

ÅNGBÅTEN Årg 42 • Nr 2 2006 • 123

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen

Ingvar Kronhamrn, Gamla Björländsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamrn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvliiden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@gothnet.se

Mattias Jachardt, Auplykestigen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mattias@jachardt.com

Gunnar Södenberg, Berglötan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil

Bo Stamsark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, mackgra@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2006 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebenningatan 16, 426 77 Västra Frölunda,

e-post: medlemregiser@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafik produktion: Linrapid Media AB 2006.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2006 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89,

sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nallope@passagen.se

kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (alla emdat telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggplats vid Stenpiren, Göteborg,

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

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johanson.

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residenbron.

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

Försalongen

När den nuvarande redaktionen tog över utgivningen av *Ångbåten* våren 1999 hade den gjort 94 turor under 34 säsonger. Det gör 2,76 turor per år. Under nästan sju år har vi lyckats lägga ut fyra gånger om året.

Normalt skulle *Ångbåten* gjort en tur i maj men av olika orsaker blev det inte så. Redaktionen ber oförbehållsamt om ursäkt för den indragna turan.

Vi tror att *Ångbåten* har betydelse för Sällskapet Ångbåten medlemmar och många säger att det är trevligt när medlemstidningen kommer i brevlådan.

Ångbåten skall berätta om de traditioner vi förvaltar. Den skall locka till resor med våra ångare och att engagera sig aktivt i verksamheten.

För detta behöver vi Din medverkan, kära läsare och medlem. Hjälpt oss att förmedla traditionerna från kust- skärgårds- och hamntrafiken. Hjälpt oss att berätta om vad som händer ombord i ångarna. Hjärtligt välkomna ombord!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2006 (124): 7 november

Nr 1 2007 (125): 19 februari

Nr 2 2007 (126): 23 april

Nr 3 2007 (127): 3 september

Omslaget

BOHUSLÄN passerar Hamburgsund på nordgående 22 juli 2006 med kapten Bengt Cremonese på bryggan.

Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsen

Ångbåten Nr 2 2006

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

En underbar sommar har gått över i en underbar höst och tyvärr har ångaren BOHUSLÄN redan gått till uppläggning. Det har varit en fin säsong, både ekonomiskt och passagerarmässigt.

Många har rest på de olika turerna i skärgården och längs kusten. Stämningen ombord har varit härlig och vi har fått en del yngre förmågor som har börjat jobba ombord inom främst intendentur och däcksvardelningarna. Detta är gott för återväxten som måste byggas på om vi skall ha en möjlighet att fortsätta vår kulturgärning, nämligen att bevara ångaren åt eftervärlden.

Under andra veckan i juli gick resan till Vejle på Jylland. På nedvägen hade vi natthamn i Ebeltoft, där fartyg och besättning blev väl mottagna.

Tre dygns pågick festivalen i Vejle, då vi gick tur ut på fjorden. Dessutom anordnade vi en tur med stadens ledning och sponsorer för festivalen. En tur som blev lyckad, med festmiddag som ordnades av fartygets eminenta kokkar. När vi så seglade mot hemmets kust tog vi natthamn i Grenaa, där vi låg tillsammans med den norska ångaren BOKØYSUND. Detta fartyg träffar vi ofta på långresorna och besättningen där ombord har blivit våra vänner.

Efter bara ett par veckor, med skärgårdsturer, gick färden utmed kusten till Strömstad och ett par dagsresor gjordes in i Idefjorden. Dessa resor är omåttligt populära bland resenärerna.

Planerna är nu att bevista den omtalade tangofestivalen i Krokstrand, längst in i

Ångbåten Nr 2 2006

Idefjorden, sista helgen i juli 2007. Min förhoppning är att detta skall gå att genomföra, men mycket skall planeras och mycket måste klaffa.

Nästa sommar skall Sällskapet ordna ett ångbåtsmöte, NORDSTEAM 2007, i Göteborg, vid Stenpiren. Aktuella dagar är 10, 11 och 12 augusti. Vi räknar med att mellan 7 och 10 gamla fartyg kommer att delta. Programmet håller på att utarbetas av en grupp, som kommer att ägna vintern åt att planera detta möte.

En annan nyhet är att jag har blivit utsedd till borgerlig vigselföräntare. Det innebär att jag som ångarens befälhavare har rätt att företa vigsel ombord, en service som vi nu kan erbjuda våra passagerare.

Vigselpremiären skedde under sensommaren och vi har redan ett par förfrågningar inför nästa sommar.

FÄRJAN 4 strävar på ännu med sina hamnturer varje lördag. Hon skall

eventuellt på varv i vinter för lite plåtbyten uppe på styrbords sida. Hon är i fint skick och sköts på bästa sätt av sin trogna besättning.

Nu när det är dags för vinteruppehåll vill jag av hela mitt hjärta tacka Er alla inom besättningarna på de båda fartygen. Jag vill tacka för en enastående insats, för gott jobb och för fint kamratskap. Det är med stolthet jag seglar befälhavare i BOHUSLÄN, med dess härliga besättning.

Tack även till alla medlemmar som stöttat oss under året.

Vi ses ombord igen nästa sommar!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 123

| | | | |
|------------------------|----|------------------------------------|----|
| Försalongen | 2 | Minnesord | 13 |
| Ordföranden har ordet | 2 | Kors va' de' vimlar av segel i da' | 14 |
| Ångfestival i Vejle | 4 | Turistmässan 2006 | 16 |
| Ord ombord | 7 | Ångslupsbolagets skärgårdstrafik | 18 |
| Ånga för ovetande | 8 | Marstrandbolaget - del 1 | 22 |
| Ångutbildning i Kalmar | 11 | Aktersalongen | 26 |
| Säsongen 2006 | 12 | Akterspegeln | 28 |

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Lördagen 28 oktober 2006
kl. 12.00 i Sjömanskyrkan,
Stigbergstorget, Göteborg.

Före mötet kl. 11.30 kaffe och frulla.
Dagordning enligt kallelsen som
bifogas detta nummer av Ångbåten

Styrelsen

Arbetsdagar under vinteruppehållet

ombord i BOHUSLÄN
vid Skeppsbron, kajplats 17,
tisdagar och torsdagar från kl. 10.

ombord i FÄRJAN 4
Stenkolsgratan 1 - 3, Ringön,
måndagkvällar

Ångfestival i Vejle

På en inbjudan från festivalkommittén i danska Vejle ångade vi iväg kl. 8 torsdagen den 6 juli med destination Ebeltoft, en liten idyllisk stad på en halvö utanför Aarhus. Vi hade en fin resa över Kattegatt med sol och en svag dyning på babords bog. Efter 11 timmars gång var vi framme i Ebeltoft och fick hjälp av en liten bogserbåt för att ta oss in i hamnen genom den smala muddrade ritna som ledde in till kajen.

Staden har anor från medeltiden och längs den stenlagda gågatan genom centrum finns många gamla hus med portar till en innergård där det ofta finns en mysig "kro" dekorerad med klätterrosor och stockrosor utmed väggarna. Gärdserveringarna var välbesökta och på gatan var kommersen i full gång långt in på kvällen.

Vi fick också tillfälle att besöka världens största bevarade krigsfartyg som byggts av trä, den tremastade fregatten JYLLAND med 44 kanoner, byggd 1846. Hon ligger som museum i en specialbyggd torrdocka och har haft en liggande tvåcylindrig ångmaskin som gick med ett ångtryck på bara 0,8 – 1,2 kg/cm². Tyvärr finns bara skorstenen och den tvåbladiga propellern kvar av detta unika framdrivningsmaskineri.

På fredagen kl. 12 gick vi från Ebeltoft med ett hundratal passagerare. Vi skulle möta de andra inbjudna ångbåtarna vid anöringsbojen utanför Vejle kl. 17.30, men vi fick motvind och tre knops motström, och trots att Paul trimmade upp brännarna i pannan gjorde vi knappt 10 knop över grund så vi kom



När *BORUSLÄN* kom in i Vejle hamn var de andra ångarna redan på plats: från vänster *Wal*, från Bremerhaven, *ALANSTINA* från Flensburg och *BORUSLÄN* från Odense. Foto Mats Demker

en halvtimme för sent till den planerade defileringen in i Vejle hamn.

Men de andra båtarna hade inte mer än hunnit knyta fast när vi ångade in under ljudliga hälsningar från samtliga, från de små sluparnas ynkliga pip till den tyska isbrytaren *WAL*s mäktiga bas. Vi gjorde en bejublad vändning i den smala hamnbassängen och lade till med babordssidan mot kajen, akter om norska *BORUSLÄN*.

Kl. 19 var det officiell invigning av festivalen av borgmästaren i rådhuset. Alla befälhavare på fartygen och förare av de olika maskinerna var inbjudna och

skjutsades till rådhuset i bland andra två ångdrivna bilar av märket Stanley. Efter välkomnande och lovningstal blev gästerna bland annat trakterade med en "Gammel Dansk".

När passagerarna gått iland och vi hade släckt ner var det dags att gå en sväng på kajen för att beskåda de många ångdrivna fordon och maskiner av olika slag som deltog i festivalen. Det var en fördel att gå i överall med namnbrickan på bröstet för då blev folk mer pratsamma, särskilt de som körde och hanterade de olika "dampköretöjen" som för det mesta gick på hjul.



