



ÅNGBÅTEN Årg 37 • Nr 4 2001 • 105

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, G Björlandav 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20,

e-post ingvar.kronhamn@home.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, e-post bertill@plc.gu.se

Gunnar Stalerberg, Belgårkan 4, 426 69 V Frolunda, tel 031-29 88 65, e-post g.stalerberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, e-post markgraf@pigmet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2002 är 150 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 bilskottet direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litoprid Media AB 2001.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2002 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-X, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-467 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,

kassör: Ove Ilio, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatimningsstegen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson, tel/fax 031-68 25 82.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från flajelaget vid Residensbron (vid Stenpiren, inga turer 2001).

För beställningstrafiken svarar Claes Verme, tel 0740-35 41 82.

Försalongen

Dingelingelingelingeling!

Årets sista Ångbåt lägger ut med julgran i masttoppen! Välkommen ombord kära läsare och kliv in på mellandäck och känn värmen från pannkappen! Snart slår den lugna pulsen från maskin och vi glider ut i decembermörkret.

Det är trångt mellan alla paket ombord men vad gör det om bara innehållet är intressant. Skulle något blivit kvar på kajen kommer det med nästa tur. Skicka gärna något med nästa Ångbåt! Se manusstoppen nedan.

På den här turen berättar vi om vintertrafiken med BOHUSLÄN för i världen och om hur det var att segla eldare på 1930-talet. Den stora pannrenoveringen i FÄRJAN 4 fortsätter. Om beställningstrafiken skriver Claes och Barbro.

Vi uppmärksammar den första K-märkta ångbåten i Sverige och avslutar serien om FREJA på Fryken.

Trevlig resa ombord i Ångbåten 105!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2002: 4 februari 2002

Nr 2 2002: 20 april 2002

Nr 3 2002: 6 september 2002

Nr 4 2002: 11 november 2002

Omslagen

Fören: Ångaren BOHUSLÄN i vinterkvarter vid Skeppsbron, kajplats 17. I bakgrunden Merkur, tidigare kontor för Svenska Lloyd. Foto: Bertil Holmström vårvintern 2001.
Aktorn: Marstrandbolagets vinterturlista fr.o.m. den 12 september 1930

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Välkommen ombord i årets sista Ångbåt. Du kommer förhoppningsvis att gilla innehållet, samt få en stunds god avkoppling i favoritfåtöljen och tänka på den ångbåtsäsong som närmar sig igen. Tänk positivt. Det är endast fem månader kvar att vänta. Sedan är vi åter under ånga!

Som vanligt jobbas det ombord både i BOHUSLÄN och i FÄRJAN 4. I nästa nummer av tidningen återkommer jag med en översikt av utförda vinterarbeten.

Det är lite besvärligt att parkera i närheten av Skeppsbron, där ångaren ligger vinterförtöjd. Detta på grund av grävarbeten i samband med byggandet av Götatunneln. Ja, Du som bor i Göteborg har noterat att mer eller mindre hela stån håller på att grävas upp. Vi kommer att få leva med detta flera år framöver, men de initierade påstår att det blir bra, när det blir färdigt. Låt oss hoppas detta.

Om fyra/fem år, då tunneln är klar

och trafiken går under jord, blir det fint vid Stenpiren. Det kommer att bli promenadstråk utefter hamnen och även spårvagnshållplats i närheten av vår kajplats. Vi räknar med att det blir mer folk i rörelse utefter kajerna, då området blir mer tillgängligt. Detta faktum kommer säkert att generera fler passagerare, vilket vi gläder oss åt i Sällskapet.

En nyhet för i år är att vi samlas ombord i BOHUSLÄN på lördagar klockan 10.00. Detta utmärkta initiativ kommer från ordföranden i den Ekonomiska Föreningen, Agneta Eriksson.

Du är välkommen ombord, för att utföra diverse sysslor och för att "snacka ångbåt" i allmänhet. Vi bjuder på lekamlig spis, under dagen. Annars är det tisdagar och torsdagar som är de sedvanliga arbetsdagarna, under vinteruppläggningsen.

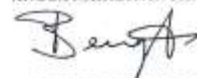
Turlistan har ej spikats inför nästa års säsong. Klart är dock att BOHUSLÄN skall delta i ett veteranbåtsmöte i Vejle, som ligger på Jylland. Detta möte sker i mitten av juli under tre dagar.

Jag räknar med att vi lämnar Göteborg sent på kvällen onsdag 10/7 och gångriden är cirka 16 timmar. Vi kommer att segla längs kusten av Jylland, så det blir en vacker upplevelse för dem som medföljer fartyget på denna tur.

Då vi ej kan ha så mycket besättning ombord under sjöresan, finns det ändå fina möjligheter för många att delta i festligheterna på plats i Danmark. Det tar endast knappt tre timmar med bil från Frederikshavn. Kom bara ihåg att boka husrum i Vejle!

Nu är det dags att gå vidare i tidningens sidor och se vad redaktionen lyckats plita ihop. Men innan Du, kära läsare, vänder blad vill jag sända en vinterhälsning och önska Dig och anhöriga en fin vinter med en riktigt god jul och ett gott nytt år!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 105

Ordföranden har ordet	3	Bidrag räddar LAXEN	9
Beställningstrafiken 2001	4	K-märkt och T-klassad: PRIMUS	10
Årsmötet 2001	4	Han seglade i BOHUSLÄN	11
Vinterarbeten i BOHUSLÄN	5	Vinterbåten BOHUSLÄN	16
Vi gratulerar	6	På FREJA-safari - del 2	20
Nyårskott till arkivet	7	Annons	22
Stor pannrenovering i FÄRJAN 4	8	Aktersalongen	23

Trivselkväll

31 januari 2002 kl 19.00
Sjömansgården, Stigbergstorget
Kvällens tema är ångaren
BOHUSLÄN:s första charter
sommaren 1966.
Välkommen!

Arbetsdagar

Ångaren BOHUSLÄN
Under vinteruppehållet träffas vi
ombord i ångaren BOHUSLÄN
vid Skeppsbron, kajplats 17,
tisdagar, torsdagar, lördagar
(dagtid)
Välkommen!

Arbetsdagar

FÄRJAN 4
Måndagar kl 18 ombord i färjan,
adressen är
Stenkolsgatan 1-3 (på Ringön)
Kontakta Åke Karlsson
tel 0706-23 20 79
Välkommen!

Beställningstrafiken 2001 Årsmötet 2001



Aktredäcket var ursprungligen ett lastdäck som byggdes in redan 1953. Idag är detta ett vackert utrymme med underbar utsikt genom de stora fönstren. Här kan dukas för ett fint antal gäster.
Foto Ingvar Kronhamn

Beställningstrafiken 2001 kom inte upp i förra årets rekord utan slutade på 30 resor, en minskning med 30 %.

Att BOHUSLÄN är känd utanför våra gränser har vi verkligen fått erfara i år. Representanter för UD, amerikanska ambassaden och Vita huset har varit ombord vid olika tillfällen för att inspektera. Så sent som fyra dagar före toppmötet i Göteborg tackade UD nej till den preliminära bokning de haft för paret som bor i Vita huset.

Franska konsulater hade bokat fredagen 15 juni, en resa som höll på att ställas in. På grund av ovärdigheterna i stan

vägrade polisen till en början delegaterna att lämna sina hotell. Till slut ordnade det sig så att vi kunde lämna kaj en timma försenade med nöjda franska mediafolk.

Det har varit fem vigslar ombord varav ett dubbelbröllop som gästerna inte visste något om vid ombordstigningen. Först när prästen kom ombord på Björås och brudparet klät om förstod gästerna vad de blivit inbjudna till.

Även två av våra politiska partier har vi haft nöjet att vara ute med, det ena med sin partiordförande i spetsen.

Årsmötet 2001 hölls lördagen den 27 oktober ombord i m/s WALONA vid Stenpiren i Göteborg.

Mötet leddes av Sällskapets ordförande, Bengt Cremonese, och samlade 63 medlemmar. I vanlig ordning påminde ordföranden om det gångna räkenskapsårets omfattning: 1/5 2000 - 30/4 2001, d.v.s. säsongen 2000!

Styrelsens årsredovisning godkändes och mötet följde revisorernas förslag om ansvarsfrihet för styrelsen för det gångna verksamhetsåret.

Medlemsavgiften blir även nästa år 150 kronor.

Valberedningens förslag till ny styrelse och revisorer antogs av mötet varför Sällskapet Ångbåtens styrelse för 2001-2002 utgörs av

Bengt Cremonese ordförande
Kim Forsblad vice ordförande
Björn Persson sekreterare

Födelsedagar är populära att fira ombord. Vi har haft 40-, 50- och 60 års-fester i sommar. Jubilarerna som fyllde 60 år gick hela kvällen med skepparmössan på. Den hade han fått av sin farfar, tidigare kapten ombord i ångaren. Vi har även haft firmafester och kundträffar, många återkommer varje år.

Totalt 2360 gäster har nöjda lämnat BOHUSLÄN i år. Detta gör att vi tycker det är roligt att jobba med beställningstrafiken. Vi ser redan fram mot nästa säsong, många bokningar är redan gjorda.

