



ÅNGBÅTEN Årg 42 • Nr 3 2006 • 124

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björklundsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulrediden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@gothnet.nu

Mattias Jarlstedt, Aspyrkevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mattias@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Engvattnen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-134 53, markgra@algarnet.se

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

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

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda,
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Posten blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litoeapid 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, cremo@spray.se

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

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

Telefon till expeditionen 031-701 77 34 (utan endast telefonvarare).

Ångbåten BOHUSLÄN har under seglätionsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson.

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjelaget vid Revidensbron.

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

Försalongen

Än en gång har vi knutit om säcken!

I likhet med Disney's mysande julotomte som låter säcken fyllas med alla märkliga saker har också redaktionen fyllt årets sista *Ångbåt* med varjehanda gods.

Vi fortsätter med de historiska serierna om Marstrandbolaget och Ångslupsbolaget och får veta mer om ångbåtstrafiken på Nösund. Vi skriver om sällskapets årsmöte och årets Fartygsforum men också vad som tilldrar sig i maskinrummet i ångaren BOHUSLÄN. Plus mycket mer.

Men viktigast är presentationen av 2007 års *Ångbåtsturer*. Kanske blir vintern lättare att uthärda när man vet att det kommer en ny ångbåtssäsong där våra ångare med ångan i topp åter klyver de salta böljorna!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2007 (125): 19 februari

Nr 2 2007 (126): 23 april

Nr 3 2007 (127): 3 september

Nr 4 2007 (128): 11 november

Omslaget

FÄRJAN 4 tillbringat tiden mellan historiska hamnurer, beställningstrafik och säsonger vid en brygga på Ringön.

Hösten 2006 förenades bryggdåcket till stor glädje för färjans besättning.

Bohuslän ligger tillfälligt mitt emot vid Getenia Varv.

Foto Åke Karlsson 23 september 2006

Ångbåten Nr 3 2006

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Du sitter återigen med ett försikt exemplar av vår tidskrift, hopknäpad av redaktionen på bästa sätt.

Ta Dig tid i höstmörkret, njut av nyheter och nostalgi från ångbåtsvärlden, den bästa av världar. Ja, man kan undra om det är höst eller en ovanligt mörk sensommar, det verkar som om årtiderna råkat helt ur rytm. När detta skrivs, i mitten av november, visar termometern vid fönsterkarmen +12 grader, visst är det konstigt?

Näml, det är absolut inget att klaga över. Ingen snöskottning och lägre elräkning är några av förderna av det goa vädret, man tackar och tar emot.

Vinterarbetarna är i gång som vanligt på tisdagar och torsdagar ombord i ångaren BOHUSLÄN samt måndagskvällar i FÄRJAN 4. Vi är en hel del gubbar men inga kvinnor, de är välkomna, ombord i BOHUSLÄN denna vinter.

Jobben har kommit igång fint och jag förmodar att vi under vinterperioden även skall hinna med en välbehövlig städning och uppröjning av vårt förråd på Ringön. Där finns mängder av "bra att ha grejor" som aldrig kommer att användas. Dessa måste förpassas till ugnarna i Sävenås.

Är någon bland läsekretsen intresserad, kom ombord och kolla läget, alla får vara med och ta ett handtag både vinter och sommar. Gott kaffe och goda mackor serveras av den eminente "mässkallen" Bengt Fors. Han pysslar om oss på det bästa sätt.

Nordsteamgruppen knegar på och

vi har regelbundna möten. I skrivande stund verkar det som om 8 - 10 gamla fartyg kommer att gästa Stenpiren i augusti. Det är naturligtvis mycket att tänka på och mycket som måste klaffa för att ett så stort evenemang skall bli lyckat. Men, vi jobbar på och är fulla av tillförsikt.

Dock, och detta är viktigt, under dessa tre dagar, 10 - 12 augusti 2007, behövs mycket hjälp. Det är tusen och en saker som skall fixas. Du behöver inte vara aktiv besättning för att rycka in med ett par hjälpande händer.

All hjälp mottages tacksamt! Kom ombord någon vecka innan arrangemanget börjar och snacka med någon i besättningen, vi ses!

Turlistan för 2007 är faktiskt redan utarbetad, med Ingvar som den store dirigenten. Inga stora nyheter förutom att resan till Strömstad kommer att ske sista helgen i juli. Detta för att BOHUSLÄN för första gången skall kunna bevista tangofestivalen i Krokstrand.

Under denna helg rör sig flera tusen människor i det forna stenhuggarsamhället och många av dem dansar naturligtvis tango. Kanske kan vi ha tangoafton på fördäck, vem vet?

Men innan dessa härliga turer i de vackra skärgårdarna kan ta sin början får vi drömma och längta efter sommaren. Havströst, vintern passerar snabbt och snart är julen här, sedan vänder vi mot ljusare tider och hux flux hörs ångvisslorna igen från BOHUSLÄN och lilla FÄRJAN 4. Då är det dags!

Jag vill passa på att önska alla läsare

en fin vinter, en riktigt God Jul och ett härligt 2007!

ÅNGHÄTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Arbetsdagar under vinterupphället

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

ombord i FÄRJAN 4
Stenkolsgatan 1 - 3, Ringön,
måndagskvällar

Trivselkväll i Sjömanskyrkan

Stigbergstorget, Göteborg
Måndag 19 februari 2007
med början kl. 18.30.

Kaffe med frulla, tjuv, bildvisning
med massor av ångbåtar.
Entré 40 kr. Anmälan per mejl,
bertill@gothnet.nu
eller per telefon, 031-21 61 73
Välkommen!

Innehåll Ångbåten 124

Försalongen	2	Ångbåtstrafiken till Nösund	16
Ordföranden har ordet	3	Ångslupsbolagets skärgårdstrafik	20
Ångbåtsturer 2007	4	Aktuelle från FÄRJAN 4	24
Vinterarbeten i maskin	5	St ERIKS flaggor	25
Årsmötet 2006	6	Åskerö-Vesta seglar ännu!	25
Fartygsforum 2006	7	Tjuvskil utan båttrafik	26
Marstrandbolaget - del 2	8	Aktersalongen	27
WESTKUSTEN		Akterspegeln	28

Ångbåtsturerna 2007

För att underlätta planeringen för våra medlemmar inför 2007 presenterar vi redan nu våra Ångbåtsturer med ångaren **BOHUSLÄN** och **FÄRJAN 4**.

För tider, biljettförsäljning och andra detaljer hänvisar vi till programmet Ångbåtsturer 2007 som kommer med nästa nummer av Ångbåten.

Kvällstureorna med ångaren **BOHUSLÄN** i Göteborgs skärgård går som vanligt varje onsdag i juni, juli och augusti. Avgång kl. 18.30, återkomst 21.30.

Söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter går 22 juni samt 5, 19 och 26 augusti. Turerna förlängs, om vidret medger det, till Härön 5 augusti, till Skärhamn 19 augusti och till Ästol 26 augusti. Avgång från Göteborg kl. 10.00, återkomst 19.30.

Söndagen 2 september går **BOHUSLÄN** uppför älven till Älvängen där vi besöker Repslagarbanan. Under besöket gör **BOHUSLÄN** en rundtur på Göta älv med lokala resenärer.

Resan från Skärhamn runt Tjörn och åter går lördagen 7 juli. Söndagen 8 juli gör **BOHUSLÄN** en tur från Nösund norrut längs kusten och tillbaka.

Söndagarna 1 juli och 15 juli gör **BOHUSLÄN** en rundtur i Göteborgs skärgård med samma program som på onsdagarna. Avgång kl. 13.00 med återkomst 16.00.

Långturen utmed kusten börjar torsdagen 26 juli med resan Göteborg-Kungshamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss till Göteborg ansluter i Kungshamn.



En välbesatt **BOHUSLÄN** ankommer Mollund norrifrån den 4 juli 2004.
Foto Bengt Strömbeck

Fredagen 27 juni fortsätter **BOHUSLÄN** från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn.

Från Strömstad gör **BOHUSLÄN** två resor in i Idefjorden, lördagen 28 juli och söndagen 29 juli. Lördagsturen anlöper Krokstrand, längst in i fjorden, där Krokstrandsfestivalen pågår. Denna dag gör **BOHUSLÄN** även en utflykt på fjorden från Krokstrand.

Måndagen 30 juli går **BOHUSLÄN** från Strömstad till Kungshamn där buss väntar för återresa till Strömstad.

Tisdagen 31 juli går **BOHUSLÄN** från Kungshamn till Göteborg med

uppehåll i Marstrand. Buss ansluter från Göteborg på morgonen. Det finns även möjlighet för resenärer från Kungshamn att återvända med buss från Göteborg.

FÄRJAN 4

De historiska hamnturerna med **FÄRJAN 4** går varje lördag i september och oktober med avgång från Residensbron kl. 14.00. Turen tar 2 tim. 30 min. och omfattar även en promenad iland, vid Klippan eller på Lindholmen.

Biljetterna till hamnturerna kan förköpas, se mera om detta i programmet *Ångbåtsturer 2007*.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2006

Vinterarbeten i maskin

Så är det slut på den underbara sommaren, nu är alla dess fina ångbåtsturer med sina upplevelser och möten med fina skärgårdsmiljöer och trevliga passagerare ett minne blott. Men ett vackert och kärt minne att suga på under mörka vinterdagar.

För oss i maskin gäller dock att se framåt mot nya resor och upplevelser, och för att det skall bli verklighet kräver vår 92-åriga sommarlady som vanligt att vi stryker henne med hårs med varsam hand under vintern. Förra vintern fick hon ju genoggå en ganska omskakande behandling av pannan när den fick nya tuber. Hon tackade för det genom att uppföra sig perfekt under den gångna säsongen. Nu har vi börjat med en del reparationer som inte är så omfattande men som ändå kräver både tid och omtanke.

Pannan är rengjord och godkänd och det gick ovanligt smidigt och bra med den nya sotapparaten som vi fick förra året, den matar med hjälp av tryckluft in sotvaskan i tuberna samtidigt som sotet sugts ut till en dammsugare. Tidigare fick vi ut en del sot i maskinrummet när två män drog den stora viskan för hand.

Den sedvanliga dräneringen av kvarstående vatten i de olika systemen samt konserveringarna av rostkänsliga delar i de olika maskinerna är klara. Sliden till medeltryckaren har varit iland för slipning av ytan som glider mot avlastningscyllindern och är nu återmonterad.

Mekanismen med vilken vi manövrerar omkastningscyllindern består av en trapetsgångad snäckskruv med mutter



Ångmaskinen är ångaren **BOHUSLÄN**s hjärta. Telegrafan står på full fart framåt.
Foto Ingöf Ibenhard Benjaminsson

och en del andra länkar som slitits under åren och nu var det samlade glappet så stort att det måste åtgärdas för att inte äventyra manövreringen. Vi justerar skruven, svarar en ny mutter, planar av axialsitage och svarar en lämplig distansbricka, sedan skall sliden som släpper in ångan i cylindern lyda manövreraren utan glapp.

Brandpumpen har varit lite besvärlig de senaste åren och vi beslutade att den skulle överhållas i vinter. Nu har vi plockat isär den i sina beståndsdelar och det var behövt, slidplanen var så slitna att de behöver planfråsa

före inskavningen. Vi får svara nya tätningsskivor till vattenkolvarna och justera spänningen på ringarna till ångkolvarna. De är nämligen försedda med en spiralfjäder som håller spänningen och den har ett justerbart fäste, en rätt finurlig konstruktion eller hur? Sug- och tryckventilerna var i stort behov av rengöring och slipning liksom till och avloppsventiler för både vatten och ånga.