Geoff Hudspeth med sin ångdrivna grammfon. Han är också mannen med den ångdrivna cykeln. Foto Mats Demker

Förutom sex stora ångbåtar och tre ångslupar deltog ett antal lokomobiler, ångvärltar, ångbilar och ångtåg av olika storlekar i festivalen. Mest spektakulärt var kanske en engelsman med en ångdriven cykel som han körde omkring med på kajen. Eftersom det var mycket folk i rörelse fick han ofta användning för ångvisslan som han manövrerade med ett handtag på styret. Cykeln var framhjuldriven med ångmaskinen och pannan monterade ovanför framhjulet.

När han inte cyklade omkring på kajen spelade han fyrtyrtalsjazz från stenkakor

på sin ångdrivna trattgrammfon inne i den stora hallen där Dansk Dampmodellklubb visade sina alster. Den minsta ångmaskinen som fanns där hade en cylinderdiameter på 1,5 millimeter och den största på festivalen hade isbrytaren *WAL* med sina 1200 hästkrafter och vars lågtryckscylinder var ca 1,5 meter.

På lördagen och söndagen gjorde alla ångbåtarna utom *WAL* turer med passagerare. Vi gjorde tre turer på lördagen och två på söndagen, den sista var en paradur för alla båtarna på eftermiddagen som avslutning

på festivalen. Den leddes av Danska Marinhemsvärnets patrullbåt MHV 804 *ANDROMEDA*.

BORUSLÄN röntte stor uppmärksamhet bland allmänheten, kanske för att vi var störst av passagerarbåtarna, men också för att vår båt nog hade den mest tilltalande inredningen. Detta inte sagt för att skryta men de andra var nog inte byggda med så fin inredning som *BORUSLÄN*. Vi hade också god beläggning på alla våra turer.

Vejle stad bjöd på frukost i ett tält på kajen och på lördagskvällen bjöds alla deltagare på mat i ett stort kajsjud. Vi hade gott om tid mellan turerna för att ta del av de olika aktiviteterna under festivalen, det var musikunderhållning, ett tivoli för barnen, det var många barnfamiljer bland besökarna, öltält och marknadsstånd, turer med ångtåg, minitåg för barn och man kunde också åka på hamnturer med de små ångsluparna som tog 6-8 passagerare.

För egen del tillbringade jag åtskilliga timmar i modellhallen där man körde radiostyrda modelltåg i olika skalor, alla med ångmaskiner, det minsta ett vanligt Fleischmann-tåg men med ångmaskin på loket där pannan värmdes med en 15 volts elpatron som matades med spänningen från rälsen.

Där fanns en modell av ett ångkraftverk och en ångdriven snickeriverkstad där ägaren svarade profilerade pinnar till pinnstolar och många andra modeller, inte minst den tidigare nämnda ångdrivna grammfonen. Pannan eldades med brännaren från ett vanligt Primus-

kök, den lilla ångmaskinen gjorde minst 3-400 varv/ minut och rätt varvtal på skivtallriken åstadkoms av en mycket sinnrikt konstruerad hydraulisk koppling. Avloppsången leddes genom ett rör ut genom den stora tratten vilket åstadkom stor entusiasm bland åskådarna. På kajen utanför hade man byggt en halvmeterdjup bassäng där en man körde radiostyrda ångbåtar.

Rubens Maskinhistoriska Samlingar från Götene var där med två lokomobiler, en som drev ett tröskverk där man tröskade havre och en som drev en stenkross där grabbarna hade ett styvt jobb i värmen med att skyflla undan all krossad sten.

Vi hade strålände sol och temperaturen var i högsta laget, åtminstone för oss som var i maskin, men på söndagseftermiddagen när festen slutade kom en liten regnskut. Vi var bjudna till BÖRÖVSUND på kvällen tillsammans med besättningen på tyska ALEXANDRA. Vi hade en mycket gemytlig och fin kväll på deras akterdäck med god mat och dryck och fick många nya ångbåtsvänner.

Vår vän med ånggrammofonen var också där och bjöd på nostalgijazz, några tog till och med en svängom mellan borden. Vår unge matros Peter Erlandson sjöng Taubevisor med en inlevelse som inte står Sven-Bertil efter och han fick applåder därefter.

På måndagsmorgonen avgick vi med drygt 100 passagerare till Grenå, en resa på 8 timmar. Nu fick vi kompensation för motvinden på nerresan, vi hade solen i ryggen, medvind och medström, men



Wsa byggdes i Ström 1938 för isbrytning i Kierikalanen. Den är 50 meter lång och har en trippelångmaskin på 1200 hästkrafter. Wsa är sedan 1990 museifartyg i Bremerhaven. Foto Mats Demker

inte hemlängtan, och trots att vi gjorde drygt 11 knop hängde flaggan slak utmed stängen. Passagerarna njöt i fulla drag på fördäck när vi gick utmed de långa sandstränderna på det danska landet. På kajen i Grenå stod bussar för att ta passagerarna tillbaka till Vejle.

Vi hade bjudit besättningen på BÖRÖVSUND på fest på kvällen eftersom de också skulle ligga över natt i Grenå, och de kom in en stund efter oss. Vi fick ännu en festkväll tillsammans med våra norska ångbåtsvänner. Vi satt på akterdäck och såg en stor röd måne gå upp ur havet i öster innan det var dags för sista natten ombord.

På tisdagsmorgonen var det mulet och grått och när vi kom utanför vägbrytaren började det regna, tala om tur med vädret. Det blåste 10 sekundmeter och regnade hela vägen till Göteborg, vi hade sjön på styrbords läring och norsman fick jobba hårt för att hålla henne på rätt kurs när sjöarna lyfte upp aktern och rullade över henne åt babord.

Väl hemma vid Stenpiren kan vi sammanfatta resan som en stor succé. Jag tror att alla är helnöjda med resan som blir ett fint minne av sommaren 2006.

MATS DEMKER

Ångbåtar Nr 2 2006

Ord ombord (2)



I matsalongen i däckbuset på övre däck sitter två skylight i taket som ger ljus och luft åt salongen. Foto Bert Åke Larsson

I förra numret av Ångbåtar, nr 122, förflyttade vi oss från fördäck till akterdäck. Den här gången går vi uppför trappan till övre däck.

Ursprungligen var denna trappa skild från akterdäcket med skott och inåtgående dörrar så att man, utan att behöva beträda det öppna akterdäcket, kunde gå inomhus mellan övre däck och toaletterna på huvuddäck.

Vi kommer upp i däckbuset på övre däck. Salongerna på övre däck var ursprungligen förbehållna passagerare i *1:a klass*. Akter om trapphallen ligger *damsalongen* och för om hallen *matsalongen*.

Mellan matsalongen och röksalongen ligger på styrbordssidan ett *penneri* som betjänar båda salongerna. På babordssidan finns en *tambur*. Mellan penneriet och tamburen står *maskinkappen* där skorstenen går upp.

Mat- och röksalongerna kompletteras varandra med i stort sett samma inredning. I röksalongsens tak finns luckor där tobaksröken kan vädras ut. I matsalongsens och damsalongsens tak finns *skylight*, upphöjda, öppningsbara takfönster, som ger ljus och luft i salongerna.

På övre däck sträcker sig *promenad-*

däcken med soffor mot däckshusets sidor. Sitter man här kan man vila fötterna mot *sparkplåten* som följer *relingen* på övre däck. Utmed relingen hänger *livbojar* eller "*frälarkransar*".

Promenaddäcket har längst förut vindskydd och dörrar mot däck för om röksalongen. Vi kallar detta däck för "*balkongen*". Här består "*relingen*" av hel plåt och kallas *brädgång*.

Från babords promenaddäck leder en *lejdare* upp till *bryggdäck* eller mera högtidligt "*kommandobryggan*". Att det är en lejdare och inte en trappa beror på lutningen och att man alltid bör gå baklänges nedför. Den är brant, helt enkelt!

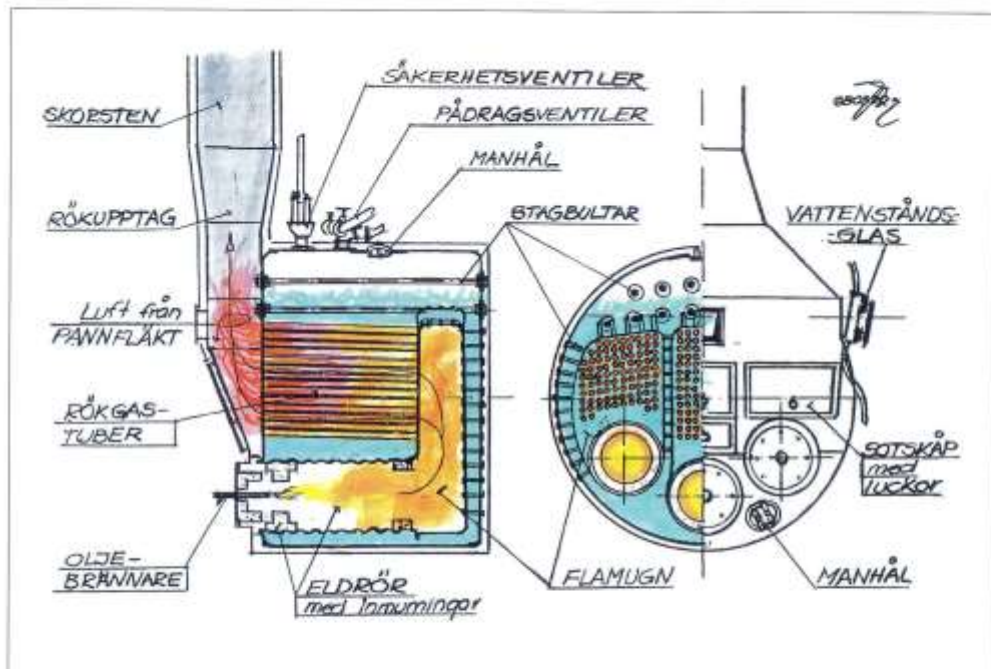
Väl uppe på "*bryggan*" ser vi det lilla däckshuset med *styrhytten* och *navigationshytten*. I styrhytten står roregångaren skyddad för väder och vind och styrångaren med den stora ratten. Navigationshytten är skepparens kontor.