BARBRO OCH CLAES JOHNSON

Ångbåten Nr 4 2001

Vinterarbeten i BOHUSLÄN

Charles de Serves vice sekreterare
Ove Iko kassör

Gunnar Bonander vice kassör
Barbro Jonsson ledamot
Mats Demker ledamot
Mattias Jarlstedt suppleant
Ywonne Ringqvist suppleant

Representanter för Ångbåten Ekonomisk Förening i Sällskapets styrelse är Agneta Eriksson och Lars Kihlgren.

Revisorer är René Sjöstrand och Roger Mattsson, revisorssuppleanter Margareta Boman och Sune Birgning.

Inga motioner hade inkommit. Ordföranden redogjorde för turerna sommaren 2001 och tackade alla aktiva för deras insatser under säsongen.

Agneta Eriksson som skickat ut en enkät till 140 aktiva inför säsongen 2002 hade fått 99 svar. De som ännu ej svarat ombads att göra det snarast.

Under vinteruppehållet är arbetsdagarna ombord i BOHUSLÄN tisdag och torsdag (dagtid) samt, som en nyhet, lördagar från kl 10.00.

Alla var välkomna ombord till den stora intäckningen av BOHUSLÄN lördagen 10 november.

2002 besöker BOHUSLÄN danska Vejle veckoslutet 12-14 juli.

Joakim Sjöberg avgick som säkerhetsansvarig.

Bertil Holmström informerade om Sällskapets nya hemsida som han och Mattias Jarlstedt ansvarar för och Ingvar Kroonhamn informerade om K-märkning och T-klassning.

Vi tackar besättningen på WALONA för arrangemanget kring årsmötet!

Ångbåten Nr 4 2001

Efter säsongens sista beställningstur 14 september förhalade BOHUSLÄN från Stenpiren till Skeppsbron, kajplats 17, den 17 september.

Lördagen 10 november var det dags för den stora tackningen av BOHUSLÄN för vintern. Glädjande nog hade ett tjugotal medlemmar infunnit sig till tackningen. Insatserna belönades med sjömansbiff som tillagats av Lenelotte Ålmqvist.

Under vinteruppehållet brukar det arbetas ombord dagtid på tisdagar och torsdagar. En nyhet för vintern är en utökning av arbetsdagarna till att även omfatta lördagar. Omkring tio medlemmar har hittills infunnit sig varje lördag men det finns plats för fler!

När Ångbåtens utsände kom på besök en lördag var flera av de aktiva i snickarverkstaden på Gotenius varv där de renoverade bryggdäckets trallar.

Lördagsarbetena pågår fram till 15 december och återupptas 19 januari för att åtminstone fortsätta fram till mitten av mars då BOHUSLÄN går till varv för en del arbeten.

Det finns en hel del att göra innan BOHUSLÄN är igång igen, såväl på däck (i inredningen), i maskin, som i intendenturen. Har Du bara vägarna förbi är Du lika välkommen ombord!

Renoveringen av en hytt under akterdäck har påbörjats. Det är städerskehjuten mot aktersalongen om styrbord som tillkom 1944 i samband med 1943 års bostadsförordning. Fyra av den kvinnliga intendenturpersonalen hade fram till dess sovit i passagerarsalongerna.

För vinterarbetena i maskin finns en lång lista som Walter Fogelström sammanställt. Bland annat skall ånggeneratoren renoveras och få ny slid och nya kolyringar. Även ångmaskinen som driver pannfläkten får nya kolyringar. Vevaxeln har indikerats och skall nu skivas in i ramlagerlägena.

Under hösten har Norske Veritas besiktigat ångpannan. Pannan är nu åter vattenfylld. Sjöfartsinspektionen gjorde sin besiktning i våras för ett femårigt Nationellt Säkerhetscertifikat som ersätter det tidigare passagerarfartygscertifikatet, fribordscertifikatet och certifikatet för godkänd säkerhetsorganisation.

INGVAR



Vi gratulerar!



I samband med BOHUSLÄNS besök i Strömstad i somras hade vi en liten blänkare i lokaltidningen, Strömstads Tidning Norra Bohuslän, med rubriken "Har du bilder på ångbåten?" Vi fick in bidrag från åtta fotografer, och de bästa från varje fotograf är inskannade och införlivade med vårt fotoarkiv.

Bland de insända korten var ett från sommaren 1951. Det föreställer Gunnar Ödman från Strömstad och hans

dävarande flästmö Hanna Thoresen från Fredrikstad, på kajen i Gravarne (nuvarande Kungshamn). Man hade gjort en härlig ångbåtsfärd söderut från Strömstad med ångaren OSLO, och inväntade nu ångaren GÖTEBORG för återfärden norrut (det var tider det, flera reguljära ångbåtsurer om dagen, sju dagar i veckan, året om!).

I somras passade man på att göra omturen, så gott det gick (nu blir det

bussresa i ena riktningen, och bara ett enda tillfälle per år). Och man passade på att låta sig fotograferas på kajen, med ångaren BOHUSLÄN i bakgrunden.

Strax före nyår kommer makarna Ödman att fira guldbryllöp.

Ångbåten gratulerar med detta lilla inslag och med en inbjudan till en ny resa nästa sommar!

REDAKTIONEN

Ångbåten Nr 4 2001



Nyttillskott till Arkivet



I det material vi fått från Bertil Vogl finns denna bild på vår ångare i Sotekanalen. Foto Bert-Åke Larsson 1994.

Vi har flera gånger berättat om hur gamla medlemmar lämnat över sina foto- och klipparkiv, till gagn för framtida forskning om Sällskapetets historia, och med material för ett och annat kåseri i Ångbåten (se sammanställning nedan).

Nu har det hänt igen. Denna gång är det Bertil Vogl, chief och PR-man och under flera år tillsammans med makan Lilian charteransvarig ("befraktare"), som hytt hostad och i samband härmed

fått anledning att gå igenom gamla gömmor.

Vi har fått ett stort antal bilder, bl.a. från ångbåtsmöten i Norge 1990 och Stockholm 1988 och 1992. Vi har fått en hel del tidningsurklipp, både från våra lokalblad Göteborgs-Posten, Göteborgs-Tidningen och iDag, och för göteborgare mera exotiska blad som Dagens Nyheter, Västmanlands Läns Tidning och Västerviks-Tidningen.

T.o.m. tidningen Hundsport finns

med, det var domare från Västra Kennelklubben som 1988 gjorde en oförglömlig sjötur med anrika BOHUSLÄN.

Naturligtvis frodas de vanliga missuppfattningarna: I ett GT-nummer från 1989 får man t.ex. veta att "Få motorer värdas så ömt som denna koloss på 70 hkr, få skulle bli så dyra att reparera om någon väsentlig del skulle gå sönder".

BOHUSLÄNS ångmaskin på 700 hkr värdas förvisso ömt, men när väsentliga delar går sönder repareras de ofta snabbt av våra skickliga maskinister. Det är ångpannan, inte ångmaskinen, som skulle kräva miljonbelopp att ersätta.

I ett nummer av iDag från juni 1992 läser vi: "Bertil Vogls definition av livet är kristallklar: Det är att tuffa omkring med en gammal ångare i ursprungssköck. – Det är värt varenda sekund av arbete att slippa dännet från en dieselmaskin som gör att folk ombord måste skrika till varandra för att göra sig hörda. På s/s BOHUSLÄN hör du bara bogsvället och det stilla suset från ångmaskinen."

Kan det uttryckas bättre?

ARKIVARIEN

Tidigare donationer har omnämnts i dessa Ångbåtar:
Nr 82 (1993) Okänd donator
Nr 83 (1994) Bo Starmark
Nr 86 (1995) Åke Larsson
Nr 87 (1995) Jan Polheimer

Stor pannrenovering i FÄRJAN 4 – del 4

Här fortsätter Håkan Järnström berättelse om den pågående pannrenoveringen i FÄRJAN 4.

Den 10 september: Åter ombord med verktyg för montering. Vi modifierar en tolk så att den fungerar som rensverktyg och vi kollar att gångorna blir ordentligt rensade. Sedan börjar vi montera ett par tuber och det går över förväntan. Ger resterande tubhåll på styrbordssidan i flammugn lite olja så att de får stå och godgöra sig till nästa vecka.

Denna måndag, den 17 september, är endast eldarna ombord, maskinisterna har flytt västkusten för Stockholm respektive Abisko. Nu rensas de sista tubhållen och vi börjar sätta in fler tuber. Till att börja med bara så att de tar gångorna ordentligt i båda ändar. Slutdragningen väntar vi med tills alla sitter på plats. När vi lämnar för kvällen är alla tuber utom tre, de mot mitten av pannan, på plats i babords tubsats.

Den 24 september är vi åter mangrant samlade och tuberna i styrbords tubsats monteras. Åke har tagit med en utväxlad spärrnyckel som betydligt underlättar arbetet. Även här väntar vi med de mittersta tuberna, det ger oss en, om än liten, möjlighet att komma ner i pannan om så skulle behövas.

