



ÅNGBÅTEN Årg 39 • Nr 1 2003 • 110

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björklundavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20,
e-post: ingvar.kronhamn@hem.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvledens 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, e-post: bertill@phc.gu.se
Marius Järstedt, Asphycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
e-post: marius@jarstedt.com

Gunnar Söderberg, Bergläran 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, e-post: g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatts 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 2003 är 150 kronor.

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

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

Grafisk produktion: Livexpress Media AB 2003.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg
www.stambot.se

Medlemsavgiften för 2003 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekretariat: Björn Persson, tel 031-21 00 71,
kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, e-post: kassor@stambot.se

Telefon till expeditionen 031-701 77 34 (alla endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätionsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 58. Vinteruppläggnings vid Skeppshorn, tel 031-13 14 20.

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

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

För beställningstraffiken svarar Claes Vernez, tel 0706-59 50 60.

Försalongen

Välkommen ombord i vårens första
Ångbåt!

Förtfarande halkar vi fram till land-
gången och isflaken dunsar mot skrovets.
Men väl ombord i mellandäckets värme
känner vi trivseln bland medresenärer
och gods.

Sommarens ångbåtturer presenteras
ombord i denna *Ångbåt* där maskin-
gänget i BOHUSLÄN förbereder somma-
rens seglätion. Sju av dem har deltagit i
ett studiebesök hos motortillverkaren
MAN B&W i Köpenhamn. Vid nästa
avgång berättas vad som hänt på däck
under vinteruppehållet.

Gunnar Söderberg berättar om
FÄRJAN 4, såväl under den gångna
säsongen som under vintern.

Mittuppslaget visar Göteborgs hamn
1875 där vi gör avstamp inför en serie
om ångbåtsbolagen på kusten.

Vidare rapporterar Christer Samu-
elsson från NORRTELJES varvsbesök i hö-
stas, Johan Pettersson avslöjar ett gam-
malt fiskeläge och från Lysekil rappor-
terar lokalredaktören flörtigt i whisky-
ångorna om sina favoritbågar.

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2003: 14 april 2003

Nr 3 2003: 1 september 2003

Nr 4 2003: 10 november 2003

Nr 1 2004: 26 januari 2004

Omslaget

Fören: FÄRJAN 4 anlöper Stora Bommen
på studievandring med snö på acbåtaren
19 oktober 2002. Foto Bert Johansson.

Aktorn: BOHUSLÄN i vintern 1917.

Foto från Acke Egnell

Ångbåten Nr 1 2003

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Det är med stor glädje jag tecknar ned
dessa rader. Denna glädje grundar sig på
att dagarna blir längre, vi går mot ljusa-
re tider. Vi går mot ångbåttider!

Det är snart tid att kalla behörigheter
och likarintyg, dessa måste vara i ord-
ning, för alla som jobbar ombord i våra
fartyg. Dessutom skall Du som är
besättningsmedlem närvara vid minst en
av säkerhetsövningarna som kommer att
hållas ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Tider för övningarna framgår av
informationsrutan på annan plats i
denna tidning. Ett aktivmöte kommer
att hållas innan säsongen börjar, plats
och tid för mötet kan Du också läsa om
i denna tidning.

Jag räknar med att BOHUSLÄN skall
vara tillbaka vid ordinarie kajplats,
Stenpiren, i mitten av april och då
behövs alla hjälpare händer vi kan få,
för att ställa ångaren i ordning, inför
kommande turer. Även Du som aldrig
jobbat ombord och läser detta, är natur-
ligtvis välkommen. Tänk på vår gamla
slogan: BOHUSLÄN behöver besättning!

Turlistan ser ungefär ut som förra året.
Dock gör vi i år två längresor, torsdag till
tisdag, upp längs bohuskusten. Detta hän-
ner vi med, då ingen utlandsresa kommer
att ske under sommaren 2003.

Onsdagkvällar går vi ut i skärgården,
som traditionen bjuder, och söndagar,
dock färre än förra året, går vi till
Marstrand. I sommar ligger vi bara en
söndag i Marstrand. De övriga sönda-
garna går vi till andra resmål, för att vara
tillbaka i Marstrand i tid för avgång mot
Göteborg klockan 17.00.

Som vanligt är det styrelsen som
ansvarar för turlistan, men den finurlige
konstruktören bakom det hela är natur-
ligtvis Ingvar Kronhamn. Tack för allt
jobb, Ingvar!

Heder och tack, även Ni alla, som
jobbat ombord under vintern!

Ångaren BOHUSLÄN kommer att för-
halas till varv i mars för att bland annat
få utsidorna målade. Några större varvs-
arbeten är inte planerade i år.

FÄRJAN 4 dockades i höstas och där
förbereder nu "färjegänget" sig för årets
seglätioner.

Som Ni kan se, så är allt under kont-
roll och om inget oförutsett inträffar
drar vi igång verksamheten med den
sedvanliga första maj turen.

Ja, faktum är att vi har en beställ-
ningstur i slutet av april, liksom förra
året, men det känns inte som om den
riktiga seglätionsäsongen startar förrän
vi varit ute på 1:a maj resan. Jag vädjar
till Er alla, som jag brukar, ta en titt i
kalendrarna, sätt upp Er som besättn-
ing, Ni behövs! Tiden flyger iväg och
snart hoppas jag att vi ses ombord. Ni är
alla hjärtligt välkomna att tillbringa här-
liga dagar ombord i våra fartyg, antingen
som besättning eller som passagerare.
Vi ses!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 110

Försalongen	2	Studieresa till Köpenhamn	18
Ordföranden har ordet	3	Vären på Sjöfartsmuseet	19
Ångbåtsturerna 2003	4	Mera whisky	19
Vinterhälsning från maskingänget	6	Säsongsfiskeläget vid Skällberg	20
J L RUNEBERG	7	NORRTELJE på varv	21
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Båtar runt omkring	22
Göteborgs hamn 1875	10	Aktersalongen	22
Ett år med FÄRJAN 4	16		

Säkerhetsövningar för aktiva medlemmar

lördag 26 april och torsdag 1 maj kl 10.0
ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren.
Obligatorisk närvaro på en av övningarna!

Styrelsen

Aktivmöte

Sällskapet Ångbåtens aktiva medlemmar
kallas till möte
tisdagen 22 april kl 18.00
ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren.
Styrelsen

Ångbåtsturerna 2003

Ångaren BOHUSLÄN hinner inte avsluta säsongen förrän det är dags att planera nästa. Även om planeringen börjar redan då tar det sin tid innan allt faller på plats och programmet ligger färdigt.

Redan nu kan vi emellertid presentera programmet för säsongen 2003.

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går som vanligt varje onsdag under juni, juli och augusti, avgång 18.30.

De fyra söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om vädret så medger, till Klädesholmen 29 juni, till Härön 3 augusti, till Skärhamn 10 augusti och till Åstol 17 augusti. Avgång från Stenpiren 10.00, åter 19.30.

Resan från Skärhamn runt Tjörn och tillbaka går lördagen 5 juli, avgång 11.00, åter 15.00. Resan från Skärhamn runt Tjörn och Orust går söndagen 6 juli. Mollösund, Gullholmen och Svanesund anlöps. Buss ansluter från Göteborg på morgonen och på kvällen. På denna resa anlöps inte Marstrand.

Det bli två långturer utmed kusten i sommar. Den första kustturen går från Göteborg till Lysekil torsdagen 10 juli. Vi hoppas att kunna göra uppehåll på Käringsön på denna resa. Buss ansluter i Lysekil för återresa till Göteborg.