När det gäller huvudmaskin så skall spel i excentrarna för slidrörelserna justeras, veslager för hög- och lågtryckare demonteras för översyn och eventuell

Årsmötet 2006

justerskavning. Om tiden medger skall vi försöka gå över rörelserna i balansen som driver luftläns- och matarpumparna, där finns fyra lagertappar som sannolikt är lite ovala och behöver läggas på och svarvas runda med påföljd att lagerhalvorna måste justeras till den nya dimensionen. Vi gjorde den operationen på tapparna i andra ändan på balansen för ett par år sedan.

Dessutom har vi de vanliga ompackningarna av glandrar på olika ventiler som läcker. Det är mest pådragsventiler till olika maskiner som öppnas och stängs på varje resa som behöver ses över, myten som säger att det skall pysa och ryka lite här och där på en ångbåt är bara missriktad nostalgi, det är bara ett tecken på bristande underhåll. Dessutom är det farligt för ångan i vår panna är 200 grader och den kan ge ordentliga skador om det vill sig illa.

Vår elektriker kontrollerar vårt stora batteripaket under aktra soffan i kafeterian och ser till att kolen på alla våra likströmsmotorer inte är slitna. Han "meggar" också motorena, d.v.s. kontrollerar isoleringen som kan skadas om fukt tränger in under vintern. Dessutom förstärker han säkerheten för besättningen genom att montera in en brandlarmsklocka förut i skansen.

Nästan alla dessa arbeten utför vi själva, vi fick lite hjälp av Gøtenius varv med rengöring och montering av zinktackor inne i pannan. Det är ju så att vi blir alla äldre och lite stela i knän och ryggar och det frestar på att krävla

Sällskapet Ångbåtens årsmöte för 2006 hölls i Sjömanskyrkan i Göteborg lördagen 28 oktober 2006, under ledning av Sällskapets ordförande Bengt Cremonese och med ett femtiotal medlemmar närvarande.

Sedan ordföranden påmint om att årsmötet behandlade verksamhetsåret 1 maj 2005 - 30 april 2006, och därmed också säsongen 2005, avverkades dagordningen punkt för punkt. Årsredovisningen som medföljde *Ångbåten 123* lades till handlingarna, styrelsen beviljades ansvarsfrihet och medlemsavgiften bestämdes till oförändrat 150 kronor för 2007 med ett viktigt tillägg: det går

inne i pannan med verktyg och de tunga zinktackorna.

Slipningen av medeltrycksleden utfördes via en firma som jag haft kontakt med under min yrkesverksamma tid och det var inte helt enkelt att hitta en verkstad som hade en tillräckligt stor plånslipmaskin efter nedläggningen av den tunga verkstadsindustrin i Göteborg. Övrig maskinbearbetning utförs av en av mina gamla arbetskamrater på Metalock och vi är tacksamma för att vi får låna verktyg och maskiner där.

Skulle Du finnas i läsekretsen som tycker att det här skulle vara intressant att vara med på så är Du välkommen att titta ner till oss vid Skeppsbron i Göteborg tisdagar och torsdagar för då är vi ombord och pysslar om vår gamla kärlek.

MATS DEMKER

givetvis att lägga till ett valfritt belopp om man tycker avgiften är för låg.

Styrelsen valdes enligt valberedningens förslag och fick följande sammansättning:

Ordförande	Bengt Cremonese
V. ordf.	Kim Forsblad
Sekreterare	Björn Persson
V. sekr.	Charles S de Serves
Kassör	Ove Iko
V. kassör	Roland Lindberg
Ledamot	Barbro Johnson
Ledamot	Mats Demker
Ledamot	Bert Johansson
Suppleant	Mattias Jarlstedt
Suppleant	Ingrid Holmblad (nyval)

I Sällskapets styrelse ingår även två personer utsedda av Ångbåten Ekonomisk Förening, Agneta Eriksson och Johan Jahnberg.

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars-Ola Jäxvik. Till revisorssuppleanter omvaldes Margareta Boman och nyvaldes Gunnar Bonander.

Valberedningen bestående av Paul Johansson, Steinar Lie och Göran Ringqvist omvaldes.

Efter en genomgång av säsongen 2006 tackade ordföranden de närvarande för visat intresse och förklarade årsmötet 2006 avslutat.

Efter årsmötet inbjöds årsmötesdeltagarna till fri resa med FÄRJAN 4 som denna dag avslutade höstens historiska hamnturer.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2006

Fartygsforum 2006

Fartygsforum är en mötesplats för de som bevarar och brukar historiska fartyg. Fartygsforum har hållits årligen sedan 2001 och arrangeras av Statens maritima museer i samverkan med ideella aktörer som Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening, samt med Sjöfartsinspektionen, Riksantikvarieämbetet och Arbetets museum.

Fartygsforum 2006 hölls 14-15 oktober på Hotell Bellevue i Hjo och i Forsvik. Lokala värdar var Föreningen s/s Trafik, Föreningen Forsviks Varv och Forsviks Industriminnen. 125 personer deltog i arrangemanget.

Catrin Hulmarck, kommunalråd i Hjo, *Göran Jonsson*, ordförande i s/s Trafiks Vänner och *Robert Olsson*, överintendent vid Statens maritima museer, inledde Fartygsforum med att hälsa alla välkomna. *Conny Brännberg*, vice ordförande i kulturnämnden för Västra Götalandsregionen, framhöll det viktiga i att arbeta med maritim kulturmiljösvård i ständig dialog med alla frivilliga som bevarar och brukar det maritima kulturarvet. Under 2007 gör regionen en särskild satsning på industrihistoria och det maritima arvet.

En stående programpunkt är panelen med representanter från myndigheter och institutioner som informerar och svarar på frågor. Här var Sjöfartsinspektionen, Kustbevakningen, Sjöfartshögskolan i Kalmar, Arbetets museum och Statens maritima museer representerade. Bemanningsproblematiken kom

att dominera debatten och *Per Nordström* från Sjöfartsinspektionen välkomnade en skrivelse från västkustkutorna och inbjöd till fortsatta samtal.

Ångutbildningen vid Sjöfartshögskolan i Kalmar under våren 2007 presenterades av *Stefan Fagergren*. *Staffan Kvarnström* berättade om Kustbevakningens olika uppdrag.

Tre talare belyste marknadsföringen av det flytande kulturarvet. *Henri Ollikkala* från briggen GERDA informerade om Intereg III A Skärgården, ett projekt som knyter samman länder och fartyg för att utveckla och marknadsföra brukandet av fartygen. *Torbjörn Andrén* från skolfartyget WESTKUST berättade om hur man marknadsför sig gentemot kommuner, skolor och företag. Slutligen presenterade *Per-Anders Andersson* tankar och strategier för marknadsföringen av Maritiman i Göteborg.

Ett uppskattat inslag var besöket ombord på ångaren TRAFIK i Hjo hamn. Ångarens historia belystes liksom föreningens tillkomst, verksamhet och målsättning.

Tillbaka på Hotel Bellevue berättade *Måns Flensburg* om erfarenheter och fartygsbevarande i mindre skala och i privat regi när en familj renoverar en egen galeas. Arbetet med galeasen EMMA har tagit lång tid och kostar mycket pengar.

Ingvar Kronhamn berättade slutligen om 40 års bevarande och brukande av ångaren BOHUSLÅN.

Söndagen inleddes med resa till Forsviks Industriminnen och Varv vid Göta kanal. *Tomas Olsson* från Västra

Götalandsregionen hälsade välkommen varefter *Patrik Zimonyi*, *Reinhard Grösch* och *Bernt Breding* visade den omfattande verksamheten med utställning, ångslupar och, framför allt, byggandet av hjulångaren ERIC NORDEVALL.

Morten Hotbammer, verksam i projektet Bevara Jarramas och tidigare verksam i Hardanger Fartøyvernssenter, redogjorde för fartygsbevarande i Norge. Stödet till fartygsbevarande är betydligt större än i övriga nordiska länder. Det möjliggör renovering utifrån ett konsekvent antilevariskt synsätt där man är noggrann med materialval och hantverksmetoder. Det är viktigt att ha tillgång till dokumentation när arbetet planeras liksom att dokumentera pågående arbeten.

Cbrister Strandell från ångbogsaren STOCKVIK berättade om renoveringen av fartyget som görs traditionellt och hantverksmässigt. Man arbetar konsekvent med nitning, dokumenterar arbetet och samlar kunskap.

Från Träskjeppsvarvet i Gamleby kom *familjen Bergström* för att berätta om projektet med tremastskonaren VEGA som efter 14 års på land nu är sjösatt.

En majoritet av deltagarna ansåg Fartygsforum 2006 varit ett bra arrangemang med god anda och ett bra tillfälle att knyta kontakter. Nästa år bör emellertid alla vara bättre förberedda med frågor och ämnen att diskutera.

Fartygsforum 2007 hålls preliminärt 20-21 oktober i Stockholm.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2006

Marstrandsbolaget del 2 – WESTKUSTEN

I första delen om Marstrandsbolaget behandlades bolagets tillkomst och dess ängare, den första ALBREKTSUND.

ALBREKTSUND byggdes vid Oskarsbammas Mekanska Verkstad för Marstrands Ångbåts AB och kom till Marstrand 22 januari 1870. Ångaren sattes i trafik på linjen Göteborg – Marstrand – Stenungsund – Näsund 7 april 1870.

Sedan ALBREKTSUND fått ny ångmaskin och ny ångmaskin 1873 förlängdes linjen till Mollösund.

Marstrands Nya Ångfartygs AB

Trafiken ökade och ledningen för Marstrand Ångbåts AB beslöt att utvidga verksamheten med ännu en ångare. Ett nytt bolag bildades 1875 som fick namnet Marstrands Nya Ångfartygs AB. Det fick ett aktiekapital på drygt 103 000 kronor.

Konstituerande bolagsstämma i det nya bolaget hölls 28 april 1875. En interimstyrelse valdes bestående av konsul A. N. Widell, postmästare J. A. Lindqvist och rådmän Alfred Lundberg.

De utgjorde styrelsen i det gamla bolaget och fick stämmans uppdrag att beställa en ny ångare samt att vidta åtgärder för att överta det gamla bolaget med dess ångare ALBREKTSUND. Vid ordinarie bolagsstämman 16 mars 1876 valdes samma personer till styrelsen med Alfred Lundberg som huvudredare.

ALBREKTSUND övertogs, tillsammans med bryggor och inventarier, av det nya bolaget för 55 000 kronor varav 45 000 kronor i aktier och resten kontant.

Det gamla bolaget upplöstes sedan hela reservfonden utdelats till aktieägarna.

Ångaren WESTKUSTEN

Den nya ångaren beställdes vid Lindholmens varv i Göteborg, enligt kontraktet från 15 maj 1875. Leveransen skulle ske 15 mars 1876.

Enligt specifikation och ritning var fartygets största längd 130 svenska fot, mallade bredden 18 1/3 fot, mallade djupet 9 fot. Djupgående på last skulle vara 6 3/4 fot (1,93 m).

Ångaren skulle ha en ångmaskin enligt "Woolfska systemet" med kondensering och 9 kubikfots bränsleångång med bästa ångbåtsstenkol. Fart 10,5 knop i smul sjö och lugnt väder och full last.

Köl, stövar, spant och bordläggning skulle utföras i prima Motala fartygs-material, övriga "mindre väsentliga delar" (skott, kappor etc.) av "god engelsk material".

Ångaren skulle ha tre vattentäta skott samt halvskott mellan lastrum och källare och för om propellerhulsan. Däck i 2 tum furu, halvdäck 1 7/8 tum. Målning ut- och invändigt tre gånger med oljefärg. Rederiets ombud ägde rätt att bestämma nyansen.

