



ÅNGBÅTEN Årg 38 • Nr 2 2002 • 107

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björländavägen 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 bertilho@phc.gu.se
Gunnar Söderberg, Berglänkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, e-post g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stannark, Fregatsv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, e-post markgraf@algonet.se
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2002 är 150 kronor.

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

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

Grafisk produktion: Litograf Media AB 2002.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg
www.steamboat.n.se

Medlemsavgiften för 2002 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreteter: Björn Persson, tel 031-21 00 71,
kansli: Ove Iko, tel 031-69 89 34, e-post kansli.steamboat@svipnet.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglations säsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppshon, tel 031-13 14 20.

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbroen (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0706-59 50 60.

Försalongen

Sommarbåten har lagt ut!

Som vanligt medföljer årets *Ångbåtsturer* som däckslast. Med det nya plastomslaget har vi även sparat vikt till fyra nya sidor på sommarbåten!

Förutom ordförandens hälsning och presentation av medlemsrabatterna bjuder vi på lite av varje. Vi inleder med att presentera sommarens turer med BOHUSLÄN och FARJAN 4, färjan har ju äntligen kommit i trafik igen.

Gunnar Söderberg berättar om ångaren BOHUSLÄN:s sommartrafik för i tiden och Bertil Olsson skriver om sin farfar, Martin B. Olsson, som var kapten i Marstrandbolaget.

Vi får även göra en kustresa med Bohuslänska Kustens ångare GÖTEBORG som var störst bland kustångarna.

Med några mindre kollin därtill ligger Ångbåten 107 "på märket".

Trevlig ångbåtssommar!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2002: 6 september 2002

Nr 4 2002: 11 november 2002

Omslagen

Fören: I gränsvatten: Ångaren BOHUSLÄN i Svinesund sommaren 2001, första gången på 40 år.

Foto Bert-Åke Larsson

Aktören: Marstrandbolagets sommartur-lista för år 1957 - näst sista sommaren BOHUSLÄN gick i trafik längs bohuskusten.

Innehåll Ångbåten 107

Försalongen	2	Sommarbåten BOHUSLÄN	8
Ordföranden har ordet	3	Martin B. Olsson, kapten på	
Medlemsrabatter	3	ångaren VESTKUSTEN	12
En ny säsong med våra ångare	4	En kustresa på 1950-talet	18
I gränsvatten	5	Mer om gamla LYSEKIL	20
Under akterdäck på BOHUSLÄN	6	Vi har läst...	22
FARJAN 4:s panna godkänd	7	Aktersalongen	23

Ångbåten Nr 2 2002

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Äntligen, utropar jag! Årets säsong har börjat och den är världens efterlängtat. Både av besättningarna och förhoppningsvis även av våra trogna passagerare. Vi har noterat att det blir fler och fler som vill färdas med vår vackra ångare för varje säsong och vad som gläder mig är, att det är många passagerare som återkommer år efter år.

Så är även fallet på beställningsturerna. Företag och privatpersoner är trogna mot oss och det tar jag som ett kvitto på nöjda kunder. Detta i sin tur innebär att Ni som ingår i besättningarna kan sträcka på Er. För det gamla sjömansordstivet gäller än: besättningen gör fartyget!

Jag anser att både BOHUSLÄN och vår lilla FARJAN 4 är "happy ships" i högsta grad och detta skall vi fortsätta med

genom att vårda fartygen och varandra genom gott sjömansskap och genom att uppträda omtänksamt mot varandra.

Herrskapet Johnson är idoga människor som nu börjar få fullt i beställningsturernas pärm. Fram emot hösten kanske vi kan ge oss på en eller annan tur till. Men annars får jag väl hålla med om att vi har tillräckligt att pyssla med under sommaren, med turen till Danmark och Strömstadsresan därtill, plus alla andra resor, korta som längre!

Så var vänliga, ring våra besättningsanskaffare så dom slipper sitta med andan i halsen dagen innan resorna skall gå. Dessutom kan Ni på detta vis hjälpa Eder ordförande att hålla blodtrycket på en låg och fin nivå. Det är så härligt att läsa i besättningspärmerna, när resorna i god tid är fulltecknade.

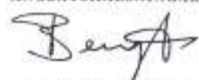
Det blir allas vår Pekka som står för

mathållningen på beställningsturerna även i år, vilket jag är tacksam för.

Vad gäller öppna turer har vi i år lyckats få Yvonne Ringqvist som interdenturcheff. Med sin gåpårande och med hjälp av övriga, kommer hon säkert att lyckas med denna uppgift, på bästa sätt.

Då vill jag till sist påminna alla aktiva om att det är av yttersta vikt att ha gällande likarintyg, får vara max två år, samt att ha eventuella behörigheter i ordning, nu när det är dags att mönstra på. Vi ses ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Medlemsrabatter 2002

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kustturer med ångaren BOHUSLÄN samt stadsvandringar med FARJAN 4. Stadsvandringarna kostar för medlem 30 kr.

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg-Marstrand/Mossbolmen/Härön/Skärhamn/Åstol och Göteborg-Älvängen.

Kustturerna är resorna Göteborg-Lysekil, Lysekil-Fjällbacka, Hunnebostrand-Strömstad, Strömstad-Kungshamn, Kungshamn-Göteborg samt re-

san runt Örust från Skärhamn till Göteborg.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för bätresan. Eventuell anslutande bussresa betalas till fullt pris. Resor med båt + buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg, detta för att vi skall kunna beräkna platsantalet i bussarna. Nytt för i år är att barn under 12 år betalar 20 kronor oavsett färdsträcka.

Förköp betalas således till fullt pris på inköpsstället (se *Ångbåtsturer 2002*)

varefter medlemsrabatten återbetalas ombord i ångaren BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

Medlemspriset är vid resor med båt+buss i Sällskapets regi följande:

Ordinarie pris	Medlemspris
160 kr	110 kr
210 kr	150 kr
220 kr	150 kr
240 kr	160 kr (7 juli)
240 kr	170 kr (övriga)

Välkommen ombord!

Ångbåten Nr 2 2002

En ny säsong med våra ångare

Med sommarnumret av *Ångbåten* skickar vi ut programmet *Ångbåtsurer 2002*. Här finner Du alla resor man kan göra med ångaren BOHUSLÄN under sommaren och med FÄRJAN 4 i höst.

Behöver Du fler *Ångbåtsurer* finns de ombord, i lädan på Stenpiren och i turistinformationen i Göteborg och Bohuslän.

Onsdagsturerna

Alla onsdagar i juni, juli och augusti går BOHUSLÄN på en tre timmars skärgårdstur från Stenpiren i Göteborg kl 18.30. Köp gärna biljetten i förväg i Turistbyrå vid Kungälvsplassen.

Onsdagsturerna är så populära att vi även gör tre fredagsturer med samma upplägg 16, 23 och 30 augusti.

Söndagsutflykter

En klassisk söndagsutflykt till Marstrand kan man göra 16, 23 och 30 juni, 21 juli samt 4, 11 och 18 augusti.

Under de drygt fyra timmar man har på sig i Marstrand hinner man bada, besöka fästningen och strosa i gränderna och hamnen. Marstrandsturerna avgår från Göteborg kl. 10.00 och återkommer dit 19.30.

Flera av marstrandsturerna fortsätter till utflyktsmål utmed Tjörns västsida. Vi går bara över Marstrandfjorden och Hjärteröfjorden vid ringa eller måttlig sjögång.

Söndagen 30 juni fortsätter BOHUSLÄN till Mossholmens Marina vid Klädesholmen på Tjörn. Där pågår utställningen om svenska fyrar och ett



BOHUSLÄN passerar på insidan Grindalsholmen, norr om Våjern. Foto Eide Hilmerson 2001

arrangemang om sjösäkerhet med uppvisningar och demonstrationer.

I augusti fortsätter söndagsutflykterna till andra trevliga mål. 4 augusti till Härön vid Kyrkesund, 11 augusti till Skärhamn och 18 augusti till Åstol.

Sommarens sista söndagsutflykt går 25 augusti från Göteborg till Älvängen där vi besöker Repslagarmuseet.

Biljetter till söndagsutflykterna kan förköpas i Turistbyrå i Göteborg.

Runt Tjörn och Orust

Lördagen 6 juli går BOHUSLÄN runt Tjörn från och till Skärhamn. Biljetter säljs i Turistbyrå i Skärhamn.

Söndagen 7 juli går BOHUSLÄN från Skärhamn och anlöper Mollösund, Gullholmen och Svanesund på sin tur runt Orust till Göteborg.

Till denna tur finns anslutande buss på morgonen från Stenpiren i Göteborg och på kvällen från Göteborg till Skärhamn.

Fallens Dag

Den nu klassiska resan med BOHUSLÄN från Göteborg till Trollhättan och Fallens Dag går lördagen 20 juli.

Resenärerna färdas med båt en väg och med tåg den andra. Biljetter säljs endast av Press-Resor.

Kustturerna

I sommar gör BOHUSLÄN bara en långtur utmed bohuskusten på grund av besöket vid Ångfestivalen i Vejle i Danmark 12-14 juli.

Torsdag 25 juli går BOHUSLÄN från Göteborg till Lysekil, återresa kan göras med buss. Fredagen 26 juli fortsätter BOHUSLÄN från Lysekil till Fjällbacka, återresa till Lysekil med buss.