Fredagen 11 juli går BOHUSLÄN från Lysekil till Fjällbacka med anlop av mellanstationer. Resenärer från Lysekil tar buss tillbaka. Det finns även möjlighet att följa med BOHUSLÄN tillbaka till Kungshamn.

Lördagen 12 juli firas Sotekanalens Dag i Hunnebostrand. Då gör BOHUS-



Både besättning och passagerare ser fram mot sommarens turer med ångaren BOHUSLÄN. Här ser vi resenärer på promenadäck när BOHUSLÄN passerar Nötesund på resan runt Tjörn och Orust 7 juli 2002. Foto Gunnar Söderberg.

LÄN turer mellan Kungshamn och Hunnebostrand genom Sotekanalens.

Söndagen 13 juli gör BOHUSLÄN en kvällsrundtur från Kungshamn och måndagen 14 juli en kvällsrundtur från Lysekil.

Tisdagen 15 juli går BOHUSLÄN från Lysekil till Göteborg med uppehåll i Marstrand om vädret medger. Buss ansluter i Lysekil på förmiddagen från Göteborg.

Lördagen 19 juli gör BOHUSLÄN den traditionella resan mellan Göteborg och Trollhättan. Denna resa ingår inte i Ångbåtsturerna utan är ett samarrange-

mang mellan Sällskapet Ångbåten, Bergslagens Järnvägssällskap och Reseriet AB (f.d. Pressresor). Annonsering sker i Göteborgs-Posten.

Söndagen 20 juli är liggerdag efter den arbetsamma turen till Trollhättan.

Den andra långturen utmed kusten startar från Göteborg torsdagen 24 juli då BOHUSLÄN går till Kungshamn med uppehåll på Gullholmen. Buss till Göteborg ansluter i Kungshamn.

Fredagen 25 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återfärd till Kungshamn.

Lördagen 26 juli gör BOHUSLÄN en kvällsrundtur från Strömstad och söndagen 27 juli en utflykt från Strömstad in i Idefjorden och tillbaka.

Måndagen 28 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn med anslutande buss för återresa till Strömstad.

Tisdagen 29 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg. Upphåll i Marstrand om vädret medger.

På kustturerna anlöps Marstrand, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Smögen, Kungshamn, Hunnebostrand och Fjällbacka.

Upphållen på Käringsön, Gullholmen respektive Marstrand på kustturerna är alltid beroende av vädret. För att inte utsätta fartyg, passagerare och besättning för onödig sjögång går vi innanför Tjörn om sjögången är besvärande. Då utgår uppehållen och stationerna anlöps endast för att lämna eller hämta passagerare.

Under fyra söndagar i augusti gör BOHUSLÄN söndagsutflykter från Göteborg, se de förlängda marstrandsturerna ovan. Söndagen 24 augusti går BOHUSLÄN uppför älven till Älvängen där vi besöker Replagarbanan. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resenärer.

Med det ökade utbudet av resor hoppas vi att kunna ställa efterfrågan som säsongen 2002 var mycket omfattande. Vi rekommenderar verkligen förköp av biljetter för att undvika de besvärligheter som lätt följer när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen.

Förköpsbiljetter kan endast köpas för dags- och kvällsrundurer, söndagsutflykter och på kusturer för hela sträckan som inbegriper fram- eller återresa med buss. Biljett för delsträcker, utan bussresa, kan endast köpas vid landgången vid ombordstigningen. Vi reserverar alltid ett antal platser för sådana resor.

Förköpsbiljetterna finns att köpa på inköpsställen när programmet Ångbåtsturerna 2003 utkommer i början av maj. Programmet Ångbåtsturerna 2003 kommer med nästa nummer av Ångbåten. Där finns uppgifter om var man kan köpa biljetter och biljettpriiser. Principen är att förköpsbiljetterna finns att köpa på turistbyråer på den plats varifrån turen utgår med ångaren BOHUSLÄN eller med av oss förhyrd buss.

Förväntningarna på kafé och matsal från våra resenärer var oväntat stora under 2002. Vi beklagar att en del av våra resenärer blev besvikna när de inte fick plats. Av förklarliga skäl kan vi bara betjäna ett begränsat antal gäster i matsalongerna. Vi tänker därför i sommar sälja måltidsbiljett i samband med förköp av färdbiljetter.

Med förköpt måltidsbiljett uppsöker man matsalen när man kommer ombord och bestämmer meny, sittning och placering. För dem som blivit utan måltidsbiljett erbjuder vi istället en kall rikt i kafé.

Ångaren BOHUSLÄN drivs av en ideell förening som försöker ge resenärerna bästa möjliga service inom givna ramar, nämligen ett levande museum, en ideell

arbetande besättning och en minimal administration.

Vi är emellertid alltid öppna för förfrågningar och förslag beträffande Ångbåtsturerna utan att utlova underverk. För adresser etc, se medlemstidningens andrasida.

Medlemsrabatter 2003

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kusturer med ångaren BOHUSLÄN samt stadsvandringar med FARIAN 4.

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

Kustturerna är resorna Göteborg-Lysekil/Kungshamn, Lysekil-Fjällbacka, Kungshamn-Strömstad, Strömstad-Kungshamn, Kungshamn/Lysekil-Göteborg samt resan runt Orust.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan. Detta innebär att man som medlem betalar eventuell anslutande bussresa 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. Barn som behöver egen plats i bussen skall ha biljett. På alla resor betalar barn under 12 år endast 20 kronor.

Förköp betalas till fullt pris på inköpsställen. Medlemsrabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och gällande medlemsbevis. Välkommen ombord i sommar!

INGVAR KRONHAMN

Vinterhälsning från maskingänget

Som tack för all kärleksfull behandling vår gamla sommarlady fick under förra vinteruppehållet har hon givit oss många underbara upplevelser under resorna den gångna sommaren. Hon har uppfört sig perfekt och utan minsta knot. Under en stormig natt på Danmarksresan fick både yttre och inre organ jobba för fullt och hon bestod provet med glans. Men 89 år sliter på kroppen och nu är vi i full gång med vinteröversynen igen.

Vi började som vanligt med ångpannan, sotning av tuber och flamugnar samt rengöring av vattensidan. Det visade sig att fyra stycken stagbultar mellan botten på babords flamugn och yttermanteln var brustna, för svetsreparation av dessa anlätade vi en servicefirma.

Pannan var ovanligt ren på vattensidan i år och det tror vi beror på ett nytt avluftningssystem för matarvattnet som vi installerade förra vintern. Pannan blev godkänd av Norske Veritas veckan före jul så vi kunde fylla vatten i den och därmed få värme och behaglig temperatur i maskin när vi jobbar där.

Vi värmer ju pannvattnet med varmvatten från Rosenlundverket, och det var ju bra för vi hade ju en ovanligt kall period efter jul. Kennet var ombord och kontrollerade värmen varje dag under den kalla perioden. På tisdagsmorgonen den 7 januari var slangarna på kajen frusna, troligen p.g.a. strömavbrott, och vi fick ett styvt jobb i tre dagar med att släpa ombord slangarna, tina upp dem och få igång värmen igen.

Donkeypumpen skall totalrenoveras och har fått nya cylinderfoder och kolvar på vattensidan, nya slidstänger och justering av ventiler och slidrörelsen.

Fläktmaskinen är demonterad, cylinder och slidlopp är uppborrade, ny kolv och slid tillverkade, slitna bussningar utbytta och inställning av slidrörelsen justerad.

Vidare har vi mätt upp och dokumenterat så många mått vi kommer åt eftersom det inte finns några ritningar på maskinen. Förra vintern inspekterades de tre aktra rämlagren på huvudmaskin och i år har vi haft upp de tre återstående. De var alla bra och behövde bara rengöras och justerskavas lite.