Akterut under däck skulle ångaren förses med en herrsalong, en damsalong, kaptenshytt, hytt för städerska och ett WC. Möbler av mahogny utom för städerskan som skulle ha polerad ek. Skotten av furu i vitt och guld.

Förut under däck skulle ångaren förses med matsalong, en större passagerarhytt med dubbla soffor, en hytt med enkel

soffa för restauratrisen, en hytt med enkel soffa för uppsasserskan, kök och penteri. Koj för kokerskan skulle arrangeras i penteriet alt. köket.

Längst förut en skans för fem man. Skott i furu som skulle ådras enligt ombudets önskan. Tvenne matbord.

På huvuddäcket styrmanshytt, expeditiionshytt, maskinisthytt, tvenne WC, skafferier, inventarieskåp, lamprum.

På akterdäcket spjälsoffor längs sidorna. På rufftaket en rökhytt. På taket spjälsoffor längs sidorna. För om rökhytten rätt av tackjärn, talrör.

Barriär av smidesjärn. Ett mindre ankarspel. Skanskapp av järn. Lastlucka av järn, lastdävert, portar i sidorna.

Täckling två snedsegl, en stagfock samt en lös bredfock, stående gods av wire rope. Ett större och ett mindre ankare med 90 famnars kätting. Två roddbåtar om 14 resp. 16 fot.

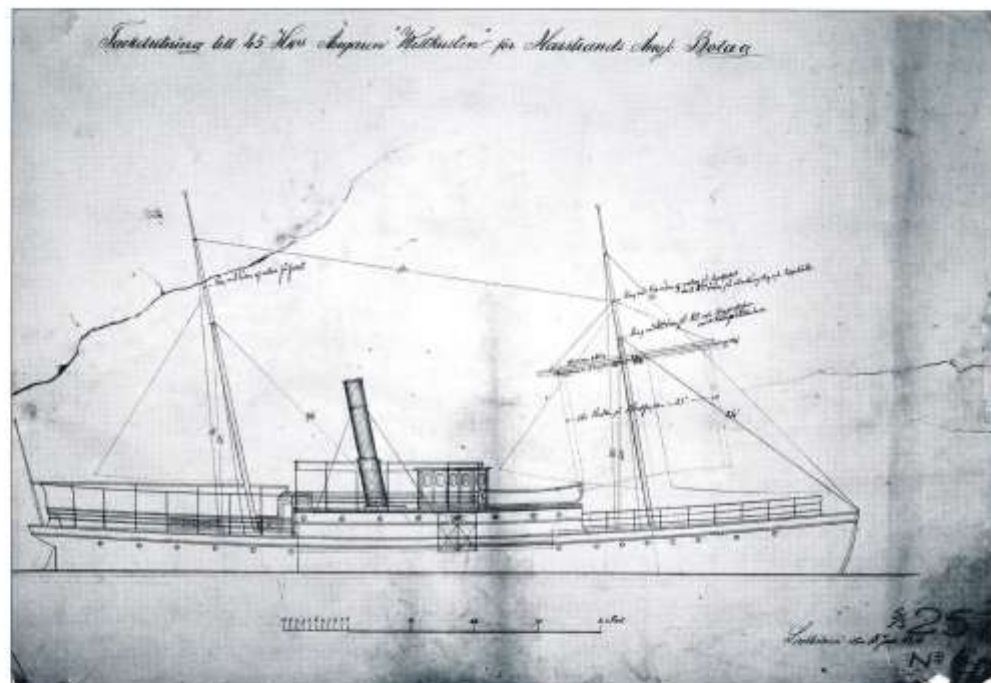
Från nyåret 1876 övervakades nybygget av kapten E. J. Elfversson sedan han överlämnat befälet på ALBREKTSUND till kapten Gustaf Dahlgren.

WESTKUSTEN levereras

Den nya ångaren fick namnet WESTKUSTEN och levererades från Lindholmens varv i maj 1876 till Marstrands Nya Ångfartygs AB till ett pris av 93 750 kronor men med avdrag på 1078:13 för två månaders leveransförsening.

Ersättningen kvittades tillsammans med 737:50 till varvet för kompletteringar i form av värmeledning till hytter och salonger, ringledning till maskinrummet samt ombyggnad av en hytt.

Ångbåten Nr 3 2006



Leveransprovturen den 25 maj gick till Marstrand där man arrangerat en festlighet på Stadshotellet för inbjudna.

WESTKUSTEN var 37,60 m lång, 5,44 m bred och hade en bruttodräktighet på 174 reg.ton. En ångmaskin på 180 ind. hkr gav den en fart på 11 knop. Med WESTKUSTEN blev Marstrandsbolagets

ångare vita med mellandäckets rundade sida i grått.

WESTKUSTEN sattes i trafik 1 juni 1876. Befälhavare blev E. J. Elfversson sedan ALBREKTSUND övertogs av kapten Gustaf Dahlgren.

Med två ångare utökades bolagets trafik och linjen förlängdes till Hälleviks-

Enligt 1864 års förordning om passagerarångfartygs byggnad, utrustning och besagnande för ångfartyg WESTKUSTEN med rigg och segel "i bändelns maskineriet blir obrukbart".

Tackritning till ångaren WESTKUSTEN för Marstrands Nya Ångfartygs AB från Lindholmens varv 18 januari 1876.

Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg

Ångbåten Nr 3 2006

strand, Gullholmen, Lysekäl och Fiskebäckskil. Turerna gick fortfarande innanför Tjörn och genom Stigfjorden. Mellan Marstrand och Mollösund anlöpdes Djupvik, Läka, Stenungsund, Skäpesund och Nösund. Sommartid förstärktes trafiken mellan Göteborg och Marstrand med tätare, dagliga turer.

Styrelsen

Marstrandsbolagets styrelsen behandlade många frågor i stort som smått vilket framgår av de protokoll som förvaras i Landsarkivet i Göteborg.

Inför leveransen av WESTKUSTEN beslöt styrelsen således att inte assurera bolagets fartyg.

Befälhavarlöner och styrelsearvodet var ett annat ämne. 1877 var avlöningen för kapten E. J. Elfversson på WESTKUSTEN 1800 kronor och för kapten Gustaf Dahlgren på ALBREKTSUND 1300 kr. De delade dessutom på 5 % av det inseglade beloppet.

Bolagets korrespondentredare, verkställande direktör, Alfred Lundberg, erhöll 1877 40 kronor samt 0,5 procent av bolagets bruttointäkter.

Vid Marstrandsbolagets ordinarie bolagsstämma 22 november 1877 avgick postmästare Lindqvist ur styrelsen sedan han flyttat till Visby. Det var Lindqvist som i sin tidning *Bobus-Correspondenten* ivrat för ett ångbåtsbolag i Marstrand.

Istället invaldes apotekare Axel Egnell som tidigare varit revisor. Dessutom invaldes Gustaf Widell, bror till A. N. Widell. Den nya styrelsen ledde bolaget fram till 1889 under en tid med ut-

vidgningar av linjenätet, nybyggnader och konkurrens.

Redan 1876 utsattes Marstrandsbolaget för konkurrens från Inlands Ångbåts AB vars ångare man senare köpte. Inlandsbolagets INLAND byggdes på Lindholmens varv samtidigt med WESTKUSTEN.

Brännvinet flödar

Marstrandsbolagets båda ångare hade restauration ombord i försalongen. Givetvis var den mat och dryck som serverades ombord avsedda för besättning och passagerare.

Försäljningen av öl och starkare drycker lockade emellertid till sig även andra personer vid stationerna. Tydligt hade restauratriserna inget emot att tjäna lite extra vilket följande skrivelse från 1877, från styrelsen till bolagets befälhavare, ger besked om:

Till befälhavarna å ångarna ALBREKTSUND och WESTKUSTEN.

Styrelsen har fått reda på att restauratriserna säljer spirituosa kannevis till avbättring vilket skapar ordning, trångsel och slitage på båtarna. Bolagets rätt till utskänkning av spirituosa är inte avsedd för sådan försäljning. Bolaget befarar högre brännvinsavgift. Befälhavarna skall förbjuda restauratriserna att befatta sig med sådant hammers.

Restauratriserna ger igen

De sålunda reducerade intäkterna fick ångarnas restauratriser att författa en egen skrivelse med krav på högre kostpenningar för besättningen samt fri

belysning. Belysningen bestod vid denna tid av fotogenlampor.

Styrelsen svarade att bolaget betalade 40 kronor per månad i utskänkingsavgift, vilket borde betalas av restauratriserna själva, att varupriserna sjönk och att "fartygens förtjänst under denna tid på året är ringa". Således kunde inte styrelsen bevilja den begärda höjningen eller fri belysning.

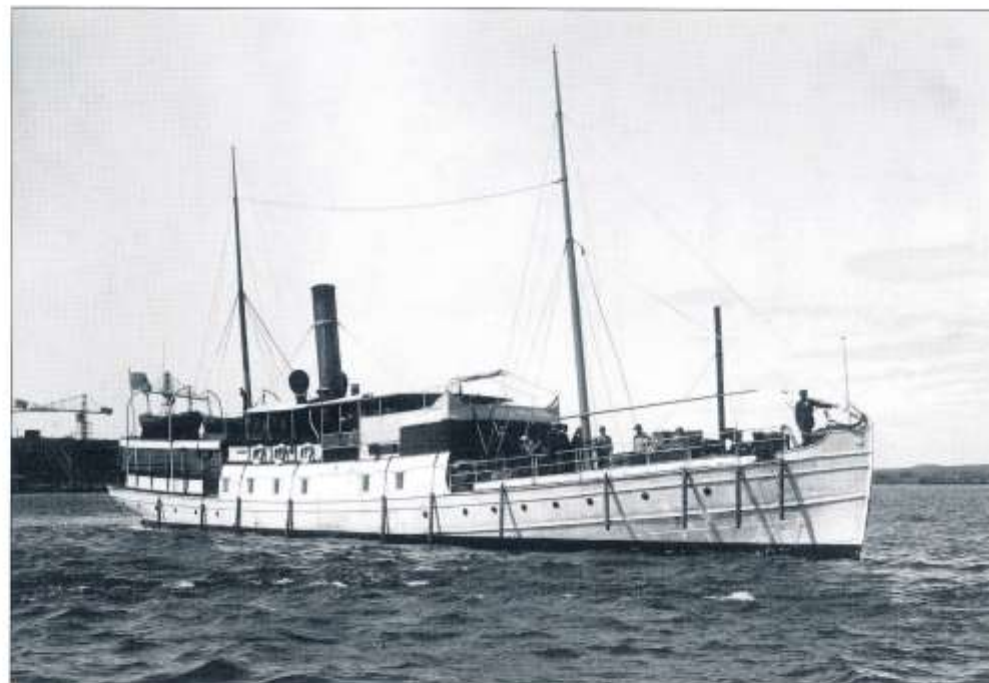
Sill och välstånd

När storsillen 1877 i mäktiga stäm strömmade in i Bohusläns skärgårdar började en sillperiod som varade fram till 1906. Den var inte lika omfattande som den 100 år tidigare men bättre fångstmetoder och avsättningsmöjligheter med hjälp av ångbåtar och järnvägar medförde ett välgörande uppsving för näringslivet på kusten.

Under denna tid expanderade också badortsrörelsen. Den ena badorten efter den andra etablerades utmed kusten och lockade förmögna människor från städerna. Det var en lundkategori som ställde krav på ångbåtarnas komfort och turtäthet. Därför var ångarna uppdelade i första och tredje klass.

Ombyggnader

WESTKUSTEN genomgick flera ombyggnader och moderniseringar genom åren. Vintern 1895 ritades mellan-däckets rundade sidor vilket gav övre däckets större bredd. Akterdäcket försågs med trätak och en ny dampsalong byggdes på övre däck akter om skorstenen.



