med översyn och renovering av huvudmaskinens fyra pumpar: cirkulationspump, luftpump, matarpump och läspump. Dessa drivs av balanser från huvudmaskinen och sitter på dess babordssida. Tillhörande rörledningar av koppar har demonterats för glödning i verkstad.

På däcksidan pågår renovering av de öppningsbara fönstren i styrhytterna. Det lätt bedagade fördäcket har skrapats och slipats på de partier som behöver få nytt yrskydd. Problemet är väl att däckets slitits fortare genom väder, vind och nötning än vad vi förmått underhålla det. Nu får vi hoppas att det får tillräckligt många lager med Benarolja innan vi börjar köra igen.

Det finns även ett stort antal fönster-

ramar i salongen som behöver kittas och målas i vinter.

I början av året blev en överenskommelse klar med Ringöverken om hyra av bryggplatsen, el, vatten samt tillgång till oroklädningsrum och fikarum. Det känns bra att vi även fortsättningsvis får ligga vid den skyddade bryggan på Ringön med den passande adressen Stenkolsgatan 1-3.

I föra numret nämnde vi planerna på att köra till Eriksberg under Nostalgi-mässan som är den 2 april, ej 26 mars som felaktigt angavs. Vi har dock beslutat att inte köra den 2 april eftersom vi inte hinner få klart påbörjade arbeten ombord.

Istället satsar vi på att köra till höstens Nostalgi-mässa den 1 oktober. Då har vi ändå ångan uppe eftersom det är säsong för stadsvandringarna. Färjan kommer dock på vanligt vis att vara klar för beställningsturer från maj.

Under stadsvandringarna har vi ofta utnyttjat möjligheten att använda det gamla ångfärjelaget vid Lindholmen.

På området innanför färjeläget bygger nu Lindholmen Utveckling en byggnad för Chalmers behov. I samband med detta planerades att riva färjeläget och bygga en låg träbrygga längs hela strandlinjen.

Nu tycks det finnas viss möjlighet att det gamla färjeläget integreras i den nya bryggan och att några dykdalber behålls så att vi även fortsättningsvis kan anlöpa Lindholmen.

GUNNAR SÖDERBERG

Tankenöten



Återigen kan vi erbjuda vår läsekrets en Tankenöt!

Betrakta bilden. Motivet är, hoppas vi, bekant. De flesta av er har varit där. Vår ångare har haft sin hemmahamn här länge. Rederiets kontor låg här.

På bilden syns två ångare. Vilka är de och när på dagen är bilden tagen? Någon kändisbitare kanske kan ge ett utförligare svar. Måhända kanske vi får reda på befälhavarnas namn.

Skriv eller ring till redaktionen i Lysekil och berätta.

Ovansklig ära följer det rätta svaret!



Bildgåtan i Ångbåten nr 4 1999 (97) gällde en passagerångare med ett G på skorstenen. Att ångaren tillhör Gotlandsbolaget och att bilden är tagen i Visby hamn är de flesta överens om.

När vi kommer till själva fartyget uppstår emellertid delade meningar. På 1920-talet lät Ångfartygs AB Gotland bygga två ångare vid Oskarshamns mek verkstad. VISBY levererades 1924 och DROTTEN 1928. De var i det närmaste systerfartyg och blev verkliga klassiker i trafiken mellan Gotland och fastlandet.

Utän facit får man ta fram förstoringsglasat och studera foton av båda fartygen från ungefär samma tid. De förändrades genom åren. Man finner då

skillnader i däckshuset (styrhytten) på övre däck och i överbyggnaden under kommandobryggan.

Akter om salongens tre större fönster finns två mindre. Det aktra av dessa sitter längre akterut på VISBY än på DROTTEN.

Bilden i nr 97 föreställer således DROTTEN som vi kan jämföra med VISBY på sidan härintill.

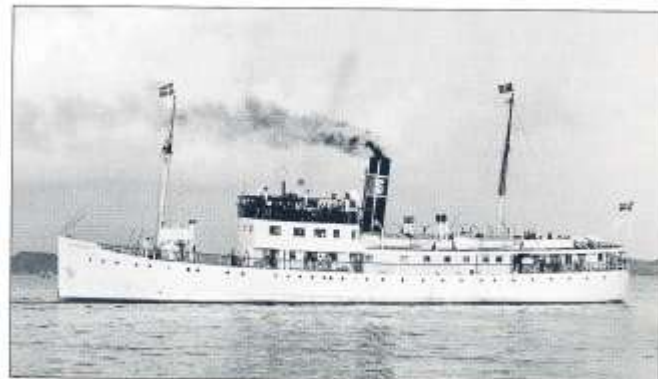
VISBY såldes 1963 av Gotlandsbolaget till Stena AB i Göteborg. Under namnet SKAGEN II trafikerade hon linjen Göteborg-Skagen. 1964 gick hon mellan Bergkvara och Allinge på Bornholm, en linje som snart lades ned. Somrarna 1965 och 1966 trafikerade

SKAGEN II åter linjen Lysekil-Skagen. Våren 1968 lämnade ångaren Göteborg för Ystad. Ännu en av de gamla ångbåtarna hade gått till upphuggning.