Vevlagren på medel och högtryckaren har inspekterats. Båda har justerskavs och särskilt högtryckskolvens lager var i behov av inskavning eftersom det hade varit för varmt vid något tillfälle och lagermetall släpats med och fyllt igen smörjspåren i överhalvan.

Länselpumpen har demonterats och försetts med nya fjädrar.

De mekaniska tätningsboxarna på hög- och medeltryckarnas kolstänger har demonterats, rengjorts och justerats, inga slitage finns. Ny teflonbaserad packningsfläta har inköpts och monterats i lågtryckarens kolstängsbox.

Vi har gjort en del ompackningar av läckande flänsar, slipat in några läckande ventiler samt reglerventilen på regulatorn till lysmaskin som vi missade förra året. Vi har köpt och monterat ett nytt

plåtskåp för målarburkar i lastrummet samt demonterat en av vakuumpumparna till toasystemet för utbyte.

Det är så långt vi hunnit när detta skrivs, men vi hoppas att hinna med inspektion av lågtryckskolven för kontroll av fjädrarna bakom kolvrängen och eventuell justersvarvning av kolvräng och kolvringspår.

Luftpumpen behöver tas upp och kontrolleras och då passar vi på att kolla lagren i balansen som driver pumpen. Matarpumpens ventiler skall ses över.

I byssan hade vi tänkt kunna byta ut den gamla spisen som är sönderbränd inuti och inte kan repareras mer, men det ser märkt ut. Vi har jobbat hårt med frågan sen i somras men det tillverkas inga oljeeldade restaurangspisar längre.

Den engelska tillverkaren vill inte leverera en spis till ett fartyg, vi hade en ny spis på gång i Stockholm som vi hoppades kunna köpa men den var alldeles för liten. Nu försöker vi med kontakter i Tyskland.

Under varma sommandagar blir kompressorer för kyl och frysanläggningen för varma. De står i garderoben i hallen akter om matsalongen och där blir luftcirkulationen för dålig, dessutom är ljudnivån störande för passagerarna. Vi har talat med en kylfirma om att flytta upp anläggningen på taket, för om aktermasten, och bygga in den i ett välventilerat skåp där.

Vårt likströmssystem behöver kontrolleras varje vinter, det gäller de stora

batterierna under soffan akterut i kafeterian, samt nödljusbatterierna. Alla likströmsmotorer skall kollas vad gäller isolation och kolen till kollektorn. Elförsörjningen till säkerhets- och navigationsutrustning på bryggan skall ses över och eventuellt kompletteras.

Vi har önskemål om uppsnyggning och målning i lastrummet och inne på panntoppen men tiden rinner iväg väldigt fort när man är lycklig. Eftersom vi gör så gott som alla jobb med eget folk så finns det plats för fler daglediga medlemmar på tisdagar och torsdagar i vårt glada lag. Vi gör vårt bästa för att tillfredsställa vår gamla kärlek alla hennes behov och vi vet att hon kommer att belöna oss rikligt till sommaren.

Nästa år fyller hon 90 år och då skall vi visa upp en toppenfräsch och fin gammal dam för alla besökare som kommer till "Nordsteam 2004". Ångbåtsmötet som vi räknar med kommer att hållas i samband med "Göteborgskalaset" på sommaren nästa år.

MATS DEMKER

J L RUNEBERG



J L RUNEBERG, senare PORTHAN, på provturen 1914 utanför Eriksberg. Frontskott och sidor på höra däck är bruna liksom på BOHUSLÄN vid leveransen. De målades senare vita, se bilder i Ångbåten nr 94. Reprofoto: Bengt E. Sjöström efter Thore Malmbergs original

I Ångbåten nr 94 presenterade Ove Iko Ett Eriksbergbygge av 1914 eller Min barnoms vackraste skärgårdsbåt.

När ångaren BOHUSLÄN levererades 1914 från Eriksbergs Mekaniska Verkstad lämnade också en annan skärgårdsångare varvet.

Det var J L RUNEBERG som byggdes för Borgå Ångfartygs Ab i Borgå. Denna ångare skulle trafikera linjen Borgå-Helsingfors.

J L RUNEBERG som fick namn efter skalden Johan Ludvig Runeberg var ett vackert fartyg. Till vissa delar påminde

det om BOHUSLÄN men var något mindre. J L RUNEBERG hade två komponentmaskiner på 537 indikerade hästkrafter och gjorde drygt 12 knop.

1937 såldes J L RUNEBERG till Ångbåts Ab Åland i Åbo och fick namnet PORTHAN. Året därpå sattes ångaren in på linjen Åbo-Mariehamn.

Det var då som pojke i Mariehamn Ove Iko fattade tycke för den vackra ångaren. Tyvärr blev det en kort bekantskap. PORTHAN ingick i krigskadeståndet till Sovjetunionen och överlämnades dit i juni 1945.

INGVAR

Aktuellt från FÄRJAN 4

I förra numret av *Ångbåten* rapporterade vi att FÄRJAN 4 stod i Gotenius docka för besiktning och att bara bottenmålning återstod. När färjan var nymålad och fin i botten och skrov blev det tid för en stunds betraktande av det vackra skrovet.

Maskinarbeten

Efter återkomsten till bryggan på Ringön täcktes färjan med hyrda presenningar för att skydda mot den redan kalla vintern.

I maskin påbörjades demontering av ångmaskinen för vinterns planerade arbeten. Högtryckscylinders slidstång skall metalliseras och slipas till rätt dimension. Lågtryckscylinders kolvstång och vevstake skall få översyn av glädlagren. Även lågtryckscylinders gejder skall riktas och sliden justeras för att ge maskinen en bättre gång.

Ångpannan som fick en genomgripande renovering inför förra årets seglation är förstärkt i gott skick, men skall genomgå den årliga besiktningen av Norske Veritas före nästa påeldning.

Däcksarbeten

När detta skrivs ligger färjan åter vid Gotenius Värv, men nu är det för att byta de dåliga däck- och skarndäckplank som varvet inte hade möjlighet att göra i samband med dockningen.

Traditionsklassad

I slutet av förra året ansökte vi om att få FÄRJAN 4 klassad som traditionsfartyg av Sjöfartsinspektionen och kulturhisto-



FÄRJAN 4 i Gotenius flytdocka. Foto Per Ahlqvist december 2002

Ångbåten Nr 1 2003

risket klassad av Sjöhistoriska museet. I januari fick vi besked från Sjöfartsinspektionen att färjan blivit klassad som traditionsfartyg.

30-årsjubileum

I år är det 30 år sedan Sällskapet Ångbåten tog hand om driften av FÄRJAN 4. Den 5 februari 1973 undertecknades avtalet om FÄRJAN 4 mellan Sjöfartsmuseet i Göteborg och Sällskapet Ångbåten.

Det var flera personer som var inblandade i tankegångarna att FÄRJAN 4 borde bevaras efter att den hade gjort sista resan i reguljär trafik för Göteborgs Hamnstyrelse sommaren 1970. Hamnen ville sälja färjan men efter påtryckningar bl. a. genom insändare i dagspressen erbjöd sig Sjöfartsmuseet att ta över färjan inför planerna på ett fartygsmuseum i Lilla Bommen. Överlämnandet till Sjöfartsmuseet skedde den 29 juni 1972. Sjöfartsmuseet hade planerat använda färjan som café.