BOHUSLÄN övernattar i Hunnebostrand för att lördagen 27 juli gå därifrån till Strömstad. Återresa med buss till Hunnebostrand och Kungshamn.

Mellan Hunnebostrand och Strömstad (och vice versa) anlöper BOHUSLÄN endast Fjällbacka.

Måndagen 29 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn, återresa till Strömstad med buss. Tisdagen 30 juli återvänder BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Stenpiren i Göteborg.

Biljetter till de kusturer där buss ingår kan förköpas i respektive turistbyrå enligt följande:

25/7 i Göteborg, 26/7 i Lysekil, 27/7 i Kungshamn, 29/7 i Strömstad, 30/7 i Göteborg.

Stadsvandring med FÄRJAN 4

Alla lördagar i september och oktober går FÄRJAN 4 från Residensbrons flerbilgata vid Stenpiren kl 14.00 på en 2 1/2 timmes stadsvandring på och vid älven.

Välkommen ombord i våra ångare!

INGVAR KRONHAMN

I gränsvatten



Förra sommaren gjorde BOHUSLÄN en utsäld resa från Strömstad norrut genom Svinesund, under den 60 meter höga Svinesundsbron, och in i Idefjorden - ångarens första reguljära tur norrut om Strömstad sedan "inköpsresornas" tid.

Vi upprepar resan i år, och förlänger den ända in i Idefjordens innersta del, med ett kort strandhugg i Krokstrand.

Utöver vackra scenerier och gott kaffe med dopp erbjuder vi en blandning av natur och kultur, med hjälp av två lokala guider: Per Nilsson från Tjärnö Marinbiologiska Laboratorium, och Bo Magnusson från Strömstads Historiska Förening.

Per kommer att berätta om Sveriges enda korallrev (på betryggande djup under kölen) utanför Hogdalsnäset, om fjordtröskeln och dess betydelse för djurlivet i Svinesund och Idefjorden, och om de miljöförbättrande åtgärder som förbättrat havsmiljön under senare decennier.

Bo kommer att berätta om sjöstriderna utanför Strömstad 1717 och i Dynekilen 1716. Och naturligtvis om Karl XII och galärtransporten. Efter-

som Svinesund var under den nordiska flottans kontroll lät Karl XII förflytta ett dussin större och mindre farkoster över stock och sten från Strömstad till Hällesmörk vid Idefjorden. Under sommaren och hösten 1718 pågick flera sjöstrider på Idefjorden, med resultatet att svenskarna till slut blev herrar på täppan och obehindrat kunde transportera sina trupper över från Hälle till norska sidan. Resten är historia, som det brukar sägas.

Vid Hälle ser vi ett upphuggningsvarv för uttjänata fartyg. Det var här som gamla GÖTEBORG slutade sina dagar år 1975 (se *Ångbåten* 33, 1975).

Söder om Hälle och Hällesmörk smalnar fjorden, och på västra sidan ser vi Bohusläns högsta berg, Löveråsfalliet, stupa brant ner i vattnet. Linnelärjungen Pehr Kalm, som besökte platsen 1742, berättar att "gemene man sades vara i den tro att trollpackorna där samlas påsknatten och därpå dansa". Karl XII sägs ofta varit uppe på berget för att spana.

Krokstrand var under stenhuggeriets glanstid en av de stora utskippningshamnarna, och besöktes av oceangående lastfartyg. Orten har också haft reguljär ångbåtsförbindelse med både Fredrikshald (Halden) och Strömstad. Men förvisso inte av en passagerarångare av BOHUSLÄNS storlek.

BERTIL HOLMSTRÖM

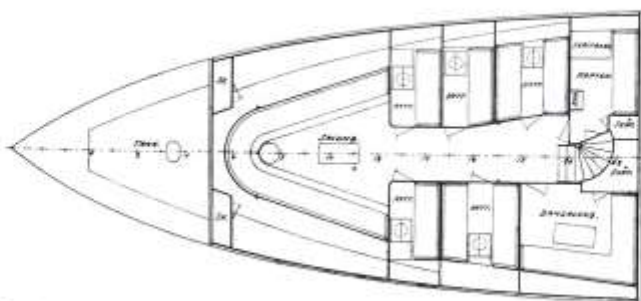
Under akterdäck på BOHUSLÄN

I tidigare nummer av Ångbåten har maskingäret kommit till tals. Men även däckarna har varit flitiga, fast snarare under än över däck.

Under däck på vår fina ångare BOHUSLÄN finns en del fina salonger och hytter. Vi släpper i regel inte ned våra passagerare dit i rädsla för rökning eller skadegörelse, men vi visar gärna utrymmena för intresserade.

De undre salongerna är väl värda att beses, inredda som de är i gammal ångbåtsstil. Aktersalong ("punschsalong") med röda plyschsoffor och mörka bord, damsalong i grön plysch, samt två hytter i röd plysch ursprungligen avsedda som daghytter åt passagerare som önskade avskildhet och vila. Allt återställt i sin gamla ursprungliga stil, låt vara att aktersalongen numera är mindre än som original. Det roliga är att åtskilligt av den fina röda plyschklädseln liksom de flesta plysmöbler med sina snörmakerier kommer från 1914! Kaptenshytten, även den återställd så gott det gått i ursprungligt skick, dock numera utan sin lavoar med tvättställ.

Ytterligare två hytter finns men i helt ombyggt skick. När fartyget under 50-talet gick i s.k. inköpsstrafik i Öresund gjordes en hel del ganska brutala omdispositioner i inredningen för att tillfredsställa myndigheternas krav på besättningsförläggning. Bland annat slog man ihop tre mycket små enkelhytter till två större hytter med inspråktagande av närmare en meter från den stora aktersalongen.



Detalj av "Plan under hufvendäck", 1914

I samband med plåtbyten för ett antal år sedan måste det mesta av akterinredningen rivas och återuppbyggas. En hytt, nr 9, fick förbli oinredd och kom att mest likna en källarskrubb, använd som lager av souvenirer för försäljning ombord, m.m. Det fanns också en brits för en person under längresor.

I vintras beslutades om återuppbyggnad av hytt 9 efter ett "nygammalt" mönster. Tack vare att ett glatt lördagsgång ställde upp, kunde inredningen av hytten ta fart. Det mesta röjdes ut och under vintern har mycket utförts. Hytten förses med två kojor, den ena långskepps såsom tidigare, den andra högre placerad och tvärskepps – en uppregnig, fast högre upp placerad, av den köj som fanns i den ursprungliga lilla enkelhytten.

Under tvärskeppskojen kommer att byggas en byrå för förvaring av försäljningssouvenirer m.m.

Ombyggnaden görs i möjligaste mån med användande av gammalt material som finns bevarat såsom balkklädsel, spegelomfattningar, lister m.m., och några av "gubbarna" i de arbetslag som är ombord tisdagar och torsdagar för-middag bränner av och skrapar bort åtskilliga lager av gammal oljefärg från detta virke.

Hytten blir naturligtvis inte färdig inför innevarande seglingsäsong, men blir fullt beboelig för två personer. Återstår till nästa vinterarbetsäsong all panel, ventilomfattningar samt målning och lasering och slutligen tapiseriarbeten med dynor och ryggsytele. Hytten skall givetvis få samma färgsättning som all övrig inredning under däck, dvs. gul lasyr på skotten samt röd tygklädsel.

Därmed blir samtliga utrymmen ombord fullt klara och presentabla.

COES

Ångbåten Nr 2 2002

FÄRJAN 4:s panna godkänd!

Håkan Järnström avslutar här sin dagbok om pannrenoveringen i FÄRJAN 4. (Se även Aktersalongen, sidan 23!)

Åter ombord den 4/2 och igång med tubpressen. Vi gav alla vanliga tuber på SB sida i flamugnen en omgång med pressen och då blev det tyst där, men i gengäld pyste det en del på BB. Det var i alla fall möjligt att få upp trycket till drygt två kilo med kompressorn, så när tuberna på BB har fått en omgång lär det vara slut på pysandet där också. Sotskäpsidan verkar tätt men vi får väl se när trycket kommer upp en bit till. En eller ett par kvällar till och vi tror att vi kan fylla pannan med vatten och göra den riktiga provtryckningen.

11/2. Vi fortsätter med tuberna som pysar men nu är trycket uppe i 4 kg och vi får ta fram läcksprayan för att hitta läckorna. Pressar några tuber och kragar ut samtliga vanliga tuber på SB-sidan i flamugnen.

18/2. Fortsatt finjustering av pysande tuber och trycket stiger ytterligare (5,5 – 6 kg). Resten av ventilerna är nu på plats, och nästa måndag fyller vi pannan med vatten.

25/2. Ut med vattenslang och börja fylla pannan. Det tog hela kvällen, det tar sin lilla tid med en trädgårdsslang. Elvärmen kopplades och den får stå på till nästa måndag.

4/3. Pannan är ljummen, ca 25 grader, och vi stänger alla ventiler och släpper på vattentrycket. Det blir 5,5 kg och givetvis läcker något vatten. Det åtgärdas med några tag med tubpressen.

Nu låter vi värmen vara på ännu en vecka innan provtryckning till fullt tryck.

11/3. Nu är pannan så varm att vi kan provtrycka till fullt tryck + 30% (13 kg). Ytterligare några små läcker fick tätas, någon ventil tjuvläckt o.s.v. men när kvällen var slut var allt tätt. Bert kontaktar Det Norske Veritas för besiktning och provtryckning.