Måndag 1 oktober drog vi dit de resterande sex tuberna samt justerade samtliga att sticka ut lika mycket i båda ändar. Det jobb vi oroat oss mest för, har gått över all förväntan. Nästa moment är att putsa rent alla hålen för övriga tuber och få dessa på plats innan vi börjar pressa samtliga tuber.



Sotskäpsändan av ångpannan i FÄRJAN 4 med alla tuberna monterade.
Foto Gunnar Söderberg 15 oktober 2001

Nästa måndag, den 8 oktober, putsades samtliga hål till de vanliga tuberna. Dessa stoppades in på plats. En tub provpressades också och vi blev lite oroad av att det såg ut som om tuben inte expanderades tillräckligt. Den ville också snurra med pressen så det behövdes ett verktyg till mothåll. Det viskar som om vi måste uppfinna alla våra verktyg och metoder själva!

Ytterligare en ny frisk måndag med samling ombord. GVA:s representant kom med ett par pressar för utgrävning av tuberna, främst för stagtuberna när dessa är pressade med den vanliga pres-

sen. Nu drar vi igång med att pressa de vanliga tuberna i babords tubsats och fyra blir klara i sotskäpsändan. Vi provar också att pressa den ena i innerändan, mest för att se att den pressen fungerar som den skall.

Den 22 oktober fortsätter vi och blir klara med babords tubsats så när som på två tuber som är lite för tränga för tubpressen. (Vi får väl uppfinna något.) Det verkar i alla fall som om allt fungerar som det skall och vi ser framtiden an med en viss tillförsikt. Åke började samtidigt med överhållning på pannarmaturen och matarventilen blev klar.

Måndag 29 oktober. Vi pressar tuberna i styrbords tubsats. Ytterligare några tuber var för tränga så en justering av tubpressen behövs innan vi kan bli klara med alla tuberna i sotskäpsändan.

Vi började också pressa en tub i flammugnensändan men tubpressen var så sliten att den inte fungerade som den skulle. Rullarna läste sig när det blev lite kraft på dem. Som tur är har vi en ny press, som med lite justering och förlängning som den gamla, kan komma till användning. Vi kontakter GVA för att få hjälp med modifieringen.

Bröset till huvudångventilen blev ompackat och klart för montering genom Åkes försorg. Nu är 46 av de vanliga tuberna klara i sotskäpsändan så det går sakta men säkert framåt.

Den 5 november: Vi pressar resten av de vanliga tuberna i sotskäpsändan. Vi har också fått tag på en vinkelbormaskin som kan användas till att dra tubpressen i flammugn så vi behöver inte göra en ny lång tubpress. Innan kvällen har vi pressat sju tuber i flammugn. Maskinen är tung och eftersom det bara finns plats för en i taget inne i flammugnen så måste vi bytas av ganska ofta.

Måndagen den 12 november fortsätter vi med tuberna i flammugn och blir klara med ytterligare tio stycken. Några av stagtuberna blir pressade i sotskäpsändan men verktyget måste justeras för att få en säker och riktig pressning.

Vi provar också att kruga fyra av de vanliga tuberna i sotskäpet och det ser ut att fungera bra. Ytterligare modifieringar av verktygen behövs för att vi

Bidrag räddar LAXEN



LAXEN är 17,4 m lång och ca 4 m bred. Den har ångmaskin för framdrivningen och ett ångdrivet spel under däck med 1200 m wire för att spela hem timmer över de stora fjärdarna på Dalälven.
Foto Rolf Lundén

För 2001 tilldelade regeringen Riksantikvarieämbetet 4 miljoner kronor att fördela som bidrag till arbetslivsmuseer.

Arbetslivsmuseer bevarar och gestaltar en arbetsplats kulturhistoriska värden. Även museijärnvägar och veteranfartyg räknas som arbetslivsmuseer.

Sällskapet Ångbåten ansökte om bidrag till den pågående pannrenovering-

skall få med oss alla tuberna, men det ser inte ut att vara några oöverstigliga problem. Jobbet fortsätter planenligt och vi återkommer med fler referat.

HÅKAN JÄRNSTRÖM

en i FÄRJAN 4 och fick 20 000 kr.

Ångvarphåten LAXEN som även den har drabbats av pannproblem fick hela 350 000 kr! LAXEN byggdes 1898 för att varpa timmer på nedre Dalälven.

Timmerflottningen upphörde 1970 och LAXEN finns numera på Flottningsmuseet i Gysinge (www.sandviken.se/gysinge) där den gjort turer på Dalälven under sommaren.

De senaste åren har LAXEN stått på land efter pannhaveri. Bidraget möjliggör renovering av panna och maskin vilket garanterar fortsatt trafik.

INGVAR KRONHAMN

K-märkt och T-klassad: PRIMUS

Ångaren PRIMUS av Sundsvall blev Sveriges första kulturhistoriskt märkta och traditionsfartygsklassade ångfartyg.

PRIMUS byggdes 1875 vid William Lindbergs Verkstads och Varfs AB i Stockholm för Skönviks sågverk.

Genom åren tjänstgjorde PRIMUS vid flera sågverk i sundsvallsdistriktet. Idag är PRIMUS den enda kvarvarande ångbogsgeraren från sågverksepokens.

1902 hade den ursprungliga encylindriga ångmaskinen tjänat ut och ersattes av en ny tvåcylindrig compoundångmaskin. Även ångpannan förnyades. I detta sammanhang förlängdes skrovet tre meter och höjdes en fot. PRIMUS försågs då även med styrhytt.

Med sitt nya maskineri gjorde PRIMUS 9 knop. 1914 fick PRIMUS elektricitet ombord och 1930 byggdes förstärken om för isbrytning. Fram till 1954 hade PRIMUS certifikat för 52 passagerare.

1960 tog jobben slut för PRIMUS som då lades upp och såldes för uppluggning. Panna, maskin och inredning togs ur men skrovet levde vidare som kättingbåt med dieselmotor. 1984 tog även denna typ av arbeten slut och PRIMUS överlämnades av Svenska Cellulosa AB till Medelpads Sjöhistoriska Förening, en ideell förening som bildats 1982.

En återuppbyggnad av PRIMUS startade med avsikten att återställa fartyget som det såg ut på 1920-talet. Till hjälp hade man fotografier. Men först måste skrovet repareras. Under sex år på land byttes 80 kvm bordläggningssplåt under



Bogsgerbåten PRIMUS gör tur i Sundsvall sommartid. PRIMUS är 19,19 m lång, 4,56 m bred och tar 50 passagerare. Foto från Medelpads Sjöhistoriska Förening.

vattenlinjen och 29 spant. Däck, däckshus och inredning byggdes upp.

Från Sundsvalls Museum hämtades den sista ångmaskinen som byggdes vid Sunds Verkstäder, en tvåcylindrig compoundångmaskin med strålkondensator på 65 hästkrafter (48 kW). Maskinen hade tidigare suttit i bogsgerbåten GUSTAV.

En begagnad ångpanna av skotsk typ, byggd 1974, köptes och installerades. Med ideellt arbete och bidrag i olika former färdigställdes PRIMUS och hösten 1993 gjordes provturen in till Sundsvalls hamn. Sedan 1994 gör PRIMUS turer med passagerare varje som-

mar från Sundsvall till Tjuvholmen, ett populärt utflyktsmål i hamninloppet.

PRIMUS är utrustad för passagerartrafik i inomskärsfart. Förutom tre uppblåsbara flottar finns ombord även den gamla skepps båten från 1915 kvar.

Projektledare under återuppbyggnaden var Christer Christoffersson som fortfarande ansvarar för PRIMUS samtidigt som han är befälhavare ombord.

Medelpads Sjöhistoriska Förening har ca 550 medlemmar. Föreningen utger medlemstidskriften *Lubrikator* med fyra nummer per år. Föreningens hemsida är www.primussundsvall.nu

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2001

Han seglade i BOHUSLÄN...

Lika fel som att "Sveriges historia är dess konungars", lika fel är det att "ett fartygs historia är dess kapteners".

Framöver tänker vi då och då presentera personer som arbetat ombord under längre eller kortare perioder, både i BOHUSLÄN och i andra av Marstrandbolagets fartyg. En och annan skeppare, styrman eller maskinist kommer förstås med. Men vi skall försöka få med andra grupper ombord – någon torgångare, någon restauratris, någon eldare.

Men vi är beroende av bidrag från Dig, käre läsare, för att hålla serien igång. Har Du själv, eller någon anhörig, arbetat ombord i någon av Marstrandbolagets fartyg under tiden före 1965, så hör av Dig!

Texten ovan är från Ångbåten 99. Serien inleddes då med John Plate (1887-1968, styrman på BOHUSLÄN, kapten på EJDERN), och fortsatte i Ångbåten 100 med tre av våra egna aktiva som dragit sig tillbaka: Herbert Johansson, Åke Larsson och Boel Fagerström.

I Ångbåten 101 presenterade vi Östen Christensson (1908-1973, styrman en sommar på 1930-talet) och hans bror Sten (1910-1980, eldare 1931). Och i Ångbåten 102 summerade vi Åke Larssons (1925-2000) gärning ombord.