En pojkdrom

Initiativtagare till att Sällskapet Ångbåten skulle engagera sig i FÄRJAN 4 var Sven-Hugo Bengtsson, som på den tiden var en av de ledande personerna i Sällskapet Ångbåten. Sven-Hugo ansåg att färjan borde bevaras i trafikdugligt skick i likhet med BOHUSLÄN. I annat fall skulle färjan riskera att förfalla. Sven-Hugos entusiastiska arbete slutade med att Sjöfartsmuseet tecknade det nu 30-åriga avtalet med Sällskapet Ångbåten.

Ångbåten Nr 1 2003



Sven-Hugo Bengtsson i färjans maskinrum. Foto Gunnar Söderberg 10 maj 1974

Sven-Hugos intresse för FÄRJAN 4 hade grundats redan 1929 när han som pojke började skolpendla med färjan mellan Götaverken och Residensbron. Genom att han kände en av maskinisterna tillbringade Sven-Hugo ofta resorna i maskin. Han lärde sig att sköta maskineriet och när han blev lite äldre fick han även köra maskinen.

Åter under ånga

Våren och sommaren 1973 ägnades åt en del underhåll och förberedelser för att åter få passagerarfartygscertifikat på fär-

jan. Den hade inte varit i trafik sedan sommaren 1970, men turligt nog var maskineriet väl konserverat.

Sällskapet Ångbåten årsmöte 22 september 1973 hölls ombord i BOHUSLÄN på en utflykt till Kalvsund. Vid återkomsten till Göteborg överraskades medlemmarna av att FÄRJAN 4 var ute på provtur i hamnen.

Året därpå inleddes turena med passagerare och räddningsaktionen kunde betraktas som slutförd, eller kanske rättare bara igångsatt.

GUNNAR SÖDERBERG

Göteborgs hamn 1875

I en vad Ångbåtar (99, 100, 102, 103 och 104) har vi följt Marstrand's Ångbåts Aktiebolag från starten med den första ALBREKTSUND 1870.

1875 bildades Marstrand's Nya Ångfartygs Aktiebolag för att överta trafiken från Marstrand's Ångbåts Aktiebolag och den ängare ALBREKTSUND samtidigt som man hade ängaren VESTKUSTEN under byggnad vid Lindholmens varv i Göteborg.

I den här artikeln stannar vi upp vid året 1875 och beskriver Göteborg och ångbåtstrafiken.

En ny tid

Under 1800-talets senare hälft förvandlades Göteborg från handelsstad till industristad. Arbetare flyttade in från landsbygden för att få arbete i de industrier som växte upp vid Göta älv, Mölndalsån och Söveån.

Efter 1860-talets missväxtår och depression upplevde man nu tillväxt och fick framtidstro. Under 1870-talets första hälft rådde goda tider.

Urbymggnaden av industrier och kommunikationer tog fart fram till 1875 då en påtaglig lågkonjunktur åter inträdde.

I Bohuslän utgjorde jordbruk, fiske och till viss del även fraktfart basen för uppehållet. En ny näringsgren tillkom under 1800-talet, turismen i form av badortsrörelsen.

Under 1870-talet etablerades konserverindustrin i Bohuslän som snart nåddes av den nya sillperioden som tog sin början 1877.

Befolkning och bebyggelse

1875 hade Göteborg 65 000 invånare. 1868 införlivades Majorna med 12 000 invånare medan Lundby med 4 000 invånare förblev egen kommun till 1906.

I Göteborg byggde köpmän och industridkare ståtliga hus, välbeställda människor flyttade in i våningar i nyuppförda hus i stenstaden söder om Vallgraven.

För arbetarna var bostadsbristen ett problem. Arbetarna var tvungna att bo i närheten av arbetsplatsen. De hade tolv timmars arbetsdag, endast söndagen var ledig. Bortsett från ångslugar över älven sänkades andra färdmedel som spårvagnar eller cyklar.

När Haga var utbyggt fortsatte byggnationen av arbetarbostäder i Annedal. På grund av brandfaran fick man i Göteborg inte bygga trähus i mer än två våningar. Trots motstånd från stadens byggnadsnämnd accepterade länsstyrelsen en hustyp med två våningar i trä på en bottenvåning av tegel. "Landshövdingehuset" var fött och de första av denna typ byggdes i Annedal 1875.

Kajer och hamnanläggningar

Ända in på 1800-talet var Göteborgs hamn begränsad till Stora Hamnkajen. Älven var bred med vida vassar på båda sidor och så grund att havsgående fartyg inte kom längre än till Klippan och Kusten. Där fick lasten lossas, inte vid kaj, utan ute i älven där fartygen ankrade.

Trollhätte kanals öppnande 1800 och dess ombyggnad 1844 till Göta kanal-

dimensioner medförde att relativt stora fartyg nu även kom denna väg in i hamnen.

På 1820-talet påbörjades de muddringsarbeten som medgav större djupgående i älven och samtidigt gav muddermassor att fylla vassarna med.

Hamnen byggdes ut efter den plan som Kungl. Direktionen öfver Göteborgs Hamn- och Elsfarbeten upprättade 1843. 1860 hade segelrännan muddrats till 4,5 meters vattendjup. Muddermassorna lades upp innanför Packhuskajen och Gullbergskajen.

1875 bestod Göteborgs hamn av Stora Hamnkajen, Stenpiren, Skeppsbron, Packhuskajen, Lilla Bommens hamn samt västra delen av Gullbergskajen.

Den tillgängliga kajsträckan var för liten för den omfattande fartygstrafiken. Fartygen förtöjdes med fören eller aktern mot kajen varvid godset kärrades på långa landgångar.

En del ängare låg förtöjda vid dykdalber och bojar ute i älven. Gods och passa-gerare fördes då i prämar mellan kajen och fartygen. Godset hanterades för hand och med fartygens egna vinschar. De enda kajkranarna var "Stora kran" på Skeppsbron och "Svanhalsen" vid Kvällebackabron.

Järn, trä, havre, papper och pappersmassa exporterades, och till Göteborg infördes stenkol, järnvägsräls, bomull och maskiner till industrierna.

Järnvägsspår med vändakivor fanns utmed Lilla Bommens hamn, Packhuskajen och Skeppsbron fram till Järnvägen vid Pustervik, väster om Rosen-



landskanalen. Järnvägen var upplagsplats för järn från bruket i Värmland.

Väster om denna låg snickerifabriker innan Masthuggskajen byggdes ut. Där hade tidigare huggits master till segelfartyg vid de så kallade masthuggerierna.

1862 var Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg färdig, av Bergslagsbanan var 1875 endast sträckan Göteborg-Trollhättan färdig.

Emigrationen

Emigrationen avtog under de bättre tiderna i början av 1870-talet för att därefter öka igen. 1875 reste ca 3000 svenskar från Göteborg för att söka lyckan västerut.

De flesta emigranterna reste med Wilsonlinjens ängare från Göteborg till Hull varifrån man reste med tåg till Liverpool och vidare med atlantängare.

1850 startade Wilsonlinjens ångbåts- trafik med post, gods och passagerare

mellan Hull, Kristiania och Göteborg. 1870 satte Wilsonlinjen in de nya ängarna ORLANDO och ROLLO på linjen Göteborg-Hull och samtidigt flyttade man ankringsplatsen i Göteborg från Klippan till älven utanför Packhuskajen. Kajen var för grund för de stora ängarna som var inredda speciellt för emigranttrafiken.

Nya ångbåtsrederier

Omkring 1870 etablerades en rad ångbåtsrederier i Göteborg för trafik på såväl lokala som mera avlägsna orter. Till skillnad från segelfartygen möjliggjorde ångbåtarna reguljär trafik på bestämda tider. Tureterna annonserades i dagstidningarna med ängarnas och befälhavarnas namn.