DROTTEN såldes 1964 av Gotlandsbolaget till Vikinglinjen i Mariehamn. Med oförändrat namn gick hon i trafik Stockholm-Mariehamn liksom Kapellskär-Mariehamn.

Efter säsongen 1966 lades DROTTEN upp i Mariehamn som caféfartyg. Hon såldes för upphuggning hösten 1979.

SKAGEN II ex VISBY backar ut från Lysekil 24 juli 1965. Foto Dag Almén



Minnen från Lysekil

I närheten av huset, där jag föddes 1925 och där jag bodde med mina föräldrar tills jag var 18 år, låg ALLT trevligt.

Där fanns konserverfabriker, lekstall, båtbyggare, kol- och vedgård, bad på Grötö och Kälholmarna och en vidunderlig utsikt över Gullmarsfjorden och allt som tilldrog sig där.

Där kom de, skärgårdsbåtarna av alla de slag, från Oxevik vid den Vite Pricken (köksfönstret), från Fiskebäckskil (salsfönstret) och från Gäsögattet (sängkammarfönstret). Alla var på väg mot min barndoms mittpunkt: ångbåtsbryggan i Lysekil.

Min första kontakt med denna trevliga omgivning fick jag tillsammans med far och mor och, efter fyra år, en bror. Vi gick till badplats vid en liten brygga med ekor intill Fridhems slip, där råoljemotorn, som drog axeln med remskivor, dunkade hela dagen.

Sedan köpte far en begagnad livbåt av en skutskeppare och vi fick börja vårt liv på sjön med att bli rodda till Grötö för att bada och se på skärgårdsbåtarna på lite närmare håll.

Så småningom fick giggen mast med segel så att vi bröder kunde ge oss ut på längre upptäcktsfärder från bryggan vid Slätteskär. Då kom vi ännu närmare. Vi kände igen de flesta passagerarbåtarna på långt håll och visste hur deras ångvisvlor lät. Klangfärgen och hur lång signal som gavs, avgjorde ofta vilken båt som var på väg in till Södra Hamnen.

En gång när vi var ute och rodde, fick vi dock på långt håll se en båtsiluett, som vi inte kände igen. Nykomling i



Marstrandbolagets LYSEKIL, byggd vid Lindholmen 1884, hade två ångmaskiner och två propellrar. Foto från 1920-talet. Fotograf Allard

våra vatten: KUNG RANE. Vi tänkte som vanligt ta svaldvågorna på bredsida och guppa lite, men när vågorna kom närmare, fick vi brått om att ändra kurs och ta dem med fören först för dessa bogvågor var kortare och brantare än de övriga båtarnas. Vi tog in vatten, men behövde inte assistans.

Av Bohuslänska Kustens andra båtar var OSLO och GÖTEBORG de som vi beundrade mest. BYFJORDEN, BORGILA, VALBORG och ROBERT THORBURN kom långt därefter.

I övrigt låg Marstrandbolagets båtar

bättre till hos oss. Vi tyckte att de hade lite mer stil. Där fanns MARSTRAND, som gick expressturen och kom varje kväll vid åttatiden på väg till Gravarne, ibland nära, ibland på värdigt avstånd från våra småbåtar, där vi låg och fiskade mellan Tova och Grötö.

Här var också Sir ERIK och LYSEKIL, som hade två propellrar och vitmålad kormandobrygga till skillnad från de andra båtarnas bruna i lackat trä.

Från Oxevik kom ibland lilla GREBESTAD med torgtanter, så även MUNKEN och NORDEN.

Mellan Fiskebäckskil och Lysekil



Marstrandbolagets MARSTRAND, byggd vid Lindholmen 1904, gick varje sommar från 1932 "omvända expressen", dvs från Gravarne till Göteborg och tillbaka samma dag. Foto Dag Almén

gick motorbåten RAN, som alla stockholmska badgäster skulle åka med, och VALLY. Utåt Gåsö gick den lackade båten TRAFIK.

Men visst var det BOHUSLÄN som var den vackraste och som hade (och har) en ovanlig, nästan tvåstämmig klang.

Vi var förstas ofta nere vid ångbåtsbryggan och följde allt som pågick där. Om inte någon båt låg inne redan när vi kom dit, fick man spana söderut, mot Gåsö och Stockevik. Där syntes det första tecknet, röken. Sedan såg man båten närma sig (vid Blåbärsholmarna) på väg

mot Fiskebäckskil. Därifrån var det inte långt kvar tills man också hörde den tuta (vid Slaggö) för att meddela sin ankomst.

Ned med friholtarna, babords bog mot kajen, springet ut till någon tjänstevillig på kajen för att lägga fast i en ring, och ut med landgången. Det räckte för dem som hade ett kort uppehåll bara för passagerare.

De båtar som skulle ligga längre och lasta och lossa gods som fanns både på för- och akterdäck, fick lägga ut en tump och landgång även akterut.

När trafikutbytet var avklarat, var det

dags att slå några slag på skeppsklockan för att få efterlämnarna på kajen att komma ombord och för att få fart på springpojkar på paketyklar att hinna fram med sina brödlådor och svagdrickskaggat.