Till sommaren 1900 flyttades livbåtarna till taket över akterdäck. Det blev då plats för en ny röksalong på övre däck. Senare fick WESTKUSTEN även trätak över övre däck.

Kommandobryggan var öppen fram till 1932 då den byggdes in med en präktig styrhytt av teak.

Förändringar i maskineriet

WESTKUSTENS ångmaskin var försedd med strålkondensator vilket innebar att ångpannan utsattes för salthaltigt sjövattnet med frätskador som följd.

En ny ångpanna för ett arbetstryck på 8 kg/cm² insattes av Lindholmens Verkstads AB i januari 1900. Den nya

WESTKUSTEN utanför Skeppstjärnen våren 1925. Det ålderdomliga utseendet förstärks av den krumma försäven och den öppna kommandobryggan.

Man ser "biffbröret" från köket under fördäcket och den hängande köksbåken, "härlingen".

Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg. Fotograf Allard

pannan hade ytkondensor vilket gav den längre livslängd.

Samtidigt byggdes ångmaskinen om. Den hade två cylindrar med vevarna i 180 graders vinkel vilket innebar att den hade dödlägen då den inte direkt kunde startas för gång i ena eller andra riktningen. Detta var riskabelt vid tillägningarna om inte uppbackningen kom snabbt nog. Vid ombyggnaden ändrades vinkeln till 90 grader och maskinen fick en ny högttryckscylinder.

Besättningen på WESTKUSTEN

WESTKUSTEN hade en besättning på omkring 15 personer som bestod av befälhavare, styrman, maskinist, roggångare, 1:e och 2:e eldare samt fyra matroser. För restaurationen svarade restauratris, kokerska och ett antal servitriser beroende på säsong och passagerarmängd. Dessutom hade man en städerska ombord.

WESTKUSTENS förste befälhavare var kapten Elfvér Johan Elfvérsson. Som bolagets "flaggskeppare" förde han ALBREKTSUND, WESTKUSTEN och S:t ERIK som nybyggen.

När S:t ERIK levererades 1881 övertogs WESTKUSTEN av Albert Larsson från Mollösund.

1914 övertogs WESTKUSTEN av sjökapten Martin B. Olsson, även han från Mollösund. Han hade under flera år varit styrman i bolagets ångare och fört bolagets lastbåt ORUST från 1908. Martin B. Olsson avled 1920 endast 42 år gammal.

Om Martin B. Olsson skrev S. Bertil

Olsson i *Ångbåten* 107 (Nr 2 2002).

WESTKUSTEN fördes under resten av 1920 av Johannes Skantze och därefter av John E. Mattsson. 1923 tillträdde Karl Fredrik Strömberg som befälhavare, 1932 Carl Henning Johansson och 1940 Anders Svensson.

Konkurrens på Marstrand

WESTKUSTEN trafikerade i många år Marstrandbolagets kustlinje mellan Göteborg och Gravarna (Kungälv).

Vintern 1920 trafikerade WESTKUSTEN linjen Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund. Ångaren S:t ERIK, som annars trafikerade Nösundstraden, låg då vid Marstrands Mek. Verkstad för ombyggnad och modernisering.

Därefter annonserades inte WESTKUSTEN i Marstrandbolagets turistor förrän sommaren 1921 då ångaren gick mellan Göteborg och Marstrand med avgång från Göteborg måndag-lördag kl. 14.15 och från Marstrand måndag-fredag kl. 18.00. Lördagar fortsatte WESTKUSTEN turen till Lysekil och återvände därifrån måndag morgon kl. 06.00 till Göteborg.

Det var endast sommartid som Marstrandbolaget erbjöd en tur vardagar med avgång från Marstrand på morgonen till Göteborg och med återresa på eftermiddagen. På resorna mellan Göteborg och Marstrand stoppade bolagets ångare för båt endast i Kålsund.

När höstturisterna började 6 september 1921 utsattes Marstrandbolaget för konkurrerande trafik från ångaren VIRA som tillhörde Göteborgs Nya Ångslups AB.

VIRA gick från Marstrand vardagar kl. 08.15 och anlöpte Knippla, Björkö, Hålsö, Kålsund och Hjuvik i Göteborgs norra skärgård på resan till Göteborg. Biljettpriset var 2 kronor, 1 kr till mellanstationer.

Marstrandbolaget svarade med att sätta in WESTKUSTEN på samma trade, med något senare avgångstider. På WESTKUSTEN kostade resan i första klass 2 kronor, i tredje klass 1 krona. Ordinarie biljettpris Göteborg-Marstrand var 4 resp. 3 kronor.

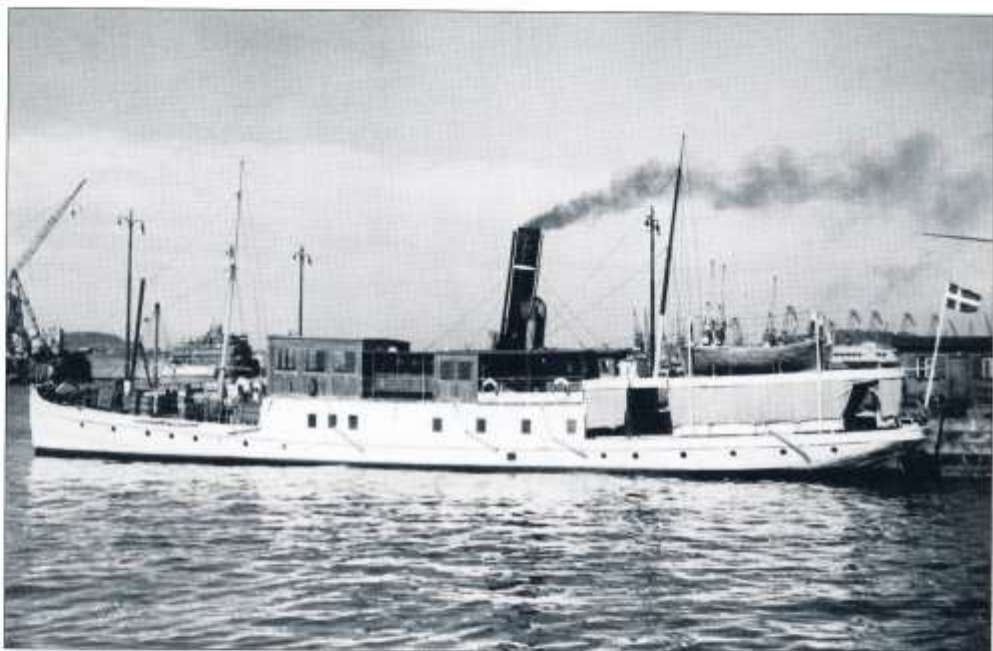
Konkurrensen varade från tisdag till lördag då VIRA avkortade linjen till Göteborg-Knippla. Sedan konkurrensen upphört fortsatte Marstrandbolaget att med WESTKUSTEN trafikera linjen Marstrand-Göteborg med mellanstationer under hösten 1921. WESTKUSTEN gick från Marstrand vardagar kl. 07.00 och från Göteborg kl. 14.00. Mellanstationer var Knippla, Björkö, Hålsö och Kålsund.

Sommaren 1922 övertog Marstrandbolaget skärgårdstrafiken på Göteborgs norra skärgård sedan Göteborgs Nya Ångslups AB gått i konkurs i november 1921.

Marstrandbolaget satte in sina ångare WESTKUSTEN och INLAND tillsammans med de från Ångslupsbolaget övertagna GÖTA och SVEA i trafiken på norra skärgården.

Hålsöbor tar över trafiken

Den 3 december 1934 meddelade Marstrandbolaget att man endast skulle anlåpa Hålsö för att lämna och hämta



post på grund av att öns handlande och andra lät transportera sitt gods med en konkurrerande lastbåt.

Varvsägaren på Hålsö, J. W. Berg, var i hög grad beroende av fungerande kommunikationer och hyrde passagerarångaren STRYKÖ EXPRESS som sattes i trafik 14 december. Under 1935 köpte

Berg en rad målarångare som sattes i trafik mellan norra skärgården och Göteborg. Bergs rederi fick namnet Trafik AB Öckerö Skärgård.

28 mars 1936 träffades en uppgörelse mellan Marstrandbolaget och Öckeröbolaget. Marstrandbolaget skulle upphöra med trafiken på norra skärgården

WESTKUSTEN låg ut på Stenpirens västra sida där Marstrandbolaget hade sin tilläggsplats i Göteborg. Fotograf är taget i slutet av 1940-talet.

Den väldiga styrhytten i teak tillkom 1932, tidigare var kommandobryggan helt öppen. Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg. Fotograf Dag Almén

medan Öckeröbolaget köpte Marstrandsbolagets INLAND och Svea samt dess bryggor med mark i norra skärgården.

WESTKUSTEN i trafik på Tjörn

4 april 1936 sattes WESTKUSTEN in på linjen Skärhamn-Stockevik-Klädesholmen-Rönnäng-Marstrand-Göteborg med avgång från Skärhamn vardagar kl. 06.00 och från Göteborg kl. 15.30. Linjen avkortades till Klädesholmen vintertid då navigationen försvårades av mökret.

1941 upphörde ångaren WESTKUSTENS ångbåtspostexpedition med nummer 59 som funnits ombord sedan 1876. Postexpeditionens uppgift var att ta emot och vidarebefordra brev från allmänheten och från postexpeditioner längs traden samt att tillhandahålla frimärken.

1943 var sista sommaren som WESTKUSTEN utgick från Skärhamn, därefter blev Stockevik narthamn. Vintertid avkortades linjen till Klädesholmen.

På Klädesholmen fanns åtskilliga konserverfabriker och en stor del av WESTKUSTENS gods bestod av emballage och färdiga produkter till och från konserverfabrikerna. I allmänhet gick WESTKUSTEN till fabrikenas bryggor redan på kvällen för att lossa och lasta.

1943 började WESTKUSTEN även anlöpa Åstol på turerna mellan Rönnäng och Marstrand sedan Åstolbotna övertygats ångbåtsbolaget om detta.

WESTKUSTEN som extrabåt

Under somrarna var det många som

reste med Marstrandsbolagets ångare från Göteborg lördag och söndag för att återvända till Göteborg på söndag kväll. Utturerna var fler än inturerna vilket medförde att det kunde vara ganska trångt ombord i ångarna på söndag kväll, speciellt från Marstrand.

WESTKUSTEN låg i Skärhamn eller Stockevik mellan lördag och söndag för att avgå tidigt måndag morgon mot Göteborg. Det var inte särskilt populärt bland besättningen om trafikchefen i onödan begärde att WESTKUSTEN skulle göra en extratur till Göteborg på söndag kväll för att komplettera ångaren BOHUSLÄN från Marstrand kl. 19.00.

Det tillåtna passagerarantalet för WESTKUSTEN varierade något genom åren. Under senare år var det 255 i kustfart och 314 mellan Göteborg och Marstrand. Ångaren hade då 25 ton bottenbärlast.

Ångbåtsbolaget och verkstaden

AB Marstrands Mek. Verkstad bildades 1904 med Bertil Egnell som verkställande direktör. 1916 inträdde Bertil Egnell även i Marstrands Nya Ångfartygs AB där han i kraft av egna och verkstadens aktier också blev v.d.

Detta medförde att ångbåtsbolagets fartyg blev flitiga gäster vid verkstaden för reparationer och underhåll.

Sommaren 1924 uppehölls trafiken i norra skärgården av endast tre ångare emedan ångaren WESTKUSTEN som var i behov av reparation inte kunde repareras vid Marstrands Mek. Verkstad på grund av strejk. Inte heller göteborgsvarven

åtog sig några arbeten p.g.a. fackliga åtgärder. Reparationen utfördes våren 1925.