14/3. Torsdag e.m. Nu är DNV:s inspektör ombord och vi trycker till 13 kg utan någon anmärkning. På måndag kan vi börja montera eldstad och sotskåp.

18/3. Äntligen kan vi börja återställa fyr och sotskåp. Åke baxar in inre bryggan och plåtarna i flamugnen samt lägger tillbaka det elfasta teglet innanför fyren. Kalle sorterar roster och plockar upp reservroster ur pikarna. Övriga monterar sotskåpet och när kvällen är till ända är det på plats med luckor och allt. Det börjar se ut som en hel panna.

Året har gått fort, nu är det åter påsk. En cidare drar till Norge för att få de sista möjligheterna till skidturer för denna säsong, den andre blir barmorska för nya lamm i skärgården. Maskinisterna plus en del av däckgüngen fortsätter ombord men nu också med avtäckning av båten, montering av renoverade lanternebräden o.s.v.

25/3. Mattias och Åke lägger stampmassa på "bryggan" i sotskåpet. Bert lackar akterdäcket så att avtäckning kan ske.

1/4. Bryggan är klar och det är klart att lägga in roster och montera fyrluckan.

8/4. Vi lägger in rosterna och monterar luckan, monterar vattenståndsgläset. Maskinen börjar Bert och Anders skruva samman efter att de torkat rent från rostskyddande olja och något sot, rost och annan orenhet efter så långt stillaliggande. Samt, inte minst, vi lägger en liten provfyr av bräder och plankstumpar! Jag kan lova att vi var nöjda. Äntligen börjar vår gamla färja leva upp!

15/4. Fortsatt småeldning med ved, maskinen får sina sista lösa skruvar och bultar på plats och dragna. Kommande dagar skall vi elda för att kunna ta upp tryck och sätta säkerhetsventilerna på torsdag.

18/4. Eldning och trycket fullt uppe. Säkerhetsventilerna satta och maskinen provkörd utan anmärkning.

22/4. Stora städdagen, allt löst plockas upp från maskinrummet. Anders och Ingemar putsar oljetråg, kannor och gejdspurtor. Övriga "knäskurar" maskinrummet som sedan återställs med sina nyputsade utensilier. Eldar gör vi givetvis eftersom inspektören är vidtalad och skall komma på onsdag.

23/4. Kalle eldar på kvällen. 24/4. Åke ombord tidigt för att elda, inspektören skall komma på middagen. Inspektionen avlöper väl:

Färjans panna är godkänd!

HÅKAN JÄRNSTRÖM

Sommarbåten BOHUSLÄN

Gönnar Söderberg har tidigare skrivit om "Vinterbåten BOHUSLÄN" (Ångbåten 105) och "Gods, post och passagerare" (Ångbåten 106).

Om marstrandsbåtarnas turer höst, vinter och vår dominerades av mycket gods och lite passagerare så var det tvärtom sommartid. Inte för att godsmängderna minskade, utan för att antalet passagerare flerubblades när badgästerna kom.

Längs hela kusten var det vanligt att orsbebefolkningen hyrde ut till badgäster. Vid de flesta större stationer fanns det pensionat eller hotell. I synnerhet under veckosluten tillkom ett stort antal resenärer på dagsutflykt.

Sommarturlistorna gällde som regel från midsommar till slutet av augusti. Första hälften av juni och september gällde en turlista som var något mitt emellan vinter- och sommarturlistorna.

För utformningen av sommarturlistans onsdag anlätades under många år olika konstnärer och det blev därmed nya motiv varje sommar.

Första sommaren

Sommaren 1914 gick ångaren BOHUSLÄN tisdag och fredag från Göteborg kl. 8.30 till Smögen med återresa onsdag och lördag kl. 7.30. Marstrand, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön och Gravarne anlöptes. Örn anlöptes tisdag och fredag.

Söndagar gjorde ångaren en dagsutflykt från Göteborg kl. 8.00 med anlop av Marstrand, Fiskebäckskil, Lysekil



Ångaren BOHUSLÄN efter avgång från Marstrand på nordgående tur. Vykort fotograferat av Alfred Träff på 1930-talet och utgivet av C. J. Johanssons förlag i Marstrand.

och Gravarne till Smögen med återresa kl. 15.00.

Dessutom gick ångaren några turer i veckan mellan Göteborg och Marstrand: Torsdag från Marstrand kl. 7.30 och 18.00, lördag 19.15. Onsdag och lördag från Göteborg kl. 17.10, torsdag 14.15. Det var ett synnerligen välspäckat veckoprogram!

Fler stationer tillkommer

På sommarens vardagsturer till Smögen tillkom anlop av Hovenäset 1915, Skårhamn, Kyrkesund, Mollösund, Hällviksstrand och Gullholmen 1917 samt Ellös 1918. Söndagsturerna förkortades till Lysekil 1916.

Under krigsåren 1917–19 blev det en del ändringar i sommarturlistan för BOHUSLÄN: Tisdag och torsdag från Göteborg till Smögen med återresa onsdag och fredag. Lördag 17.10-tur från Göteborg till Marstrand. Söndag från Marstrand 7.15 och 18.00, från Göteborg 10.00 och 20.15. 1920 tillkom ytterligare en marstrandstur i veckan.

Klassiska gängdagar

Från sommaren 1921 fick BOHUSLÄN den turlista som kom att bestå under många år.

Tisdag och fredag från Göteborg kl. 9.00 till Smögen med återresa 7.30 onsdag och lördag. Onsdag 17.10-tur från



BOHUSLÄN under en kraftfull utbäckning från Smögen ca 1938. Expresssturens tillåt ingen kolbesparande körning. Foto från Charles de Serres.

Göteborg till Marstrand med återresa torsdag 7.15. Söndag från Göteborg 9.00 till Lysekil och åter till Göteborg med ankomst 21.15. Därefter omedelbart till Marstrand för att ta morgonturen måndag 7.15 till Göteborg.

Till sommaren 1928 ändrades slutstationen från Smögen till Gravarne.

Expresssturena inrättas

Sommaren 1932 inrättades expresssturer med ångaren MARSTRAND, som avgick från Lysekil 8.00 med återresa från Göteborg 15.30. Tidigare hade det

bara funnits en daglig tur i vardera riktningen.

Expresssturen tillkom främst för att i Göteborg kunna passa snalltågen till och från Stockholm, Oslo, Bergslagen, Malmö och Karlskrona. En annan anledning var att konkurrensen från buss-trafiken hade börjat göra sig gällande och det var viktigt att soabba upp båtturena.

Expressångarna

Varför ångaren MARSTRAND valdes för BOHUSLÄN för expresssturena var

sannolikt av ekonomiska skäl, men att MARSTRAND ansågs vara något snabbare bidrog säkert.

Båda ångarna klarade lätt att hålla 13,5 knops marschfart, vilket var nödvändigt för att klara turlistan för expresssturena. MARSTRAND med en tripelmaskin på 550 ind. hkr var dock driftsbilligare än BOHUSLÄN som behövde 700 ind. hkr för att hålla samma fart.

För BOHUSLÄN slopades onsdagsturen till Marstrand med återresa torsdag morgon. Expresssturen med MARSTRAND blev populär och antalet resenärer ökade betydligt.

1933 förlängdes expresssturen till Gravarne och restiden för hela sträckan minskade från 8–10 timmar till bara 6 timmar.

Från 1934 fick turlistorna en ny utformning där tiderna angavs för alla mellanstationer, en förbättring som även den kan ha bidragit till ökat antal resenärer. Tidigare hade bara tiderna från Göteborg angivits på nordgående turer och tiderna från Gravarne, Lysekil och Marstrand på sydgående.

Expresssturer med BOHUSLÄN

Sommaren 1936 var det dags även för BOHUSLÄN att bli expressångare. En ny expressstur insattes med avgång Göteborg kl. 8.00 till Gravarne, där det var 30 minuters uppehåll innan återresan startade för att vara i Göteborg 21.00. Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön och Smögen anlöptes.

BOHUSLÄN gick dagligen utom måndagar då det var liggedag för kolning och ångaren ALBREKTSUND fick ersätta.

Det gällde att undvika förseningar med en så snäv turlista. Det enda gods som medtogs var färskvaror. Till denna kategori hörde dock färskpotatis som till befällets irritation ofta lastades i Kyrkesund och lossades i Smögen, med risk för åtföljande försening.

Expressturerna succé

Marstrandsbolagets kamrer Walter Nilsson berättar: "Expressturerna med BOHUSLÄN blev en succé och redan i juli drog den in ca 70 000 kr, medan MARSTRAND på den omvända turen fick in ca 55 000 kr.

På veckosluten gällde det att hålla reda på hur många som reste från Göteborg och norrut. Många av dem skulle tillbaka på söndag kväll och då måste kapaciteten räcka till.

Ångaren VESTKUSTEN hade liggedag i Skärhamn på söndagar. Var det mycket resenärer fick jag ringa på middagen till kommissionären i Skärhamn och be honom säga till så att båten var gångklar på kvällen.

När Calle (kapten C. J. Johansson) kom med BOHUSLÄN till Mollösund meddelade han kommissionären hur många han räknade med att kunna ta från Marstrand kl 19.00. När jag fick beskedet fick jag besluta om VESTKUSTEN skulle sättas in som extrabåt från Marstrand."