Här fortsätter vi med en verklig trotjänare, Mickel Isaksson (1904-1975, eldare 1926-1940).



Mickel Isaksson vid maskintelegraf i BOHUSLÄNS 1930-talet. Foto från Erik Sköld.

"Ja den får inte va varken dum eller lat som ska stå på en elldurk och fyra"
(Charlie Barr, citerad av Evert Taube)

Många personer har varit anställda i BOHUSLÄN under årens lopp – en del under decennier, andra under några få månader. Åtminstone två av Sällskapets 1600 medlemmar har ett förflutet som sommarpraktikanter just i maskin: Folke Havik i Kungshamn och Harry Bäckman i Marstrand.

Folke har nyligen medverkat i en bok, "Sjömansboken II", där han berättar om sina år som "kolledare på den gamla goda tiden". (Boken kommer att anmälas i ett kommande nummer av Ångbåten.)

Harry har under årens lopp flera gånger förmöjt Ångbåtens läsare med små versstycken. Ett av dessa, "Gubbarne i maskin 1937", var infört i Ångbåten 85 (1994). Eftersom det har direkt anknytning till det följande publicerar vi det här än en gång (se sidan 14).

Således hette maskinchefen, "mäster", Albin Johansson, och "andre mäster" hette Grundström. De båda eldarna hette Fritz och Mickel. Och det är om Mickel som denna historia skall handla.

Ernst Mikael Isaksson blir inskriven vid sjömanshuset i Lysekil den 23/4 1926, med registreringsnummer 4726. Av sjöfartsboken framgår att han är född 1904 den 5 dec i Kungshamn församling, att han nu bor i Smögens församling (han har aldrig flyttat, men när han föddes var inte Smögen egen församling), att han är 176 cm lång, har svart hår och blå ögon och normalt färgsinne, samt fullgjord militärtjänst, tilldelad Hären i "allmän tjänst".

Han mönstrat på som eldare i BOHUSLÄN samma dag, och binner med att delta i arbetet med maskinen under åtta månader och åtta dagar innan året är till ända. Han blir kvar ombord fram till 1929, då han mönstrar av den 12 augusti. Mäster, Albin Johansson, kan intyga att han under denna tid varit

"nyckter och arbetsam samt visat ett mycket godt uppförande", och därför kunde rekommenderas till det bästa.

Så blir det tyrt i sjöfartsboken några år. Ett tag arbetar han som "filare-hjälpare" vid Eriksbergs Mek. Verkstad, med en timlön av 55 öre, men tvingas avflytta på grund av arbetsbrist. Det var kärva tider på arbetsmarknaden världen över åren kring 1930.

Sommaren 1930 tjänstgör han som 1:ste eldare å ångfartyget GÖTA (dock utan anteckning i sjöfartsboken). Enligt tjänstgöringsbetyget, undertecknat av befälhavaren C H Johansson och maskinisten L P Konkell, har han "varit mycket arbetsam och påpasslig och skötit sin plats till min fulla belägenhet". Under en tid är han också anställd som eldare i SVEA (inte heller detta finns antecknat i sjöfartsboken).

Han skaffar sig nu både Motorskötar-bevis, där han visar sig äga nödig kännedom om de allmänna grunderna i motorlära samt om oljemotorer (med och utan omkastning) och deras skötsel, och Maskinskötarbevis, visande nödig kännedom om de allmänna grunderna i ångmaskinlära samt om mindre sjöäng-maskiner och deras skötsel.

Och så kommer han tillbaka i BOHUSLÄN igen. Han är påmönstrad som eldare från juni 1934 till slutet av november 1940. Den överenskomna hyran under den sista tiden uppgår till 140 kronor per månad.

Sommaren 1940 möter han ödet i form av en ny restauratris ombord, Astrid Jansson från Smögen. Astrid och Mickel

5

Sjömannen *M. Isaksson* har å

5) *55* **BOHUSLÄN**

om²⁾ *199,60* ton och (för maskinpersonal)

ind. hkr. från *Marstrand*

gjort tjänst såsom *eldare*

på resa från *Marstrand*

till⁴⁾ *Marstrand*

och slutligen till *Marstrand*

under tiden från och med den *4/1928*

till och med den *3/12 1928*

varav i europeisk eller vidsträcktare fart _____ (se notis)

mån. _____ dagar (för sjöman);

varunder han deltagit i arbetet med maskinen *Mickel* (se notis)

mån. _____ dagar (för maskinpersonal).

Tilldelat vitsord⁵⁾ { uppförande _____
tjänstbarhet _____

Han har till mig urlagt sjömannshuset tillkommande hyresavgift *varikes* kronor _____ öre.

Ovansående betygas på heder och tro

Marstrand den *3/12* 1928.

C. Johansson
Fartygs befälhavare

Uppvist vid avmönstring.

111

111

1) Fartygs namn och nummer; 2) anställdningsort; 3) Fartygets besättning; 4) en eller flera orter, såvitt det gäller de löpigt verk tillgås; 5) flyttas till annan ort, såsom sjöman eller östare.

Ångbåten Nr 4 2001

Marstrands Nya Ångfartygs Aktiefelag

Marstrand

VERKSAMHETSÅR: 1928
KAPITAL: 100 000
RESERV: 10 000
LÖSTGÅENDE: 10 000
KAPITAL OCH RESERV: 110 000

Mikael Isaksson har tjänstgjort som eldare ombord å ångbåten "Bohuslän" från den 17/6 1926 till den 3/12 1928 och har han under denna tid varit mycket och arbetsam samt visat ett mycket godt uppförande hvareför jag härunder till härbåten kan rekommenderas

Göteborg den *3/12 1928*

Albin Johansson
maskinist å ångbåten "Bohuslän"

Ångbåten Nr 4 2001

gifter sig och flyttar till Göteborg, där Mickel får anställning som eldare vid Vidkärrs barnhem. Där använder man högttrycksånga både i köket och för uppvärmning av paviljongerna, och behöver kvalificerad personal för hanteringen.

Mikael Isaksson går ur tiden 1977.

Kan någon i läsekretsen berätta något om Albin Johansson, om den vänsälle Grundström, eller om Mikael eldar-kollega Fritz från Mollösund?

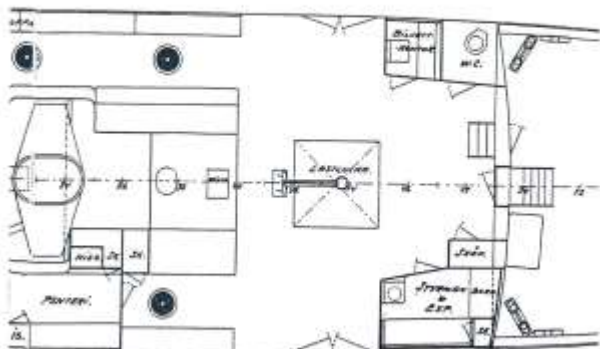
"Slitsamt, sotigt, hett och djävligt"

Rubriken är lånad från Folke Haviks ovan nämnda artikel. Mickel och Fritz hade det säkert inte alltid så roligt.

"I mindre ångare fanns inte lämpare utan eldarna fick själva lämna fram kol från kolboxarna. I bland andra s/s BOHUSLÄN fick vi eldare bära ombord kolet i säckar på ryggen, in genom portar i skrovsidan och tippa ner det i kolboxarna genom luckor i mellandäck. Brattbolaget körde ner kolen säckvis med lastbil till kajplatsen vid Stenpiren i Göteborg. Efter en sådan bunkring var saliven man spottade ut kolsvart, i ordets egentliga betydelse."

BOHUSLÄN bunkrades på måndagar. På somrarna gick BOHUSLÄN expressruterna Göteborg - Gravarne och åter varje dag utom måndagar då LYSEKIL ersatte (se baksidan av Ångbåten 101). Också under vintern var måndag liggedag (se baksidan av Ångbåten 102).

BOHUSLÄN, liksom de andra ångbåtarna på bohuskusten, hade portar i båda sidorna i främre delen av mellandäck.



Portarna gick inte ända upp under däck ("upp i tak", för att använda landkrabbespråk), utan det fanns en lucka med gångjärn upptill. Denna kunde hållas öppen under gång, och ge friskluft in på det slutna mellandäcket.

Vid Stenpiren förtöjde BOHUSLÄN

Främre delen av BOHUSLÄNS mellandäck med de tre bunkringsluckorna.

De två eldarna bodde med de fyra däcksmännen i den delade skansen under fördäck. 1944 fick eldarna en egen bytt på mellandäck, förut om babord.

GUBBARNE I MASKIN 1937

Vår gamla fina BOHUSLÄN, nyss fyllda åttio år, men ännu på sin ålders höst, hon bara går och går. Tänk er en maskin med årtiårig levnad, som ännu går så tyst och fint, till allas trevnad. Det är ju just en sådan, som vi har i vår vackra båt. Nog är det något, som vi kan vara stolta åt.

Men vem har skött om denna Trippel under alla dessa år? Jag vill här beskriva några, om det går.