1944 byggdes besättningens bostäder om för att i möjligaste mån uppfylla den nya bostadskungörelse som kom 1943. Tidigare hade de två eldarna sovplats i maskinrummet.

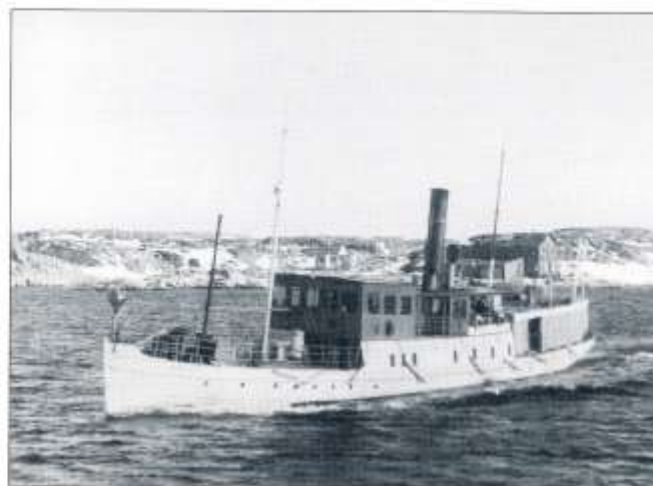
WESTKUSTEN byter maskineri

Ångpannan i WESTKUSTEN omtubades 1938 men 1949 dömdes den ut av Fartygsinspektionen. Ännu var det inte aktuellt med motorisering. Istället köptes ångpanna och ångmaskin från J.W. Bergs varv på Hålsö där man motoriserade Öckeröbolagets BURÖ, tidigare Ångbåts AB Bohuslänska Kustens BYFJORDEN, byggd 1903. BYFJORDENS ångmaskin var på 245 ind. hkr.

Insättning av panna och maskin i WESTKUSTEN utfördes vid Marstrands Mek. Verkstad och var klar till midsommaren 1949. Kostnaden för den omfattande transplantationen översteg Marstrandsbolagets betalningsförmåga och ledde till ekonomiska kriser för både verkstaden och ångbåtsbolaget.

Efter det att AB Marstrands Mek. Verkstad rekonstruerats hösten 1949 övergick Marstrands Nya Ångfartygs AB:s verksamhet till andra intressenter den 1 januari 1951 och bytte namn till Marstrands Rederi AB.

När Marstrandsbolagets ångare skulle motoriseras våren 1951 var en Nohab-diesel beställd även för WESTKUSTEN. Det nya bolaget kunde emellertid inte lösa ut den.



WESTKUSTEN vid Björko i Göteborgs norra skärgård 24 mars 1951. WESTKUSTEN har avgått kl. 14.15 från Göteborg mot Marstrand, Åstol, Rönnäng och Klädesholmen. Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg. Fotograf Dag Almén

WESTKUSTEN säljs

Sommaren 1952 återvände WESTKUSTEN till kustlinjen Göteborg - Gravarne. Detta var ångarens 77:de och sista säsong på kusten.

Den ekonomiska situationen i Marstrandsbolaget var akut när man på nyåret 1953 sålde ångarna MARSTRAND och WESTKUSTEN. MARSTRAND köptes av Rederi AB Navigator i Malmö, WESTKUSTEN av skeppsmäklare Egon Stjerna (AB Marimes) i Malmö.

WESTKUSTEN sliter sig

Söndagen 1 februari 1953 påbörjades resan söderut från Marstrand. Ångaren MARSTRAND bogserade WESTKUSTEN som var obemannad. Vid 18-tiden passerade man Klåbackes fyr nordväst om Varberg då bogsertrassen brast. Vinden kom från NNO med 10 m/s och strömmen satte sydvärt. WESTKUSTEN drev ut i osvepta minområden i Kattegatt medan MARSTRAND gick in till Varberg för att invänta gryningen och lugnare väder.

WESTKUSTEN siktades nästa dag från Anholt. Två danska fiskerifartyg bogserade in fartyget till Grenå. Fiskarna förväntade sig en rejäl bärgarlön men eftersom ägaren till WESTKUSTEN ansåg att den skulle skrotas fick de nöja sig med 19 000 kronor. Några veckor tidigare hade ångaren värderats till 28 000 kronor.

WESTKUSTEN huggs upp

WESTKUSTEN köptes av skrotfirman B. O. Petersen i Köpenhamn för 23 000 kronor och skrotades mycket riktigt 1953. MARSTRAND gick några år i Öresund mellan Malmö och Tuborg som ÖREBERG och skrotades först våren 1956 i Tuborg.

I denna artikel har ångaren WESTKUSTEN genomgående skrivits med W vilket beror på att namnet på skrovet i alla år förefaller ha skrivits på detta sätt.

INGVAR KRÖNHAMN

Källor

Ångbåten 18 m.fl. Dag Alméns historik över Marstrandsbolagets fartyg

Fartygsinspektionens handlingar i RA och LA Göteborg.

Styrelseprotokoll i LA Göteborg

Claes Krantz samlingar LA Göteborg

Gunnar Söderberg: Målarbåtar i Göteborgs norra skärgård. Skärgårdsbåten Nr 2 1996

Ångbåtstrafiken till Nösund

Sten Hallberg i Nösund berättar här om ångbåtstrafiken och ångbåtsbryggorna i Nösund på sydvästra Orust.

Salteriepoken

Under den sista (?) sillperioden 1875-1906 (vi lär väl aldrig få någon mera till följd av det stora fisket långt ut till havs i våra dagar) upplevde Nösund sin glansperiod. Samhället var under den tiden faktiskt det viktigaste på Orust.

Längs stranden från Björnbärshalsen mot ångbåtsbryggan låg de stora industri- och bryggerierna. Där fanns konservfabrik, silsalteri, rökeri, guano-fabrik, benmjölskvarn, bleckslageri och tunnbinderi, och firmanamnet var Nösunds Salteribolag, som på sin tid var länets största.

Familjerna Holst och Gerle drev först verksamheten tillsammans, men senare övertogs den av R. L. Gerle ensam. 1898 avyttrade han ett magasin till Sveriges Förenade Konservfabriker AB i Göteborg. Bolaget upphörde dock med sin verksamhet den 1 augusti 1908.

De andra magasinerna behölls som salteri till 1915, men 1921 var det slut med verksamheten, då benkvarnen lades ned. Framför allt hade man i kvarnen använt ben från långa från Mollösund, och benmjölet hade utnyttjats som gödning på åkrarna. Arbetet pågick alla dagar utom söndagar mellan kl. 7 och 20.

I salteriet kunde man, om man var riktigt flitig och silken stor, tjäna tre kronor om dagen. I fabriken fick flickorna, som arbetade där, tre öre för varje inlagd burk skinn- och benfri

ansjovis och ett och ett halvt öre för varje burk hel ansjovis. Över hundra personer var sysselsatta.

Under 1920- och 1930-talen förföll byggnaderna alltmer, och omkring 1940 revs konservfabriken, medan salteriet stod kvar till 1946. 1943 köpte Nösunds Badkortsförening u.p.a. det av ägaren, Esther Gerle. Fram till rivningen användes en del av det som danslokal. Vad som idag återstår av denna stolta industriepok är en tegelmur och ett antal bultar och ringar i berget, där man fäste magasinerna.

Landgången

Den landgång, som förbinder ångbåtsbryggan med det gamla industriområdet, var under sillperioden dubbelt så bred och försedd med räls, på vilken ganska tunga vagnar drevs med handkraft med färdiga produkter från salteriet och konservfabriken till båtarnas lastningsplatser vid Marstrandsbryggan.

Givetvis transporterades gods även i motsatt riktning. Det var en transportbana, en s. k. décauvillebana (uppkallad efter den franske ingenjören Paul Décauville, som 1876 konstruerade transportabla järnbanor), som var hopsatt av korta, tre-fem meter lågt flyttbara delar med 0,4 - 0,6 meters spårvidd och lätta räder, fästade vid järnsyklar. Delarna förenades med vid era änden fastnidade skarvjärn.

Landgången vilade på stenkiöror. Närmare ångbåtsbryggan blev vattendjupet större, vilket gjorde det nödvändigt med bärlinor, som bestod av järnkonsoller, vilka var fästade i

bergväggen, men som idag ersatts med betongkonstruktioner som stöd. När industrierna upphörde, försvann också spåren på landgången, som idag tjänar som förbindelseled mellan bryggan och området öster därom.

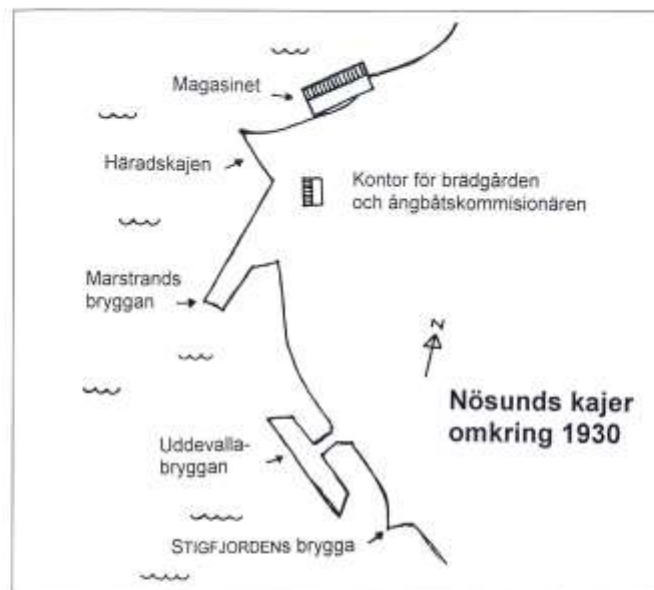
Godset

I en sjöbod längs landgången behandlade ångbåtskommissionären de konossement, som kom tillsammans med godset. Ett konossement är ett transportdokument, som vanligtvis används vid sjötransporter, och varigenom transportören erkänner sig för transport ha tagit emot en vara av viss mängd och beskaffenhet.

Konossementet skulle följa med varorna, som till en början fördes vidare med hästdraget fordon och från 1930-talet med lastbil, till affärerna i Tegneby socken: Nösund, Stala, Rom, Tävleboord, Rälända, Hogen, Hällsberg och Lalleröd. Vid bryggan fanns en ramp, som lastbilen backade intill, och sedan kördes varorna från bryggan upp på flaket med tvåhjuliga kärror.

På lastflaket satt ofta ett antal glada barn, som fick följa med runt till de olika affärerna, där varorna skulle lastas av. Säkerhetsmedvetandet var då inte uppfunnet men hastigheten var givetvis heller inte hög.

Det var alltid en hel del människor nere vid bryggan, då båten kom, eftersom den utgjorde "den stora länken" mellan Nösund och omvärlden på den tiden. Man fick tillfälle att prata med varandra, man kunde konstatera om det fanns kända eller okända passagerare som



anlände, man kunde bara titta på när allt godset vnschades upp ur lastrummen och kördes över landgången - kort sagt var det ett folknöje.

Bryggorna

Fram till 1920 fanns bara en brygga, kallad Sörbryggan eller Marstrandsbryggan. Den skulle även i fortsättningen komma att förbli den största och viktigaste. Efter det första världskriget ledde emellertid konkurrensen mellan rederi-

erna för den reguljära kusttrafiken med maskindrivna fartyg till att de måste skaffa egna tilläggsbryggor.

Marstrandsbolaget tillät nämligen inte de andra rederierna att begagna Sörbryggan/Marstrandsbryggan, eftersom rederiet dels hade kontrakt på bryggfläset vid landvägens ändpunkt, dels på att ångbåtstrafiken tilltog, och då måste Marstrandsbryggan förstöras och förstärkas, något som Marstrandsbolaget fick ta kostnaderna för.