Under de kommande åren var BOHUSLÄNS expressturer i stort oför-



Dag Almqvists klassiska bild med BOHUSLÄN utanför Hjuvick på nordgående expresstur 24 juli 1949. Det cykelskåpet syns välbesatt ombord.

ändrade. Från 1938 anlöptes Gåsö efter anmodan till befället ombord.

Under krigsårens bränslebrist 1940 - 42 och 1945 gick dock BOHUSLÄN expressturer endast på söndagar. Vardagar gick ångaren sina vanliga "vinterturer" till Gravarne.

Ett hektiskt veckoslut

1944 hade Marstrandsbolaget rekordstort antal resande. Walter Nilsson har sparat några anteckningar och berättar om veckoslutet 8-9 juni 1944:

"På lördagens turer från Göteborg var totala antalet ombordstigande passagerare

rare på respektive ångares hela tur fördelade så här:

BOHUSLÄN kl 8.00 till Gravarne totalt 410 passagerare, varav 94 till Marstrand.

ALBREKTSUND 9.00 till Gravarne totalt 320 pass. varav 124 till Marstrand.

MARSTRAND 15.30 till Gravarne totalt 595 pass. varav 166 till Marstrand.

VESTKUSTEN 16.30 till Stockevik 214 pass. varav 78 till Marstrand.

På söndagens nordgående turer från Göteborg såg det ut så här:

BOHUSLÄN 8.00 till Gravarne 693 pass. varav 308 till Marstrand.



BOHUSLÄN passerar mellan Malmön och Ställkäret på en nordgående expresstur 1957 eller 1958. I bakgrunden skymtar vägfarjan vid Tallbodens färjeläge. Bilden visar BOHUSLÄN som hon såg ut efter ombyggnaden för Öresundstrafik 1953 med inbyggt akterdäck och en extra livbåt. Skerstens brodu visa fält markerade Marstrandsbolagets ändrade ägorförhållanden från 1956. Foto Ralph Grundell.

S:t ERIK 9.00 till Karingön 522 pass. varav 404 till Marstrand.

LYSEKIL 10.00 till Marstrand 435 pass. Sedan skulle ju alla hem på söndag kväll till Göteborg och då behövdes verkligen extrabåten från Marstrand:

LYSEKIL från Marstrand 17.00 537 pass. S:t ERIK från Karingön totalt 524 pass. varav 251 från Marstrand 18.45.

VESTKUSTEN extrabåt från Marstrand 19.00 med 480 pass.

BOHUSLÄN från Gravarne totalt 522

pass. varav 82 från Marstrand 19.15.

Under de båda dagarna hade 3189 passagerare rest på nordgående turer, varav 1609 till Marstrand. På söndag eftermiddag reste 2063 passagerare på sydgående, varav 1350 från Marstrand."

Nytt rederi och nya turer

När Marstrands Rederi AB tog över verksamheten 1951 fick BOHUSLÄN oljeeldning och det blev dagliga expressturer när behovet av liggedag för

kolning försvann. Den 1 augusti sattes nya MARSTRANDSFJORDEN i trafik och turlistan ändrades. BOHUSLÄN fick gå den omvända expressturen med natthamn i Gravarne.

1952 var det en ny turlista med expressturer som växlade med nattarna i Göteborg och Gravarne. Någon dag i veckan gick ångaren bara Göteborg - Marstrand och åter.

Sommaren 1953 var det ny turlista igen: Måndag Gravarne - Göteborg, tisdag och fredag alternerande med m/s LYSEKIL Göteborg - Lysekil och åter, onsdag Göteborg - Marstrand och åter, torsdag Göteborg - Nösund och åter (yttre vägen), lördag Göteborg - Gravarne och söndag Gravarne - Göteborg och åter.

Detta år var begreppet expressturer tillfälligt slopat och därmed försvann det högre biljettpriiset, som hade införts 1951 på expressturerna.

Slutet på expressepoken

BOHUSLÄN gick i Öresund 1954 - 56, men bytte sedan turer med LYSEKIL och återkom till kusten i sommartrafiken 20 juni - 14 augusti 1957. Ångaren återfick då sina gamla expressturer Göteborg - Gravarne och åter dagligen, utom torsdagar när ALBREKTSUND ersatte.

Sommaren 1958 blev den sista för BOHUSLÄN på den gamla linjen med expressturer 19 juni - 15 augusti efter samma turlista som året innan. Turlistan finns på sista sidan.

GUNNAR SÖDERBERG

Han seglade i Marstrandsbolaget...

I vår serie "Han seglade..." - presenterar vi denna gång en av bolagets befälhavare.

I rökssalongen på ångaren BOHUSLAN hänger en tavla föreställande "Marstrands Nya Ångfartygs Akt.bolags Båtar, Kapten och Styrmän". En av de där avbildade kaptenerna är M. B. Olsson. Han arbetade i Marstrandsbolaget under 20 år och var under nästan 13 år befälhavare på två av rederiets båtar, först ORUST och därefter VESTKUSTEN.

Martin föddes i Mollösund 30 september 1877 och var näst yngst av åtta syskon. Som femtonåring skrev han i november 1892 in sig vid Uddevalla sjömanshus och gick våren därpå för första gången till sjöss. Han mönstrade då som jungman på familjens skonare BERTA MARIA, vid denna tid förd av äldste brodern - Mauritz Olsson [1].

Martin gick ytterligare två seglingsår med denna båt, den sista som konstapel. Han mönstrade sedan under två säsonger som lärtmatros på ångfartygen SERTA respektive MERKURUS, bägge i trafik på Östersjöhamnar.

Sammanlagt hade han varit till sjöss i 30 månader och 13 dagar då han hösten 1897 påbörjade studier vid Navigations-skolan i Strömstad. Den 29 april 1898 avlade han där sin styrmansexamen (se bild).

Under sommaren 1898 mönstrade han som matros på ångfartyget DAGMAR som gick i trafik på Nordsjön och Östersjön. På hösten fortsatte studierna i Strömstad och 10 maj 1899 avlade han



Examensklassen i styrmansutbildningen vid Navigationskolan i Strömstad, april 1898. Den då fjögårige Martin B. Olsson återfinns i bakre ledet som nummer två från vänster. Utanför honom står en annan Mollösundspojke, den jämnåriga Carl Wilhelm Edström. De övriga eleverna är K.L. Pettersson, O. Björkholm, L.O. Johansson, O.O. Bruns, A.B. Johansson, D.R. Bengtsson, C.A. Bengtsson och A.T. Karlsson. Den äldre mannen i främre ledet är antagligen skolans föreläsare, sjökaptän Hjalmar Bolin, född 1858. Foto: Agnes Lundholm

kaptensexamen. Han fick goda betyg i trigonometri, navigation, astronomi och mekanik medan vare sig ångmaskinlära eller författningar tillhörde hans starka ämnen.

Befäl

Efter kaptensexamen och med första styrmansbrev, utfärdat av Kongl. Majt

och Rikets Kommers-Kollegium, gick Martin under ett halvår som 2:e styrman på ångaren GUSTAF E FALCK i trafik på Östersjöhamnar. Under en kort del av år 1900 var han styrmän på ELFÄNGEN, en ångbåt som trafikerade Göta Älv, och fick därefter anställning i Marstrands Nya Ångfartygsaktiebolag.

Han tjänstgjorde i flera år som styr-

Ångbåten Nr 2 2002

Martin B. Olsson, kapten på VESTKUSTEN



Martin B. Olsson som nyutnämnd kapten, 1908. Foto: Ester Läckgren - möjligen i den fotoateljé hon då hade i Halmstad.

Bröderna Olssons Konservfabrik, MOLLÖSUND.

Kryddsill (till 30 sillar)

När sillen rensats och väl sköljts ren, lägges den i ättika (ej för stark) i 12 timmar. När den upptagits och ättikan avrunnit kryddas den med 1 skålpund finstött salt, lite mindre socker, 10 öre salpeter, lite lagerblad, 15 öre starkpeppar blandad stött och hel, 10 öre nellikor och sandel och spansk humle.

Kryddorna blandas väl, sen sillen lagts ner lämna något av kryddorna, som görs en liten lake av att sen slå över. Efter 14 dagar är den färdig att serveras.

Recept från Bröderna Olssons Konservfabrik, Mollösund (ca 1913).

man på rederiets båtar och efter art under hösten 1907 haft denna uppgift på S:t ERIK blev han i januari 1908 utnämnd till kapten (se bild). Han fick då sitt första befäl på rederiets första och då enda motorfartyg, ORUST. Från och med våren 1914 övertog han befälet på en annan av Marstrandsbolagets båtar, ångaren VESTKUSTEN. Detta fartyg skulle han, fränsett några månaders befäl 1919 på S:t ERIK, komma att föra ända till sin död.

Familjen

Martin var inte den förste i släkten som hade arbete inom ångbåtstrafiken på

västkusten. Näst äldste brodern, Axel George, blev också ångbåtsbefäl och förde under många år OSKAR DICKSON, tillhörig Ångbåts Aktiebolaget Bohusländska Kusten i Uddevalla.

Deras far, sjökaptän Gustaf Olsson var på sätt och vis också engagerad i ångbåtstrafiken - han var med och satsade kapital när Marstrandsbolaget bildades. Tre av de fyra bröderna blev sjökaptener medan den fjärde blev lärare och organist på Käringsön. De två av Martins fyra systrar som gifte sig blev bägge sjökaptenshustrur.