Så kom hösten. Då kunde man se båtarnas propellrar och roder i maredens sken på kvällen, när de låg med maskinen sakta igång under de korta uppehållen.

Som liten var jag en gång med min far dit ner en höstkväll när det var storm. Min farbror skulle komma med båten från Göteborg. Vi satt i lä i en bromskur på en godsvarn och väntade. Allt var mörkt och vätt. Gatabelysningen hade blåst sönder. Det enda som syntes var ljuset från någon enstaka bil bakom oss.

Så småningom såg vi ett par ljus ute på fjorden bland de fräsande vågorna.

Den var fösenad men den kom ändå, vilket väder det än var... utom isvintrarna 1940-41-42.

Sista båten höll envist på i flera timmar bara mellan Slaggö och bryggan men fick ändå ge upp utan att ha nått ända fram.

Men visst var det en härlig tid!

LARS LUNDQVIST
STENUNGSUND

Ångbåtstrafik på Marstrand

Marstrand är en mycket gammal stad. Den grundades på 1200-talet av den norske kungen Håkon Håkonsson.

Som stadsbildning är Marstrand unik. Marstrandsön ligger längst ut mot Skagerack med bebyggelsen och den skyddade hamnen på insidan. Här går segelleden utmed bohuskusten, avståndet till Göteborg är 22 distansminuter.

Carlstens fästning dominerar stadsbilden. Fästningen byggdes sedan Bohuslän blivit svenskt 1658.

Marstrands stadsvapen innehåller tre fiskar kring en stjärna. Genom sitt läge vid havet har Marstrand varit beroende av fisket. De tidigare regelbundet återkommande sillperioderna gav arbete och välstånd men däremellan fattigdom och armod.

Den mest omtalade sillperioden varade mellan 1747 och 1808. Under denna tid blomstrade Marstrand. Staden blev dessutom 1775 frihamn och fristad med fullständig näringsfrihet, fri invandring och religionsfrihet åt utlänningar.

När dessutom vilka skojare som helst kunde söka sin fristad i Marstrand – såvida ej ära och liv hotades – blev det för mycket för hederliga marstrandbor. Den s k porto francoperioden upphörde 1794.

När sillen efter 60 år mer eller mindre försvann 1808 sjönk Marstrand i djup depression. Visserligen hade staden fått sin präktiga kaj och gedigna bebyggelse under porto franco, men folkmängden och företagsamheten minskade.

Men även om sillen var borta väntade andra naturrikedomar att exploateras.



Marstrand från Carlstens fästning. Ångaren ALBREKTSUND (b 1890) vid kajen framför Sjömanshuset. I byggnaden till höger låg Marstrandbolagets kontor på västra gaveln.

Marstrands sommarhistoria började 1822 när Arvidsviks badinrättning på Koön öppnades. Arvidsvik var ett nedlagt silsalteri vars byggnader kom till användning för den nya badinrättningen.

Utsikten mot Marstrandsön var inte den trivsammaste. 1824 brann halva staden och det dröjde flera decennier innan återuppbyggnaden var färdig.

1843 bildades ett bolag för en badinrättning på Marstrandsön. Ett kombinerat varmbad- och societetshus anlades vid norra inloppet. Till badinrättningen

höorde restaurang Alphyddan belägen på en höjd innanför badhuset.

1844 besöktes Marstrand av 200 badgäster, 1850 av 450 och 1857 av omkring 900.

1858 byggdes ett nytt varmbadhus som ännu står kvar, det s k bätellet, numera vandrarhem och restaurang. 1865 inrättades ett stadshotell i det gamla rådhuset från 1600-talet.

För att skänka trevnad och skugga åt badgästerna planterades träd och buskar på den kala ön. Skuggan under lummiga träd gav svalka som ansågs angenäm och hälsosam.

Till badorterna på den svenska västkusten kom förovet folk för att rekreativ sig. Kontrasterna var slående mellan de olika befolkningsklasserna.

Medan folk i allmänhet hade svårt att försörja sig i skärgården kom välklädda människor till badorterna under sommaren för att promenera, bada, segla och umgås under former som nog förvånade kustborna.

Badläkaren på Arvidsvik skrev värmande råd till badgästerna:

Den dag man ankommer till kvartern bör man som regel inte taga något kallt bad. Är man uttröttad efter färden är det bäst att unna sig en eller två dagars vila samt taga ett varmt bad. Efter sjöresan, man må nu ha varit sjöjuk eller inte, tillrådes ännu större försiktighet. När man skall taga sitt bad bör man vara i glad och jämn sinnestämning samt behålla avstånd därifrån om man för tillfället är under inflytande av excitation eller deprimering.

Damernas bruk att bada iklädda en dräkt av ylle eller flanell är mycket olämpligt.

Man går långsamt till badhuset, kläder lugnt och långsamt av sig och går hastigt i vattnet. Är man inte simkunnig må man ösa något vatten över huvud och skuldror samt avtorka svetten.