År 1937 jag lyckats jobb i båten få, och chiefen i maskin han hette Albin då. Han var en skicklig man och tycktes jämt belåten, som en far, det ansåg vi, för hela båten. Stor och kraftig, frisk och rund, kommen ifrån Mollösund. Sådant ju till trivsel leder, han skötte sin maskin med heder.

Andre mästare, Grundström hette han, också han en vänsäll man. Rund det var han som ballongen, att maskin gick bra, det hörde han på gången.

Två äldare där fanns ju även, svarta uti synen men kraftiga i näven. De eldade och slet för att hålla steam på toppen. Dom klara det men svetten flöt av hela kroppen. De slet där nere i sitt mörka hål, ty BOHUSLÄN då eldades med kol. De hette Fritz och Mickel och var ett strävsamt par. Fritz kom ifrån Mollösund och Mickel ifrån Smögen var.

Ja, nu har alla fyra mönstrat av för gott och deras gärning är ett minne blott. Men tack vare dessa fina män, så snurrar ju den gamla Trippeln än. Och vackra BOHUSLÄN hon dyker opp, när stearnen är på topp.

HARRY BÖCKMAN, 1994

med babordssidan mot kaj, så det var genom babordsporten kolet lastades. Porten finns kvar oförändrad än i dag. Styrbordsporten är gömd bakom diskmaskinen, men luckan ovanför finns kvar och ger svalka åt diskpersonalen under varma sommar dagar.

Väl ombord tömdes säckarna ner genom knappt halvmeterstora runda luckor ner i de båda kolboxarna. Man lär ha byggt upp en U-formad vall av kol runt om, för att styra kolet i rätt riktning. Men eldarnas jobb inte var färdigt i och med att Bratts lastbil lämnat kajen – de måste ner i boxarna för att trimma, fördela kolet så att det gick lätt att komma åt från durken.

År 1951 fick BOHUSLÄN oljeeldning, och i kolboxarna insattes oljetankar. Luckorna till kolboxarna finns kvar i däck, och följer nu påfyllningsören till tankarna. Någon trimning behövs inte längre.

Det var alltså bunkring en dag i veckan. Men de sex andra dagarna? Havik igen:

"Med en skyffel och kol, vägande kanske femton kilo, måste eldaren ta sats och sikta genom eldstadsluckan så att kolen fördelade sig jämt över rostent på eldbryggan i hela dess längd. På en rullande och slingrande durk var det inte alltid så lätt att hålla balansen och träffa rätt."

Havik fortsätter med att beskriva slejsning och slagning. Och pannrengöring. Alla ni som fascinerats av Charlie Barrs öden, skaffa boken och läs själva!



Urban Isakssons intress för ångbåtar väcktes tidigt. Här beundrar han ångaren GÖTEBORG från Smögens ballklippor. Foto Astrid Isaksson

Om vår uppgiftslämnare

Materialet om Mikael Isaksson har ställts till vårt förfogande av sonen Urban, född 1942, numera teknisk ledare på SVT:s göteborgsavdelning.

Urban var med som ung elektriker under BOHUSLÄNS första charter, TV-resan (se föregående nummer). Han avböjde att bo på hotell i Lyselkil tillsammans med "farbröderna", utan föredrog att bo hos farmor på Smögen, och pendla över till Gravarne.

Hade han inte gjort detta hade inte kapten Uthult behövt göra ett anlop i Gravarne för att hämta upp honom. Då

hade inte sign. Siggo i Handelstidningen väckts av den riktiga, gammaldags dova "ånghåtsirénen". Och då skulle han aldrig kommit att skriva kåseriet "En kulturspillra visslar till". Det hade ju varit synd.

BERTIL HOLMSTRÖM

Litteratur

Taube, Evert, "Eldarevalsen", i "Ultramarin" (1936)

Blomqvist, Berit (redaktör), "Sjömansboken II - Skräner, minnen och noveller från de sju haven", ISBN 91-876-2444-3 (2001)

Vinterbåten BOHUSLÄN

Denna artikel är tänkt att inleda en serie som skall handla om ångaren BOHUSLÄN tid i aktiv tjänst, först för Marstrand Nya Ångfartygs AB, därefter för Marstrand Rederi AB, och fram till dess att Sällskapet Ångbåten tog över 1965.

Vi inleder med Vinterbåten därefter blir rubrikerna Gods, post och passagerare, Sommarbåten, I matsal och förrång och sedan får vi se hur fortsättningen blir.

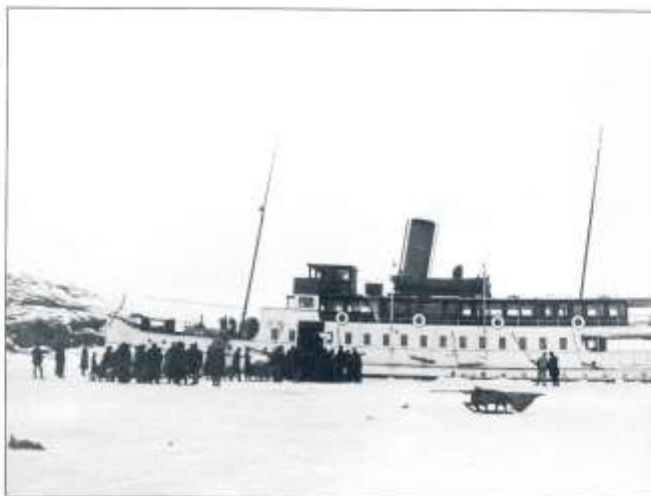
Som ett led i att samla fakta till dessa artiklar om tiden för Marstrandbolaget intervjuade vi Walter Nilsson några år innan han avled 1999. Walter började som 16-åring på Marstrandbolagets kontor 1930. Redan 1936 blev Walter kamrer i bolaget och fungerade i praktiken även som trafikchef. Walter som slutade i Marstrandbolaget först 1954 hade förstås mycket att berätta för oss.

Denna artikel baseras främst på Marstrandbolagets turlistor och på intervjuerna med Walter Nilsson.

Trafikstart 19 maj 1914

Ångaren BOHUSLÄN var från början avsedd för helårstrafik med passagerare och gods. I den första turlistan från tisdag 19 maj 1914 ersatte BOHUSLÄN ångaren ALBREKTSUND och gick från Göteborg tisdag och fredag kl 8.00 till Smögen med anlop av Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Örn (endast fredag) och Gravarne.

Återresan från Smögen gick onsdag och söndag kl 7.30. Vid turlistebytet 29



BOHUSLÄN i isen vid Marstrand vintern 1917. Bilden är sannolikt från ständagsturen 4 februari. Att notera: Bryggan söker vindskydd och på det öppna akterdäcket syns det dövarande trapphuset. Foto från Ake Egnell, Marstrand.

maj tillkom anlop av Fiskebäckskil i båda riktningarna.

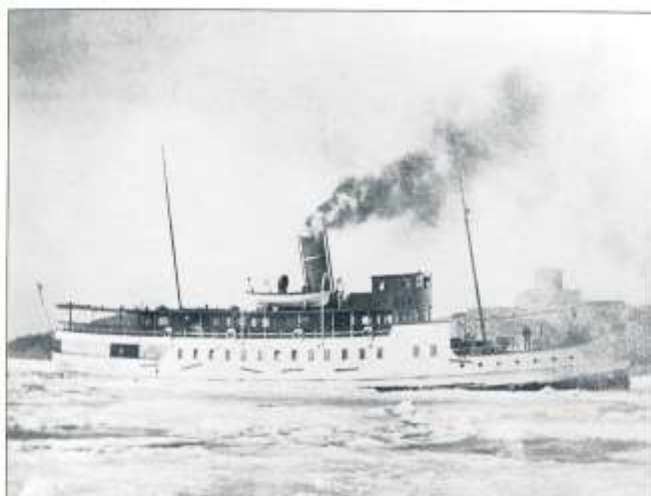
En enkelresa tog enligt turlistan 7 1/2 timme, men kunde i verkligheten ofta ta längre tid beroende på hur snabbt det gick med lossning av gods vid stationerna. Ordet station användes generellt som benämning på ångbåtsbryggorna i turlistorna.

Första åren enbart sommartrafik

Den 1 augusti 1914 utbröt första världsk-

riget och planerna på helårstrafik med den maskinstarka och därmed driftdyra BOHUSLÄN fick skrinläggas under några år. Bristen på kol gjorde att priserna steg från 1:15 kr/hl våren 1914 till som mest 23 kr/hl hösten 1917. Det var därför naturligt att Marstrandbolaget valde att lägga upp BOHUSLÄN under vinterhalvåret och istället köra med driftsilligare ångare.

Redan 7 augusti 1914 togs BOHUSLÄN ur trafik och återkom i trafik först



BOHUSLÄN passerar södra inloppet till Marstrand vintern 1922. Ångaren är rejält aktertrimmal för igång. Foto Alvar Nilsson, Marstrand.

30 april 1915 och gick sedan till och med 19 september. 1916 varade trafikperioden från 14 april t.o.m. 24 september.