Martin bodde på Mollösund ända till hösten 1908 då han flyttade till Göte-

borg. Han var då nyförlovd och bröllopet planerades till nästa vår.

Fästman, Ester Läckgren, som var fotograf hade han antagligen liit känna i Nösund där hon hade egen fotoateljé [2]. Martin gick nämligen som styrman på S:t ERIK som låg för natten två dagar i veckan vid rederiets brygga i Nösund. Det är dock möjligt att de träffats redan 1898 i Strömstad, där Ester var anställd i Agnes Lundboms fotoateljé samtidigt som Martin läste på Navigationskolan.

Vigsel skedde 19 mars 1909 i Medelplana kyrka varefter bröllopsfest hölls i Esters föräldrabem på Kinnekulle, Bestorp - en historiskt intressant gård

Ångbåten Nr 2 2002

[3]. Martin och Ester fick ett barn, sonen Erik, som föddes 1910.

Martin var företagsam och startade bl.a. under tidigare delen av 1910-talet tillsammans med bröderna och fadern en mindre konservfabrik i Mollösund. De få handlingar som finns bevarade från denna verksamhet visar att produkterna såldes längs hela bohuskusten, på de orter som anlöptes av VESTKUSTEN. Man tillverkade och sålde bl.a. "anjovis" och "skinn- och benfri". Ett recept på inlagd sill finns bevarat på museet i Mollösund, se bild.

Ett annan tecken på Martins företagsamhet var försäljningen av vykort ombord på VESTKUSTEN. Hustrun hade ju varit yrkesfotograf och hon tog fotografier såväl i Mollösund som på Käringön för framställning av dessa vykort. Artikelns hänga bilder på VESTKUSTEN har således funnits som vykort en gång i tiden.

ORUST

Motorfartyget ORUST byggdes på Eriksbergs Mek. Verkstad och sjösattes 1905. Hon var knappt 22 m lång, 4,5 m bred och var försedd med en 50 hästkrafters encylindrig fotogendrivna tändkulemotor av märket Avance. ORUST var lastfartyg och gick i trafik mellan Göteborg och Ellös – se bild. Av en annan bild att döma tog man dock också passagerare [2].

Man anlöpte Rönning, Klädesholmen, Skärhamn, Kyrkesund, Mollösund, Hälleviksstrand och Gullholmen på samtliga turer. Dessutom anlöptes på



ORUST på väg norrut i sundet innanför Mollön, antagligen 1907 eller 1908. Vidret har tillåtit lust såväl på fördäck och akterdäck som på bryggdäcket. Jämfört med det rena och värmålade skrovet som uppvänt vid leveransen några år tidigare (se Ångbåten nr 26) ser hon här ganska skamfilad ut. Foto: Ester Långren

vissa turer Käringön, Stocken och Edsultshall.

Motorfartyg var fortfarande en nymodighet vid denna tid och uppenbarligen var motorinstallationen i ORUST behäftad med problem. Trots den med dagens mått mätt svaga motorn var båten känd för att vibrera våldsamt [4].

Martin skriver t.ex. i april 1908, då han varit kapten på ORUST några få månader, om "det evinnerliga slamran-

det från maskin". Det var kanske av denna anledning man redan 1909 bytte den ursprungliga motorn [5].

Förste befälhavare var A. Vik under två säsonger, därefter fördes hon av Martin t.o.m. 1913 varefter J. A. Bengtsson övertog befälet. ORUST såldes i början av 20-talet till Norge och sänktes som vrak i Nedstrandsfjorden hösten 1985. I Ångbåten nr 26 och 65 kan den intresserade läsa mer om ORUST.

Ångbåten Nr 3 2002

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Befälhavare	150	210	210	210	210	325	425
Styrman	85	100	100	100	100	150	150
Måster	100	140	140	150	150	215	292
Rörgångare	70	70	70	80	80	90	165
1:e eldare	60	60	60	75	75	80	160
2:e eldare	35	40	45	45	50	55	105
Matros	45	50	50	55	55	60	150

Månadslöner (kronor) per yrkeskategori på ångaren VESTKUSTEN under tiden 1914-1920

VESTKUSTEN

WESTKUSTEN hette det 1875 ombildade Marstrandsbolagets första nybygge. Hennes längd var 37,6 m och bredden 5,44 m. Med en 180 hkr ångmaskin gjorde hon ca 11 knop.

Båtens namn stavades ursprungligen med W men småningom övergick man till att stava med enkelt V. Möjligen var orsaken att det samtidigt fanns ett annat ångfartyg från Göteborg som inte bara hade samma namn utan vars kapten dessutom under lång tid hette Larsson, precis som på Marstrandsbolagets ångare.

Fraktångaren WESTKUSTEN, förd av kapten I. H. Larsson, gick således på 1900-talets början i trafik mellan Göteborg och Lübeck, samtidigt med att Marstrandsbolagets VESTKUSTEN fördes av Albert Larsson. Det var således efter honom som Martin på våren 1914 övertog befälet.

Ångaren gick, liksom Marstrands-

bolagets övriga båtar, i trafik mellan Göteborg i söder och Smögen i norr. Rutternas var mestadels olika för båtarna och det var därför aldrig långt till en ångbåtsbrygga om man bodde vid kusten.

VESTKUSTENS besättning på 10 personer utgjordes av befälhavare, styrman, maskinist, rörgångare, 1:e och 2:e eldare och fyra matrosar. Utöver dessa fanns åtminstone ibland såväl restauratör, uppsasserska, kokerska som städerska ombord.

Flera av de övriga i besättningen tjänstgjorde under hela den tid Martin förde befälet. J. Johansson från Stala på Orust, född 1857 var således rörgångare under hela Martins befälsstid. Axel Holmberg från Göteborg, född 1851 gick under samma tid gick som ansvarig maskinist eller "måster" som var en vanligare beteckning på denna yrkesroll.

1914-1919 hade VESTKUSTEN en och samma styrman, Carl Johan Olsson från Mollösund, född 1870 och kusin till Martin. Man kan förmoda att bryggbesättningen var mycket väl förtrogen såväl med sin båt som varandra och inte minst den rutt man gick.

Matroserna var för det mesta nya för varje seglings säsong. De var sällan yngre än 20 år, vanligen mellan 20 och 30 men det fanns även några matrosar i dryga fjortioårsåldern. På VESTKUSTEN fanns dock bland matroserna tre trofjänare som mönstrade nästan hela tidsperioden 1914-1920, nämligen Anders Emilsson från Tossene, född 1887, Elof Rutgerström från Walla, född 1896 och Artur Johansson från Tegneby, född 1886.

Eldarna var yngre än matroserna och det var bara en som mönstrade på VESTKUSTEN under mer än ett år, nämligen Henrik Ohlsson från Roglösa, född 1899. 2:e eldaren var nästan alltid yngre än 20 år och 1:e eldaren i allmänhet 5-10 år äldre.

Lönerna förbättrades under tiden 1914-1920 för alla yrkeskategorier ombord, se tabell. Alla hade utöver sin lön även matersättning vid tjänstgöring ombord. År 1920 var denna för befälhavaren 7:-, styrman och måster 6:- och övriga 4:50 per dag.

Som befälhavare hade Martin dessutom provision på passageraravgifter och frakttäkter. Under säsongen 1919-20 gav detta honom mellan 13:32 och 96:32 per månad i biljettp provision och mellan 34:14 och 159:20 per månad i fraktp provision.



Åtminstone under sensvåren 1920 var denna provision 2% av omsättningen. Rederiets intäkter från VESTKUSTEN under april 1920 kan därifrån beräknas till 7 960:05 avseende frakt och 4 816: avseende passagerare.

En mer detaljerad beskrivning av VESTKUSTEN under dess 77 år finns man i *Ångbåten nr 18*. Se även bilder.

Avmönstring

I sjömansrollorna fanns 1920 fyra förtryckta alternativa orsaker till avmönstring - hyrestidens slut, sjukdom, rymning respektive dödsfall.

Enligt VESTKUSTENS sjömansrulla var Martin i tjänst ända till den dag han dog och avmönstringsorsaken var således dödsfall. Om han verkligen var i tjänst

ända till sin dödsdag har ej varit möjligt att bekräfta. Möjligen kan han känt sig sjuk och oroad för sin och familjens framtid. I slutet på april 1920 anslöt han sig nämligen till Sveriges Fartygsbefäls-Förening. Blott några dagar senare drabbas han plötsligt av slagantfall och avlider i sitt hem den 10 maj.

I eftermålet några dagar senare

VESTKUSTEN vid bryggan i Nösund, sedd från vattnet respektive berget ovanför Marstrand-bolagets brygga. Fotografierna är tagna innan Martin övertog befälet, sannolikt omkring 1909. Kommandobryggan är här öppen men blev på tidigt 1930-tal försedd med en fyrkantig inbyggnad i tak. Foto: Ester Läckgren

beskrivs han i Bohusläningen som "en västkustens mera kända fartygsbefälhavare". Både där och i Bohus-Posten får man en glimt av hans personlighet:

"Bland trafikanterna på Marstrand-båtarne gjorde han sig synnerligen omtyckt för sitt tillmötesgående och sin urbana personlighet."