1920 byggde därför Ångbåts AB Bohuslänska Kusten den så kallade Uddevallabryggan, sedan man träffat avtal med strandägaren om rätt att under 18 år nyttja klippstranden och där bygga en brygga. Den uppfördes av granvirke, som inte var så bra, varför bryggan ganska snabbt förföll, något som även berodde på att den underhölls dåligt eller nästan inte alls, och redan 1938 måste den rivras.

Omkring 1920 uppfördes också häradsbryggan, som anlöptes av båttrafiken från Stenungsund.

Marstrandsbolaget

Reguljär båttrafik inleddes av Marstrandsbolaget den 7 april 1870 med ALBREKTSUND, där E.J. Elfversson var befälhavare. Den 24 februari detta år hade man haft konstituerande bolagsstämma, och den 17 mars offentliggjordes den första tariflistan, som innebar, att båten skulle avgå från Göteborg under april och maj söndagar och torsdagar klockan 08.00 och från Nösund tisdagar och fredagar kl 08.00.

Man kunde dock inte komma igång med trafiken till följd av en osedvanligt besvärlig is som aldrig ville släppa. Ett försök gjordes den 20 mars, men man fick avvakta till den 7 april, innan trafiken kunde börja på allvar. Från den 1 juni ändrades avgångstiden till måndag kl. 17.00 och onsdag kl. 14.30 från Göteborg och från Nösund tisdag kl. 06.00 via mellanstationer till Göteborg och torsdag "tidigt på morgonen", då turen gick direkt till Marstrand och sedan

Göteborg. Alla annonser avslutades med "För undvikande av sjögång passeras Albrektsunds kanal".

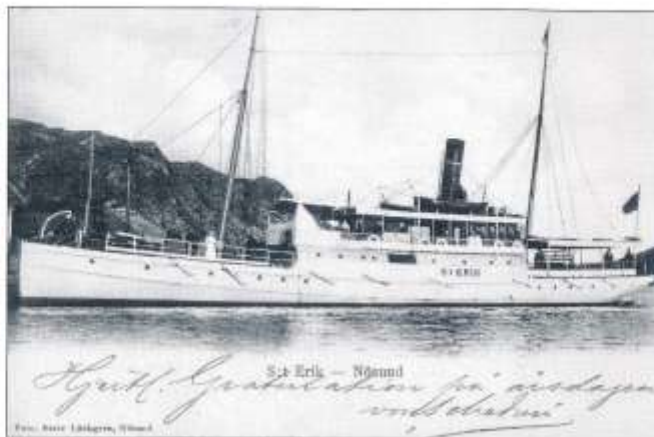
Ångbåtskommissionär blev köpmanen Anders Hagberg, som erhölet ett arvode om 75 riksdaler per år. Eftersom det saknades brygga, skulle Hagberg tillhandahålla båtar och hjälp vid lossning och lastning. I juni 1870 beslöt styrelsen i Marstrandsbolaget – eller Marstrands Ångbåts Aktiebolag som det hette mera officiellt – att bygga en brygga.

Snickaren C.G. Jonsson skulle för 200 Riksdaler riksmünt utföra arbetet och hålla med-spik, medan bolaget skulle stå för virke och bult. Märkigaren hade vissa villkor förknippade med bryggbygget, varför bolagets direktör konsul Widell reste till Nösund för att försöka hitta en annan plats för den tilltänkta bryggan. Vid en extra bolagsstämma den 25 augusti beslöt att uppskjuta byggandet av bryggan. Under hösten erbjöd sig Ljungsküle att bygga en brygga, om man fick ångbåtstrafik dit.

Emellertid träffades överenskommelse i januari 1871 med C. R. Holst, som upplät plats under tio år för en brygga. De första fem åren skulle vara avgiftsfria, och därpå skulle erläggas en avgift om 25 Rdr per år. Efter ett år fick ångbåtslinjen alltså en brygga på slutstationen Nösund.

Handlanden Hagberg efterträdde först av Hilmer Olsson och sedan av August Johansson som ångbåtskommissionär.

1881 byggdes vid Lindholmens varv ångaren S:t ERIK, 37,4 m lång och 5,95 m



Marstrandsbolagets ångare S:t Erik gick på Nösundstraden från det den byggdes 1881 fram till 1936 då den ersattes på linjen av den betydligt mindre ångaren Tjörn. Här är S:t Erik fotograferad vid Nösunds brygga av Ester Läckgren som även 1903 och 1904 hade fototeleji i Nösund. Vykort från Sten Hallberg

bredd. Den sattes in på traden Göteborg-Gravarna och Göteborg-Nösund. Dessutom gjorde den sommartid söndagsresor Göteborg-Nösund-Käringön. Under många år fram till 1921 fördes S:t ERIK under befäl av mollösundsbon J. A. Skantzé, som då avlöstes av kapten Albin Tobiasson, även han från Mollösund. I början på 1900-talet trafikerade även INLAND Nösund.

På grund av minskande trafikunderlag ersattes S:t ERIK under 1930-talet av Tjörn under befäl av kapten Torsten

Kilner. Tjörn byggdes 1899 som ett litet last- och passagerarfartyg vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad och var avsett för de grunda vattnen utmed Inlands, Tjörns och Orusts stränder. Båten hade ursprungligen en längd av 21,2 m och en bredd av 5,04 m, men 1909 förlängdes den till 24,5 m. Sedan båten motoriserats 1952, då emellertid trafiken på Nösund upphört, ökade maskinstyrkan från 100 till 180 hkr. Tjörn skrotades 1962.

När båten skulle gå på tisdags- och fredagsmorgnarna, var det alltid samma

ritual. Klockan 06.15 blåstes en lång signal, 06.25 två långa signaler, och 06.30 tre långa signaler, och därpå drogs landgången in och båten avgick. Tjörn hade andra tider än ALBREKTSUND och S:t ERIK.

Bohuslänska kusten

Ett par av Bohuslänska Kustens båtar kan nämnas. VIKEN var en tjugo-fem meter lång, svartmålad ångare, som gick Orust runt en gång i veckan. Det var på denna båt, som den bekante skepparen Emanuel Jonsson, kapten "Bli må", skötte befälet.

Ätminstone en sådan resa varje månad var inriktad på att vid bryggorna hämta levande slaktdjur för vidare befordran till slakthuset i Uddevalla. "Grisbåten" gjorde sig hörd på långt avstånd genom djurens skriande! 1921 inköpte rederiet en norskbyggd, nära tjugoåtta meter lång ångare, som döptes om till BORGILA. Fartyget var avsett för turisttrafiken runt Orust.

Bryggan under kriget

Det bör väl också noteras, att Marstrandsbryggan under de båda världskrigens tjänade som "första försvar" för Nösund. Under de inledande månaderna av första världskriget var det ständigt bevakning på den, då gevärsförsedda landstormsmän patrullerade där.

Under andra världskriget stod fram till sista krigsåret två spanska ryttare vid bryggan. En spansk ryttare var en cirka tre meter lång och en meter hög av korslagda timmerstockar hopsatt

ställning, och mellan stockarna och ovanpå dem var taggtråd spänd. Dessa var alltså flyttbara, och säkerligen var de inte speciellt hindrande för en eventuell fiende!

Dessutom fanns som försvar ett fort i badhusparken, varifrån man hade uppsikt över Tängesund, som delvis var spärrat, och som S:t ERIK fick ta hänsyn till under söndagsresorna från Nösund till Käringön.

Ett flertal övningar förekom med linjetrupp, landstorm och lottor. Biväckeringen skedde då oftast i Lunden, men övningarna var för det mesta koncentrerade till kustavsnittet och inte minst till bryggområdet.

Ny brygga

Efter andra världskriget förföll också Marstrandsbryggan alltmör. Från 1949 var den yttre halvan och ett par år senare även den inre avspärrad till följd av obehäftligt underhåll. Den 24 juli 1952 var bryggans saga all. Då försvann den utan svårighet med hjälp av en större pontonkran.

På den gamla häradsbryggans plats blev en ny brygga färdig en månad senare, och torsdagen den 4 september 1952 lade S:t ERIK för första gången till inför en synnerligen talrik publik. Tyvärr varade seglationen bara en säsong. Båttrafiken kunde inte klara sig i konkurrensen med landsvägstransporterna.

Bryggans vidare öden kan enkelt beskrivas på följande sätt. 1980 satte Länsstyrelsen upp en skylt om att bryggan inte fick angöras under längre

tid, och tjugo år senare sattes ett par större cementhinder upp för att omöjliggöra trafik på den.

Bättre tider stundade dock. Vägverket beslöt sig för att riva bryggan, men då ingrep Föreningen Nösund och Nösunds Vägförening, och i diskussioner med vägverket och länsstyrelsen lyckades man få disponera rivningspengarna resp. ett kulturellt återställandebidrag. För dessa medel uppstod en helt ny ångbåtsbrygga 2005, som invigdes den 30 juli samma år med att BOHUSLÄN anlöpte bryggan inför en mer än tvåhundrahövdad skara, varav hälften hade möjlighet att följa med på invigningsturen runt Tjörn.

Det var en synnerligen lyckad resa, som beskrivits i *Ångbåten* 120, Nr 3 2005. En motsvarande resa gjordes den 2 juli 2006, då färden ställdes från Nösund via Mollösund och Gullholmen, under Nötesunds- och Uddevallabroarna och med slutstation i Svanesund. Denna resa präglades av ett osedvanligt fint väder, och resenärerna, som fyllde båten, trivdes alldeles utomordentligt. Oavsett om man åt av de fantastiska räk-smörgåsarna eller satt i restaurangen och njöt kunde man bara lämna bordet med ett "utsökt".

Avslutningsvis vill jag bara konstatera, att BOHUSLÄN alltid är välkommen till Nösund!

STEN HALLBERG

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik del 6

Gunnar Söderberg fortsätter här sin historik över Göteborgs Nya Ångslups AB. Föregående delar återfinns i Ångbåten 114, 116, 117, 121 och 123.

Konkurrensen från 1904 med Badhusbolaget och dess båda ångare STYRSÖ I och STYRSÖ II gav inte Ångslupsbolaget någon ro.

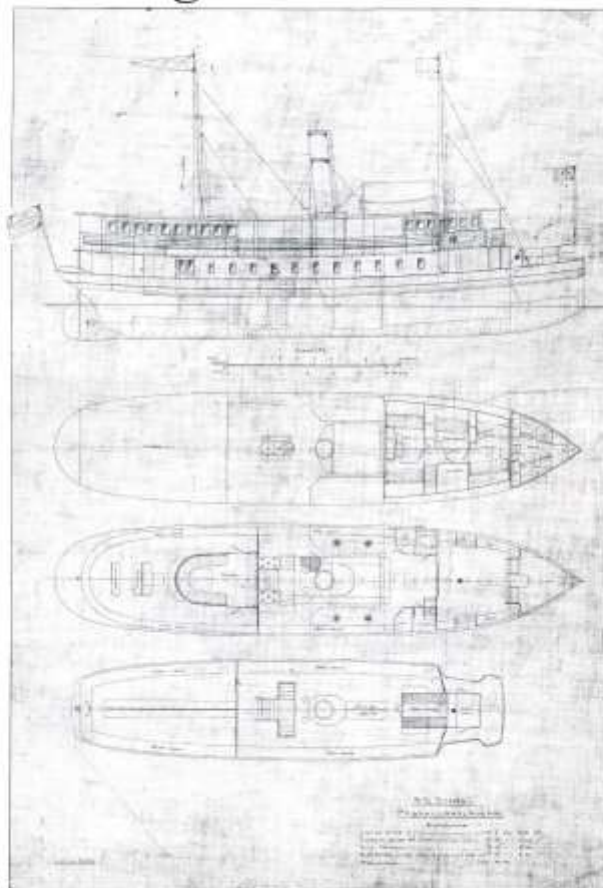
Genom lokalt initiativ från Arendal hade Ångslupsbolaget sedan 1905 fått konkurrens även på Arendalslinjen. För intäkterna var det förstas förordande att behöva sänka biljettpriserna för att få tillräckligt med passagerare. Trafiken till norra skärgården och Hamnar var tacksamt nog fri från konkurrens.