Första isvintern

1917 var det en riktig isvinter och BOHUSLÄN rustades för att gå en resa till Marstrand och åter söndagen 4 februari. Den 5-16 februari var isläget så svårt att all trafik ställdes in. BOHUSLÄN kom dock inte att annonseras mer i turlistorna under den vintern. Var det på grund

av kolpriserna eller höll BOHUSLÄN inte måttet som isbrytare?

Marstrandbolaget valde istället att köra med ångaren MARSTRAND under resten av isvintern. Först 24 april kom BOHUSLÄN åter i trafik och gick sedan t.o.m. 8 november. 1918 var BOHUSLÄN i trafik 29 mars-11 november och 1919 7 april-4 november.

Klassiska gängdagar

Från april 1917 fick BOHUSLÄN de klas-



Karta över ångaren BOHUSLÄNS trafikområde. Prickad linje anger sträcka till station som endast trafikerades kortare period under vinterturlistan.

siska gångdagarna från Göteborg till Smögen tisdag och fredag med återresa onsdag och lördag. Söndagar gick BOHUSLÄN från Göteborg till Marstrand och åter.

Antalet stationer utökades från april 1917 med Hälleviksstrand och Näset (som från varen 1934 benämndes Hovenäset i turiststorna) samt från september 1917 Skärhamn och Ellös.

Två stationer som fick anlöp av BOHUSLÄN endast under några år var Hasselösund juni 1917-september 1918 och Grundsund september 1917-juni 1920.

Några mer tillfälliga stationer var Stockevik april-juni 1917 samt Klädesholmen april-maj 1918. Under den sistnämnda perioden förlängdes söndagsturena från Marstrand till Djupvik.

Äntligen i helårstrafik

När första världskriget var över tog det några år innan kolpriserna sjönk till sådana nivåer att BOHUSLÄN fick längre trafiksöngor. 1920 inleddes trafiken den 19 mars och pågick för första gången året ut och fram t.o.m. 27 januari 1921. Efter en kort uppläggnings var BOHUSLÄN åter i trafik från den 18 mars.

Vintern 1922 blev det totalstopp i trafiken på grund av isbänder och BOHUSLÄN låg upplagd från 6 februari till 17 mars. Ångaren MARSTRAND gick i trafik några dagar längre än BOHUSLÄN.

Vid vinterturflistans början 19 september 1927 blev Gravarne slutstation



Ångaren BOHUSLÄN vid slutstationen i Gravarne på 1930-talet. I bakgrunden AB Bröderna Ameln (Abba) konserverfabrik på Råsbolmen och långt till vänster skimrar Smögens kyrka. Foto från Rolf Malm, Malmö.

istället för Smögen. Anledningen var sannolikt att det var bättre att ha slutstation i Gravarne där konserverfabrikernas frakter medförde att det tog lång tid att både lossa och lasta.

BOHUSLÄNs anlöp av Örn upphörde 4 juni 1939 och ersattes av godsutkörning med lastbil från Hovenäset. Marstrandbolaget införde samtidigt samma förändring för Åby medan några av stationerna i Brofjorden fick godsutkörning från Lahälla. Med buss- trafikens urveckling hade dessa stationer

redan långt tidigare förlorat sin betydelse för passagerartrafiken och nu märktes även en nedgång för godstransporterna.

Svåra isvintrar med trafikproblem

Under krigsårens svåra vintrar inställdes trafiken helt under långa perioder och ersattes med godstransporter med lastbil från Göteborg till vissa stationer på Tjörn och Orust. När det närmade sig stopp för båttrafiken tog handlarna hem så mycket varor att det skulle räcka ett tag.

Ångbåten Nr 4 2001



Ångaren BOHUSLÄN i Mollösund på nybyggande rosa sista året i vintertrafik på sin gamla linje. Foto Dag Almqvist 24 mars 1951.

1940 gick BOHUSLÄN sista resan från Gravarne lördag 10 februari. BOHUSLÄN var då fem timmar försenad till Marstrand och resten av resan till Göteborg tog fem timmar mot normalt två. Trafiken inställdes helt den 12 februari för att återupptas 14 mars.

1941 blev det en ännu värre isvinter, och då låg BOHUSLÄN upplagd från 15 november 1940 till 22 maj 1941. Den nya färjelösbindingen över Instö ränna med vägförbindelse till Marstrand tillsammans med de höga kolpriserna torde

ha varit anledningen till att BOHUSLÄN togs ur trafik.

Även 1942 blev det en riktig isvinter men nu var BOHUSLÄN i trafik så länge issituationen medgav. Omkring 22 januari inställdes all trafik och återupptogs inte förrän 11 april. Tala om isbänder längs kusten!

Käringön hörde aldrig till BOHUSLÄNs ordinarie stationer. Vi låter Walter Nilsson berätta: - Calle vägrade alltid att gå till Käringön med BOHUSLÄN, men jul- och nyårsturisterna 1946-

47 hade jag lagt in Käringön i BOHUSLÄNs turistlista. Calle fick ju gå dit, men han gillade det inte och det blev inga fler anlöp.

Årliga varvsbesök

När BOHUSLÄN gick i helårstrafik var det givetvis nödvändigt att ibland ta den ur trafik för klassning, reparationer och målning. Walter Nilsson berättar:

- På varen tog vi alltid båtarna till varvet i Marstrand. Varvsbesöket tog ofta fyra veckor och för BOHUSLÄN brukade det infalla under halva april och halva maj. Fast hon stod ju bara på slipen under den tiden som behövdes för bottenmålning och andra därmed hörande arbeten.

Sista året i vintertrafik på kusten

Vintern 1951 blev den sista som BOHUSLÄN gick i helårstrafik längs bohuskusten. 20 april togs BOHUSLÄN ur trafik sedan SET ERIK som första ångare hade blivit motoriserad med en Nohabdiesel.

BOHUSLÄN försågs nu med oljeeldning och kom åter i trafik 4 juni i försommarturistlistan. Efter sommartrafiken lades BOHUSLÄN upp den 1 september för att kommande år endast användas i sommartrafik på sin gamla linje.

Det skulle dock bli fler år med vintertrafik för BOHUSLÄN, men då i Öresund och det får vi återkomma till längre fram.

GUNNAR SÖDERBERG

På FREJA-safari – del 2

FREJA AV FRYKENS är världens äldsta ångfartyg med originalmaskin – låt vara att denna under en längre tid inte kom till användning, eftersom fartyget låg på botten av sjön Fryken i Värmland. *FREJA* är en legend, en Fågel Fenix som återuppstod ur askan. Hon är i högsta grad ett levande monument från en tidig epok i ångfartygens historia. Hon är en stor turistattraktion.

I Ångbåten nr 102 berättade Aktergästen om sina upplevelser sommaren 2000 "Som trimmer på FREJA". "På FREJA-safari" är en fristående fortsättning som vi av utrymmesåkal har tvungats dela upp i två avsnitt.

Första delen publicerades i Ångbåten 103. Här kommer sista delen.

Förre avsnittet slutade med att Ångbåtsföreningen Freja höll sitt konstituerande möte i augusti 1993.

När Mats Jangdal skrev sin bok under hösten detta år, skissade han fyra olika framtidsperspektiv. Från drömscenariot att FREJA skulle bärgas, restaureras och åter gå i trafik för egen maskin på Fryken, till "i värsta fall" att man finge man nöja sig med en så fullständig dokumentation som möjligt av allt som tänkas kan kring FREJA.

Det skulle visa sig att drömscenariot kunde förverkligas. Med envist och idogt arbete hade man redan nästa år lyckats både få ekonomiska och tekniska möjligheter för en bärgning. I min urklippssamling hittade jag en artikel från Göteborgs-Posten, den 19 juni 1994, med rubriken "Nu ska FREJA upp till



FREJA lyfts upp på land i Fryksta 24 juli 1994. Skulle skrovet hållas? Det höll. Foto från Karl-Axel Hjerd.

ytan", där man delger läsarna en profetia:

"Den 23 juli vid lunchtid sker det stora lyftet för Fryksdalen. Då bärgas passagerarfartyget FREJA ur sin grav på Frykens botten, där hon legat på 50 meters djup i 98 år." Lennart Andersson, ordförande i Ångbåtsföreningen Freja, framhåller att "bärgningen kommer att bli en av de mest komplicerade i landet. Det är bara ULVEN som bärgats från ett så stort djup. VASA låg betydligt grundare, ändå varade det projektet i flera år. Vi skall klara detta på en vecka" försäkrar han.

Det kan tyckas optimistiskt i överkant att fastställa bärgningen såpass långt i förväg, på timmen när. Men detta var en nödvändighet, med tanke på att man kunde förvänta ett mycket intensivt intresse från media och allmänhet, och då måste dessa få veta när det var dags.

Markerna kring Bössviken är odlade och lämpar sig dåligt för en invasion av folk och bilar mitt i juli. Man kom på den strälände idén att transportera FREJA i undervattensläge till ett lämpligare ställe – till Hagudden, en 400 meter lång sandstrand tillhörande Kils kommun, med en ordentlig parkeringsplats

Ångbåten Nr 4 2001



Panningsvård med slötblöcka ombord i FREJA efter bärgningen. Foto Nils Rydbeck, augusti 1994.

bakom. Man hade tagit till datum och klockslag med en hyggelig prutmån – i själva verket var man redo för slutlyftet flera dagar innan dagen L.