Martins plötsliga insjuknande och bortgång förklarar varför befälet på VESTKUSTEN under resten av året övertogs av en sjökaptan som egentligen borde ha gått iland av åldersskäl, nämligen den sextionioårige Johannes Skantze, också bördig från Mollösund.

Martin B. Olsson ligger begravd på Tängens begravningsplats vid Mollösund.

S BERTIL OLSSON

Litteratur

- 1 Olsson, Bertil, *Berta Maria af Mollösund*, Båtdokgruppen 1997 (ISBN 91-87360-22-5)
- 2 Olsson, Bertil, *Västkustmotiv från förra sekelshifet*. Foto Ester Läckgren. ABO Trading HB 2000 (ISBN 91-630-



9701-X)

3 Karlsson, Gösta, Bror Jansson och Edna Cers-Winberg, *Gårdarna kring Kinnekulle*, LTs förlag 1981 (ISBN 91-36-01589-X)

4 Seldén, Anna, "Mollösund vid sekelskiftet", *Tråbåten* 1986 (53): 1-21

5 Hansson, Wilhelm, och Dag Almén, *Skärgårdsstrafiken i Bohuslän under 100 år*, Zindermans, 1981 (ISBN 91-528-0348-1)

6 *Ångbåten*, div. nummer

7 Diverse handlingar i Landsarkivet i Göteborg samt privata arkiv

En kustresa på 1950-talet

Tänk att få göra en kustresa med en äkta ångbåt! Det var en dröm för en liten tolvåring. På 1950-talet hade jag en morbror, Harry Frisk (död 1977), som var chief på s/s GÖTEBORG under dussinet år vid den tiden då trafiken alltjämt var igång sommartid på Göteborg - Oslo - Linjen.

Det var ett stort ögonblick när jag blev uppringd av honom och fick erbjudandet att få följa med på en av långresorna norröver. Detta upprepades flera somrar och var alltid lika spännande när det drog ihop sig till avfärd.

Snabbt iväg ner till Göteborg med tåg, jag bodde i Uddevalla på den tiden, och sedan promenad med Harry till Stenpiren, där ångaren GÖTEBORG hade sin tilläggsplats.

Det var alltid lika spännande när vi gick ombord. Vitmålad och med gråddgul skorsten och påeldad med ångkrans som svepte runt skorstenskrönet låg hon där, imponerande och drottninglik. Det luktade äventyr kring denna vita jätte. Egentligen var hon ju obetydligt större än BOHUSLÅN, men hon såg större ut på grund av höjden. GÖTEBORG hade ju ett betydande antal hytter. Raden av hytventiler förstärkte intrycket.

På bryggan stod befälhavaren med mössan käckt på svaj. Den lugne Birger Pettersson drog tre korta i snöret och propellern vispade sedan upp livens bruna slam i smärre kaskader. Äventyret tog sin början.

Maskintelegrafer ringde och trossarna gled snabbt av pollarna på kajen. Rorgångaren Axel med överarmar



GÖTEBORG var utrustad av behållarens kustångare med sitt mellandäck och lyttinordning. Fartyget byggdes 1891 och gick mellan Göteborg och Oslo fram till 1963. Här ligger ångaren förtöjd i Havsstenund. Foto Susanne Geggan 1956

- en tolvåringens reseminnen

tjocka som stockar höll ratten i ett järngrepp och vevade friskt efter kaptens anvisningar. Nu vände hon sig i rätt riktning.

700 ånghästkrafter sköt fart utför älven och fartvinden började susa kring örnen. Älvstrandens alla lyftkrantar stod i majestätiska rader och bugade när vi passerade ut mot Älvsborg.

Nu hade äventyret börjar på riktigt! Närmast i tur stod utforskandet av det "enorma" inländskt. Vad fanns att upptäcka längs de smala korridorerna? Framför byssan satt all tillgänglig kökspersonal och skalade dagens mid-dagspotatis, övervakade av källskänkan Gerda.

Kring en stor halja hade personalen slagit sig ner och i rasande fart skalades all potatisen för hand! En hel halja full! Sidoportarna stod öppna och vägsvallet från bogen svepte förbi alldeles intill öppningen. Sommarrens schlagel flödade ut en högtalare.

På många sommarresor arbetade en lustig dansk kock ombord, jag har glömt hans namn. Han dök upp överallt ombord och fann stor lust i att lugga mig i tinningshäret, gav mig ett brett danskt smil och försvann lika spåröst som han kommit. Han var en hejare på att steka stora kotletter. De var minst en tun tjocka och serverades med mycket stek potatis.

När jag hunnit halva måltiden och var proppmätt såg han på mig med allvarlig blick: "Skall du inte ha mer?" Nej tack. Därefter slängde han ut hela resterande tallriksinnehållet genom ventilen. Kasta

maten i sjön! Det var helt nytt för en förvånad 12-åring som såg hur trutarna flockades kring den oväntade godbiten akteröver.

Att få stå på bryggan och hjälpa Axel med styrningen, det var högtidsstunder. Var vädret stilla, kursen rak och inga uppvaktande flytetyg i närheten kunde jag själv för några ögonblick få hålla i den enorma ratten. Vilken stolthet och lycka! Att ensam få seyra GÖTEBORG!

Matsalen på GÖTEBORG var bredare och längre än på BOHUSLÅN, beroende på att det inte fanns några sittbänkar längs däcket. En del av lunchen bestod av räkor och rostad bröd. På varje bord en jättestor skål som ständigt var full av havets rosa lækkerheter, hur mycket gästerna än åt.

Här inne kunde jag någon enstaka gång få äta om jag hade sällskap med morbror Harry, annars serverades måltiderna i hans hytt som var en mycket liten enhet. Kojen var högst två fot bred och golvutrymmet minimalt.

En sinnrik utrymmesbesparande anordning för porcelinsvåttfatet fanns: det fälldes uppåt-neråt-inåt och så stängdes den välvda mahognyluckan till sanitetsmöblen. Pottan fanns i ett mindre skåp inunder.

Passagen genom Sotekanalerna har alltid varit fascinerande för mig. Längst fram vid gösen hade jag min favoritplats och när bogskvalpet tystnade och maskinen verkade helt avsmannad, och GÖTEBORG förvandlades till en "glidare", då köp land allt närmare. Det var spännande att stryka så nära land och

klippbränterna att jag nästan kunde klappa de soldränkta granitsidorna.

Ibland hände det att det blev gungning på Sotefjorden. Äntligen rörde hon sig i sugande stigningar och sänknings och det kittlade behagfullt i maggropen. En del passagerare började gå i sicksack på däcket - en av de båda orsakerna var sjögången.

Hamburgsund, Fjällbacka, Grebbestad passerades. Efter Grebbestad förbereddes båten för finalbiten upp till Strömstad. Under de två gångtimmarna bäddades hyttstäderna och matsalen ställdes i ordning för kommande dags långresa mot Oslo.

När Rådhuset i Strömstad kom inom synhåll drog Birger i snöret - en lång utdragen vissling annonserade ankomsten till Ångbåtsbryggan nedanför Lahlolmen vid 20-tiden. Hundratals människor hade härsammat oss och utgjorde välkomstkommitté när GÖTEBORG stiltfullt anlöpte kajen.

Ett myller av passagerare och transporter gods fördes iland. Vid landgången stod styrman Gösta Svedung och klippte biljetter. Han var snabb och effektiv och benämndes skämtsamt "Farbrorn med tången".

Lugnet lägrade sig snart ombord när alla turister släppts iland och besättningen samlades för en stunds samvaro. "Mästerns pojke" skickades iland för att utföra förtroendeuppdrag, bland annat att inköpa väfflor med grädde till befälet. Det var en uppskattad uppgift, för den gav ytterligare fördelar inför den fortsatta resan.

Mer om ...

Jag hade egen hytt ombord. Svedung som var den egentliga hyttinnehavaren hade en yttre hytt till sin egen och i ytterdelen inhystes jag. Den smala britsen som lutade svagt utåt fick pallas upp med en extra kant, en filt, och så stack jag in fötterna nedtill i en öppen garderob. (Jag tror att samma utrymmesbesparande fitness finns på BOHUSLÄN.)

Klockan 4 nästa morgon väcktes jag av Haerys ljuva stämma. "Nu får du komma upp så vi får elda på, för om fyra timmar så går vi igen."

Nya passagerare strömmade ombord i tidig morgontimme och klockan 8 var det avgång igen för en sex timmars nonstop resa upp till Oslo. Inga bryggor anlöptes under hela förmiddagen. Oslofjorden i ett svep. Med 12 knop passerade vi snabbt metropolerna längs fjorden. Extra spännande var det att passera Oskarsborg.

Kaptenen berättade om den sjunkna kryssaren BLOCHER som sänktes 9 april 1940 när den ljudlöst gled förbi med tusentals tyska soldater destinerade till Oslo. Nu låg hon där som en jätteskrothög några tiotal meter under oss.

Under resan blev jag bekant med en järnnårig grabb från Bohus. Hans familj skulle besöka Wiegelandsparken och sedan åka upp till Frognesåtern och dit blev jag bjuden med. Vilken lycka! Ångbåtsresa och kalas i Oslo.

Vid Nesoddtangen fick vi Oslos kända silhuett rakt föröver: Rådhusets dubbeltorn vid Pipervika. Sakta gled GÖTEBORG in till kajen och färdstolje.