Efter badet påkläder man sig hastigt och promenerar åtminstone en halv timme. Man bör inte utsätta huvudet för solens strålar, ty därav fås obehag av många slag.

Om man inte känner sig uppvärmd efter badet bör man taga ett glas glödgat vin, en kopp te, kaffe eller buljong.

En större måltid bör inte intagas förrän tre kvarts timme efter badet.

Om man för en segeltur försummar sitt bad, bör man inte lägga detta på sinnet, ty en segeltur motsvarar fullt ut ett kallt bad.

Ett stort problem var emellertid transporter till västkustens badorter. En resa med diligens mellan Stockholm och Göteborg tog fem dagar med övernattnings i Vänersborg, Mariestad, Örebro och Västerås.

Även en resa mellan Göteborg och Marstrand tog lång tid. Familjen Nonnen var engagerad i porter- och sockerbruket vid Klippan och bodde på Liseberg, som då var ett "lander" utanför Göteborg. Familjens döttrar reste till Marstrand i början av 1830-talet. Resan dit sommaren 1831 beskrivs av Emily Nonnen i boken "Systerarna på Liseberg" som kan rekommenderas för läsning.

De färdades med häst och vagn till Tjuvkiel. Från färjan över Göta älv hamnade hästarna i vattnet och nära Tjuvkiel hoppade ett hjul av vagnen. I väntan på båtshjuts till Marstrand fick man vänta i den snuskiga gästgivargården i Tjuvkiel. Regn fördyrade seglatsen och drygt ett dygn efter avfärden nådde man äntligen resmålet.

Men det var trots allt bättre än att följa med Sven Nilsson på hans skuta som seglade mellan Göteborg och Marstrand en gång i veckan.

Det var inte förrän ångbåtarna började gå som resan till badorterna blev något så när behaglig.

1823 uppenbarade sig BRAUTANUND i Marstrand på en utflyktsresa från Göteborg. Det var första gången Marstrand fick besök av en ångbåt.

Nästa ångbåtsbesök omnämns av Emily Nonnen, hon var övertygad om att hjullångaren ROSEN var den första ångbåten i Marstrand. ROSEN var byggd i Motala 1831 men fick sidohjul och hjullhus monterade i Göteborg. Den var uppkallad efter landshövdingen i Göteborg, Axel von Rosen. Hjullångaren kom till Marstrand den 18 juli 1831.

Ungefär klockan 5 en vandrade vi ned till kajen, där största delen av Marstrands invånare voro samlade. Och snart börde vi det stänkande låtet, vi sågo den svart rökken, som uppstog i lätta moln ur skorstenen, vi sågo de plaskande hjulen, och vattnet som föll i ett diamantragn omkring dem, lemmande ett långt glittrande spår på det lugna hafvets yta. Ja, det hela såg vidunderligt ut, jag kan inte neka därtill, men när landväggen lågt ut, när stänkandet och pastandet uppbört, så blef det lif på Marstrand!

Det var ett ståtligt sällskap, som följt med ifrån Göteborg på denna profesa, det var landshövdingen, kommandanten, och en hel mängd i samballet högt uppsatta herrar, men inga damer – sådant börde icke till tonen då för tiden.

Sedaningo vi ombord och besågo allt som kunde ses. Endast damsalongen var fullt färdig. Den var mycket vackert möblerad med speglar och med soffor som voro klädda med svarlakansfärgad merina.

Sedan öns märkvärdigheter i hast tagits i betraktande besög sig hela vikingaskaran tillbaka till ångbåten, det började plaska och spvalpa under hjullhusen, ångan pep, rökken flämtade och hvirvlade emot den klara aftonhimlen, det väldiga oljefret ut-

tes igång, battar svängdes, burrop höjdes; först långsamt, och så med allt snabbare fart lemnade det första ångfartyget Marstrandstränder, och det var åter rytt och såle på ön.

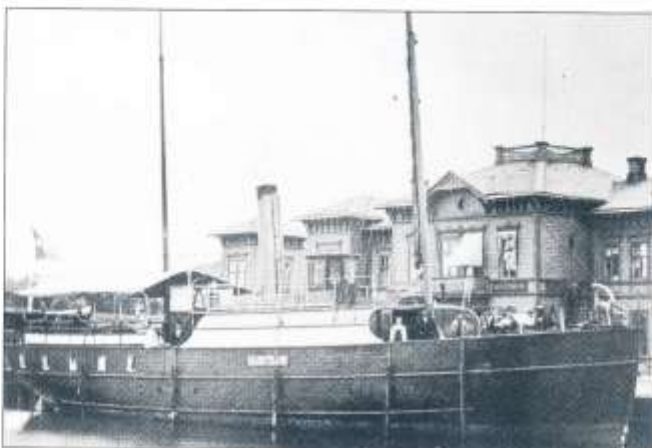
1833 byggdes hjulångaren GÖTHA ELF vid Gamla Varvet i Göteborg för bogsering av fartyg på älven mellan Göteborg och Ströms sluss vid Lilla Edet. Det var "Kongl Directionen öfver Segelfarten mellan Wenern och Hafvet" som på detta sätt underlättade kanaltrafiken för kanalfarare utan maskin.