Bland de nya ångbåtsrederierna märktes Rederi AB Svenska Lloyd med trafik på Hamburg och Medelhavet, Ångfartygs AB Svithiod med trafik på England, Ångfartygs AB Götha med

trafik på Rotterdam, Antwerpen och Le Havre samt Ångfartygs AB Thule med trafik på London.

Ett undantag utgjorde Red AB Örnén, ett segelfartygsrederi som bildades 1873 och med sina 17 segelfartyg 1879 blev landets största segelfartygsrederi.

Rederiet ägde Varvet Kusten i Majorna där flera av dess fartyg byggdes.

Skeppsvarven

Det stora träbåtssvarvet Varvet Kusten låg i Majorna där Stenas Tysklands-terminal ligger.

Av skeppsvarven var Gamla Varvet det äldsta. Det låg väster om nuvarande Amerikaskajet och var örlogssvarv fram till år 1700 då Nya Varvet anlades.

Keillers Verkstad etablerades 1841 vid Skeppsbron, 1847 byggdes här den första ångbåten i järn. Den mekaniska verkstaden blev kvar vid Skeppsbron ännu i många år sedan varvsrörelsen 1867 flyttade över älven till utfylld mark



i Landbyvassen. Firman blev då Göteborgs Mek. Verkstads AB, från 1917 Götaverken.

Lindholmens varv tillkom 1845 och byggde sin första ångbåt, en liten ångslup av järn, 1853. Varvet byggde under de närmaste åren åtskilliga ångslupar.

1875 invigdes Lindholmens torrdocka. Detta är byggle varvet för Ängf. AB Svithiod lastångaren HEIMDALL på 1500 reg.ton och 600 hästkrafter. Den hade byggnadsnummer 248.

Eriksbergs Mek. Verkstads AB bildades 1876 men varvsverksamheten hade börjat några år tidigare. Verkstaden hade även byggt broar över kanalerna i Göteborg.

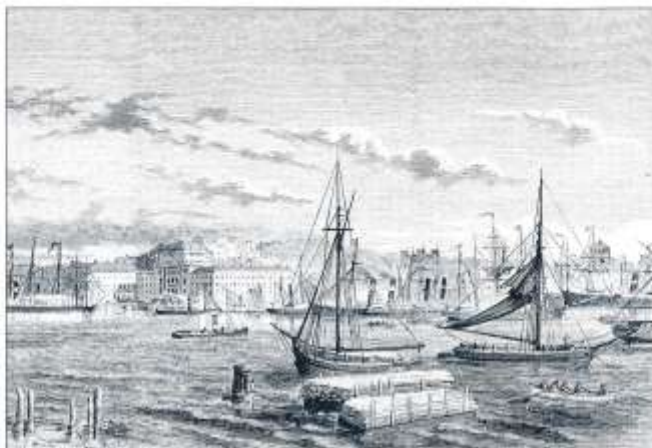
Bro och färja över älven

1874 stod Eriksberg för två leveranser som kom att förbättra förbindelserna med Hisingen där industrierna nu växte upp längs älvsstranden.

Det var ÄNGFÄRJAN för linjen Klippan-Färjenäs och Kvillebäckbron ("Hisingensbron") som utgick från Packhuskajen vid Lilla Bommens hamn.

ÄNGFÄRJAN ersatte gamla roddfärjor och kallades för "Bonnafröjda" för att den underlättade för hisingsbönderna att komma till Majorna och Göteborg för att sälja lantbruksprodukter.

Kvillebäckbron ersatte en färja som drogs utmed en kätting. Brofästet på hisingsidan låg längst ut på en vägbank som utgick från den ursprungliga stranden utmed nuvarande Herkulesgatan. Vid brons landfäste på hisingsidan byggdes 1875 Löfströmska kallbadinrättningen som ersatte de badhus som



Göteborgs hamn från Landbyvassen. Trägravyr 1871 efter en teckning av R. Haglund. Göteborgs Sjöfartsmuseum

revs när Packhuskajens sista del nådde Lilla Bommén. Löfströmska badhuset revs när bron byggdes om 1916.

Kanaltrafiken

1872 flyttade kanalångarna från Stora Bommén till Lilla Bommens hamn som nu började färdigställas. 1875 var det en mängd ångbåtar som härifrån trafikerade Trollhätte kanal, Vänern, Dalslands kanal, Säfte kanal samt Göta kanal.

Ett nytt rederi för last- och turisttrafik på Göta Kanal, Motala Ströms Ångfartygs AB, bildades 1869. Det kunde synas djärvt med tanke på att järnvägen

Stockholm-Göteborg var färdig 1862.

Även på Dalslands kanal förekom turisttrafik. Varje söndag under sommaren gick ångaren LAXEN från Göteborg genom kanalen och sjöarna till E.ä.

Älv- och skärgårdstrafiken

Göteborgs Ångslups AB bildades 1865 och samordnade då den ångslupstrafik som pågick sedan 1850-talet i hamnen och skärgården. Bolaget ombildades 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB. Den viktigaste linjen gick mellan Skeppsbron och Klippan.

Skärgårdstrafiken var anpassad för

sommarboende och tillfälliga besökare men knappast för skärgårdsborna. Vintertrafiken var mycket gles.

Ångslupsbolagets linje via Köpstadsö och Styrö till Stjärnviks värdshus på Vaggö var den mest frekventerade.

Dessutom trafikerade bolaget Nya Varvet, Nya Älvsborg, Längedrag, Arndal och Brännö.

Särö var badort och trafikerades av ångarna NECKEN och ELFKUNGEN som även trafikerade Lilla Edet och Trollhättan.

Kusttrafiken

Om ångbåtlinjerna var många på älven och kanalerna var linjenätet inte lika utvecklat på kusten. Behovet av ångbåtsförbindelser var stort på somrarna när välbestämda människor uppsökte västkustens badorter.

Dessa var 1875 Särö, Marstrand, Stenungsund, Svanesund, Stillingön, Gus-

tafsberg, Fiskebäckskil, Lysekil, Fjällbäcka och Strömstad.

Vintertid var turtätheten inte så stor och flera av ångarna lades då upp.

1875 trafikerade ångaren ALBREKTSUND Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Möllösund. Som närmaste konkurrent hade Marstrandbolaget Göteborg-Uddevalla Ångbåtsbolag som trafikerade linjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla med hjulångaren UDDEVALLA och propellerångaren MARSTRAND. Det var sista säsongen UDDEVALLA var i trafik på kusten.

1875 samseglade man med ångaren VALBORG som byggts året innan på Göteborgs Mek. Verkstad. VALBORG fortsatte från Uddevalla till Lysekil och Saltkällan i Gullmarsfjorden.

På den yttre kustlinjen Göteborg-Strömstad-Fredrikshald gick hjulångaren EUGENIA och propellerångaren STRÖMSTAD. Sommaren 1875 fick de en

konkurrent i ångaren ALBERT EURENSVÄRD som från Strömstad fortsatte till Kristiania (nuvarande Oslo).

På linjen Kristiania-Göteborg-Köpenhamn gick ångarna VESTA och AARHUS.

På linjen Göteborg-Fredrikshavn som började trafikeras 1874 gick ångarna GUSTAF II ADOLF och AVANTI.

Söderut från Göteborg gick Hallandsbolagets ångare till hallandsstäderna, Malmö, Köpenhamn och Lübeck, medan andra ångare fortsatte runt kusten och anlöpte en mängd mellanhamnar upp till Stockholm och Härnösand.

Flera ångare, såväl svenska som utländska, gick över Nordsjön till brittiska, tyska, holländska, belgiska och franska hamnar. Med undantag för Svenska Lloyds medelhavslinje som etablerades 1874 var mer avlägsna orter fortfarande förbehållna segelfartygen.

INGVAR KRÖNHAMN

Mittuppslaget

Göteborgs hamn i början av 1870-talet. Reproduktion av en litografi av A. Nay efter en målning av O.Å. Mankell.

I bildens mitt Stora Bommens hamn och Stora Hamnkajen. Till vänster (österut) Packhuskajen, till höger (västerut) Stenpiren och Skeppsbron.

Byggnaden på Kvarnberget t. v. är Navigationsskolan (senare Sjöbefälskolan), som byggdes om 1916.

Utanför Packhuskajen ligger Wil-

sonlinjens ångare ORLANDO eller ROLLO. Passagerare och gods fördes i prämar mellan kajen och fartyget.

Vid tvärkajen ligger Hallandsbolagets hjulångare ELLEDA eller NAJADEN som trafikerade linjen Göteborg-Köpenhamn-Lübeck.

Packhuskajen fick sitt namn efter tull- och packhuset från 1866. Den öppna platsen, "Franska tomten", där tidigare Masthamnen låg, blev Packhusplatsen.

Den slottsliknande byggnaden är Posthuset från 1873.

Svingbron över Stora Hamnkajens mynning byggdes 1862 då även hamnbanan förlängdes utmed Skeppsbron.

Stenpiren byggdes 1845 som den första kajen i Göta älv. Den blev senare tilläggsplats för kustbåtarna som trafikerade Bohuslän. Fartygen vid Stenpiren är inte identifierade.

Ett år med FÄRJAN 4



29 mars 2002: Vårutrustningen har börjat. Claes Verner målar masten, Johan Jaburberg lämnar sonen Christoffer bekanta sig med framtida arbetsuppgifter medan Erik Ahlqvist målar en lantärnsbärm. Samtliga fotoer har tagits av Åke Karlsson.

29 april 2002: Bert Johansson justerar tvärrytchet på huvudmaskinen.



16



29 april 2002: Ingemar Bengtsson bättringsmålar samtidigt som Carl-Johan Holm och Håkan Järnström sedan är igång med fönsterputsen.

14 september 2002: Färjan har lagt till vid Sannegårdshamnens mynning på en stadsvandring till Lindöholmen.



Ångbåten Nr 1 2003



5 oktober 2002: Färdledaren Ingevar Kronhamn tar säten upp för Slottsbergets branta backar. Stadsvandringarna ljuder ju både på färjetur och promenad i land.

5 oktober 2002: Vid ombord efter promenaden har Erik Ahlqvist öppnat färjans trettioanna cafévering.



Ångbåten Nr 1 2003



2 december 2002: Huvudmaskinens kolivar har demonterats. Håkan Järnström och Carl-Johan Holm ser mycket nöjda ut.

11 januari 2003: Vinterutrustningen är klar och maskinisten här i land en veckote för att ingen skall kunna köra iväg med färjan. Fr. v. Gösta Söderberg, Per Ahlqvist, Carl-Johan Holm, Anders Holm, Jan Olofsson och Bert Johansson.



17

Studieresa till Köpenhamn

Vid styrelsemötet i november fick vi en inbjudan till den aktiva maskinbesättningen från Sjöfartshögskolans sjöingenjörsklass att i mån av plats följa med på deras studieresa till MAN B&W i Köpenhamn.

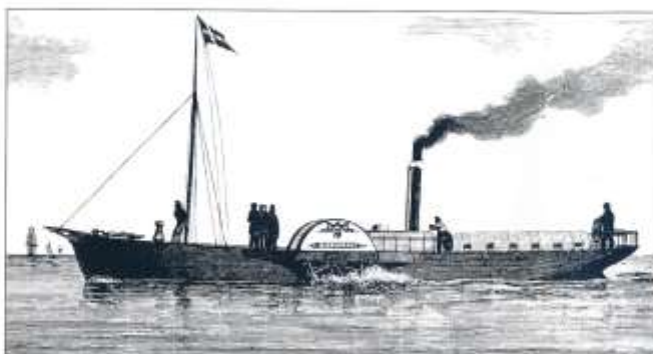
Vid kontakt med läraren Mats Jarlos hade han sju platser kvar i bussen och den 24 januari klockan sex på morgonen blandades sju förväntansfulla gamla maskinister och motorbyggare med två avgångsklasser unga blivande sjöingenjörer, varav tre kvinnor, i bussen till Köpenhamn.

Det blev en mycket intressant och uppskattad resa och vi tackar Mats Jarlos vid Sjöfartshögskolan för att vi fick följa med. Vi fick ta del av den allra senaste tekniken vad gäller såväl konstruktion som styrning och drift av stora fartygsmotorer. T.ex. elektronisk styrning av bränsleinsprutning och avgasventiler vilket gör kamaxeln och allt vad därtill hör överflödigt.

Bränslepumpar och ventiler manövreras av hydraulik via datorer och därmed kan man optimera förbränningen, minska skadliga utsläpp och minska bränsleförbrukningen. En norsk tankbåt har denna teknik med 10 000 timmars gång hittills, liksom den provmotor som vi fick se i testhallen.

Vi fick också se avancerad tillverkning av bränslepumpar, bränsleventiler, avgasventiler och kolvar, allt i CNC och NC-styrda maskiner.

Höjdpunkten för oss var nog ändå besöket på B&W-museet där det bland annat fanns ett tjugotal stora modeller



A/S Burmeister & Wain, B&W, byggdes 1872 men verkambeten är äldre än så. Under firma Baumgarten & Burmeister tillverkades första fartygsdugmaskinen 1849 och 1861 levererades hjulångaren HVALLEN som fortfarande går mellan Silkeborg och Himmelfjæret på Jylland.

B&W började tillverka dieselmotorer för bombor år sedan, 1971 skiftades varv och motortillverkning. Den senare såldes före konkursen 1980 till tyska M.A.N. Varvet lades ned 1995.

av gamla motorer. Alla stod i glasmontrar med genomskurna detaljer. Tryckte man på en knapp så gick motorena runt ett par minuter.

Nostalgin flödade när vi mindes glädje och vedermodor i dessa bekanta vevhus och cylinder allt medan de blivande sjöingenjörerna tittade undrande och frågade vad de för dem underliga detaljerna gjorde för nytta.

Innan vi åkte hem gjorde vi ett besök på Örstedsverket där man har en åttacylindrig dubbelverkande motor med avgasslida och två vevaxlar i vevhuset. Den är på 22 500 hk, byggd 1932 och

väger 1440 ton. Den står som reservkraftverk och måste väl vara världens äldsta i drift varande dieselmotor i klassen långslagiga motorer.

Denna anläggning imponerade även på de unga resenärerna som funderade på hur man bearbetade och hanterade dessa gigantiska gjutjärnsdetaljer för så länge sedan.

På hemresan tackade vi lärare och elever för att vi fick följa med på denna intressanta resa och inbjöd dem att hämta på sin ångpraktik genom att följa med vår fina gamla ångare under sommaren.

MATS DEMKER

Ångbåten Nr 1, 2003

Våren på Sjöfartsmuseet

Vårens utställning "Hur styr du, människa?" - från sjökort till GPS handlar om navigation och öppnades 8 februari. Den pågår till 25 maj och visas lördagar och söndagar kl 13.00.

Vårens föreläsningsprogram ser ut som följer, med reservation för ändringar. Se dagspressen för information.

Onsdag 19 februari kl 19.00

"Växsmuseum, var, när, hur?"

Överintendent Keith Wijkander, Statens sjöhistoriska museet

Lördag 22 och söndag 23 februari kl 14.00

"Dödens båt"

Fartygshistoriker Claes-Göran Wetterholm berättar om sin nya bok

Lördag 8 mars kl 14.00

"Små båtar, stora bax, fjärran bax. Vad jag varit med om och hur jag klarat mig,"
Oceanseglaren och författaren Sven Yrwind berättar

Onsdag 12 mars kl 19.00

"Hur navigerade Ostindiefararna på 1700-talet?"

Civilingenjör Mikael Hägg berättar och förklarar vilka redskap som användes och hur de fungerar

Lördag 22 mars kl 14.00

"Segling med fullriggare"

Sjökapten och marinhistoriker Olof Pipping om de stora segelfartygen

Onsdag 2 april kl 19.00

"Götabåten vid Lilla Bommen - från vrak till rekonstruktion"

Marinarkeolog Staffan von Arbin, Bohusläns Museum och arkeolog Mats Lindqvist, Riksantikvarieämbetet

Söndag 13 april kl 14.00

"Den samma sjömanvisan - fanns den?"

Gruppen Vindöga med Lisbeth Thorell-Berg och Peter Jönsvik uppträder

Sjöfartsmuseet har öppet: September-april tisdag-fredag 10-16, onsdag även 16-21, lördag, söndag och helgdag 11-17. Maj-augusti dagligen 10-17.

Mera whisky!

I skrivande stund när oss meddelandet, att det nu uppstått en besvärande bristsituation vad gäller leverans av whiskybägare av den modell, som recenserades omboed i förra Ångbåten.

Tvårt emot vad som befarades, finns det gott om begagnade tuber att kapa i smådelar. Däremot har inte de trögna maskinisterna längre tid för bägarproduktion, eftersom all kraft måste ägnas åt att skruva ihop flåjans ångmaskineri.

På grund av stor törst och efterfrågan hos Ångbåtens läsekrets har lagren av bägare låtsats. Aktiva i Sällskapet har måst återlämna sina bägare för att "utsocknes" ska få sina.

Ett tillfälligt produktionsstopp är hotande nära, upplyser produktchefen Bert Johansson på en knastrig mobiltelefon direkt från flåjans maskinrum. Det finns ingen tid till bägarfabrikation i nuläget och man vill helst inte ta in extra arbetskraft.

Dock beräknas innevarande tublager räcka de två närmaste åren såvida inte efterfrågan fortsätter att öka än mer. Efter förra numret av Ångbåten inkom flera muntra brev och ännu muntrare telefonsamtal till lokalredaktionen.

Att bägaren är Årets Uppfinning råder ingen tvekan om. Framför allt prisas bägarens utseende, stadighet och ori-

ginalitet. Om FÄRJAN 4, mot förmodan, icke skulle bli seglande längre, skulle hennes panntuber inbringa många sköna slantar, sägs det.

Ett annat gott förslag är att bilda "FÄRJAN 4:s Whiskyklubb" och under besättningens ledning värdera olika whisky-sorter. Självklart ombord i FÄRJAN 4!

Dessutom bör återvinningsaspekten beaktas, eftersom inga rostiga gamla tuber längre förfular miljön utan istället lever vidare nedkapade i smådelar förnöjande sina ägare med goda whiskyångor.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 1, 2003

Säsongsfiskeläget vid klippan Sköllberg

Sedan 1914 har man på resan med ångaren BOHUSLAN kunnat se den röda klippan Sköllberg vid inloppet till Åbyfjorden. Men vad som döljer sig bakom den är nog obekant för många. Här låg ett av 1500-talets säsongsfiskelägen, d.v.s. något helt annat än de året om bebodda strandsittarsamhällena sådana som Mollösund, Fiskebäckskil och Lysekil.

Säsongsfiskelägena var befolkade endast den tid på året då sillsäsongen varade, nämligen från hösten till midvintern. Därefter försvann alla de, som kommit från Ålborg, Flensburg, Fredrikstad, Oslo och andra orter: köpmän, krämare och fiskare, tunnbindare och saltare. Alla återvände var och en till sitt.

Så väntade man år efter år, att sillen skulle komma tillbaka nästa sensommar eller förhöst. Och det gjorde den ändå till 1587, då sillstämman allt mer avtog för att helt försvinna 1589. Bodarna och husen, som man byggt på säsongsfiskelägena, lämnades att förfalla, revs eller flyttades bort. Kvar blev bara husgrunderna.

Resterna efter säsongsfiskeläget vid klippan Sköllberg kunde länge ses i terrängen, och Bohusläns hävdadecknare Axel Emanuel Holmberg nämner dem på 1840-talet. Men redan 1594 omtalas "Skioldenberg" av Oslobiskopen Jens Nilsson vid en av sina visitationsresor. Där fanns ett "fiske-leye".

Som väl är här märken vid Sköllberg aldrig exploaterats, och både Yttre och Inre Sköllbergsvik söder resp. norr om



Vid Näverkärr, långt ut på Hårnästet mellan Åbyfjorden och Brofjorden, och mitt emot Malmön, ligger Sköllbergshuvud. Här låg Skioldenberg, ett av Bohusläns äldsta fiskelägen.
Foto: Johan Pettersson

klippan har klarat sig från att bebyggas med trankokerier och salterier under 1700-talets sillperiod.

Sköllberg ligger på Näverkärrs mark i Bro socken, och ägarinnan fru Signe Benjour hade i mitten av 1900-talet tänkt sig att sälja sommarstugeplatser på platsen. Men just då förbereddes den nya strandlagen, som lyckligtvis blev räddningen för lämningarna vid Sköllberg.

Skioldenberg är det enda historiskt belagda säsongsfiskeläge vars lämningar blivit arkeologiskt undersökta. Detta skedde sommaren 1950.

Det framkom ett stort antal fynd från senare delen av 1500-talet, t. ex. vackra, grönglaserade kaminkakel, varav ett med ornament visande en delfin, vidare keramik och två silvermynt. På en skärva av stengods finns en blomma i knoppning och sköna bladornament.

Det var bara en enda av lämningarna efter Skioldenberg, som blev fullständigt undersökt. Intressanta resultat skulle säkerligen utvinnas om och när utgrävningar skulle komma till stånd vid klippan Sköllberg.

JOHAN PETERSSON

Ångbåten Nr 1 2003

NORRTELJE på varv



NORRTELJE på silpavagnen på Tenövarvet 9 oktober 2002. Foto Christer Samuelson



NORRTELJE på väg hem igen 12 oktober 2002. Foto Christer Samuelson

Ångbåten Nr 1 2003

Ångaren BOHUSLANs förebild, ångaren NORRTELJE, ligger sedan många år i Norrtälje som flytande restaurang och påminner om stadens sjöfartstraditioner.

NORRTELJE som byggdes år 1900 trafikerade i många år Stockholm-Norrtälje, en resa på fem timmar.

Sommarna 1951-1961 gick NORRTELJE mellan Stockholm och Mariehamn för att sommaren 1962 trafikerade Sandhamn, med namnet EXPRESS.

1965-1967 låg NORRTELJE som restaurang och terminal för rundtursbåtar vid Skeppsbron i Stockholm.

Efter en räddningsaktion kom NORRTELJE tillbaka till Norrtälje 1968 där ångaren sedan dess pryder hamnbilden.

Även stillaliggande fartyg kräver underhåll och 9 september 2002 torsattes NORRTELJE på Tenövarvet vid Vaxholm.

20 m' bordläggning byttes under ångpannan varefter skrovet blåstrades och målades upp till avbåtarlisten. 66 meter av den nedre Metalalisten förnyades.

Aktersalongen fick tillbaka ljusventiler som igensattes när NORRTELJE trafikerade Ålands hav. Även länsportar som då togs upp har nu igensatts liksom portarna från terminalperioden.

Akterdäckets fönsterbågar förnyades och försågs med isolerglas. Slutligen målades skorstenen om.

Efter en månad på varvet återberodades NORRTELJE till hemmahamnen.

Text ur Skärgårdsbåten nr 4 2002.
(Christer Samuelson)

Båtar runt omkring

ULRIKA

Vägverkets trafik på Nordöleden från Burö till Knippa, Hyppeln och Röro har fått en större färja som ersättare för NORDÖ I. Den nya färjan heter ULRIKA och är ursprungligen byggd 1979 vid AB Åsiverken som FÄRIA 61/308 för trafik över Bråviken.

För att passa sin nya uppgift har färjan byggts om vid Oskarshamn Varv. Skrov och rampar har ändrats för att passa färjelägena. Färjan har även fått ny styrhytt och större passagerarutrymmen. ULRIKA tar 198 passagerare och bilkapaciteten är 20 bilar mot 12 för den gamla färjan.

NORDÖ I

Öckerö kommun har fått tillbaka NORDÖ I från Vägverket. Färjan har nu satts in som gods- och bilfärja till Kalsund och Grötö två dagar per vecka.

Den är även reserv för BURÖ som sköter passagerartrafiken på linjen. Den tidigare reservbåten POLSTJERNAN kommer att säljas.

VIRA

Styrsöbolagets reservbilfärja VIRA byggs nu om till kombifärja på Gotenius Varv. Förutom en generell upprustning byts de fyra gamla motorerna mot två större Volvo Penta på totalt 760 hk.

Däckstytan ökas genom att det smala passagerarutrymmet tas bort. Istället får färjan en ny löstagbar passagerarsalong som byggs på Westers Mekaniska AB. När färjan används i Södra skärgården



Vägfärjan ULRIKA (FARIA 308) på väg in till Röro färjeläge 16 februari 2003. Ulrika är 40,4 m lång, 9,17 m bred och har ett djupgående på 3,2 meter. Färjan har fyra dieselmotorer på totalt 810 kW parvis kopplade till två Aquamaster propelleraggregat. Foto Ingvar Kronhamn

kommer salongen lyftas iland för att ge plats för hilar och gods.

Med salongen ombord kommer färjan att användas som reserv på Älvsnabbelinjen till Lindholmospiren.

VIRA byggdes 1954 vid AB Bröderna Larsson Varv & Mek. Verkstad för Vägverket som ALNÖ 2 för trafik till Alnö utanför Sundsvall. Den fick namnet FÄRIA 61/190 när den flyttades till Sannasundet för trafik till Hemsö norr om Härensöand. När Styrsöbolaget köpte färjan 1979 fick den namnet VIRA.

ÄLV-SNABBEN

Älv-Snabbelinjen mellan Lilla Bommen och Klippan fick ny mellanbrygga när Slottsberget började trafikeras den 30 november. Linjen trafikeras med ÄLV-SNABBEN 4 och 5.

Älvsnabbelinjen från Rosenlund började den 7 januari trafikera den nya bryggan vid Lindholmospiren istället för vid Lindholmen. Den nya bryggan betjänar främst Ericsson, Sigma och Navet men även skolorna på Lindholmen. Linjen trafikeras med ÄLV-SNABBEN 3.

Aktersalongen

Frågespalten

Välkommen med frågor till frågespalten där vi hoppas få dialog med läsekretsen.

Välkommen med frågor och svar om sådana finnes. Att frågorna håller sig inom ångbåtsperspektivet tar vi för givet. Frågorna får gärna medföljas av fotografier.

Vi börjar med några konkreta frågor. Ångaren BOHUSLÄN bär ju Marstrandbolagets skorstenmärke med en vit ring på den i övrigt svarta skorstenen,

När började Marstrandbåtarna föra den vita ringen på skorstenen och varifrån kom idén?

Marstrandbolagets rederivimpel är vit med en blå boll. Denna har Sällskapet Ångbåten övertagit och vår ängare bär den i aktermasten. Vad har den för historia?

Ja, det var väl något att börja med. Välkommen med inlägg!

REDAKTIONEN

BOHUSLÄN på filmfestivalen

Under rubriken *Nordiska filmskatter* finns i programmet för Göteborgs filmfestival 2003 tre visningar av *Göteborgsepoker*. Det var åtta kortfilmer på mellan 6 och 20 minuter om tillsammans två timmar.

Trots att jag var ute i god tid var de tre visningarna utsälda. Av en händelse såg jag emellertid i G-P att två extra visningar lades in. Så jag fick i alla fall se *Göteborgsepoker*.

Det var speciellt det första inslaget som fängade mitt intresse, *En minnesdag i Göteborgs sjöfarts historia*, en stumfilm av Gustaf Bengtsson på 11 minuter från invigningen av Göteborgs frihamn 31 augusti 1922.

En stor del av filmen visar gästerna ombarkera ångaren BOHUSLÄN för en rundtur i Göteborgs hamn innan de går

iland i Frihamnen. Det är många berrar i hög hatt som passerar den sviktande landgången.

Medan gästerna anländer med båt, gör kronprins Gustav Adolf (senare kung Gustav VI Adolf) entre per automobil.

Efter det att kronprinsen förrättat invigningen promenerar han och skeppredare Dan Broström längs kajen till den väntande lunchen ombord i Svenska Amerika Linjens DROTTNINGHOLM.

Resten av programmet innehöll en resa på Göta Kanal, HSB:s bebyggelse i Göteborg (1939), valpropaganda ur göteborgsperspektiv för ett politiskt parti (1942 och 1946), två filmer om västkustfiskarnas liv och arbete, och slutligen, luciakandidaterna 1958.

INGVAR

Under 2002 hade de båda linjerna totalt 1,4 miljoner resenärer, en ökning med hela 25% från 2001

Isvinter på västkusten

För första gången sedan 1996 blev det i år en kort period med isvinter i våra skärgårdar. Älv-Snabbarna som trafikerar Göta Älv fick tidigt stängas med den hårda sötvattenisen, men lyckades hålla igång trafiken under båda isperioderna i januari och februari.

I södra skärgården började isproblemen som vanligt med att isen från älven drev ner till mynningen av Asperö ränna. Det medförde att den lätta VIVAN fick tas ur trafik 2-15 januari. Istället fick isgående FRÖJA sättas in i trafiken tillsammans med övriga fyra båtar. Sedan dess har det inte varit några isproblem i södra skärgården.

I Göteborgs norra skärgård lög det fast is och vägfärjorna gick i rännor när det var som värst under första hälften av januari. BURÖ, som normalt trafikerar Grötö och Kalsund, ersattes under isperioden av NORDÖ I.

TULLAN och FJORDSKÄR som kör turerna mellan Knippa och Björkö fick ställa in turerna helt.

Kosteröarna kunde under isperioden inte trafikeras av den ordinarie katamaranen KOSTERVÄG. Den ersattes med KOSTERFÄRJAN 2, vars bildäck försågs med den avlyftbara passagerarsalongen som inte varit i bruk sedan 1996.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 1 2003

Ångbåten Nr 1 2003

Sällskapet Ångbåten

BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

ADRESS- UPPDATERING

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

B FÖRENINGSG- BREV