STYRSÖ – sista nybygget

För att möta konkurrensen med Badhusbolagets nya fina ångare beställde Ångslupsbolaget en ny ångare vid Eriksbergs Mek. Verkstad för leverans sommaren 1907.

Ångaren var närmast en syster till GÖTA, men saknade damsalong på övre däck. Den nya ångaren var måttsett i engelska fot istället för svenska och därför blev skillnaden i längd drygt 1 meter trots att den bara var en fot längre. Omräknat till meter hade den nya ångaren en största längd av 30,91 m och mallad bredd 6,45 m. Maskinstyrkan var beräknad till 260 ind. hkr. för att göra 11,5 knops fart. Handelstidningen hade ett kort referat den 19 juni:

Originalritning på ångaren STYRSÖ. Ritningskopier från Sjöfartsmuseet i Göteborg.



Leveransfoto på ångaren STYRSÖ vid Eriksbergs Mek. Verkstad i juni 1907. Foto K. Danielson, Hisingstad

"Med Ångslupsbolagets nye ångare STYRSÖ, byggd å Eriksbergs Mek. Verkstad, har provresa företagits, varvid farten, som kontrakterats till 11 ½ knop, konstaterades vara i medeltal 11,8 och vid forcering 12,2 knop. Kolåtgången var mindre än den i kontraktet bestämda."

Av provtursprotokollet framgår att uppmätt maskinstyrka var 282 ind. hkr. vid 11,8 knops fart och 323 ind. hkr. vid 12,2 knops fart. Priset för STYRSÖ var 82 400 kr.

Trafiken sommaren 1907 var av samma omfattning som föregående år på samtliga skärgårdslinjer. En nybet var dock en vardagstur från Öckerö 17.30

som gick till staden via Stjernvik och Styrso. Till Styrso Havsbad och Tängen hade biljettpriset sänkts med 10 öre till 30 öre vardagar och 40 öre söndagar.

Den 15 september hade Badhusbolagets turer upphört och Ångslupsbolaget höjde biljettpriset till 50 öre alla dagar till både södra och norra skärgården. Under september annonserade Ångslupsbolaget de sedvanliga lustturerna till Vinga på söndagar med ångaren VINA.

Styrelsen avsätts

Ångslupsbolagets resultat för 1907 var en synnerligen dystur läsnig. Verksamheten

visade en förlust på 32 427 kr. Intäkterna hade uppgått till 244 537 kr. Till följd av konkurrensen var biljettpriserna låga och dessutom hade sommarvädret varit dåligt. Försäljningen av polletter hade minskat med 37 000 kr jämfört med 1906.

Ångslupsbolagets bolagsstämma den 28 mars 1908 blev med anledning av det dåliga resultat för 1907 en laddad föreställning som slutade med att både styrelsen och verkställande direktören kapten J. A. Kinnman fick avgå. Bolagsstämman hölls på Handelsbörsen med över 100 närvarande personer.

Bakgrunden var att intressenterna i Badhusbolaget hade övertagit aktiemajoriteten i Ångslupsbolaget med syfte att få slut på konkurrensen. De fyra årens konkurrens hade kostat Ångslupsbolaget över 250 000 kr och rörelsekapitalet var nästan förbrukat.

Även Badhusbolaget hade ruinerats och vid dess bolagsstämma dagen innan hade beslut tagits om att sälja bolagets egendom. För Badhusbolaget hade dock trafiken varit lönsam medan badhusrörelsen gått med förlust.

Grosshandlaren Mauritz Almqvist hade inlämnat ett skriftligt förslag där det föreslogs att Ångslupsbolagets gamla styrelse skulle entledigas och en ny väljas. Han föreslog också att höja aktiekapitalet från 200 000 kr till 400 000 kr. Efter votering med 584 mot 373 röster avsattes den gamla styrelsen.

Till ny styrelse valdes kapten Robert Svensson, direktör Hilding Larsson och arkitekt Otto Dymling med

direktör V. Forsbell och grosshandlare Hugo Strömberg som suppleanter. Till verkställande direktör utsågs Robert Svensson. Det beslöts att höja aktiekapitalet till högst 400 000 kr.

Slutet på konkurrensen

Vid en extra bolagsstämma i Ångslupsbolaget den 4 maj 1908 ville styrelsens ordförande Hilding Larsson ha stämmans godkännande till en föreslagen uppgörelse med den nya ägaren av Badhusbolaget.

Förslaget innebar att Styrso I och Styrso II skulle förhyras av Ångslupsbolaget för 10 000 kr per båt och år. Som skäl till detta angavs att några av ångarna som trafikerat södra skärgården fortsättningsvis behövdes i den norra och att det därför var lämpligt hyra in de båda nästan nya ångarna för södra skärgården.

Ångslupsbolagets egendom Brattudden föreslogs säljas till Badhusbolaget för 30 000 kr för att få rörelsekapital. Båda förslagen bifölls. Ordföranden meddelade stämman att bolaget planerat att höja biljettpriserna i södra skärgården med 50 procent.

STYRSÖ II säljs till Oslo

Den inhyrda Styrso II blev inte långvarig i trafiken på södra skärgården. Den 3 augusti 1908 undertecknades ett köpebrev där Badhusbolaget sålde Styrso II för 65 000 kr till Nesoddens Dampskibsselskap i Christiania, nuvarande Oslo. Ångaren fick där namnet KRONPRIS OLAV och kom att trafikera



Leveransfoto på Badhusbolagets ångaren Styrso II vid Eriksholms Mek. Verkstad i juni 1904.
Foto C. A. Duböqvist

Oslofjorden ända fram till 1954.

Ångslupsbolagets trafikutbud 1908 var samma omfattning som de två föregående åren, trots att bolaget nu var ensamt om trafiken till södra skärgården.

Färre linjer från 1909

1908 blev sista året med sommartrafik på linjerna till Arendal och Linnevik samt Fiskebäck, Önnered och Hammar.

För trafiken till Arendal hade ett nytt lokalt rederi börjat verksamheten från den 1 juni 1909. Till att börja med hyrdes

Ångslupsbolagets TÄRNAN men från 22 juni insattes nyinköpta ångaren SVEA av rederiet som fortsättningsvis annonserade under namnet Arendalstrafiken. SVEA var byggd redan 1888 och hade trafikerat linjen Arvika-Säffle för Ångbåts AB Byelfven, men 1909 ersatts av ångaren GÖTA ELF som övertog namnet SVEA.

Arendalstrafikens SVEA behöll sitt namn, trots att Ångslupsbolaget hade kvar sin välkända ångare med samma namn.

För trafiken till södra skärgården fortsatte Ångslupsbolaget att hyra in

Ångbåten Nr 3 2006



Ångslupsbolagets SVEA vid Kustens brygga på en 14.45-tur till södra skärgården sommaren 1916.
Foto Leo Bonasorff

Brocheyren i högerspalten är tryckt av 1911 av Hugo Braunwitz i Göteborg.

Styrso I. Ångaren SVANEN som mest hade trafikerat Arendal och Längedrag såldes under 1909 till Rederi AB Stockholm-Wernsdö och fick där namnet Toå IV.

Trafikutbudet till norra och södra skärgården var under somrarna 1909 och 1910 som föregående år förutom en ny kvällstur 21.10 vardagar till Styrso och Stjernviks Havsbad och åter. För att klara sommarturisterna behövdes tre ångare i vardera norra och södra skärgården. Därtill kom reservbåtar för extraturer.

Ångbåten Nr 3 2006

A SWEDISH WATERING PLACE



SWEDISH HAVE A BEAUTIFUL lake island called Styrso, only fifty miles from the coast near Gothenburg, where the climate and water which is perhaps the clearest in Europe. Hotel accommodations at 1.50 per day and food for 3/4 per day can be obtained at the Styrso Harbour, one of the most comfortable resorts in Sweden. The islanders facilitate the visitors an amusement - boating, fishing, boating, tennis, croquet, salt water baths (warm and cold) etc. - while the pure air of the island is a health giving tonic. Styrso consists of granite cliffs, fair and fertile valleys and forest plantations with abundance of dry and fresh trout and grouten conducting to superior trout game. The scenery in the world provides a more extensive view of nothing and picturesque beauty spots in Sweden. Forest land and fishing lake lakes, rivers, marsh, ancient castles and historic sites - these are the ingredients that constitute the ever varying scenes of beauty in this lovely nature.

Styrso Watered by Göteborg, Sweden

AKTIEBOLAGET STYRSÖ HAFSBAD

STYRSÖ I och SVALAN säljs

I vinterturisterna från den 1 januari 1911 gick en daglig tur i varje riktning till norra och södra skärgården.

I februari 1911 såljs även Styrso I av Badhusbolaget till Nesoddens Dampskibsselskap. Efter namnändring till OSCARSBERG I kom ångaren att gå i trafik t. o. m. sommaren 1952.

Under 1911 sålde Ångslupsbolaget SVALAN till Carl Flach i Nyköping.

I sommarturisterna 1911 för norra skärgården hade 10.05 och 12.05-turerna

vardagar dragits in och ersatts med en ny 11.05-tur. Lördagar delades 14.20-turen på två båtar. Det behövdes fortfarande tre ångare för trafiken i norra skärgården.

Under åren 1912-1914 gjordes bara mindre förändringar i turisterna. Första världskrigets utbrott den 1 augusti 1914 skulle komma att påverka Ångslupsbolaget genom kraftigt höjda kolpriser som skulle bli inledningen till bolagets fall sju år senare.

GUNNAR SÖDERBERG

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs är det en vecka kvar innan FÄRJAN 4 skall dockas vid Gøtenius Varv för mellanbesiktning av skrovet. Det finns några dåliga plåtar i förskeppet ovanför vattenlinjen som är poriga och därför behöver styckas i med ny plåt. Om det hade funnits tillräckligt med pengar skulle hela plåtarna förnyas i nitat utförande. Nu får det istället bli en billigare reparation med istykning och sveitsning av plåtarna.

Avsikten är att också reparera den dåliga styrbordssidan vid den långa fönsterraden i salongen. Här behövs nya plåtar mellan fönstren och ny stringerplåt längs takkanten. Det innebär också en hel del träarbeten med nya fönsterkarmar och även några nya däckplank ovan stringerplåten i taket.

Seglationen 2006

Färjans säsong inleddes med teknisk provtur den 1 maj. Därefter följde första beställningsturen för ett bröllop 13 maj.

Nytt för i år var pendeltrafik mellan Residensbron och Frihamnen under Vetenskapsfestivalen 20-21 maj.

Söndag 10 september var det Kulturhusens Dag och årets tema var möten och avsked. Färjan gjorde fyra guidade rundturer från Residensbrons färjeläge med anlop av Lundbystrand.

De historiska hamrundturerna på lördagar pågick från 2 september till 28 oktober med i medeltal 45 passagerare per tur. Efter sista hamrundturen var det traditionell avslutningsfest ombord i färjan med ett rejält uppdukad buffebord.