Skepparen står under resorna utomhus vid styrbords vindskydd vid sidan av styrhytten. Där finns ett *karbord* för sjökortet. Vid sidan av det står *maskintelegraf* med vilken man begär önskad manöver från maskin. Det finns även ett *tabör* för kontakt med maskinrummet. Framför ratten sitter *kompassen* i sitt *nakterhus*. På styrhyttens förkant sitter fartygets *skeppslucka*.

Akter om "*bryggan*" står *skorstenen* med *ventilatorer* och *skylight* på maskinkappen. Här står även *livbåtarna* och de uppblåsbara *lifflottarna* i sina vita kapslar.

INGVAR KRONHAMN

Ånga för ovetande



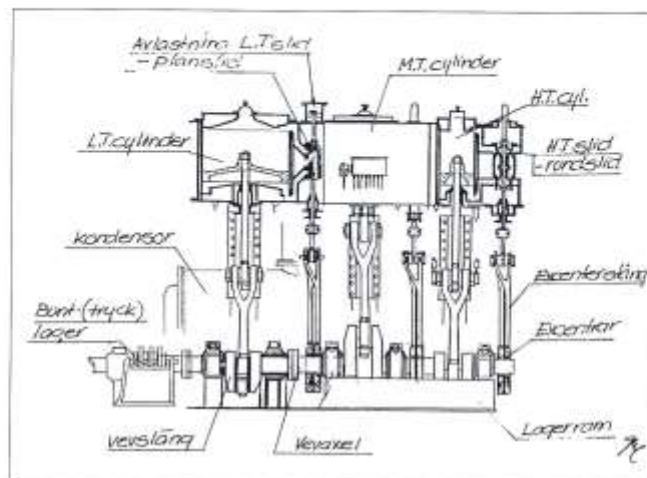
Här är lite om ångteknik för Dig som inte vet så mycket om detta ämne, eller kanske glömt det mesta.

Artikeln är skriven av Bengt Fliesberg, en av maskinisterna ombord i ångaren Bobuslän. Han tjänstgör även sommartid i ångaren MARSVIN som går på Mälaren mellan Stockholm och Mariefröd.

Till vänster: Längdmitt genom ångpannan. Blått är vatten. Till höger: Ångpannan delad i centerhjul. Vänstra delen är ett snitt genom pannan med tuber och eldrör, högra delen visar fronten mot maskinrummet. Teckning Bengt Fliesberg

"Ångan är ett dimmig ting, som få hjul att gå i kring" skrev författaren Falstaff, fakir (Axel Wallengren) skämtsamt en gång. Och visst är ångan dimmig men vad stort har den inte fört med sig.

Största delen av hela världens handelsflotta från 1880-talet och fram till andra världskriget drevs med ånga. Hela industrialiseringen, med upprinnelsen i spinnerifabrikerna i England



Tre cylindrig kolångmaskin i genomskärning. Propelleraxeln går ut till vänster. Teckning Bengt Fliesberg

och den tidiga verkstadsindustrin, hade ångmaskiner som drivkraft.

Det har funnits ångbilar, ångspårvagnar och ånglok som dragit tåg i jordens alla länder och ännu alstras merparten av all elström på jorden genom ångturbin drivna kraftverk med ånga producerad genom kärnkraft, olja eller kol. Ja, man kan nog säga att ångans utnyttjande för kraftalstring är grunden till den utveckling vi har idag.

Ångturbiner för kraftalstring finns alltså ännu och det är landbaserade, oftast stora anläggningar som alstrar energi på

tusentals kilowatt, drivna av pannor med höga tryck.

Men för fartyg är det inte mycket ångdrift kvar och där finns bara ett fåtal ångmaskinsdrivna ännu i drift.

Ombord i ångaren Bobuslän finns originalångmaskinen kvar från 1914. Även den nitade ångpannan är ursprunglig, fränsett rabbyten och att den ursprungliga koleldningen ersatts med oljebrännare.

Det är alltså unikt att få färdas med och att få jobba i en riktig ångare. Vi skall nu titta på ånganläggningen och få lite bakgrund till ämnet ångteknik.

Den tre cylindriga ångmaskinen som dunkar i maskinrummet med 125 varv per minut har lufsat och gått varje år sedan Bobuslän byggdes för daglig trafik längs Bohuskusten, förr året om, numera enbart sommartid.

Ångpannan

I ångpannan kokas vatten till ånga och i maskinens cylindrar trycks kolvar upp och ner av ångan och via kolvstänger, tvärstycken och vevstakar överförs kolvkraften på vevaxeln så att den roterande propelleraxeln får propellen att snurra.

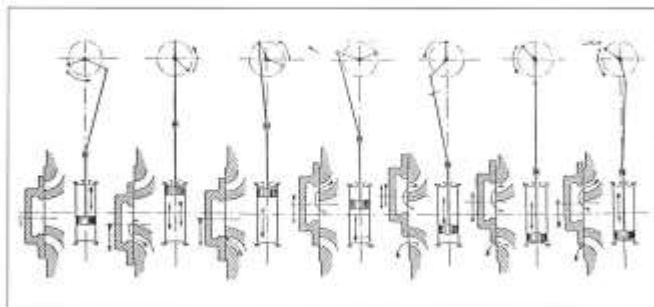
Ångpannan är fyra meter i diameter och lika lång. I pannans front sitter oljebrännare där dieselolja förbränns i tre grova eldrör som var och ett mynnar i en flamugn i pannans inre. Från varje flamugn utgår ett stort antal stälror, eller tuber, där rökgaserna från brännarna passerar och försvinner upp genom skorstenen.

Runt tuber, flamugnar och eldrör finns vatten, totalt cirka 20 ton, som bringas till kokning och ångbildning. Vattenståndet i pannan avläses genom vattenståndsglas. Övanför den kokande vattenytan finns ett utrymme där ångblåsor samlas. Ju mer värme som tillförs desto mer ångblåsor bildas.

Eftersom utrymmet är begränsat stiger ångtrycket. I vår ångpanna har vi ett tryck av strax under 14 bar (kg/cm²). Ångans temperatur är då ca 190 grader.

Ångans väg i ångmaskinen

Ångan lämnar pannan via ventiler på panntoppen och leds fram till en



I denna bildserie av Bergström "Fartygsmaskiner" visas schematiskt hur sliden fördelar ångan till kolven i en expansionsångmaskin.

pådragsventil vid ångmaskinens första cylinder, högtrycks (HT)-cylindern.

Ångan expanderar på HT kolv och trycker ner kolven. Alldeles före nedre vändläget lämnar ångan cylindern och leds till medeltrycks (MT)-cylindern.

Nu är trycket lägre men MT kolvare är större. Lägre tryck mot större tryckyta ger samma kolvkraft.

När MT kolv är i nedre vändläget släpps ångan till lågtrycks (LT) cylindern. Nu är ångtrycket mycket lågt men LT kolvare betydligt större.

En fercylindrig ångmaskin är beräknad så att effekten i det närmaste är lika på alla cylinderna. Förhållandet mellan kolvareorna i maskinens HT, MT och LT cylindrar är 1, 3, 8 beroende på att tryck, temperatur och ångvolym följs åt: högt tryck, hög temperatur och liten ångvolym är lika med lågt tryck, låg temperatur och stor ångvolym.

Kondensorn

När ångan expanderat i "lågtryckaren" leds den till kondensorn, ett stort cylindriskt kärl som invändigt har en mängd tuber, eller rör, genomspolade av kallt sjövattnet.

När den varma ångan träffar de kalla tuberna kondenserar den och blir till vatten, ett avluftat kondensat, ca 45 grader varmt, som nu pumpas till pannan som matarvattnet. Vid ångans kondensering faller trycket till ca 0,8 bar (kg) under atmosfärstrycket, ett undertryck eller vakuum, som fortplantar sig till LT kolvens undersida.

Summan av lågt tryck på kolvens ovansida och undertrycket under kolven ger totaltrycket. Försämras av någon anledning vakuomet i kondensorn, förloras merparten av LT kolvens tryckkraft.

Ångans volym före kondenseringen är mer än 50 gånger större än ångvolymen

vid pådragsventilen före HT cylindern. För att tillvarata den stora ångvolymen försägs en del ånganläggningar först med ångturbin efter LT cylindern eller byggdes "lågtryckaren" som en dubbelcylinder.

En kolvångmaskin är nästan alltid dubbelverkande, d.v.s. ångan verkar på både över- och undersidan av kolven. Ångfördelningen sker genom slider som får sin rörelse genom excentrar på vevaxeln. I bildserien här intill, hämtad ur Bergströms "Fartygsmaskiner" visas schematiskt hur sliden fördelar ångan till kolven i en expansionsångmaskin.

Ångan inströmmar endast under en del av slaget och får sedan expandera, varvid trycket i cylindern faller. Ånginströmningen, oftast kallad fyllningen, är vanligen mellan 50-70 % av slaget.

I en fulltrycksmaskin sker fyllningen under hela kolvslaget. En sådan maskin är starkare, men förbrukar mer ånga och används endast för vissa kolvpumpar och för vinschar och ankarspel.