Nöjda passagerare strömmade återigen nedför landgången och försvann ut i huvudstadens vittmel. Åter hade en långresa nått sitt slutmål. I närmare 70 år har s/s GÖTEBORG plöjt dessa böljor i ur och skur – med en och annan grundkänning, men det är en annan historia.

Så var det dags att göra i ordning för en återresa kommande dag. En del av besättningen roade sig iland, andra stannade kvar ombord. På kapten Petterssons hytt döer satt en lapp. "Har gått iland". Från hyttens inre trängde ljudet av långa timmerstockar... Vällbehövlig vila!

Morgondagen väntade med en expressresa söderut – mot Göteborg på 18 långa gångtimmar.

Slutord

Jag har många gånger reflekterat över varför en ångbåtsresa upplevs så rofylld och avstressande för flertalet. En trolig orsak kan vara, att allt som fungerar rytmiskt i våra liv ger balans och avslappning. Vi lever ju ständigt med hjärtats slag inom oss. En ångmaskin jobbar också rytmiskt och med jämna slag.

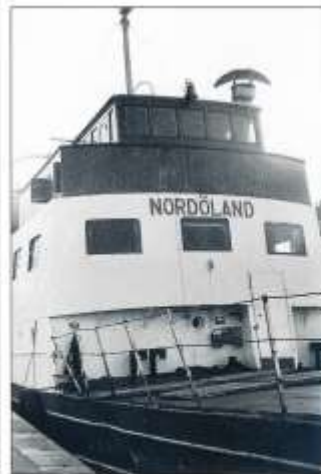
Maskinens puls upplevs överallt i fartyget även om den inte hörs: svaga vibrationer, skällrandet i glas, kittlandet i ledstänger och reling etc. En allerstades närvarande livsyttring som påverkar vår inre människa och vårt välbefinnande. Befrielsen från stress – Du kan inte ha bråttom i 11 knops fart!

KRISTER W ANDERSSON

I förra numret visade vi ett vykort från Smögen. Vi återkommer här med en detalj av detta, visande motorfartyget LYSEKIL, och kompletterar med två bilder från sista sommaren innan skrotningen.

Bilden överst till höger visar LYSEKIL i Smögens hamn. Detalj av vykort, Aero-Nord, Stockholm.

De båda andra bilderna visar NORDÖLAND i Kalmar juli 1971. På fördäck av styrbords brädgång ersatt med vajerräcke som kunde tas ner när man skulle lasta bilar på fördäck. Passageraravdelningen på akterdäck var också utrymme, och bilar kunde tas ombord via en akter-ramp. Foto Anders Holmström



Ångbåten Nr 2 2002

gamla LYSEKIL

Dubbelpropellerångaren LYSEKIL, som byggdes på Lindholmen 1884, har kallats "aristokraten bland Märstrandsbåtarna". Fartyget fick behålla sitt förenäma utseende i stort sett oförändrat fram till 1951, då det fick dieseldrift och ansiktslyftning i den tidens smak, "ett modernt och fartygfullt utseende".

Två år senare sattes LYSEKIL in i "inköpstrafik" i Öresund, men återkom till bohuskusten några somrar. AB Sundfart i Malmö, den nya ägaren, försökte somrarna 1961-62 rutten Strömstad och Halden eller Sandefjord, tills Tullverkets nya bestämmelser gjorde även denna olönsam.

År 1963 blev det ny ägare, Rederi AB Ölandssund, ny hemmahamn, Byxekrok, nytt namn, NORDÖLAND, ny rutt, Oskarshamn – Byxekrok, och en viss ombyggnad – man kunde ta personbilar både på fördäck (via landgång på styrbordssidan) och akterdäck (via akter-ramp).

Sommaren 1971 låg gamla LYSEKIL upplagd i Kalmar. I december samma år gick hon för egna motorer till Ystad för upphuggning, efter 87 år av trogen (men med tiden allt mindre glamorös) tjänst.

Ganska precis den ålder som BOHUSLÄN har nått nu i år.

BERTIL HOLMSTRÖM

Källor:

Almén, Dag, *Ångbåten nr 29* (1972)
Hansson, Wilhelm, och Dag Almén, *Skärgårdsstrafiken i Bohuslän under 100 år*, Zindermans (1968)

Ångbåten Nr 2 2002



21

Vi har läst...

Redaktionen har fått tillfälle att ta del av ännu en nyutkommen bok som vi tror våra läsare kommer att älska:

Quirin, Bertil, "Bohuslän i svartvitt - fotografier och berättelser från det gångna seklet", Bertil Quirin Förlag, Kärna (2001). Mycket rikt illustrerad, 325 sidor, 25 x 31 cm, inbunden. ISBN 91-972714-1-1. Bokhandelspris ca 700 kronor. (Köp via Sällskapet Ångbåten, se Aktersalongen nedan.)

I snart sagt varje nummer av vår tidskrift har vi haft någon bild av ångaren BOHUSLÄN och andra passagerarfartyg, de allra flesta i svartvitt. På många av dessa skymtar delar av landskapet Bohuslän.

I Quirins bok är det tvärtom – hundratals bilder från landskapet Bohuslän (mest de kustnära partierna), men också åtskilliga på ångaren BOHUSLÄN och andra passagerarfartyg. Ibland kan man läsa fartygens namn – från ALBREXTSUND till ÄRLAN. Men tillräckligt ofta blir det tillfälle för läsaren att testa sin "ventilkunskap".

Bertil Quirin har tidigare gett ut böcker om båtbyggare, stenhuggare och fiskare. Upprinnelsen till föredigande verk var ett verkort i ett antikvariat, men tändgnistan blev när han fick tillfälle att förfoga över negativarkivet efter Carl Alfred Träff, en av de flitigaste vykortsfotograferna från det tidiga 1900-talet.

Huvudparten av boken är bilder, stora bilder, knivskarpa bilder. Mycket ofta har Quirin lyckats hitta exakt samma



BOHUSLÄN i svartvitt - Marstrand ca 1950. Foto H. Lindenberg

plats som den ursprungliga fotografen, och på så sätt visa oss hur mycket (eller litet) som ändrats under årens gång.

Vi får se två bilder från "ångbåtsbryggan" på Nordkoster. Det äldre är samma bild vi återgav i vårt förra nummer, med ångaren KOSTERFJORDEN och med damer i klänningar som slutar en bit nedanför knät. På det nytagna "Nordkoster idag" heter båten KOSTERFJORD, men det är en modern katamaran (byggd 1971). Tjejerna på bilden är klädda i shorts och ärmlösa toppar.

På ett uppslag ser vi två bilder av C. A. Träff från Smögen på 1930-talet, "Smoghålet" och "Ålerännan", och två

nytagna bilder i samma vinkel. Det första motivet är nästan oförändrat – det har tillkommit en bro och några sjöbodar – medan det andra är nästan oigenkännligt. Alla de gamla sjöbodarna är kvar, upprustade till bostäder. Men de klippor där trettioalets ungar badade och solade har dolts under asfalt och blivit biltorkering.

Det stora formatet utnyttjas till verkligt stora bilder: Vi får en 50 x 31 cm stor bild av Marstrand tagen från fästningen 1937, och på nästa uppslag en nytagna bild i samma vinkel. Olympiabadet i Arvidsvik, med rutschbana och trampoliner, har fått ge vika för gäst-

bryggor, och väderkvarnen på Hedvigsholmen har försvunnit när Marstrandserken utvidgats. Men bergen i fjärran är oförändrade.

I *Ångbåten* nr 98 roade vi oss med en panoramabild, två foton tagna från samma ställe men monterade som ett. Quirin har gått längre: Fem bilder från Fjällbacka, tagna 1909 av Emil Almqvist, har fått plats på ett uppslag genom att vänstersidan kan vikas ut till tre, och högersidan till två, resulterande i en 1,5 meter bred bild!

Merparten av bilderna är vyer, men det finns också flera närbilder av folk i arbete, t.ex. av Hedda Ekman från spållågeberedning i Mollösund 1909.

Insprängt mellan bildsviterna finns textavsnitt, börjande med en utförlig levnadsteckning av Carl Alfred Träff, och avslutat med kortare texter om ytterligare det dryga tjugotal fotografier som är representerade i boken, däribland Ester Läckgren, fotografen bakom *Västkostmotiv* från förra sekelskiftet som vi anmälde i *Ångbåten* nr 100.

Däremellan kan vi läsa texter av män och kvinnor som vuxit upp i skärgården (eller kommit att flytta dit), och som beskriver livet i skärgården från sina infallsvinklar – i sig mycket intressant läsning. Men det är främst för bildmaterialiets skull jag avslutar med rekommendationen:

Köp den här boken! Utslaget över alla de trevliga timmar du har framför dig kostar den inte mycket mer än en kvällstidning!

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 2 2002

Aktersalongen

Återblick på pannreningen i FARJAN 4

Från det att vi började demontera pannan i början av november 2000 tills den nu är klar och godkänd i slutet av april 2002 har det gått nästan 18 månader. Det är inte utan att vi är både glada och lite stolta. Vi har i alla fall lärt oss en massa om hur det är att hantera en gammal panna, samt konstaterat att det finns väldigt lite kunskap att hämta utanför våra egna led.