En av de båda initiativtagarna till Ångbåtsföreningen Freja, Tony Steen, var dykarbas under sommaren 1994. FREJA låg där, på 50 meters djup, med 45 graders slagsida, och vågde med lera och allt kanske 50 ton. Man lyckades få tag på fyra vinschar med vardera 45 tons lyftkraft.

Men sen då? "Giv mig en fast punkt, och jag skall rubba jorden ur dess bana" sade en gång Galilei (eller var det

kanske Newton). Var hitta en fast punkt? Att nybeställa en bärgningsponton på ett skeppsvärk skulle spräcka budgeten. Det visade sig att Skoghallsverken kunde avstå två kasserade massakokare på vardera 96 kubikmeter. Dessa byggdes om, döptes till PRIGGE och GNIDDE, svetsades samman med några stålballkar, och – vips hade man en bärgningsponton, en fast punkt.

Så här skriver GP: "Tungdykare kommer att gå ner och spola kanaler under kölén för att kunna trä lyftslingers under henne. – Först lyfts fören på Freja, så att hon lossnar från lerans sugande

kraft. Därefter fästes lyftdonet bak".

Man kunde arbeta nere vid vraket under 30 minuter. Uppstigningen gjordes i en hemmabyggt dykarklocka (nu utställd vid hamnen i Fryksta), som fungerade som en hiss, med långa stopp på olika "våningar" (för kroppens tryckpassning). När dykaren äntligen kom upp på däck på dykplattformen hade han högst fem minuter att ta av sig dykardräkten och gå in i tryckkammaren (som höll ett tryck motsvarande 12 meters vattendjup). Där fick han sitta en timme (medan trycket gradvis sänktes till atmosfärtryck).

Själva arbetet nere vid vraket var slitsamt och svettigt. Och att sedan tvingas stå helt stilla i fyrgradigt vatten under den långa uppstigningstiden var, lindrigt sagt, obekvämt.

Men loss ur leran kom hon. Och upp till ca 15 meter under ytan – man hade ekolodat vattnen fram till Hagudden och funnit detta djupa lagom. Själva bogseringen utfördes sned hjälp av tre timmerbogserare: DRAGAREN 6 som dragare, LUSTEN 13 som moderator akterut, och den ekolodutrustade LUSTEN 11 (sedermera omdöpt till ÄLVAN) som "lots".

Den två sjömil långa färden tog sex timmar, färden var alltså 1/3 knop. Man lär ha stått grundstötta på en sandbank (på 15 meters djup) under en halvtimme innan någon reagerade!

Så kom dagen L som i Lyftet. Uppskattningsvis 20 000 personer hade sökt sig till Hagudden och trängdes på stranden. Bilköerna lär som mest varit två mil långa. Huvuddragen av de hög-

tidliga ceremonierna har nämnts i föregående avsnitt. Allsammans följdes av radio och teve, och finns säkerligen dokumenterade i deras arkiv.

Och nu åter till Reportageteamets irrfärder. Landvägen är det en dryg halvmil mellan vägskielen. Ner till Hagudden går en välskyld bra väg, och väl framme finns en stor parkeringsplats (helt öde vid vårt besök), dansbana, campingplats och den långa sandstranden.

Här var det minsann trängsel den 23 juli 1994, och soligt och varmt. Men nu är det juli 2000. Det vackra sommarvärdet har plötsligt förbytts i nordlig snålbläst. Aktergästen gör pliktskyldigast den korta promenaden från parkeringsplatsen ner stranden, knäpper några kort, tar av skor och strumpor och vadar några meter i det "historiska" vattenet, och återvänder huttrande till bilen.

Den 24 juli 1994 fortsatte bogseringen av FREJA, nu hängande fullt synlig mellan PIGGE och GNIDDE, till ångbåtskajen i Fryksta. Reportagegruppen tar sig dit landvägen. Vid Nilsby går en bro över sundet mellan Nedre Fryken och Mellanfryken. Här låg den brygga där handlanden Hedin anträdde sin sista resa. Kanske ligger resterna av den gamla ångbåtsbryggan under bron, vi hittade den inte.

Sista etappen i vår FREJA-safari blev Fryksta, med ångbåtskaj och järnvägsstation. I stationsbyggnaden har Ångbåtsföreningen ett litet museum, med försäljning av souvenirer och information om verksamheten. Jodå, det var här hon lyftes upp på en jättelik semitrailer

för landsvägstransporten till varvet. Här ligger hon upplagd vintertid. Den där gula grejen på kajen är den dykarklocka man använde vid bärgningen.

Lätt omtumlade av historiens många vingslag fortsätter Reportageteamet mot nya djärva mål.

Mycket mer kunde berättas om FREJA. Om kyrkogården i Östra Årtervik, där flera av de omkomna nu fått sin sista vila. Om varvet i Brärud i Sunne, där fartyget restaurerades och där den katastrofala branden ägde rum. Om premiärturen 1997, på dagen 101 år efter förlisningen, när pastor Gösta Berling i egen hög person steg ombord i Ekeby (i vardagslag Rottneros). Om somrarnas välbesökta resor.

Vi hoppas komma tillbaka och fylla i resterade delar av vår FREJA-safari – och förstås göra en ny sjötur, ta en törn vid ratten, eventuellt lämpa några vedklampar. Och skriva en del III, i ett kommande nummer av Ångbåten.

AKTERGÄSTEN

Tryckta källor:

Jungdal, Mats, "Boken om FREJA" (1994)
Lönnoth, Per-Olof, "Nu ska FREJA upp till ytan", GP den 19 juni 1994
Starmark, Bo, "FREJA – ett fartygs öde", Ångbåten nr 87 (1995)
Ångbåtsföreningen Freja, "FREJA under ånga", Ångbåten nr 91 (1997)
Årlingsson, Erling, och Ingvar Svensson, "Båtar på Fryken" (1979)

Muntlig information från Karl-Axel Hjerdt, Tony Steen och Lennart Österwald (Andersson).

Utflykt med skärgårdsbåt till Brännö



Vintertid när ångaren BOHUSLÄN är upplagd kan vi kanske locka med en skärgårdsutflykt till Brännö.

En fin rundtur är att ta båten från Saltholmen till Husvik, promenera tvärs över ön till Rödsten och där ta båten till Saltholmen. Mitt på ön ligger Brännö Vårdshus som har öppet torsdag-söndag, tel 97 04 78.

Båt avgår Saltholmen måndag-fredag 09.50 och 14.40, lördag 09.27 och 14.35, söndag 09.30 och 15.05. Alla båtar (utom lördag 09.27) har café ombord.

Från Rödsten finns täta turer till Saltholmen, upplysningar tel 29 75 99, www.styrsobolaget.com
Västtrafiks biljetter gäller ombord.



Vi kör på uppdrag av Västtrafik

Ångbåten Nr 4 2001

Aktersalongen

"Besök i maskinrummet"

I förra numret visade vi denna bild från Ragnar Magnander med en gentleman i kostym och slips och hatt och med en oljekanna i handen.

Vi vet nu att mannen är Stig Cederqvist, född 1926 och nu död sedan flera år. Han arbetade i uddevallaångaren BORGILA i slutet på 1940-talet, men bilden är tagen i BOHUSLÄNS maskinrum. Efter många år till sjöss gick han i land och slutade sitt yrkesliv som överingenjör vid värmeverket i Sävenäs.

Uppgifterna har vi fått från Lars Nyström, som läste "andren" tillsammans med Stig 1949-50. Även Lars lämnade sjölivet efter många år både på de sju haven och mera närliggande vatten - 1947/48 var han maskinist i FARJAN 4 mellan Residensbron och Götaverken. Han blev med tiden överingenjör på just Götaverken.

Vi tackar Lars för gåtans lösning!

Götatunneln

Arbetet med Götatunneln komplicerar livet för besökare till ångaren BOHUSLÄN oavsett om den ligger vid Stenpiren eller i vinterkvarter vid Skeppsbron. Parkeringsplatserna har decimerats och trafiken lagts om runt lerschalcken i tunnelns båda ändar.

Hösten 2005 beräknas tunneln mellan Lilla Bommen och Järntorget vara färdig. Tunneln får ett trefliktigt rör i varje riktning. Större delen sprängs i berg. Själva tunneldelen blir 1,5 km lång. Tunnelns lägsta del blir 30 meter under Stora Hamnkanalens vattenyta.



Stig Cederqvist i BOHUSLÄNS maskinrum

Kostnaden beräknas till 2,8 miljarder.

När biltrafiken gått under jorden 2005 byggs spårväg mellan Lilla Torget och Järntorget med hållplats på Skeppsbron. Där byggs en ny brygga för ålvtrafiken (Ålv-Snabben och pendelfärjan till Lindholmen). Det blir inte heller så långt till Stenpiren och BOHUSLÄN!

Ingen bro till Öckerö

Med ett valdeltagande på 81% röstade befolkningen i Öckerö kommun den 18 november om bro eller fortsatt färjetrafik till fastlandet (=Hisingen).

66% röstade för fortsatt färjetrafik och 33% för bro.