För- och nackdelar

Ångmaskinen har ett stort vridande moment och är mycket stark, även vid låga varvtal. Den är tyst och nästan outslitlig. Ingen förbränning sker i cylindrarna, det ger inga höga pulstryck på kolvarna och gången blir mjuk.

En sjöångmaskin är direkt omkastningsbar, ingen växellåda eller backslag behövs. Sjöångmaskinens vevaxel är direkt kopplad till propelleraxeln. Propellern är stor, vilket tillsammans med lågt varvtal ger hög propellerverkningsgrad.

Ångutbildning i Kalmar

Sjöfartshögskolan i Kalmar anordnar våren 2007 en sjöpoängsutbildning, ett ångtekniskt påbyggnadsblock, som tillsammans med maskinbefälsutbildning ger ångbehörighet.

Kursen heter Traditionsfartyg - Ånga 7 poäng (A-nivå). Behörighet för antagning är Maskinbefäl klass VIII. Utbildningen sker på distans med tre obligatoriska sammankomster. Den börjar vecka 04 och slutar vecka 19. Studietakten är halvfart.

Se vidare Sjöfartshögskolan i Kalmar, www.sb.hik.se.

Maskinbefäl klass VIII tillsammans med den aktuella 7-poängsutbildningen ger med praktik och godkänt hand-

havande prov behörigheten Teknisk chef TF 75, d.v.s. maskinchef i ångfartyg under 75 kW maskineffekt. FÄRJAN 4 är på 45 kW.

En 17-poängs klass VII maskinbefälsutbildning ger, tillsammans med det ångtekniska blocket om 7 poäng, praktik och godkänt handhavande prov, behörigheten Fartygsingenjör TF 750 ånga, d.v.s. maskinbefäl i ångfartyg under 750 kW maskineffekt.

Efter tjänstgöring som maskinbefäl (1:e fartygsingenjör) i ångfartyg med lägst 75 kW maskineffekt och godkänt handhavande prov nås behörigheten Teknisk chef TF 750 ånga, d.v.s. maskinchef i ångfartyg under 750 kW

maskineffekt. Ångaren BOHUSLÄN är på 405 kW.

Praktikkraven framgår av Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, SJÖFS 2005:5. Sök föreskriften på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se under Författningssamling, Lagrummet.

Det skall här även framhållas att ångbehörigheter enligt kraven för traditionsfartyg även gäller för handelsfartyg i inre fart. Se Sjöfartsverkets föreskrifter om bemanning SJÖFS 2005:6, bilaga 4 sidan 13.

INGVAR KRONHAMN

Mättad ånga behöver obetydlig cylindermörjning, övrig smörjning sker droppvis med smörjapparat eller med vevsmörjning från smörjkoppar samt handsmörjning.

Men fördelarna uppvägs dock av att ångmaskinanslagningens totalverkningsgrad är låg. Det är stora förluster på vägen från det energinnehåll som bränslet ger till effekten på den utgående axeln. Den största förlusten är vid ångans kondensering, kondensorförlusten, där mer än 40 % av den tillförda energin försvinner med det varma kylvattnet.

En del ånga kondenserar redan i cylindrarna, vilket också är en stor förlustkälla. I ångpannan riktar man med en förlust på 35 %, mest genom

värmeförluster till skorstenen, genom värmeförluster till omgivningen och genom att en del bränsle förblir oförbränt.

Kondensorförlusten är förlusten av ångbildningsvärmets. När man kokar vatten åtgår en viss mängd värme. För att det kokande vattnet skall överföras till ånga åtgår mer än fem gånger så mycket värme. Detta kallas ångbildningsvärmets.

Tillförs sedan mer värme höjs tryck och temperatur. När sedan ångan utfört sitt arbete i maskinen kyls den i kondensorn och blir åter vatten som matas in i pannan. Det vakuum som då uppstår utnyttjas i LT cylindern, men det åtgår stora mängder vatten för att

åstadkomma kondensationen, vatten som uppvärmt pumpas överbord.

All värme som åtgår för ångbildningen förloras alltså vid kondensationen. Detta är kondensorförlusten. Bara omkring 11-14 % av den värmemängd som fås av det tillförda bränslet till pannan kan man tillvarata som axel-effekt i en sjöångmaskin.

Ångdrift fordrar dessutom maskinrumspersonal och ångpannan måste underhållas varje dag, även om fartyget ligger stilla.

Men sjöångmaskinen är teknikhistoria och ombord i vår ångare BOHUSLÄN har vi ett levande tekniskt museum, väl värt ett besök för den som reser med oss!

BENGT FLIESBERG

Säsongen 2006

Efter vinteruppehållet vid Skeppsbron bogserades **BOHUSLÄN** 30 mars till Gotenius Varv för uppfrysning och komplettering av utrustning och annat. 20 april gick ångaren för egen maskin till Stenpiren.

Efter provtur med Sjöfartsinspektionen 26 april började årets säsong med den traditionella premiärturen 1 maj. Säsongen 2006 omfattade 73 gångdagar. Omkring 9300 passagerare reste med **BOHUSLÄN** under 2006.

Antalet beställningsturer var 33 med cirka 3000 passagerare. Antalet turer annonserade i programmet *Ångbåts-turer 2006* var 32 med omkring 5400 passagerare. Till dessa turer kom turen runt Orust 2 juli och resan till Ångfestivalen i Vejle (se sidan 4).

Vejleresan omfattade sex gångdagar och sju turer med sammanlagt 650 passagerare.

Ångbåtssturernas onsdagsturer var välbesatta under juli. Sista turen i augusti var helt fullsatt. Även de två rundturerna från Göteborg söndagarna 18 juni och 16 juli visade gott resultat.

Första lördagen i juli brukar **BOHUSLÄN** göra en tur runt Tjörn utgående från Skärhamn. Årets tur var i det närmaste slutsåld. Dagen efter, söndag 2 juli, gjorde **BOHUSLÄN** en tur runt Orust från Nösund till Svanesund med anslutande bussar. Turen annonserades och såldes lokalt av föreningar i de båda samhällena. 256 passagerare reste med runt Orust.

Kustresan Göteborg - Kungshamn-Strömstad - Idefjorden är ett omfattande



Ångaren **BOHUSLÄN** vid Ångbåtsbyggn i Kungshamn 25 juli 2006 inför återresan till Göteborg. Segelfartyget är tremastbarken **GUNILLA** som gjorde rundturen i skärgården från Kungshamn under sommaren. Foto Ingulf Ibenbard Benjaminen

arrangemang med anslutande, annonserade bussar och biljetter som säljs av lokala turistbyråer. Under sex dagar, från 20 till 25 juli, reste 1278 passagerare med **BOHUSLÄN**.

Nytt för året är att Hunnebostrand ersatts med Ulebergshamn på grund av att kajen i Hunnebostrand är alltför populär bland gästgärd, mindre båtar.

Lastbryggan i Ulebergshamn, som ligger strax norr om Hunnebostrand, är ett minne från stenhuggarepoken. Bryggan renoverades av föreningen Ulebergshamn Då och Nu och invigdes sommaren 2000.

De förlängda Marstrandsturerna söndagar i augusti gynnades med ett undantag av gott väder. De två turerna till Skärhamn var mycket välbesatta liksom turen till Åstol. Turen till Härön blev undantaget, presumtiva resenärer tvekade när den i övrigt fina sommaren gjorde en kort paus.

Även säsongens sista söndagsutflykt på Göta älv till Repslagarmuseet i Älvängen höll på att regna bort. Rundturen från Älvängen lockade trots regnet 100 passagerare. Bra!

Efter säsongens sista onsdagstur 30 augusti gjorde **BOHUSLÄN** några beställ-



Bengt Cronqvist noterar i skeppsdagboken under Idefjordsturen 22 juli 2006. Foto Ingulf Ibenbard Benjaminen

ningsturer, den sista den 16 september.

När **BOHUSLÄN** för egen maskin förhalade från Stenpiren till Gotenius Varv den 19 september avslutades ångarens seglationssäsong 2006. Efter ilandsättning av utrustning täcktes ångaren med skyddande presenningar och bogserades 28 september till Skeppsbron för vinteruppläggning.

Mycket talar för att säsongen blev rekordartad vad gäller omsättning och passagerarantal.

Välkommen ombord säsongen 2007!

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 2 2006

Minnesord



Vår skeppskamrat och kulturarbetare Lars Kihlgren avled 9 juni 2006 efter en längre tids sjukdom.

Lars blev medlem 1998. Då hade han nyss gått i pension efter ett arbetsliv på olika platser i Sverige. När han efter en resa med ångaren **BOHUSLÄN** sökte upp mig och på ren "götebosska" frågade om det fanns möjlighet att mönstra på, blev mitt svar: Givetvis, om Du uppfyller vissa kriterier!

Lars började på däck under en dubbelresa på Fallens Dag, Göteborg - Trollhättan tur och retur, en tuff start. Så småningom kom han ner i maskin som elev. Där var han även vaktkompis med mig.

Under samtalen i maskin kom det fram att Lars hade elbehörighet och teoretisk utbildning från CTH E 57. Han hade haft ansvarsfyllda uppdrag i en rad kraftbolag i Sverige. Plötsligt hade vi en fartygselektriker i ångaren **BOHUSLÄN**!

Lars blev invald i Ångbåten Ekonomisk Förening som sekreterare. Med sin branschkunskap tog han hand om sponsorsidan och tillförde föreningen fina ekonomiska tillskott.