Bert, Åke, Kalle, Mattias, Anders och Håkan plus en hel del andra, ser framtiden an med tillförsikt i en färja med nyrenoverad panna. Det kommer säkert en rapport fram åt hösten om hur kommande säsong avlöpt. Har det blivit någon skillnad att elda? Är det lättare att hålla trycket osv? Till dess önskar vi en trevlig sommar!

FÄRJEGÅNGET / HÅKAN

Om Ångbåten 106

Bilden på sidan 3 saknade bildtext. Att sjöbjörnen på bilden är vår ordförande Bengt Cremonese torde framgå av sammanhanget. Vi är vana att se honom på BOHUSLÄNS kommandobrygga, kanske med en kikare för ögonen, kanske med högerhanden på maskintelegraf. Här befinner han sig för en gångs skull under BOHUSLÄN. Bilden tagen under dockningen på Gotenius i år av Mattias Jarlstedt.

RED.

Känner du våra ångbåtar?

Bertil Quirin har gett oss möjlighet att sälja hans fina bok (se recension ovan) till våra medlemmar för ett mycket förmånligt pris: 500 kronor vid leverans "över disk" (antingen ombord eller på annan plats efter överenskommelse), alternativt levererad per post (varvid tillkommer 90 kronor för porto).

På många bilder i boken syns ett passagerarfartyg i fjärran, utan möjlighet att läsa fartygets namn. Helt säkert finns bland *Ångbåtens* läsare många som kan identifiera dessa, som har egna minnen förknippade med dem, eller t.o.m. arbetat ombord i något av dem.

Passa på och köp *Bohuslän i svartvitt* till medlemspris! Lustas den! Skriv och berätta om du hittat din favoritbåt!

Införda bidrag honoreras med hedersomnämning.

RED.

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord i ångaren BOHUSLÄN vid kaj vid Stenpiren, Göteborg, måndagen den 3 juni 2002 klockan 18.00.

Alla andelsägare välkomna!

Agneta Eriksson
ordförande

Tabell 1 GÖTEBORG—MARSTRAND

Från Göteborg		Från Marstrand	
Sönd. kl. 8.00 B	Sönd. kl. 11.15 SE ¹⁾	" " 9.50 A	" " 12.00 Tjörn
" " 10.50 Tjörn	" " 19.00 A	" " 15.50 SE ²⁾	" " 19.30 B
Månd. kl. 8.00 B	Månd. kl. 11.15 SE	" " 15.50 A	" " 19.30 B
" " 9.50 B	" " 19.30 B	Tisd. kl. 8.00 B	Tisd. kl. 11.15 A
" " 15.50 SE	" " 19.30 B	" " 9.50 A	" " 14.15 Tjörn
Onsd. kl. 8.00 B	Onsd. kl. 11.15 SE	" " 15.50 SE	" " 17.30 A
" " 9.50 A	" " 19.30 B	" " 15.50 SE	" " 19.30 B
" " 15.50 SE	Torsd. kl. 8.00 A	" " 15.50 SE	Torsd. kl. 11.15 SE
" " 15.50 SE	" " 19.30 A	" " 9.50 A	" " 19.30 A
" " 15.50 SE	" " 19.30 A	" " 15.50 SE	" " 19.30 B
" " 15.50 SE	" " 19.30 A	Lörd. kl. 8.00 B	Lörd. kl. 11.15 SE
" " 15.50 SE	" " 19.30 A	" " 9.50 A	" " 14.15 Tjörn
" " 15.50 SE	" " 19.30 B	" " 15.50 SE	" " 17.30 A
" " 15.50 SE	" " 19.30 B	" " 15.50 SE	" " 19.30 B

Midsommarafon tillämpas lördagsturen.
Midsommardagen tillämpas söndagsturen.
1) Dock inreilla turen från Marstrand kl. 11.15 och från Göteborg kl. 15.50 midsommardagen.

BILJETTPRISER
Fån eller till Göteborg

	Enkel	Tur
Marstrand	5: 75	8: 50
Rönning, Klädesholmen	7: —	11: —
Skärhamn, Kyrkstund	9: 75	14: 50
Mollösund	11: —	16: 50
Kärvingen	12: —	18: —
Gullholmen, Gåå	15: —	20: —
Fiskebäckskil, Lysekil	14: 50	22: —
Malmön	16: —	24: —
Smögen, Gravarne	17: —	26: —

Barn under 6 år fritt, barn mellan 6 och 12 år erlagga halv avgift. Tur- och returbiljetterna gäller 30 dagar.



MARSTRANDBOLAGET



Sommarturer

20 juni—15 aug.
1957

Tel. Marstrand 600 16 och 600 29
Göteborg tel. 13 73 15 och 13 73 16
Lysekil tel. 100 09
Gravarne tel. 78 och 112

Sommarturlista fr. o. m. den 20/6 l. o. m. den 15/8 1957. (Obs! Midsommarafon tillämpas lördagsturer och Midsommardagen söndagsturer.)
För s/s Bohuslän = B, m/s S:t Erik = SE, m/s Albrektstund = A samt m/s Tjörn och lastfartyget Vega.

TABELL 1

GÖTEBORG—MARSTRAND—SMÖGEN—GRAVARNE

	Expressurer			Övriga turer		
	Dagliga		Sönd. Onsd. Lörd.	Sönd.	Tisd. Fred.	Onsd. Lörd.
	B	SE	A	Tjörn	Tjörn	Vega
Från Göteborg	8.00	15.30	9.50	10.30	5.00	5.00
Till Marstrand	10.00	17.30	11.30	11.30	7.30	7.30
Från Marstrand	10.05	17.40	11.40	11.40	9.00	8.00
Till Rönning	—	18.00	12.00	—	—	—
" Klädesholmen	—	18.15	12.15	—	9.30	8.15
" Skärhamn	—	—	12.45	—	10.05	9.15
" Kyrkstund & Mollösund	10.50	18.50	13.05	13.05	10.20	9.35
" Mollösund	—	—	—	—	—	—
" Kärvingen	11.15	19.20	13.30	—	11.20	10.10
" Gullholmen	—	—	14.00	—	11.50	—
" Gåå	12.00	20.10	—	—	12.30	11.00
" Fiskebäckskil	12.30	20.40 ^{f)}	—	—	13.10	11.40
" Lysekil	12.40	20.55	—	—	13.30	12.00
Från Lysekil	12.50	21.00	—	—	14.00	12.30
Till Malmön	13.50	21.40	—	—	14.45	13.20
" Smögen	14.00	22.10	—	—	15.20	14.00
" Gravarne	14.15	22.25	—	—	16.00	14.30

TABELL 2

GRAVARNE—SMÖGEN—MARSTRAND—GÖTEBORG

	Expressurer				Övriga turer		
	Dagliga		Sönd.	Onsd. Lörd.	Sönd.	Tisd. Fred.	Onsd. Lörd.
	SE	B	A	A	Tjörn	Vega	Tjörn
Från Gravarne	6.30	15.00	—	—	—	—	6.45
Till Smögen	6.40	15.10	—	—	—	—	7.00
" Malmön	7.05	15.35	—	—	—	—	7.30
" Lysekil	7.45	16.15	—	—	—	—	8.30
Från Lysekil	7.50	16.20	—	—	—	—	9.30
Till Fiskebäckskil	8.00 ^{f)}	16.30	—	—	—	—	9.45
" Gåå	—	—	—	—	—	—	—
" Gullholmen	8.40	17.10	—	—	—	—	11.00
" Kärvingen	—	—	16.15	15.00	—	—	11.30
" Mollösund	9.25	18.00	16.45	15.30	—	—	12.00
Från Mollösund	—	—	—	16.00 ^{h)}	—	—	—
Till Kyrkstund & Skärhamn	9.50	18.25	17.10	15.55	15.55	—	12.40
" Klädesholmen	—	—	17.30	16.10	16.10	—	13.00
" Rönning	10.20	—	18.00	16.40	16.40	—	13.30
" Marstrand	10.30	—	18.15	16.50	16.50	—	13.55
Från Marstrand	11.00	19.20	18.45	17.20	17.20	—	14.00
Till Göteborg	11.15	19.30	19.00	17.30	17.30	17.00	14.15
Till Göteborg	13.15	21.30	21.00	19.30	19.30	19.00	16.45

a) Stationen anlöps för resande till och från Göteborg. b) Torsdag m/s Albrektstund. c) Måndag c. m. och tisdag f. m. m/s Albrektstund. d) Stationen anlöps lördag. e) Passagerare till Kärvingen byta båt i Mollösund och fortsätta därifrån med m/s Tjörn till dag och fredag. f) Turen inledd Midsommardagen. g) Stationen anlöps ej efter den 3 aug. h) m/s Albrektstund går på rydskande runt Lysekil. i) Stationen anlöps måndag, j) Godset lossas i Göteborg följande morgon. k) Då utredning pågår om reparation av Kyrkstunds brygga, få vi i händelse reparationen ej kommer till stånd, så att bryggan kan användas i sommar, ersätta oss för angränsande av denna plats. I så fall kommer Skärhamn i st. att anlöpas, och komma vi då att ersätta oss detta i utredningarna. Reservation för naturhinder och andra osaker utanför redarens kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. Vidare upplysningar lämnas av resbyråerna samt av redarens ombud på följande platser: Göteborg tel. 13 73 15 och 13 73 16, Marstrand tel. 600 16 och 600 29, Rikt-nummer 05 03, Lysekil tel. 100 09 och Gravarne tel. 78 och 112.