GÖTHA ELF hade träskrov med två balansångmaskiner. Ångpannan och bunkern var placerade på däck vilket förklarar att fartyget ansågs vara mycket rankt.

I annons i Göteborgs Handels och Sjöfartstidning 23 maj 1833 tillkännagavs: Sedan Kongl Maj:ts nådigt tillåtitt, att det, egentligen för bogsering af fartyg på Götha-Elf bestämda, nu färdiga Ångfartyget, benämndt GÖTHA ELF, afven må få begagnas för lustresor. --"

GÖTHA ELF gick på sina ordinarie Bogserings-turer från Göteborg måndag, onsdag, fredag och från Ström tisdag, torsdag, lördag. Söndagarna under sommaren gjorde ångaren lustturer till Ström, Kungälv, Särö eller Marstrand. Turerna annonserades och biljetter såldes "uti Herr Gleerups Bokhandel". Priset var mellan en och två Riksdaler Banco.

Den första resan med GÖTHA ELF till Marstrand gick en onsdag i juli 1833, tiden för avresan skulle meddelas tisdag förmiddag i herr Gleerups Bokhandel.



Ångaren MARSTRAND trafikerade Göteborg-Marstrand-Uddevalle från 1862 för Göteborg-Uddevalle Ångbåtsbolag. Den byggdes som WENERN vid Keillers maskverkstad vid Skeppbron i Göteborg 1853.

Det var en ytterst sporadisk trafik på Marstrand de första åren. Under 1830-talet var det endast enstaka turer, på 1840-talet lustresor på sommarsöndagarna.

Någon större omfattning fick inte denna trafik, de relativt förmögna badgästerna stannade länge i Marstrand och utflyktsresenärerna var få.

Sommaren 1835 började hjulångaren AMIRAL VON PLATEN trafiken mellan Stockholm och Göteborg genom Göta kanal. Den gick från Stockholm eller Göteborg söndagar kl fem på sön-

dag morgon och var framme torsdag eftermiddag eller fredag förmiddag.

Vad finns då att se i Marstrand för badgäster och utflyktsresenärer?

Carlstens fästning var då som nu ett givet dragplåster och som extra attraktion kunde man besöka fångarna på fästningen. Fästningen var ett fängelse dit de grövsta förbrytarna i landet förpassades. Av fångarna kunde besökarna köpa små slöjdarbeten, de första souvenirerna i Marstrand.

Den mest kände fången är Lasse-Maja, störtjuven Lars Molin, som vists-

des på fästningen mellan 1813 och 1838, då han frigavs. Han berättade, mot ersättning, om sina bravader för besökarna. Lasse-Maja var en spjuver som genom att uppträda i kvinnokläder dragit folk vid näsan.

Ingen annan har betytt så mycket för marknadsföringen av Marstrand som Lasse-Maja. Till och med den kommunala färjan mellan busstationen och Marstrandön har namn efter honom. 1854 upphörde fästningen som fängelse.

Förutom GÖTHA ELF började även hjulångaren CARL göra lustresor till Marstrand sommaren 1840.

Sommaren 1842 annonserades turer med hjulångaren WETTERN mellan Göteborg, Marstrand och Gustafsberg. WETTERN var byggd 1838 för trafik på Göta kanal, en s k fiolbåt.

Efter en tid på Mälaren sattes denna ångare 1844 i trafik mellan Göteborg och vänerhamnar under namnet WESTERGÖTHLAND. Den hade då byggts om till propellerångare.

Sommaren 1845 annonserades ångaren WESTERGÖTHLAND:

Under badterminerna i Marstrand innesvarande sommar kommer ångfartyg att varje måndag och torsdag dit avgå, så ofta passagerare till sådant antal anmäla sig att avgiften uppgår till minst 100 Rdr Rgs.

Kanske var det svårt att locka passagerare med så osäkra villkor, ångaren såldes till Värmland och fick namnet ARVIKA.

1852 återkom ångaren till västkusten för att som ANDERS KNAPE gå mellan Uddevalla och Göteborg.

En ny propellerångare med namnet WESTERGÖTHLAND byggdes 1847 i Norrköping för Mariestads Ångbåtsbolag. Den var avsedd för trafik på Vänern men trafikerade även Marstrand söndagar under sommarmånaderna.

"Marstrand's Nya Badinrättings Direction anser sig böna fästa respektive Badgästernas uppmärksamhet på den lätta kommunikation som under sommarmånaderna innesvarande är komma att äga rum emellan Göteborg och Marstrand, därigenom att ångfartyget WESTERGÖTHLAND afgår besatje söndag morgon hit från Göteborg." (GHT 11 juni 1849)

Först med hjulångarna UDDEVALLA (1852) och STRÖMSTAD (1856) blev turerna på Marstrand mera regelbundna och säsongen förlängd. Hjulångarna var visserligen löstsliga för sjögång och is men de bjöd på flera turer i veckan från våren till hösten.