Representanter för Sällskapet Ångbåten var närvarande vid det finstämde avskedet av Lars den 29 juni.

PAUL JOHANSSON

Kors va'de'vimlar av segel i da'!

Vi har tidigare (Ångbåten 114 och 115, år 2004) visat bilder som vi fått låna av Margareta Wejdle i Mollösund, sondotter till kapten Carl Oskar Carlsson, kapten på S:t ERIK när förva seklet var ungt. Här visar vi ännu en bild.

Denna dag är det tydligen kappsegling av något slag i vattnen norr om Marstrand. Vinden verkar vara nordvästlig och ganska måttlig. Kuttern med sitt gaffelstorsegel, stagfock och klyvare ligger hårt upp i vind, men fartvinden gör att dukarna på S:t ERIK är sträckta rakt akteröver. I förtoppen för hon unionsmärket (den s.k. sillsallaten), i aktertoppen en vimpel med fartygsnamnet, och på flaggspelet tretungad nationsflagga med unionsmärket i inre övre hörnet och i korsets mitt ett märke som verkar bestå av ett krönt posthorn, utvisande att fartyget är postförande. (Kanske någon flaggkunnig läsare kan berätta mera, när postmärket infördes och när det försvann, osv?)

BH



Turistmässan 2006

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

(J.L. Runeberg)

När detta läses är det närmare till jul än till midsommar. Efter en av de finaste somrarna i minnet är det med en viss möda vi kan styra tankarna tillbaka till i våras. Eller förra våren. Eller förrförra.

Ett publikdragande arrangemang i Göteborg i mars varje år är turistmässan, TUR0X. En stor attraktion på TUR04 och TUR05 var en stor monter som tillhörde ArbetSam.

Där samsades Sällskapet Ångbåten (med en modell av vår vackra ångare som publikmagnet) med Göteborgs Remfabrik (med en idog dam tillverkande mönstrade band) och Rubens Maskinhistoriska Samlingar (med en stänkande – fast tryckluftdriven – ångmaskin), och ett antal andra föreningar som berättade om sina verksamheter och delade ut information om den kommande sommarens begivenheter.

Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, käckt förkortat ArbetSam, är en ideell riksorganisation med syfte att stödja och utveckla de mer än tusen lokala arbetslivsmuseer runt om i Sverige som "bevarar, brukar och tillgängliggör industrisamhällets kulturarv".

Man ger publicitet åt dessa genom en katalog med (i år) 291 museer sorterade landskapsvis (egna kapitel för två storstäder). I varje landskap presenteras ett museum mera utförligt – gissa vad som fick representera Göteborg!



ArbetSams "monter" på TUR06 var endast en avsidig belägen bokhyllvägg, några broschyrer (för tjeleplöck), ingen bemanning. Foto: Arne Rosén

Både 2004 och 2005 hade ArbetSam-montern en förtämlig placering, med en ström av passerande mässbesökare som stannade till inför den imponerande montern.

Båda åren var Ångbåtens del av montern bemannad med två personer i taget, med antingen ett förmiddags- eller ett eftermiddagspass. Eftersom mässan pågår i fyra dagar (två fackdagar, två dagar för allmänheten), blir det 16 arbetspass. Därtill kommer ett omfattande arbete att bygga upp vår monter dagen innan mässan öppnas, och att demontera den efteråt.

År 2004 var vi fyra personer (se Ångbåten 115), en klar underbemanning. Inför följande år fördubblades antalet medverkande, till ömsesidig trevnad. Visst kändes fötterna som köttbullar när arbetspasset var till ända, men oj så många trevliga människor man pratat med, så många personer som man kunde hoppas bli smittade av vår entusiasm över våra två fina fartyg.

Inför TUR06 var stämningen hög bland arbetsgruppen från 2005. Tidigt kom frågor, "det blir väl en monter på TUR-mässan i år igen?" Några veckor innan vi skulle dra igång kom

Ångbåten Nr 2 2006



Fäst om man var intresserad av just Sällskapet Ångbåten, och hade tur, kunde man få saksnöjig hjälp av Bengt Fliesberg. Båda bilderna är tagna av Arne Rosén

det dysträbbedet: Av ekonomiska skäl tvingades ArbetSam välja ett budgetalternativ, se bilderna ovan. Ingen ångbåtsmodell, ingen bandtillverkning, ingen stänkande ångmaskin. Ingen publikström. Inga riktiga möjligheter att möta våra presumtiva kunder. Ingen anledning att ha två personer på pass.

I detta sammanhang vill vi nämna ett projekt för förbättrad samverkan mellan västsvenska arbetslivsmuseer. Kurt Flodin från Repslagarbanan i Älvängen hade kallat till en träff i Remfabrikens lokaler på lördagsmorgonen under TUR06. Där framträdde bl.a. Hans

Ångbåten Nr 2 2006



Har Du kanske redan börjat fundera på vad Du skall ge i julkapp till Dina ångbåtsvänner (och samtidigt ge ett bidrag till Sällskapet Ångbåten)?

Kanske ovanstående vackra bild av ångaren Bohuslän vid Vinga, en reproduktion av en målning av marinmålare Th. Norling i Åbo, 60 x 40 cm, säljes med produktblad och namnskyld graverad Ångaren Bohuslän. Pris 540 kronor plus expeditjonskostnad. (Ett budgetalternativ är sex vykort med samma bild för 50 kronor.)

Eller kanske DVD-skivan Ångbåtsfest! Där Du kan se och höra ångaren BOHUSLÄN och bortåt trettio systrar, på ångbåtsmöten 1988, 1992 och 1994. Du får ta del av fartygens växlande historia. Du får se ångmaskiner i arbete. Och mycket mera. 200 kronor + exp.avgift.

Kontakta redaktionen (BH) för närmare anvisningar!



Björke (ArbetSam), Conny Brännberg (Västsvenska Turistrådet), "Kultur på Näter", och Malin Blomquist (Innovatum Kunskapens Hus, Trollhättan), "Upptäck din nära historia". Därutöver fanns representanter för ett dussin större och mindre arbetslivsmuseer (därbland undertecknade för Sällskapet Ångbåten), som kortfattat fick berätta om sin verksamhet.

Det är för tidigt att ha synpunkter på vart samarbetet kan leda, men friskt vägat är hälften vunnet.

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik del 5

Gunnar Söderberg berättar här sin historia över Göteborgs Nya Ångslups AB. Föregående delar återfinns i Ångbåten 114, 116, 117 och 121.

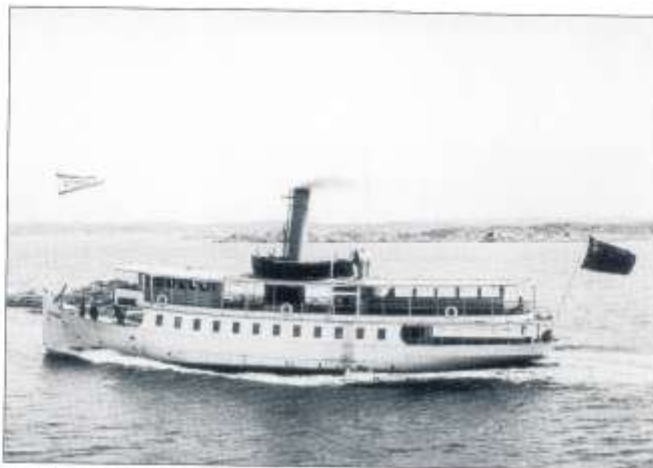
Konkurrentens nya ångare

Inför sommaren 1904 hade Styrös Nya Badhus AB beställt två nya ångare. Den som hade beställts vid William Lindbergs Verkstad i Stockholm blev först klar och fick namnet STYRSÖ I. Den anlände till Göteborg den 13 maj 1904 och den 14 maj företogs en provtur med inbjudna gäster. Redan söndag 15 maj sattes ångaren i trafik. Handelstridningen hade den 16 maj följande referat:

"Med STYRSÖ I - Styrös badhusbolags nya ångare - företogs i lördags em. den första turen till Styrös. Det var endast bolagets styrelse och en del inbjudna som denna gång var passagerare. Oaktat regnet hällde ner och stundom var som små skyfall, blev turen under ångarens skyddande promenaddäck mycket angenäm.

När ångaren lagt till vid Styrös brygga hälsade kapten Wetterström å bolagets vägnar de inbjudna gästerna, och en välgångsbågar höjdes för den nya skärgårdslinjen som, det ville kapten Wetterström påpeka, icke öppnats i konkurrenssyfte, utan för att bolaget skulle i sitt eget välbestädda intresse fylla sina plikter mot allmänheten.

Inresan till staden tog en tid av 46 minuter. Båten visade sig under provturen både bekväm och snabbgående."



Badhusbolagets ångare Styrsö I passerar Käpstadå på resa mot staden någon sommar mellan 1904 och 1907. Foto från Fotoarkivet Klubb Maritim

Enligt Skeppslistan hade STYRSÖ I igenkänningslängden 29,90 m och bredden 6,82 m. Maskinstyrkan uppgavs till 290 ind. hkr.

Badhusbolagets andra ångare som fick namnet STYRSÖ II hade beställts vid Eriksbergs Mek. Verkstad och var närmast en något modifierad syster till Ångslupsbolagets GÖTA. HT skrev den 16 juni följande om Ilan.

"Med STYRSÖ II, Styrösbolagets nya båt företogs igår provresa på distansen Elfsborg-Gäveskår. Ångaren fart var kontrakterad till 10,75 knop. Vid

proven uppnåddes under normal gång 11,4 knop därvid maskinen utvecklade 230 hkr, med en kolåtgång av 0,8 istället för kontrakterade 0,9 kg per hästkraft och timme. Vid forcering fick man 11,78 knop med en maskinkraft av 260 hkr.