Färjan 4 vid det återinvigda färjeläget vid Klippan alldeles väster om Sjömagasinet. Foto Ellinor Arvidsson 14 oktober 2006

Klippans färjeläge klart

En historiskt intressant nyhet i höst var att Klippans gamla färjeläge blev klart för trafik under oktober och kunde anlopas av FÄRJAN 4 på hamrundturerna. Det är Göteborgs stad som rustat upp det gamla bilfärjeläget för att kunna användas av FÄRJAN 4 och andra passagerarbåtar.

Det nu upprustade färjeläget byggdes 1951 inför trafikstarten för motorfärjan DAVID CARNEGIE på linjen till Färjenäs. Från 1960 insattes även motorfärjan JOHN E. OLSSON på linjen. Även ångdrivna FÄRJAN 2 gick på linjen men från egna

färjelägen, väster om motorfärjornas. När Älvsborgsbron togs i bruk den 8 november 1966 fortsatte JOHN E. OLSSON att trafikera linjen för cyklister och fotgängare fram till den 1 april 1967.

Linjen Klippan-Färjenäs hade från 1600-talet trafikerats av roddfärjor. Första ångfärjan som hette FÄRJENÄSFÄRJAN sattes i trafik 1874. Den namnändrades till FÄRJAN 2 1915 när Göteborgs Hamnstyrelse tog över trafiken. 1928 ersattes den med "nya" FÄRJAN 2 som gick kvar ända till 1966.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2006

S:t ERIKS flaggor



Bara någon dag efter det att *Ångbåten* 123 kommit medlemmarna till handa fick vi ett mejl från vår medlem Ingvald Dahlström på Flaggfabriken National, som berättade att särskild flagga för postförande fartyg avskaffades 1908. Redan vid unionsupplösningen 1905 försvann givetvis unionsmärket (som S:t Erik för i förtoppen). Kan vi datera fotografiet ytterligare?

Nordisk Familjebok, både 1800-talsutgåvan (1876-1899) och Uggleutgåvan (1904-1926) kan numera läsas på nätet. Ur den senare citerar vi:

Postflagga, postv. På postverkets byggnader samt på postförande fartyg - kronans såväl som enskildas - fördes ända till utgången af 1908 [...] en särskild postflagga. Dennes form och utseende växlade. Längre var den lika med svenska örlogsflaggan [...] endast med den skillnad, att *postverkets embleme anbragts i hvitt fält under flaggans midt* [vår kursivering]. Genom särskilda 1897 utfärdade bestämmelser blef postflaggan tvåtungad och dess utseende i öfrigt förändrad. Ytterligare förändring vidtog 1905 i sammanhang med unionsmärkets borttagande ur Sveriges flagga. Med

Ångbåten Nr 3 2006

1908 års slut blef postflaggan, som ofvan sagts, h. o. h. afskaffad.

Och ur det sista supplementbandet (tryckt 1899) till den första utgåvan:

Postfartyg. Postverket eger numera (1898) endast ett eget postfartyg (för postföringen vintertiden emellan Öland och Kalmar). - Den 1844 fastställda postflaggan har fr. o. m. d. 15 April 1897 haft det utseendet, att posthornet i gul färg under kungl. krona förts uti nedre inre blå fältet, men senast före utgången af 1898 skall ä postverkets fartyg och byggnader nyttjas örlogsflagg utan den gula tungan, med ett posthorn i gul färg under kungl. krona i nedre inre blå fältet. Enskilda fartyg, som fortskaffa post, få numera ej föra postverkets flagga, utan föra sedan d. 15 April 1897 *den vanliga handelsflaggan försedd med ett posthorn i gul färg under kungl. krona i nedre inre blå fältet* [vår kursivering].

Fotot på S:t Erik måste således vara taget senast 1896! Av vem? Någon i läselesten som tror sig veta?



Postförande fartyg hade en egen stämpel. Samlandet av ångbåtsstämplat utgör en egen filatelistisk specialitet. Någon expert bland *Ångbåtens* läsare?

BERTIL HOLMSTRÖM

Askerö-Vesta seglar ännu!



I *Ångbåten* 122 skrev vi om båtarna till Askeröarna. Jag ansträngde mig inte för att få reda på vad som hände med askeröbåten VESTA efter att hon inte längre var registrerad som passagerarbåt. Men nu vet jag mer.

Bengt Asker, son till VESTAS skeppare Edvin och den som berättat det mesta om båtarna, blev bjuden på en resa med VESTA i somras.

Det var Kerstin och Rune Romell i Lyse som köpte båten redan 1966 då den var vattenbåt och försåg Astol med färskvatten. Köparna slog till direkt när de såg undervattenslinjerna!

VESTA är numera fritidsbåt, motorseglare med bruna segel och Pentadieseln från 1954 hänger med ännu. Hemmahamn är Långevik vid Lysekil. Foto från Rune Romell.

sw

25

Tjuvkil utan båttrafik



Hamnen vid Tjuvkilshuvud på ett veporst utsläpplätt 1952. I bakgrunden ligger Älgön. De större båtarna fick ligga till vid en brygga på utsidan av vägbrytaren. Planen intill det lilla varmbadhuset är vändplats för buss 320 från Nils Ericsonsterminalen.

Från i år är Tjuvkil inte längre anlöpsställe för reguljär båttrafik. Kvar är bara några turer för skolbarn från Älgön.

Det är Gunnars Båtturer som haft hamnen vid Tjuvkilshuvud som båtbygga för trafiken till Hättan, Krokholmen, Risön och Dyröns sydhamn. Båtarna anlöper nu istället Rökan, skäret där Instöbrons östra landfäste står och där färjan över Instö rinner hade sitt läge. Anledningen är att hamnföreningen i Tjuvkil inte längre vill ha biltrafiken och parkeringen för öborna. Därmed föresviner Tjuvkils gamla roll som överfartsort till skärgården utanför.

Posten till Marstrand gick i äldsta tider landvägen till den s. k. postbryggan söder om Tjuvkils by. Båtfärden därifrån gick bland annat genom Halsekanalen, föregångaren till Albrektsunds kanal. Av någon anledning flyttades postföringen någon gång kring sekelskiftet 1800 till Tjuvkilshuvud. Namnet avser berget, Hövvet, på vars nordsida det finns ett skifferbrott. Hamnläget är utsatt för västvindar och 1849 byggdes därför med hjälp från staten en vägbrytare.

Tjuvkilshuvud var då sedan länge överfartsställe för kronans manskap på Carlstensfästning. Under Inlandsbolagets

Gunnars Båtturer

är ett rederi från Dyrön i Tjörns kommun som i 35 år sysslat med båttrafik i Bohusläns skärgård.

Rederiet förfogar över tre passagerarfartyg för linje- och beställningstrafik:

BOHUSÖ	65 pass	18 knop
ANEMON	40 pass	12 knop
LÖVÖ II	14 pass	18 knop

Gunnars Båtturer trafikerar linjen Rörtången-Brattön-Lövön-Älgön i Kungälv kommun för Västtrafik. Det är en åretruntlinje

Som en förlängning av denna linje trafikerar man i egen regi även Krokholmen, Hättan, Risön och Dyrön i Tjörns kommun.

Sommartid utgör trafiken på dessa senare öar en egen linje som från 2006 utgår från Rökan vid Marstrandsvägen. Denna linje förlängs vissa turer till Ästol, Rönnäng och Marstrand.

tid blev där ångbåtsstation 1876. Trafiken övertogs 1881 av Marstrandbolaget som fortsatte anlöpen till 1931. Det blev också båtbygga för Bröderna Edmans motor- och ångbåtar till Marstrand och för båtar till Dyrön och Ästol. Hamnen var samfällad för hemmansägarna i Tjuvkil men såldes 1957 till en fiskhamnsförening.

STEFAN WESTERBERG

Ångbåten Nr 1 2006

Aktersalongen

Rapport från BØRØYSUND Enslinjen i Kråksunds gap

Från Bengt Cromonese har vi fått en kort rapport om vad som händer med norska veteranångaren BØRØYSUND som stött i sjöka på Gøteniss Varv under en stor del av hösten. Bengt och Paul Johansson står för kontakterna mellan varvet och ägaren, Norsk Veteranskipsklub i Oslo.

Det har visat sig att plåten på vissa ställen i botten var 98 år gammal och väldigt tunn. Det har nu åtgärdats. Propeller med axel har kontrollerats utan att några problem framkommit.

Norske Riksantikvaren besökte BØRØYSUND i mitten av november. Han var nöjd med de arbeten som gjorts vilket betyder att upprustningen till stor del kommer att betalas med offentliga medel. Tänk om vår egen riksantikvarie haft lika gott ställt!

Ångarens botten har blåsträts och behandlats enligt Jotuns program med fyra strykningar. Det gjordes med gott resultat på BOHUSLÄN för cirka 15 år sedan.

I början av december inspekterades ångpannan av Norske Veritas inspektör.

Nästa fråga är om Norsk Veteranskipsklub har råd med helmålning av utsidan istället för den planerade fläckningen. Det kan ju vara trevligt att komma hem till Oslo med ett helmålat fartyg!

BENGT

Ångbåten Nr 1 2006

Enslinjen i Kråksunds gap

Kråksunds gap är en färöfylld passage, utanför Orust, mellan Mollösund och Hällevikstrand, med flera kulturhistoriska sjömärken som i alla tider hjälpt sjöfarande att rädda sig inomskärs.

En vit stentavla på Höggholmen (sjökoortets Koppholmen), ett kummel på Sollid och en svart trätavla på berget Stora Glippan ingår in en s.k. enslinje som syns långt ute till havs. Morlanda Hembygdsförening har dokumenterat detta och rustat upp sjömärkena. Genom flera broschyurer, skylttavlor och stigar har man nu gjort detta kulturarv tillgängligt för allmänheten. Detta har ökat kunskapen om hembygden och främjat näringslivet och turismen i Bohuslän genom att nya kulturella sevärdheter och besöksmål skapats.

Drivande kraft bakom renoveringen har varit Eric Jacobsson, ordförande i Morlanda Hembygdsförening. Han har nu fått Orusts kommuns kulturpris för 2006 för mångårigt ledarskap för hembygdsföreningen.

Morlanda Hembygdsförening gav 2005 ut *Fyrhistoria kring Kråksunds gap* med Eric Jacobsson som författare.

Renoveringen av enslinjen genom Kråksunds gap är ett Carpe Mare-projekt. Carpe Mare stödjer projekt och initiativ som förbättrar möjligheterna att bo, verka och leva längs kusten året runt. Det kan gälla utveckling av idéer som ger fler arbetstillfällen, nyetableringar eller utveckling av företag, samhällsservice osv.

INGVAR

Efterlysning



I ett gammalt nummer av *Ångbåten*, Nr 39 (1977), skrev Stig Widén en artikel med rubriken "Badbåten". I denna fanns följande passus:

"1937 konkurrerades Galtrö nästan ut av VIND som avgick från Skeppsbron kl. 10.30 till Vinga. Det var en styrsöbo vid namn Samuelsson som vid midsommartid slutade som rosgångare i ångaren ÖCKERÖ och övergick till att bedriva badtrafik denna sommar."

Efter sommartrafikens slut övergick VIND till att göra fisketurer.

Finns det någon i läsekretsen som kan berätta något om denna trafik, och kanske rentav har ett foto?

BERTIL HOLMSTRÖM

Länkar till texten på sidan 25

För våra datoriserade läsare kan vi ge länkar till de båda texterna på sidan 25:

<http://tuneberg.org/nfcb/0023.html>

<http://tuneberg.org/nfat/0923.html>

BERTIL

**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



*Norska veteranångaren BORØYSUND kom 24 september 2006 till Göteborg och Gotenius
Varv på Ringön för en omfattande renovering. Foto Åke Karlsson 7 oktober 2006*