1862 satte Uddevallabolaget in propellerångaren MARSTRAND sommartid mellan Göteborg och Marstrand. Den gick från Marstrand tidigt varje vardagsmorgon och tillbaka på kvällen, utom på lördag, då den låg kvar i Göteborg för att göra en tur till Marstrand på söndag morgon och tillbaka till Göteborg på kvällen.

Sommaren 1868 gick MARSTRAND efter ungefär samma turlista men fortsatte till Stenungsön på söndag morgon varifrån ångaren återvände först på måndag morgon till Marstrand och Göteborg.

UDDEVALLA gick från Göteborg måndag och torsdag kl 12 till

Marstrand, Stenungsund, Svanesund, Ställingsön och Uddevalla med återresa tisdag och fredag kl 9 och söndag kl 15.

STRÖMSTAD som våren 1867 fått ny ångmaskin och byggts om till propellerdrift gick från Göteborg tisdag och lördag kl 6 till Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Tången, Fjällbacka, Grebbestad och Strömstad med återresa torsdag och söndag kl 6.

Sommaren 1868 hade även hjulångaren EUGENIA kommit i trafik mellan Göteborg och Strömstad. Den anlöpte samma stationer som STRÖMSTAD och gick från Göteborg söndag och torsdag kl 7 och från Strömstad tisdag och fredag kl 7.

När hösten kom var utbudet av turer inte lika generöst. Ångaren MARSTRAND lades upp och UDDEVALLA gjorde två turer i veckan mellan Göteborg, Marstrand och Uddevalla.

Missnöjet i Marstrand var stort över ångbåtsbolagens turer som berörde staden. Märkligt nog var det kapten E J Elfversson som satte fart på diskussionerna. Han var skeppare och delägare i STRÖMSTAD som gick mellan Göteborg och Strömstad.

I nästa nummer av Ångbåten får vi följa hur Marstrand fick egen ångbåt.

INGVAR KRONHAMN

Båtar runt omkring

Styrsöbolagets DISA såldes till Stockholm i februari 1999 och heter nu RIDDARFJÄRDEN. Ägare är Göta Kanal Charter Stockholm AB.

Här ser vi fartyget med sitt nya utseende vid Riddarholmen i Stockholm nyårsdagen 2000, fotografierad av Christer Samuelsson.

RIDDARFJÄRDEN har fått akterdäcket inbyggt och på övre däck finns nu en matsal. Men varför en ångbåtskorsten på detta fartyg som redan när hon byggdes 1936 hade en femcylindrig Nohabdiesel på 160 hkr?

HAMNFÄRJAN III såldes av Kungälv kommun i augusti 1999 och ägs nu av Strömma Turism & Sjöfart AB.

Färjan heter nu KASTELL 1 och skall trafikera Kastellet och Badholmen från Hotellkajen i Vaxholm. Här ser vi färjan i Vaxholm 12 december 1999. Fotograf Christer Samuelsson.

HAMNFÄRJAN III byggdes vid Marstrand's Mek Verkstad 1962 och gick mellan Marstrandön och Arvidsvik på Koön. Längd 13 m, bredd 5 m.

Vägverket har övertagit ansvaret och kostnaden för driften av Noedöfärjorna i Öckerö kommun. Tidigare har kommunen drivit trafiken i egen regi med statligt stöd. Tills vidare bemannas färjorna av kommunen på uppdrag av Vägverket.

De tre färjorna NORDÖ I, II och III trafikerar linjen Burö färjeläge-Knippla-Hyppeln-Rörö. Trafiken startades i maj 1970 (då dock från Hålsö) och ersatte den trafik med passagerarbåtar som Göteborgs Spårvägar övertog från Linjebuss i mars 1968.



Ångbåten Nr 1 2000.

Nytt på webben – varpångaren ELFDALEN



Ångaren ELFDALEN på Siljan. Foto Sven-Olof Gustmunds

Ytterligare en restaurerad ångbåt har presenterats på "webben" med adressen <http://home.bip.net/per.hilding/steam/Elfdalen.html>.

Varpångaren ELFDALEN av Leksand är en kollega till den välkända ÖSTA, en av de tidigare så talrika varpbåtarna på Siljan. Här nedan följer, i lätt editerad form, deras egen presentation.

ELFDALEN byggdes 1888 vid Ljusne mekaniska verkstad för att varpa flot över Siljan. Beställare var Dalelvarnes Flottningsförening.

ELFDALEN levererades våren 1888. Längd 21,37 m, bredd 4,90 m. Brutto-dräktighet 60 reg.ton. Ångaren var besiktigad för passagerartrafik. Drivkällan bestod av en kompondångmaskin på 110 ind hkr som krävde 0,16 kubikfot ved per hästkraft.

ELFDALEN kostade tillsammans med systerbåten ORSA 69 500 kronor. Flottningen upphörde 1970.

ELFDALEN såldes första gången 1966 till Sören Svensson och därefter 1969 till Per Hilding som ägde den fram till

1980 då den köptes av Olle Nordesjö.

Ångpannan tubades om till sotmarren 1984 och godkändes då för sju kiloytryck mot tidigare sex. ELFDALEN är nyligen blåstrålad och målad under vattenlinjen, lite plåt är också utbytt.