Ångaren erbjuder trevliga salonger - damsalong å akterdäck och röksalong å övre däck - är synnerligen rymlig samt har flera nya anordningar för passagerarnas trevnad och bekvämlighet. Den solida och eleganta ångaren gör den välkända Eriksbergs Mek. Verkstad all



Badhusbolagets Styrsö II vid Styrös Havsbad i juni 1905. Det var denna del av bryggan som Ångslupsbolaget köpt till sig. Foto Axel Hartman

heder. Fr. o. m. lördag insätts STYRSÖ II på sin trad."

Enligt originalritningen hade STYRSÖ II en längd över allt på 29,69 m och mallad bredd på 6,23 m. Till skillnad från Ångslupsbolagets båtar hade de båda ångarna genomgående huvuddäck utan förhöjt halvdäck förut. Under fördäck fanns ett bagagerum. Gösstängen var av stockholmsmodell med plats för namnviavel. Topplantärnan var ovanligt nog placerad på skorstenens förkant, därmed behövdes ingen mast på taket.

Priskonkurrens

Biljettpriset för enkel resa med Badhusbolaget sattes till 35 öre och säsongskort 40 kr. Ångslupsbolaget svarade med att sänka till 25 öre enkel och 36 kr för säsongskort. För resenärer med säsongskort lockade Ångslupsbolaget med ett fritt flyttlass i båda riktningar och att fritt sända sina vattenflaskor vardagar. Till Stjernviks Havsbad lockade Ångslupsbolaget med tur och returresa för 60 öre inkl. kallbad.

Badhusbolaget, eller Styrösbolaget som det ofta kallades i pressen, bjöd

vardagar på sex turer från stan till Styrös Havsbad, Villabron och Tängen. Vissa turer anlöpte även Kustens brygga.

Söndagar gick det åtta avgångar från stan. För Ångslupsbolaget blev det en hård konkurrens om passagerarna på den lönsammaste av bolagets linjer.

Bryggbråk på Styrös

Lördagen den 11 juni hade Badhusbolaget genom en skrivelse till Ångslupsbolaget utfärdat förbud för Ångslupsbolaget att anlöpa bryggan vid Havsbadet, d. v. s. Styrös Bratten. Badhusbolagets talan fördes genom grosshandlare Herman Kunze.

Ångslupsbolagets direktör kapten Kinnman ansåg att nozra delen av bryggan som låg närmast hotellen tillhörde dem och fortsatte att trafikera den delen. När Ångslupsbolagets Svea kom till Havsbadet på första söndagsturen hade deras landgångar flyttats till Ångslupsbolagets nya brygga vid Brattudden. Vid Havsbadet stod några styrelseledamöter med polis och annan handräckning för att avvärja varje försök att lägga till. Ångslupsbolaget fortsatte under dagen att försöka lägga till vid Havsbadet men trossarna slängdes tillbaka och ångarna fick istället anlöpa den egna bryggan.

Måndag morgon låg en av Ångslupsbolagets båtar ändå ordentligt förtojd vid Havsbadet och Badhusbolaget beslöt då att sätta upp staket och grind vid bryggan. Först den 15 juni beslöt Ångslupsbolaget att bara anlöpa den egna bryggan vid Brattudden.

Vid Ångslupsbolagets egen brygga vid Brattudden fanns ett rymligt vänthus och bolaget uppgav att deras brovakt skulle avlämna post, paket och gods. För att ytterligare höja servicenivån skulle telefon ordnas till vänthallen. Den nya bryggan låg lite avsides från Havsbadet och Ångslupsbolaget var därför synnerligen måna om en god service för att inte förlora resenärer till konkurrenten. I turlistan behölls namnet Styrsö Havsbad även för den nya bryggan.

Stjernvik marknadsförs

Under den fortsatta sommaren bjöd Ångslupsbolaget vardagar på sex turer vardagar och sju turer söndagar till södra skärgården. I likhet med föregående sommar körde Ångslupsbolaget söndagar mellan Tängen och Stjernviks Havsbad var 30:e minut från 13.00 till 23.00. Detta var förstas ett sätt att locka sommarboende från Badhusbolagets anläggningar på Styrsö.

Längdrag var för Ångslupsbolaget en viktig station med stort resande. Under sommaren hade en ny sommarrestaurang och ny ångbåtsbrygga tagits i bruk. Den gamla bryggan låg vid mynningen till gamla hamnen och var svår att anlöpa med de större båtarna. Båda bryggorna finns kvar än idag.

Beroende på den fina eftersommaren 1904 var Stjernvik öppet ända till den 11 september varefter Ångslupsbolagets turer till södra skärgården minskades till två per dag.

Styrsö Havsbad hade öppet ännu en



Stjernviks Havsbad på Vargö med kall- och varmbadhus, hotell och restaurang. Vid bryggan ligger Ångslupsbolagets Göva. Vykortet från 1902 tillhör Bertil Söderberg.

vecka. Badhusbolaget reducerade då trafiken och körde bara med Styrsö II till den 18 september varefter den också lades upp.

Ensamma i vintertrafiken

I den mindre lönsamma vintertrafiken blev Ångslupsbolaget åter ensamma i trafiken och biljettpriset kunde höjas till 50 öre. När reguljärtrafiken minskades körde Ångslupsbolaget lustresor till Vingå på söndagar fram till början av oktober. För turerna användes växelvis ångarna EJDERN och VIRA.

Genom den utökade sommartrafiken

blev det brist på kajplatser i stan för skärgårdsbåtarna. Hösten 1904 föreslog Göteborgs Hamn en 150 x 20 m stor träpir väster om Stenpiren. Förslaget blev dock bordlagt i hamnstyrelsen och det kom att dröja till 1922 innan piren blev byggd.

Sommaren 1905

Inför sommaren 1905 kunde Ångslupsbolaget presentera en del nyheter. Vid Frigångsgatan i Majorna strax väster om spårvägens ändstation hade en ny brygga byggts.

Från Frigången öppnades i slutet av



Ångaren Göva arerar från Styrsö Havsbad när konkurrenten hade upptöat och Ångslupsbolaget åter fick tillväde till bryggan vid Bratten. Vykort tillhörigt Bertil Söderberg.

april en ny linje till Längdrag med dagliga turer varje timma.

Vid Brattudden på Styrsö hade Ångslupsbolaget byggt ett nytt kallbadhus som bjöd på bad i rent strömmande vatten. Badhusbolagets kallbadhus låg närmre till i den grunda viken söder om Bratten. Det var upplagt för ännu ett år med hård konkurrens.

Badhusbolaget började trafiken med Styrsö II den 20 maj och en vecka senare var även I:an i trafik. Trafiken pågick sedan fram till mitten av september när ångarna lades upp för vintern. Biljettpriset var fortfarande 35

öre enkel eller 5 kr för 20 biljetter. På Badhusbolagets kontor Drottninggatan 11, 2 tr., såldes årskort för 40 kr som inkluderade två fria flyttlass.

Ångslupsbolaget taktik var att som föregående sommar sänka biljettpriset till 25 öre. På deras kontor Lilla Badhusgatan 2, 2 tr., såldes månadskort till Styrsö för 10 kr.

Undersommaren fick Ångslupsbolaget konkurrens på Arendal. Från den 3 juni insattes ångslupen KALLBÄCK. Den 1 juli ersattes den med den större ångaren KONGELF, byggd 1875 vid Eriksberg. Av turistannonserna framgick inte vem

som drev trafiken.

I norra skärgården hade Öckerö fått restaurang och varmbadhus vid den gamla guano-fabriken vid Björnhuvudet.

Sommaren 1906

Sommaren 1906 fortsatte konkurrensen mellan Ångslupsbolaget och Badhusbolaget med samma trafikupplägg som föregående år. Ångslupsbolaget höjde biljettpriset till 40 öre vardagar och 50 öre söndagar.

Till södra skärgården gick det vardagar båtar från staden 06.00, 07.00, 10.00, 12.00, 14.15, 15.15, 17.15, 17.20 och 19.15. Alla turerna anlöpte dock inte alla stationer. Donsö hade inte trafikerats sedan 1902.

Till norra skärgården var det samma priset, utom att det högre priset även gällde lördagar. Som tidigare trafikerades Hjuvick, Kalvsund, Björkö, Hålsö, Öckerö, Grötö och Hööö Heden. Från staden gick båtarna vardagar 10.05, 12.05, 14.20, 17.20 och 19.20. Knippla, Hyppeln och Rörö trafikerades bara onsdag och lördag med 14.20-båt.

Hööö Klova hade ingen sommartrafik utan bara trafik tisdag och fredag vår och höst med 14.20-båt. Turerna till Bovik och Björkö Huvud hade upphört redan efter sommaren 1900.

Ångaren KONGELF konkurrerade med Ångslupsbolaget på Arendal även sommaren 1906 och anlöpte Kusten, Villabron och Linnevik. Söndagar anlöptes Sandvik istället för Linnevik.

GUNNAR SÖDERBERG

Marstrandsbolaget – del 1

Ångaren *BOHUSLÄN* byggdes för Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand för kusttrafiken mellan Göteborg och Smögen Gravarne (Kungälv).

Här är historien om ångbåtsbolaget och dess fartyg vars traditioner värdas av Sällskapet Ångbåten genom bevarandet av ångaren *BOHUSLÄN*.