Det är främst befolkningen på Nordöarna (Knippla, Hyppeln och Rörö) som vill ha bro, de måste först ta sig till Burö färjeläge innan de kan resa vidare.

Största motståndet mot bro finns på Grötö, Kalsund och Björkö som har egen färjeled till fastlandet.

Pater Noster

När fyren Pater Noster på Hamneskär utanför Marstrand släcktes och ersattes av kassunfyren Hätteberget 1977 lämnade Sjöfartsverket ifrån sig ägarskapet.

Idag äger Fastighetsverket fyrplatsen. Bohusläns Museum har en gång åtagit sig skötseln av fyren som ständigt hotas av rostangrepp i sitt utsatta läge. För att rusta upp Pater Noster behövs 6,5 mil kronor, pengar som saknas.

Vid ett möte 5 november på Nidingen mellan företrädare för Sjöfartsverket, Fastighetsverket och Riksantikvarieämbetet diskuterades framtiden för fyarna längs våra kuster. Några besked gavs inte och därmed är det även oklart hur det går med Pater Noster.

Tjörns kommun utlovar en halv miljon om andra också ställer upp. Regionen är också villig att bidra om Pater Noster förklarar "bevarandevärd" av Riksantikvarieämbetet.

Fortfarande ansvarar Sjöfartsverket för 1 100 fyrar utmed kusterna. Med dagens navigationsmedel har många fyrar mer kulturellt än säkerhetsmässigt värde. Mellan 100 och 150 fyrar vill Sjöfartsverket att någon annan tar över.

INGVAR

Göteborg—Marstrand —Fiskebäckskil —Lysekil —Gravarne VINTER-TURLISTA

fr. o. m. den 22 September 1930.

Angarna BOHUSLÄN, MARSTRAND, ALBREKTSUND, S:T ERIK och VESTKUSTEN.

Göteborg—Marstrand.

Från Göteborg:		Från Marstrand:	
S. kl. 9.00 B.	S. kl. 14.00 D.	S. kl. 14.00 D.	S. kl. 14.00 D.
M. > 8.15 A.	M. > 6.00* V.	M. > 14.00 M.	M. > 14.00 M.
> 9.30 SE.	Th. > 6.00* V.	Th. > 11.15 SE.	Th. > 11.15 SE.
> 14.15 V.	O. > 14.00 A.	O. > 6.00* V.	O. > 14.00 B.
Th. > 8.15 B.	To. > 6.00* V.	To. > 14.00 M.	To. > 14.00 M.
> 14.15 V.	F. > 6.00* V.	F. > 11.15 SE.	F. > 11.15 SE.
O. > 8.15 M.	L. > 14.00 A.	L. > 14.00 B.	L. > 14.00 B.
> 14.15 V.			
To. > 8.15 A.			
> 9.30 SE.			
> 14.15 V.			
F. > 8.15 B.			
> 14.15 V.			
L. > 8.15 M.			
> 14.15 V.			

Obs. VESTKUSTEN anlöper stationer i Norra Skärgården.

*) Under tiden 16/11 1930 till 15/2 1931 ändras avgångstiden från Marstrand i vardagar till kl. 6.30 istället för 6.00.

Göteborg—Lysekil.

Från Göteborg:		Från Lysekil:	
M. kl. 8.15 A.	M. kl. 9.30 M.	M. kl. 9.30 M.	M. kl. 9.30 M.
Th. > 8.15 B.	Th. > 9.30 A.	Th. > 9.30 A.	Th. > 9.30 A.
O. > 8.15 M.	O. > 9.30 B.	O. > 9.30 B.	O. > 9.30 B.
To. > 8.15 A.	To. > 9.30 M.	To. > 9.30 M.	To. > 9.30 M.
F. > 8.15 B.	F. > 9.30 A.	F. > 9.30 A.	F. > 9.30 A.
L. > 8.15 M.	L. > 9.30 B.	L. > 9.30 B.	L. > 9.30 B.

Marstrand, Kyrkesund, Mellösund och Gullholmen anlöper alla resor.

Desutom anlöper:

Från Göteborg:	Från Lysekil:
Rönning onsdag o. lördag.	Fiskebäckskil tisd. fredag och lörd.
Kjådesholmen onsdag och lördag.	Grundsund tisdag och fredag.
Stockevik onsdag och lördag.	Ellös månd., onsd. och lördag.
Skärhamn måndag-tisdag, torsdag o. fredag.	Kärvingen måndag och torsdag.
Hällövikstrand månd., torsdag o. fredag.	Hällövikstrand tisdag, fredag och lördag.
Kärvingen onsdag o. lördag.	Skärhamn tisdag, onsdag, fredag o. lördag.
Ellös tisd. och lörd.	Stockevik måndag och torsdag.
Grundsund måndag och torsdag.	Kjådesholmen månd. o. torsdag.
Fiskebäckskil måndag, torsdag och fredag.	Rönning måndag och torsdag.

Göteborg—Smögen—Gravarne.

Från Göteborg:		Från Gravarne:	
Th. kl. 8.15 B.	M. kl. 7.00 M.	M. kl. 7.00 M.	M. kl. 7.00 M.
To. > 8.15 A.	Th. > 7.00 A.	Th. > 7.00 A.	Th. > 7.00 A.
F. > 8.15 B.	O. > 7.00 B.	O. > 7.00 B.	O. > 7.00 B.
L. > 8.15 M.	F. > 7.00 A.	F. > 7.00 A.	F. > 7.00 A.
	L. > 7.00 B.	L. > 7.00 B.	L. > 7.00 B.

anlöperande Malmö och Smögen alla resor. Örn onsdag och fredag. Näset fredag. Sjöbol anlöper tisdagar till Göteborg. Fågelvik anlöper torsdagar.

Göteborg—Brofjorden.

Från Göteborg:		Från Hjälmedal:	
O. kl. 8.15 M.	To. kl. 7.00 M.	To. kl. 7.00 M.	To. kl. 7.00 M.

anlöperande Sjöbol, Lahälla, Rixö, Ingeröd Sandvik och Hjälmedal.

Göteborg—Abyfjorden.

Från Göteborg:	
Måndag kl. 8.15 A.	Måndag kl. 8.15 A.

anlöperande Malmö, Fågelvik, Vrångbäck och Åby.

Göteborg—Stenungsund—Nösund.

Från Göteborg:		Från Nösund:	
M. kl. 9.30 SE.	Th. kl. 6.30 SE.	Th. kl. 6.30 SE.	Th. kl. 6.30 SE.
To. > 9.30 SE.	F. > 6.30 SE.	F. > 6.30 SE.	F. > 6.30 SE.

anlöperande Marstrand, Djupvik, Låka, Stenungsund, Skåpsund, Rossön och Nösund alla resor. Askerön måndag och fredag. Hårtudden tisdag och torsdag. Avgångstid från Stenungsund till Göteborg kl. 8.30.

Reservation för naturhinder och orsaker utom bolagets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles.

Vidare meddela: i Göteborg BOLAGETS KIOSK & Stenpiren. Tel. 37315 och 37318. i Lysekil ANGBÄTSEXPEDITIONEN. Tel. nr 9 och 429.

Bolagets kommissionär i Göteborg är: A.-B. ERIC HULTGREN & Co., Skeppbron 4. Tel. 19353.

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B. Telefon 16. Marstrand. Telefon 29.



SJOFARTS-ANNONSER

Norra Skärgården

TURLISTA fr. o. m. den 22 sept. 1930 för ång. Vestkusten och m/s Skärgården.

VARDAGAR.

Göteborg—Hönö, Öckerö, Björkö, Hälso, Knippla och Marstrand.

Ång. Vestkusten.

Från Göteborg kl. 14.15.
> Knippla kl. 7.00*.)
> Hälso kl. 7.10*.)
> Björkö kl. 7.15*.)
> Öckerö kl. 7.20*.)
> Hönö kl. 7.40*.)

Grötö anlöper onsdagar och lördagar samt måndag morgon.

OBS. I Till Hälso och Knippla medtages endast passagerare.

*) OBS. I Under tiden 16/11--15/2 1931 framflyttas avgångstiden en halv timma.

Göteborg—Hjuvik, Kalvsund, Hälso, Knippla och Rörö.

m/s. Skärgården.

Från Göteborg kl. 13.30.
> Rörö kl. 6.30.
Hyppele anlöper onsdagar och lördagar.

Flyghamnen och Kustens brygga anlöper lördags em.

Göteborg—Rörö.

m/f Skärgården.

Från Göteborg Söndagar kl. 11.00.
> Rörö Lördagar kl. 16.00

anlöperande Hälso, Björkö, Öckerö och Kalvsund. Söndagsturerna annonseras i Handels-tidsningen lördagar.

Reservation för naturhinder och orsaker utom Bolagets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. Vidare meddela:

i Göteborg BOLAGETS KIOSK & Stenpiren. Tel. nr 37315 och 37318.

Bolagets kommissionär i Göteborg är A.-B. ERIC HULTGREN & Co., Skeppbron 4. Tel. 19353.

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B.

Telefon 16. Marstrand. Telefon 29.