Nya kolstänger har monterats, vevaxeln har lyfts ur och riktats i bädden. Efter tre års stillaliggande användes ELFDALEN på Ångbåtens Dag i Leksand 1999.

Mer om ångbåtstrafiken på Siljan och i övriga Dalarna kan man läsa i boken "På sjö och älv ångbåtstrafiken i Dalarna", skriven av Tarras Blom och Arne Sundström och utgiven av Dalarnas fornminnes och hembygdsförbund, Dalarnas museum i Falun 1972.

Så långt webbsidans text. Huvuddelen av "sidan" består av en rik samling bilder, från älven vid Leksand 1920 (med fyra ångbåtar) fram till en höstsamling 1980 med fem fartyg förtojdade jämsides. Dessutom en del bilder från restaureringsarbetena och från olika brygger runt Siljan.

Enligt källkoden till hemsidan bör man kunna höra ångvislan som bakgrundsljud. Detta hördes inte på min dator, tydligen saknar jag något instickskort.

En varning till dig som sitter med ett långsamt modem. Stäng av den automatiska bildvisningen, läs texten och klicka fram de bilder som du tycker verkar intressanta, så länge du känner för att hålla på. Annars kan du bli sittande uppläst någon halvtimme eller mer.

WEBBMASTER

Koleldning i färjan

När FÄRJAN 4 skall ut på stadsvandring en lördag är det åtskilliga timmars arbete i maskin som föregår resan. Här följer en beskrivning av eldning och skötsel av pannan inför en sådan resa:

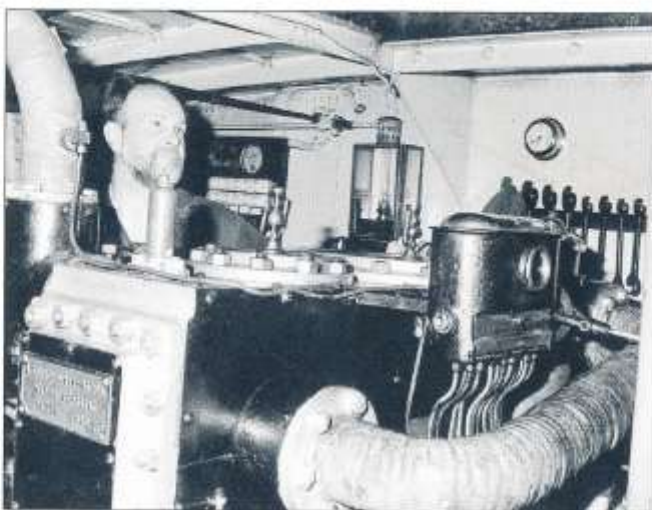
Under 1999 har vi gjort en första uppvärmning med elpatron som minskat eldningen med minst en dag. Tidigare måste vi elda på torsdag, vid kallare väder redan på onsdag, för att köra på en lördag.

Onsdag eftermiddag sker inkoppling av elvärme och öppning av fyra ventiler för elpatron och cirkulationspump. Inställning görs på 75 °C. Pannvattnet har då kvar ca 30 graders värme sedan förra lördagens körning.

Fredag eftermiddag sker första eldningen med ved som vi lägger ovanpå en liten kolhög och sedan tänder med papper och lite dieselolja. Pannvattentemperaturen är då 70–80 °C. Vid normal utetemperatur behöver inte hela elpatronens kapacitet på 9 kW utnyttjas.

Pannan är nu mycket väl genomvärmad med temperatur även i botten på 70 °C. De tidigare årens läckor i undre delen av manluckorna har numera försvunnit. Vid 90 °C kopplas elvärmerna bort och isoleras från pannan genom stängning av ventiler.

Efter några timmars eldning övergår vi till endast kol. Vid ca 0,5–1,0 bars ångtryck låter vi fyren brinna ut och resterande glödbädd rakas ihop på mitten av rostén. Sedan lägger vi en ganska stor kolhög fram till på rostén med en inre kontakt med glödbädden och stänger både dragluckan och skorstensspjället.



Maskinrummet i FÄRJAN 4 med Bert Johansson vid manöverplatsen 19 maj 1992. Foto från Lundby Hembyggsförening

Denna nattfyr, även kallad "gubbe", brinner nu sakta hela natten.

Lördag kl 9.00: Om nattfyren brunnit normalt är det ca 3–4 bars tryck och fyren är nästan utbrunnen, men fortfarande finns möjlighet att tända direkt med nya kol. Vid maximal ötur har kolhögen slocknat med följden noll bar i tryck och vi behöver väl de timmar som är kvar till avgång för eldning.

Lördag 12.30: Panntrycket är 6 bar. Värmning av maskinen påbörjas och maskin samt propellerhjulor smörjes.

Lördag 13.30: Panntrycket är nu 8 bar. Avgång Ringön till Residensbron.

Lördag 14.00: Avgång Residensbron på stadsvandring. Det speciella med koleldning är att man måste elda på fyren ca 5 min innan avgång för att få ordentlig fyr. Detta medför att försenade avgångar inte är populära hos maskinisterna.

En teknik som vi ibland använder är att lägga en kolhög alldeles innanför luckan för värmning för att efter avgång raka ut den över fyren som då omedel-

bart tar eld. Vid normal körning eldar vi på med ca 4 skyfflar var 10–15 min, med rakning och utjämning av fyren däremellan. Draget regleras normalt med dragluckan medan skorstensspjället står helt öppet.

Vid avslutning av körningen är problemet det motsatta, vi måste sluta elda i god tid innan ankomst, vilket gör att vi kommer till Ringön ca 16.45 med utbrunnen fyr och ca 6 bars tryck.

Kolkvaliteten har skiftat mycket under årens lopp. De kol vi nu har är mycket bra. De kommer från Polen och är levererade av Sahléns Kol i Lidköping. Kolen är stora, över 80 mm och nästan ingen stybb, trots det brinner de väldigt lätt med lite aska och slagg.

Tidigare körde vi på SJS beredskapskol, de var någorlunda men med otroligt mycket stybb. När vi hyrde ut FÄRJAN 4 som ersättare för DAN BROSTRÖM för många år sedan fick vi så dåliga kol att vi också måste ha en eldare i tjänst.

På söndag sker uträkning av aska från eldstad och askugn samt påläggning av lock på skorsten. Måndag öppnas ventiler för att undvika vakuum i pannan. Eventuell sotning görs efter 3–4 körningar.

I och med detta är en arbetsvecka på FÄRJAN 4 klar för att sedan börja på onsdag igen, så vida vi inte har körning under veckan.

Mera att läsa om FÄRJAN 4 finns på webben, vt.314.telia.com/~u31406330/

BERT JOHANSSON

Ångbåten Nr 1 2000

Recension

"Jag är ingen professionell forskare eller historiker och har ej heller någon akademisk examen av något slag".

Med dessa anspråklösa inleder Lennart Lundberg förordet i sin bok "Krigsmalmens offer" (Åkeriförlaget 1993, 224 sid, ISBN 91-86748-10-6). Kanske skulle man inledningsvis förledas att tro att hans bok vore en lättviktare fylld av allsköns skrönor, "sanningar" och historier.

Inget kan vara mer felaktigt. Denna bok är, från pärm till pärm, ett gediget, objektivt och spännande verk av en man, som bemödat sig om objektivitet och klarsyn. Detta dessutom på en pregnant och mönsterfull lärtläst svenska.

Författaren inleder boken med att skildra varför just den svenska järnmalm var så atråvärd för Hitlers Tyskland.

Inte mindre intressant blir han i kapitlet "Winston Churchill och den svenska järnmalm". Det framgår med all önskvärd tydlighet hur skrupellösa de båda stormakterna var i denna fråga.

Sedan får varje år sitt kapitel med början 1939. Inledningsvis kommer en fyllig årshistorik, där författaren verkligen visar sin beläsenhet. Så kommer de förlorade fartygen i tidsföljd. Varje enskilt fartygs öde skärskådas.

Boken avslutas med en förteckning över omkomna sjömän i malmfarten 1940–1944.

Endast på ett fåtal ställen kommer författarens känslor fram: när de svenska myndigheternas kinslighet, nonchalans och likgiltighet mot dem som riskerade

sina liv i malmfarten "då grips man av en stilla vrede".

Denna bok har för mig blivit ett läromedel och ett referensverk. Om och om igen har jag läst den och lärt.

Jag kan inte nog rekommendera den för alla och envar med intresse för vår sjöfart, våra sjömän och vår sjöfartshistoria.

*De bura ej kaskar och vapenrock,
ej blånkande stål i sin hand,
men de dogo duck i en sluten flock
för sitt folk och fädernesland!*

Karl Asplunds hyllningsdik till det svenska sjöfolket.

BO STARMARK

Akterspegeln

Per Lagerkvist (1891–1974) har skrivit dikten "Bobuslän", en bekännelse inför åsynen av Bohuslans klippor.

Lagerkvist var sommarboende i Rönning på Tjörn under många år.

BOHUSLÄN

Sådan steg jorden på mäktigt bud en gång i tidens gryning
upp ur det ändlösa havets vidd, sköljd av morgonens dyning.
Höjde sig fattig och naken som du, utan ett enda smycke,
för att erövra ur tidlösa djup landet stycke för stycke.

Andra nejder blev rika på allt. Du förblev som du varit,
urtidsfattigt, naket och kargt, fast årtusenden farit.
Havets famntag slapp du ej ur, ville ej heller slippa.
Reste ur det som dig födde engång din uråldriga klippa.

Oföränderligt bränningen slog, fårade det som var fårat,
grått och tåligt i striden du stod, blott av årtusenden sårat.
Segrade inte, besegrades ej. Djupet hävde sin dyning,
så som du mindes den gjorde det i första morgonens gryning.

Tiderna stormar emot din kust, du är tidlös som havet.
Delar ditt eviga öde med det, där du en gång låg begraven.
Gott är att lägga sin hand på dig, känna det händelselösa
i det som sker i ett ängslande nu. Du kan min själ förlösa.

Pär Lagerkvist