Första avsnittet behandlar bolagets tillkomst och dess första ångare, den första *ALBREKTSUND*.

Bohuslän – ett kustlandskap

Landskapet Bohuslän med sin kust, sina öar och fjordar var sedan gammalt beroende av sjöledes kommunikationer. Det var vid farlederna kustsamhällena växte upp.

Marstrand ligger vid farleden utmed bohuskusten mot Skagerack, fyra distansminuter utanför fastlandet och 22 distansminuter från Göteborg. Från grundandet på 1200-talet var staden beroende av fisket. Sedan Bohuslän blivit svenskt 1658 påbörjades byggandet av Carlstens fästning som avslutades först på 1850-talet.

På 1820-talet inleddes badortsepoken. Ångbåtarna erbjöd bekväma resor till kustens badorter där förmögat folk sökte sig under somrarna på frisk luft, salta bad och social samvaro. Redan på 1850-talet hade Uddevalla och Strömstad reguljär ångbåtstrafik längs kusten till och från Göteborg med hjulångarna *UDDEVALLA* och *STRÖMSTAD*.

Missnöje i Marstrand

Visserligen anlöpte hjulångarna Mar-



Marstrandsbolagets första ångare *ALBREKTSUND* vid Stenpiren i Göteborg. Skrovet är mörkt, skerstenen iaktar den vita ringen. Foto från Bertil Söderberg

strand men såväl Marstrandborna som badgästerna i Marstrand ansåg sig missgynnade. Varken turtätheten eller anlöpstiderna passade resenärerna till och från Marstrand. Hjulångarna gick i alla väder genom det för sjögång utsatta Sillesund och inte genom Albrektsunds kanal, den skyddade farled som leder till Marstrand österifrån, och som anlagts under åren 1842 till 1844.

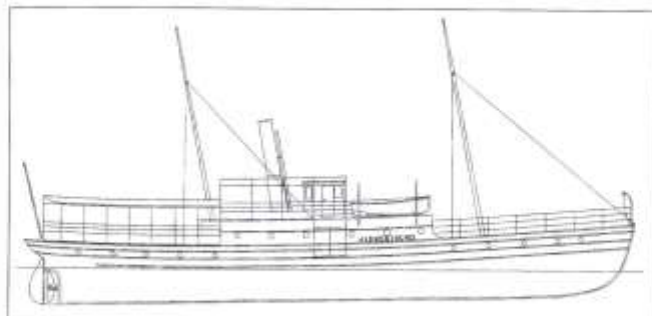
Tidningen *Bohus-Correspondenten* som utgavs av postmästaren Johan August Lindqvist i Marstrand, pläderade ivrigt för ett eget ångbåtsbolag i Marstrand. En annan pådrivande person var August

Leffler, sommarboende i Marstrand och i Göteborg verksam i skeppsmäklarfirmen Aug Leffler & Co.

Resultatet blev att stadsfullmäktige i Marstrand tillsatte en kommitté som 11 december 1868 inbjöd till aktieteckning i och bildandet av ett bolag för anskaffandet av en "propellerångbåt".

Marstrands Ångbåts AB

7 maj 1869 hölls konstituerande bolagsstämma i Marstrands Ångbåts AB. En interimsstyrelse valdes med konsul Adolf Nikolaus Widell som korrespondentredare (verkställande direktör).



ALBREKTSUND var Marstrandsbolagets första ångare. Den byggdes i Oskarshamn och levererades i januari 1870. Längd 114 fot (33,86 m), bredd 17½ fot (5,20 m). Ensylnödrig ångmaskin på 30 hkr.

Den tidigare kommittén hade då redan beställt en ångbåt vid Oskarshamns Mekaniska Verkstad för leverans i slutet av juli 1869.

Det var svårt att sälja aktier i det nya rederiet. En aktie kostade 150 Riksdaler Riksmünt vilket motsvarade två månadslöner för en maskinist. Bolaget fick ingen majoritetsägare, de flesta hade 1 à 2 aktier.

Befälhavaren på hjulångaren *STRÖMSTAD*, sjökaptan Eltver Johan Elfversson, som var en föregångsman inom kust- och skärgårdstrafiken, erbjöd det nya bolaget sina erfarenheter och anställdes av Marstrands Ångbåts AB för att övervaka nybygget i Oskarshamn.

Vid bolagsstämman 25 juni 1869 bestämdes att bolagets ångare skulle få namnet *ALBREKTSUND* efter Albrektsunds kanal och att kapten Elfversson

skulle bli befälhavare ombord.

Ångaren ALBREKTSUND

24 november 1869 sjösattes skrovet vid Oskarshamns Mekaniska Verkstad. Efter en rejäl försening från varvets sida kom den nya ångaren till Marstrand 22 januari 1870 för att börja sina turer på linjen Göteborg – Marstrand – Stenungsund – Nösund.

Vid den här tiden var inte passagerångarna självklart vita. *ALBREKTSUND* hade grönmålat skrov med överbyggnad midskepps och halvdäck för- och akterut. Ångarens namn var målat på överbyggnadens sidor. Under fördäcket låg skans, kök och försalong och under akterdäcket herr- och damsalong.

ALBREKTSUND var 33,86 meter lång och 5,20 m bred. Djupgåendet var 2 meter så att den kunde passera genom

Albrektsunds kanal. Den enylnödriga ångmaskinen på 30 ind. hkr gav ångaren en fart på 10 knop.

Trafikområdet

I Göteborg hade *ALBREKTSUND* sin kajplats vid Stenpiren. Det var ett centralt läge dit kust- och skärgårdstrafiken koncentrerades.

I Marstrand hade *ALBREKTSUND* kajplats utanför konsul A.N. Widells hus, det som senare skulle bli Marstrands Sjömanshus. Widell hade ångbåtskontoret i huset.

Noer om Marstrand trafikerade *ALBREKTSUND* jordbruksbygder på Tjörn, Inland och Orust och inte den fiskelägesbygd som bolagets yttre linje senare kom att trafikera.

Nästa brygga var Rörtängen i Solberga socken med Brattön, Älgön och Lövön alldeles utanför.

Därefter anlöpte *ALBREKTSUND* Låka på Tjörns östra sida, ca 500 meter söder om Höviksnäs som sedan gammalt var överfartsort till Käkenäs på fastlandet. När ångbåtstrafiken på Uddevalla startade på 1850-talet fick Låka både handelsbod och Tjörns första badinrättning.

Nästa brygga var Käkenäs, tre kilometer söder om Stenungsund. Käkenäs hade från 1845 handelsbod och handel med spannmål och trävaror. När handelshuset brann 1893 övertog Stenungsund Käkenäs roll som handelsplats.

I Stenungsund övertogs bryggan från det upplösta bolaget för ångaren *WESTERGÖTLAND* som trafikerat linjen

Göteborg-Udevalla fram till 1869.

I Skåpesund byggde Marstrandbolaget en brygga på Orustsidan där det också tillkom en handelsbod och ett spannmålsmagasin. Över Skåpesund var sedan gammalt färjled mellan Orust och Tjörn.

Nösund som skulle bli linjens slutdestination var vid denna tid något av centralort för Orust. Från Nösund skeppades havre och där fanns gästgiveri, affärer och hantverkare.

Det tog emellertid ett helt år innan Marstrandbolaget fick möjlighet att uppföra en brygga i Nösund, under tiden fick man lossa och lasta med hjälp av mindre båtar.

Vid stationerna hade bolaget hjälp av s.k. kommissionärer vilka inte bara tog emot trossen utan även gods som skulle hämtas och lämnas vid bryggan.

Reguljära turer

För de bygder som fick ångbåtstrafik innebar denna något av en revolution. På bestämda tider kunde man nu resa till och från Marstrand och Göteborg. Fiskare och bönder fick avsättning för sina produkter och handelsmännen fick varor till sina handelsbodar.

Handelsbodarna var en ny företeelse på landsbygden. Inte förrän 1846 blev det i Sverige tillåtet att inrätta handelsbod men inte närmare än tre mil från närmaste stad. Från 1864 fick man inrätta handelsbod var man ville. Tidigare var befolkningen på landet rungen att handla i närmaste stad eller på marknaderna.



Även sjötransporterna var reglerade från till 1832. Fraktfarten var då förbehållen stadernas borgare, skärgårdsborna fick bara segla till städerna med egna produkter och ta hem varor för eget behov.

Ångbåten Nr 2 2006



Sista fotot av gamla Ångbåtstrafiken taget 9 augusti 1959. Foto Gunnar Hedman

Turlistan

Trafiksäsongen började i allmänhet vid islossningen och avslutades någon dag före julafton.

ALBREKTSUND gick från Nösund tisdag och fredag morgon, från Göteborg torsdag och söndag morgon. Resan tog 6-7 timmar. Under sommaren var turer dagliga mellan Göteborg och Marstrand.

Efter maskinbytet 1873 blev Mollösund slutstation efter Nösund. Isfria vintrar fortsatte ALBREKTSUND nordgående tur dagen efter från Nösund och senare från Mollösund till Gullholmen, Lysekil och Fiskebäckskil.

Ny ångmaskin

Ångmaskinen i ALBREKTSUND visade sig vara en riktig kolslukare och våren 1873 byttes såväl ångpanna som maskin vid Lindholmens varv. ALBREKTSUND fick nu en tvåcylindrig ångmaskin som gav bättre fart och större tillförlitlighet.

Kostnaden för ny ångpanna, ny ångmaskin och nödvändiga ändringsarbeten ombod blev 26 800 Riksdaler Riksmünt. Försäljningen av den gamla pannan och maskinen inbringade 9000 Riksdaler.

Linjen förlängdes därefter från Nösund till Mollösund som alltså blev slutbrygga.

ALBREKTSUND säljs

Marstrandbolagets första ångare gjorde sin sista resa för Marstrandbolaget 23 december 1885. ALBREKTSUND lades upp för försäljning men inte förrän i april 1888 hittade bolaget en köpare.

ALBREKTSUND såldes för 20 000 kronor vilket var en förlust för bolaget, det bokförda värdet var 41 000 kronor. Köpare var Sigtuna-Örundsbro Nya Ångfartygs AB i Sigtuna och i juni 1888 lämnade ångaren Göteborg för att under namnet SIGTUNA sättas i trafik på Mälaren mellan Stockholm, Sigtuna och Örundsbro.

I mitten av 1890-talet byggdes ångaren om. SIGTUNA fick raka sidor i överbyggnaden med rektangulära fönster. Masterna togs bort och ersattes av en lång gösstake i fören, en s.k. "stockholmspinne".

1901 uppgick bolaget i Ångfartygs AB Gamla Svartsjölandet i Stockholm. SIGTUNA fortsatte en tid på sin gamla linje innan den genom konkurrens från andra ångare flyttade till en annan linje i Mälaren.

Efter säsongen 1916 lades SIGTUNA upp och blev förrådsfartyg. Panna och maskin togs ur skrovet. 1932 byggdes skrovet om till prämb. Senare blev gamla ALBREKTSUND sandpräm på Mälaren och fick namnet ARNE N:o 4. 1958 dömdes prämben ut av ågaren, Sand- & Grusaktiebolaget Jehander. Den lades upp vid Låten på Munsö och sjönk där 1961.

INGVAR KRONHAMN

Aktersalongen

Båtar runt omkring

Älvsånabben trafik fick 21 augusti en helt ny uppläggning. "Älvsånabben" fick, i väntan på en gång- och cykelbro över älven, en "come-back" med avgångar var tionde minut dagtid måndag-fredag mellan Rosenlund och Lindholmospiren.

Trafiken på övriga stationer utgår var trettonde minut från Rosenlund till Slottsberget, Eriksberg, Klippan och därifrån direkt Lindholmospiren. Från Lindholmospiren går turerna var trettonde minut till Klippan, Eriksberg och Slottsberget tillbaka till Rosenlund.

Kvällar, lördagar och söndagar går turerna som tidigare, d.v.s. mellan Lilla Bommen och Klippan med anlop av mellanliggande stationer.

Styrsöbolagets nya last- och bilfärja GÖTA II sattes i trafik i maj efter en omfattande ombyggnad på Djupviks Varv. Den byggdes 1969 vid Åsiverken i Åmål som NORDÖ II för Öckerö kommun och överfördes till Vägverket 2000. Den gamla GÖTA ligger nu i reserv men är utbjuden till försäljning. GÖTA som är byggd 1932 har gått som lastfärja i södra skärgården sedan 1978.

LYRÖN som ägs av Börjessons Sjötaxi HB på Styrsö gick under tiden 23/6 till 20/8 Göteborg - Styrsö Tängen - Vinga och åter. I Göteborg utgick turerna från Stenpiren.

Passagerarfartyget SARA köptes hösten 2005 från Norge och hör nu hemma på Resö. Fartyget byggdes 1976 av plast, är 13,40 m långt och 4,20 m brett. Ägare är Selin Charter på Resö.



Så här kommer KäringsöTrafikens nya fartyg se ut när det levereras från Djupviks varv för trafiken på Käringsön. Det är det första fartyg som byggts för denna trafik som ingår i Västtrafik. Teckning från KäringsöTrafiken

SARA tar 30 passagerare och har under sommaren från Strömstad trafikerat Alaska på Nord Långö. Dessutom har SARA gått till Ursholmen samt på sälafärd och fisketurer.

EJDERNAV Södertälje besökte Göteborg 2005 för att hugga 125-årsminnet av sjösättningen 1880. I somras var det dags för ännu ett jubileum, det var då 100 år sedan EJDERN kom till Södertälje.

Vid Ejderförningens årsmöte i våras informerade ordföranden Sture Holmbergh att ångpannan snart behöver bytas och att kostnaden beräknas till 2,5 miljoner kronor. Pannfonden innehåller 400 000 kronor varför drygt två miljoner behöver "samlas in". EJDERNS nuvarande ångpanna är från 1943.

Skärgårdsångaren SALTSJÖN, byggd vid Eriksbergs Mek. Verkstad 1925,

gjorde sin sista tur på obestämd tid vid Skärgårdsbåtens dag i Stockholm 14 juni. Hela sommartrafiken ställdes in. Ångaren är till salu och framtiden är osäker.

SALTSJÖN byggdes för linjen Stockholm - Utö där ångaren gick från 1925 till 1948. Under senare år har SALTSJÖN trafikerat Utö sommartid i veckosluten med hjälp av driftsbidrag från Waxholmsbolaget. Bidraget skulle höjas sommaren 2006.

KäringsöTrafiken

KäringsöTrafikens nya båt ligger nu i bygghallen på Djupviks Varv för motorisering och färdigställande.

Stålskrov och överbyggnad har byggts på ett varv i Riga och sedan bogserats till Djupvik. Den nya båten som är 28,5 m

lång skall vara leveransklar i december och därefter ersätta YVA.

Rederiet hyrde i våras HANÖSUND från Sölvesborg. Den ersatte under våren HÄTTAN under dess ombyggnad för att klara Västtrafiks krav på genomgående huvuddäck.

Under sommaren har HANÖSUND trafikerat en ny linje mellan Tuvesvik och Käringsön med två dagliga turer. HANÖSUND har nu köpts av KäringsöTrafiken som därmed får en reservbåt under vintern. Enligt rederiets Björn Tobin kommer båten att få namnet KNAPE efter fiskarsonen Olof Knappe från Käringsön som blev amiral i flottan och adlades med namnet Strömstjärna. Olof var född 1664 medan båten byggdes 1977 vid Götaverken Sölvesborg.

Björn Tobin berättar också att sommartrafiken på Käringsön varit rekordstor med 60 000 resenärer under juni-augusti.

BORÖYSUND till Göteborg

Norsk Veteransklubbs ångare BORÖYSUND kom från Oslo till Göteborg 24 september för att på Gotenius Varv genomgå en omfattande renovering med arbeten på skrov och i maskin.

Det är norske Riksantikvaren som med generösa ekonomiska stöd till föreningarna möjliggör bevarandet av "verneverdiga" fartyg när inte de egna medlen räcker till.

Kontakterna med rederiet ordnas genom Sällskapet Ångbåten. BORÖYSUND beräknas lämna varvet i början av 2007.

Bro över älven?

Det verkar som om göteborgarna även valde en gång- och cykelbro över älven i senaste valet. Som vi tidigare visat blir bron med tillhörande ledverk ett effektivt hinder när BOHUSLÄN backar ut från Stenpiren.

Trätjärn räddad

EU:s skärpta krav för försäljning av kemiska eller biologiska bekämpningsmedel (biocider) har orsakat oro i kulturarvskretsar. Trätjärn står upptagen på EU:s lista över biocider. Skulle det bli förbjudet med tjärdoftande båtar, bryggor och spåntak?

Tester har emellertid visat att trätjärn har mycket dålig effekt när det gäller skydd mot rötsvamp. Tjärn utgör istället en rent fysikalisk barriär som hindrar fukt att tränga in i trä.

Så länge trätjärn inte säljs som träskyddsmedel utan som den yrbehandlingens produkt den är, omfattas tjärn inte av EU:s direktiv, anser Kemikalieinspektionen som utrett om trätjärn verkligen omfattas av de nya direktiven.

Det förefaller som om trätjärns framtid är räddad.

Westers Mekaniska nedlagt

Westers Mekaniska AB i Jordfall vid Gullmarsfjorden gick i konkurs i början av juli. Varvets specialitet var passagerarfartyg av aluminium. En lång rad fartyg har byggts vid varvet genom åren. Sista leveransen - som nummer 87 - var ett testfartyg för Volvo Penta.

För västkusten byggdes RIO, CARL WILHELMSON, GULLMARSFJORD (GÅSEFJÄRDEN), HÄTTAN, KILEN, ÄLV-SNARREN 1 och 2, för att bara nämna några. Företaget startades av Hasse Wester 1968 i Oxevik och flyttade 1985 till Jordfall. Tomma orderböcker orsakade konkursen. Varvet har köpts av Jordfall Hamn AB för service och vinterförvaring av båtar.

BOHUSLÄN på grund?

I Lycke socken på Inland var det vanligt att bönderna skaffade sig extrainkomst genom att arbeta på salteriet på Malepert i Marstrand. Högsåsongen på salteriet sammanföll dessutom med att höstarbetet på gården var undantaget. Sedan Marstrandsvägen blev färdig 1940 kunde man cykla eller få skjuts med handlare Lyckefors lastbil.

En som var med har berättat att hemmasonen Anders i Tjuvkil en arbetsdag på Malepert fått i uppgift att pumpa in havsvatten i ett stort kar. Långe och väl slet han med pumpen tills någon kastade en blick ut genom fönstret och ropade: För hällskotta, sluta pumpa Anders, BOHUSLÄN står på grund här utanför!

För Aktersalongen svarade Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg. Bidraget om Anders på Malepert var insänt av Stefan Westerberg i Lycke.

**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



Babords promenaddäck på ångaren BOHUSLAN i kvällsbelysning, Norra hamnen Strömstad 22 juli 2006. Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsen