



ÅNGBÅTEN Årg 43 • Nr 1 2007 • 125

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg

ISSN 1402-8560

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhammar, Gamla Björlansvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 21 20
ingvar.kronhammar@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertil@gorhnet.se
Marias Jarlsödr, Aspyckestegen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mariaj@jarlsodr.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, markstuf@palgomet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Premsubscriptionsavgiften för år 2007 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: medlemsangifter@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2007.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2007 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, rullepe@passagen.se

kassör: Öve Iko, tel 031-69 89 34, kasso@steamboat.se

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

Ångaren *BOHUSLÄN* har under seglationsosäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppören, 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 färjeläget vid Residensöarna.

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

Försalongen

Första numret av *Ångbåten* för året!

Med *Ångbåten* följer programmet *Ångbåtssturer 2007* vilket underlättar planeringen av sommarens ångbåtsresor. Programmet var klart till TUR-mässan där vi deltog.

I *Ångbåten* fortsätter vi den historiska serien om Marstrandsbolaget där vi nu kommit till *St Erik* som också syns på tidningens framsida. Liksom *BOHUSLÄN* och *FÄRJAN 4* är även *St Erik* k-märkt. En hel bok om k-märkta fartyg recenseras i tidningen.

Att *VEGA* som rundade Asien genom Nordostpassagen också hade ångmaskin får vi veta i en artikel av Bengt Cremonese.

I augusti är det ångbåtsmöte i Göteborg. Göran Ringqvist presenterar 2007 års *NORDSTEAM* där 15 veteranfartyg av olika slag deltar. Nästa nummer av *Ångbåten* presenterar arrangemanget och de deltagande fartygen närmare!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2007 (126): 23 april

Nr 3 2007 (127): 3 september

Nr 4 2007 (128): 11 november

Nr 1 2008 (129): 17 februari

Omslaget

St Erik på Marstrandfjorden efter ombyggnaden 1996. Fartyget byggdes vid Lindöholmens varv 1881 för Marstrand Nya Ångfartygs AB.
Foto Ingvar Kronhammar

Ångbåten Nr 1 2007

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Som jag misstänkte blev det ingen grön vinter, utan en sen vinter, som jag tror kommer att pågå länge.

Håller sig tempen under nollstrecket och snön ligger kvar är det väl inget att klaga över. Dock har vi på denna sida av landet fått vänja oss vid att kung Bore oftast får ge sig när tövädret kommer.

Ljuset kommer åter, som Ni förhoppningsvis har noterat. Kvällarna blir längre och man kan ana att våren väntar bortom hörnet. Alla vet vi vad vår längtan står till. Ångbåtspremiär! Det närmar sig nu fort, så hav förtröstan, käre medlem.

Ombord i fartygen jobbas det som vanligt och det är goda jobb som blir utförda. *BOHUSLÄN* får sedvanlig fin omvårdnad och maskingubbarna börjar nu så smått plocka ihop alla delar som varit isärtagna och legat i maskingången. Jag blir lika förvånad varje vår att inte massa delar blir över, men det är skickliga männingar som sköter den gamla ångmaskinen.

BOHUSLÄN har legat lite illa till ett par gånger i vinter, vid hårt väder. Men allt har gått fint och jag vill tacka medlemmar som gjort "brandkärsutryckning" kulna vinterkvällar för att exempelvis surra täckningen eller tajta förtöjningar.

FÄRJAN 4 har legat i docka för renovering av skrovet och hon är nu som ny, måste tillstås. Låt oss hoppas att kundtillströmningen ökar i år vad gäller denna lilla klenod.

Nordsteamgruppen arbetar vidare, med ett möte per månad. Vi väntar nu

på de sista anmälningarna från fartygen. Gissningsvis kommer det drygt 15 fartyg på besök.

Vi hade planerat mötet i augusti med anledning av att ostindiefararen *GÖTTENORGE* skulle komma till hemmahamnen 11 augusti. Tyvärr är nu detta datum ändrat till 9 juni, men detta är inget att göra något åt. Att flytta vårt möte låter sig ej göras. Men vi är på gång att få ihop ett fint program, som jag hoppas både gäster och "bohusläningar" skall bli nöjda över.

Som vanligt: Du som läser detta är välkommen ombord. Vi bjuder på fika även om Du bara vill snacka av Dig ett tag. Kom även ihåg att frivillig arbetskraft emottages tacksamt.

Vi träffas ombord i *BOHUSLÄN* tisdagar och torsdagar förmiddag!

En önskan om en fin vår sänder jag till Er alla. Må så gott tills vi ses!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Till våra aktiva medlemmar!

Aktivmöte

Måndag 23 april 2007 kl. 18.00
ombord i *WALONIA*
vid Stenpiren, Göteborg

Säkerhetsövningar

Fredag 27 april 2007 kl. 10.00
samt lördag 28 april 2007 kl. 10.00

För att få segla som besättning i sommar måste man delta i minst en säkerhetsövning!

Teknisk provtur

Fredag 27 april 2007 kl. 13.00

STYRELSEN
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren *BOHUSLÄN*
vid Stenpiren, Göteborg
måndag 4 juni 2007 kl. 18.00.
alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Välkommen att köpa andelar i
ångaren *BOHUSLÄN* vid Årsstämman!

Innehåll Ångbåten 125

Försalongen	2	Minnesord	9
Ordföranden har ordet	3	Aktuellt från <i>FÄRJAN 4</i>	10
Ångbåtssturer 2007	4	Marstrandsbolaget del 3	
Vi har läst: K-märkta fartyg	6	- <i>St Erik</i>	12
<i>NORDSTEAM 2007</i>	7	Aktersalongen	22
Polarfartyget <i>VEGA</i>	8	Akterspegeln	24

Ångbåtsturerna 2007

Med detta nummer av Ångbåten medföljer programmet Ångbåtsturer 2007, säsongens öppna turer med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 för medlemmar och alla ångbåtsintresserade.

Sedan förra numret av Ångbåten har några ändringar gjorts. Dessa markeras med fet stil.

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

Söndagarna **8 juli och 15 juli** går BOHUSLÄN på rundtur i Göteborgs skärgård med samma program som på onsdagarna men med avgång kl. 13.00.

Söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om vädret medger det, till Skärhamn **22 juli** och 19 augusti, till Härön 5 augusti och till Åstol 26 augusti. Avgång från Göteborg kl. 10.00 och med återkomst 19.30.

Söndagen 2 september går BOHUSLÄN uppöde 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 30 juni. Söndagen 1 juli** gör BOHUSLÄN en tur från Nösund längs kusten och åter. Denna tur säljs lokalt på Orust och annonseras inte i vårt program *Ångbåtsturer 2007*.

Kustturerna börjar torsdagen 26 juli med resan Göteborg-Skärhamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss tillbaka till Göteborg ansluter i Kungshamn.



På kustturerna mellan Kungshamn och Strömstad anlöper Ångaren BOHUSLÄN Ulvbergshamn. Här har BOHUSLÄN lämnat Ulvbergshamn på väg norröver. Foto Bert Åke Larsson 2006

Fredagen 27 juni fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn. Denna tur anlöper inte längre Fjällbacka.

Från Strömstad gör BOHUSLÄN två resor in i Idefjorden, lördagen 28 juli och söndagen 29 juli. Lördagsturen anlöper Krokstrand, längst in i fjorden, där Krokstrandfestivalen pågår. Medan resenärerna besöker Krokstrand och festivalen gör BOHUSLÄN en utflykt på Idefjorden från Krokstrand.

Måndagen 30 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn där buss

väntar för återresa till Strömstad. Denna tur anlöper inte längre Fjällbacka.

Tisdagen 31 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg med uppehåll i Marstrand. Buss ansluter från Göteborg på morgonen.

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

Vi rekommenderar vardagen förköp

Ångbåten Nr 1 2007



På turerna från Strömstad till Idefjorden passerar Ångaren BOHUSLÄN under de båda broarna över Svinesund. Sommaren 2007 anlöper BOHUSLÄN Krokstrand. Foto Bert Åke Larsson 2006

av biljetter för att undvika besvikelsen när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen. Biljetter kan förköpas till dags- och kvällsrundturer, till söndagsutflykter och till kusturer för hela sträckan som inbegriper fram- eller återresa med buss.

Biljett för delsträckor och utan bussresa, kan inte förköpas utan finns endast vid landgången i mån av plats. Vi reserverar alltid ett antal platser för sådana resor.

Förköpsbiljetterna finns att köpa på inköpsställen från maj månad. Programmet *Ångbåtsturer 2007* utkommer

Ångbåten Nr 1 2007

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 de historiska hamnturerna kan förköpas på Sjöfartsmuseet, Karl Johansgatan 1-3 i Göteborg.

Söndagen 9 september går FÄRJAN 4 från Residensbron kl. 12, 13, 14 och 15 på en guidad tur längs de gamla varvsområdena där skolor, kontor och bostäder växer upp.

Medlemsrabatt

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kusturer med ångaren BOHUSLÄN samt på de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4.

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

Kustturerna är resorna Göteborg-Kungshamn-Strömstad och åter.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresa. Bussresor betalas till fullt pris. Resor med båt och buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg. **Förköp betalas till fullt pris på inköpsstället.** Rabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis. Medlemspriset är vid resor med båt och buss i Sällskapets regi 170 kronor (ordinarie pris 240 kronor).

INGVAR ERONHAMN

Vi har läst: K-märkta fartyg – flytande klenoder

Ulrika Djerw (red.), *Sjöhistorisk årsbok 2006-2007: K-märkta fartyg – flytande klenoder* Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm (2007), inbunden, med skyddsomslag, 209 sid., rikt illustrerad i färg, ISBN 91-974659-4-6. Bokhandels pris ca 220 kronor.

Enligt förordet handlar boken om "flytande klenoder, om fartyg som har räddats från att buggas upp, förvanskas eller säljas utomlands. Istället har de blivit en del av vårt kulturarv. Men framför allt handlar den om människor och deras mödor för att bevara fartygen."

Boken är formellt en årsbok för medlemmarna i FSSS men är av intresse i mycket bredare kretsar – inklusive tidningen *Ångbåtens* läsare. Texterna kompletteras med ett synnerligen rikt bildmaterial. Nära hälften av de drygt 200 sidorna är bildsidor, antingen med en helsidesbild eller två halvsidesbilder.

Vad är då ett k-märkt fartyg? Sedan 2001 kan historiskt intressanta fartyg bli kulturhistoriskt märkta (k-märkta) i Sverige. Statens maritima museer (som är en statlig myndighet) ansvarar för verksamheten. Modellen har tagits fram i samråd med ideella föreningar, Sjöfartsverket och Riksantikvarieämbetet. Boken avslutas med en katalog över bortåt 80 k-märkta fartyg, presenterade med en bild och en kort text.

Bredden i begreppet k-märkning är betydande. Bland fartyg som presenteras i bild hittar vi varpbåten FLOTTISTEN (1890), fiskebåten AXTA (1916), sightseeingbåten PADDAN (1947), billerjan

KALMARSUND VIII (1963) och torpedbåten T 121 SPICA (1966).

Här är det väl förlätligt att fokusera på passagerarångare. K-märkta är förstas alla som fått behålla sin ångdrift, från ÖSTERSUND (1874) till SALTSJÖN (1925) och POLSTJÄRNAN (1929), men också JUNO (1874, diesel 1956, världens äldsta fartyg med övermattningsmöjligheter), ST ERIK (1881, diesel 1951) och WILHELM THAM (1912, diesel 1966). Även NORTELJE (1900), med intakt maskin men utan fungerande ångpanna, är K-märkt.

Utän "människor och deras mödor" blir dock inga fartyg bevarade. Bakom varje flytande klenod står en större eller mindre grupp "eldsjälar", i extremfallet (gallesen LINNÉA, 1915) en enda familj. Kapitlet "Eldsjälar" av Eva Hult handlar om en mycket större grupp, de aktiva inom Sällskapet Ångbåten. Tillsammans med fotografen Maria Ljunggren har Eva besökt oss vid flera tillfällen.

Av den flerhundraåriga skara som byggts upp verksamheten från "ett mildt vaninne" till dagens succé har Eva intervjuat åtta personer. Givetvis Sällskapets grundare Ingvar Kronhamn och dess ordförande Bengt Cremonese. Pionjärer från 1960-talet, Vivi Holmström (intendentur – enda intervjuade kvinna), hennes man Bertil (däck), Paul Johansson (maskin). Veteraner från 1970-talet, Kennet Magnusson (maskin) och Charles de Servis (däck). Och en enda man från det nya seklet, Peter Erlandsson (däck).

Eva är engagerad i genusfrågor och

noterar att teknik- och industrihistoria är en manlig värld. På BOHUSLÄN har det dock funnits rejält med utrymme för kvinnor. Under de första åren var det inte ovanligt med flera barnfamiljer i besättningen. Vivi berättar om arbetet i köket – obekvämt, varmt, trångt. Inga halvfabrikat, man rullade köttbullar, stötte potatismos, rörde majonnäs. Inget rinnande varmvatten. Efter dagens slut kändes benen som köttfärs (någon som känner igen sig?). Passagerarnas beröm och erkända, liksom det goda kamratskapet ombord uppvägrade mycket.

Också Bengt framhåller kamratskapet liksom idogheten hos oss alla att bevara vårt fartyg. Ett problem, delat med många föreningar i Sverige är bristen på unga medlemmar.

Peter är en av alldeles för få ungdomar. Han framhåller kontrasten mellan Tor Line, där han är anställd som matros, och BOHUSLÄN. "Själva känslan, upplevelsen, att använda muskelkraft vid ratten. På Tor Line sitter jag på en pull och styr med en pinne."

Ingvar framhåller vikten av att betrakta ett museiföremål (som vår ångbåt) i sitt historiska och sociala sammanhang. Det hör ihop med den tid och det rum där det skapats och använts. Här har vi en pedagogisk uppgift, både gentemot passagerarna och gentemot dem som engagerar sig i föreningen.

Köp boken, njut! Aktiv eller passiv, känn dig delaktig i ett kulturprojekt!

BERTIL HOLMSTRÖM

Se också Aktersalongen!

Ångbåt Nr 1 2007

NORDSTEAM 2007, 10-12 augusti i Göteborg



I NORDSTEAM 2005 i Bergen deltog över 40 veteranfartyg, förutom gamla brandbilar, busar och lokomotiv. Det var fullt med åskådare på Bryggen. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminen augusti 2005

NORDSTEAM är ett samarbete mellan de tre nordiska föreningarna för bevarande av äldre fartyg nämligen Norsk Veteranskibsklub, Dansk Veteranskibsklub och Sällskapet Ångbåten.

Det hela började med ett tillfälligt möte mellan ångarna KYSTEN I, BØRVSUND och BOHUSLÄN i Tönsberg 1975. Det bestämdes då att ha ett veteranfartygsmöte i Göteborg året därpå. Nio veteranfartyg träffades och sammanslutningen NORDSTEAM bildades.

Allt sedan dess har det, med mer eller mindre jämna mellanrum, organiserats veteranbåtsstämor i Norge, Danmark och Sverige inom NORDSTEAM.

Köpenhamn 1978, Oslo 1980, Mariestad 1983, Köpenhamn 1988, Tönsberg 1990, Göteborg 1994, Köpenhamn 1996, Bergen 2000 och 2005.

I år är Sällskapet Ångbåten värd för NORDSTEAM 2007 i Göteborg. Vi räknar med att omkring 15 fartyg kommer att delta under helgen 10-12 augusti. Hittills är följande anmälda:

Från Danmark SKJELSKOR, från Norge ATLØY, BØRVSUND, GAMLE ØRSØY, GRANVIN, ØSTER, STYVRBJØRN och SOUTHERN ACTOR, från Sverige BOHUSLÄN, ESAB IV, FÄRJAN 4, HERKULES, POLSTJÄRNAN, STORM-PRINCESS och TRAFIK.

NORDSTEAM 2007 startar officiellt lördagen 11 augusti. Mölndals Paradorkester underhåller på Stenpiren från kl. 11.30 innan invigningen sker kl. 12.00.

Festivalområdet på Stenpiren kommer att bjuda på många fina ljud-, doft- och synupplevelser. Fartygen kommer att ha öppet skepp och det ges även möjlighet till att följa med på rundturer i skärgården under lördag och söndag. Boka redan nu denna helg för en verklig kulturupplevelse.

Sällskapet Ångbåten värnar om den sociala samvaron mellan besättningarna genom att bl.a. ordna ett come together party på fredagskvällen, besök på Liseberg, sightseeing med Paddan och en gemensam måltid på lördagskvällen.

Ytterligare information om evenemanget kommer att lämnas löpande på vår hemsida, www.steamboat.se

GÖRAN RINGQVIST

Program för NORDSTEAM 2007 Lördag 11 augusti

- 11.30 Mölndals Paradorkester underhåller på Stenpiren
- 12.00 Invigning av NORDSTEAM
- 13.00 Fartygen avgrär med passagerare på en tvåtimmars rundtur
- 15.00 Visning av fartygen vid kaj

Söndag 12 augusti

- 12.00 Fartygen avgrär med passagerare på en tvåtimmars rundtur
- 14.00 Visning av fartygen vid kaj
- 17.00 NORDSTEAM 2007 avslutas

Polarfartyget VEGA

Det är nog inte många som känner till att polarfartyget VEGA, som lämnade Göteborg den 4 juli 1878 för att göra ett försök att betvinga isen i Nordostpassagen, även besökte Göteborgs norra skärgård under många år.

Vi ägnar en stund åt polarfärden vars syfte var att upptäcka den nordliga sjövägen längs Europas och Asiens ishavskust genom Berings sund, den så kallade Nordostpassagen. Ledare var professor Adolf Erik Nordenskiöld och det man idag kallar huvudsponsor var köpmannen Oskar Dickson.

Resan till Tromsö tog knappt 14 dagar och där läg man i fyra dagar för proviantering. Under den fortsatta resan genomförde forskarna ombord sina provtagningar. Det visade sig att VEGA var en god isbåt och i slutet av september skilde bara några landmil fartyget från öppet vatten vid Berings sund. Men plötsligt frös isen tjock och spärrade in fartyget, som trots ihärdiga försök inte kom loss.

Man tvingades att övervintra. I nästan nio månader var besättningen avskuren från omvärlden, ingen visste vart fartyget tagit vägen tack vare god proviantering och förständig livsföring klarade sig alla ombord utan vare sig sjukdomar eller skador.

Lika plötsligt som isen lagt sig, lika plötsligt släppte den taget. Den 18 juli 1879 kände Vegamännen en rörelse i skrovet, kaptenen rusade ut på däck, isen släppte sitt järngrepp!

Snabbt fyrades på under pannan och



Vega i det arktiska boreet. Efter en teckning av amiral Jacob Hägg

ett par timmar senare ångade Vega mot Berings sund, som passerades den 20 juli. Första hamn blev Yokohama i Japan och hela hemfärden blev en triumfartad resa.

Var hittade då Nordenskiöld och Dickson detta fartyg, som utrustades för att tåla strapaserna uppe i Ishavet?

I Göteborg fanns sedan början av 1870-talet ett bolag vid namn Ishavet. Uppgiften var att bedriva säl och valfångst i Norra Ishavet. Produkterna kokades i ett stort trankokeri på Lilla Bockeskär vid Stora Varholmen.

Resterna av trankokeriet kan ses från ångaren Bohuslän vid passage västerifrån av Varholmsundet utanför Hjuvik. Titta ut om styrbord, så syns en del stenfundament fortfarande.

VEGA byggdes i Bremerhaven 1873. Längden var 44 meter och bredden 8,40. Hon riggades som tremastad bark, och hade en ångmaskin om 60 hästkrafter. Under maskingång var farten 7 knop men något bögre vid enbart segling i god förlig vind. Hon var byggd av ek och hade så kallad ishud i botten och på sidorna.

Denna var av ett hårt träslag kallat greenheart. Botten och sidorna hade en tjocklek av 57 cm. Underrummen var klädda med skrovformade järncisterner för lasten och detta bidrog också till skrovet stora styrka.

Dickson köpte skutan för 150 000 kronor och lät bygga om henne för polarfärden. Hon försågs med lyfter, laboratorium och mässar för besättningen. Hela denna ombyggnad utfördes vid flottans varv i Karlskrona och bekostades av staten.

Besättningen uppgick till 30 man, som var ombord i nästan två år. De var mönstrade i ett utomordentligt skepp som klarade alla svårigheter i Ishavet utan allvarligare skador.

Efter den äventyrliga färden köpte Aktiebolaget Ishavet tillbaka henne, byggde om henne återigen och fortsatte att syselsätta fartyget i farvattnen runt Grönland på valfångst.

Varje sommar när hon lossade i Varholmsundet kändes en stank över grannöarna och denna blev än värre när trankokningen tog vid. Många sommargäster flyttade in till Göteborg under de veckor som kokningen pågick.

VEGA fortsatte sitt varv under många år, först ägd av ett norskt rederi och sedan början av 1900-talet under skotsk flagg. I slutet av maj 1903 befann sig fartyget vid Melvillebukten på Grönland. Isen packades snabbt runt VEGA, maskin kördes för fullt utan att hon rörde sig. Man försökte att spränga isen med dynamit men utan resultat.

Skeppet läg tvärs isdriften och skru-

Minnesord

Tage Bernbrandt, en av ångaren BOHUSLÄNS medarbetare och befälhavare, har lämnat oss.

Tage Bernbrandt var en befälhavare av den äldre stammen. Han var en äkta bohusläning och var född i Stala församling på Orust. Tage gick till sjöss i unga år och seglade jorden runt, bland annat i Transatlantics linjefartyg.

Efter många år som uteseglare, som styrman och befälhavare, gick Tage iland. Känslan för havet tog emellertid överhanden och när BOHUSLÄN behövde befälhavare mönstrade Tage på och förde ångaren bland Bohusläns klippor och skär till dess åldern tog ut sin rätt.

Det var alltid ett nöje att som besättningsman få arbeta tillsammans med Tage, hans humor och pondus gjorde att stämningen ombord var god.

Vi önskar honom att få vila i frid.

EDGAR



Tage Bernbrandt under en säkerhetsövning ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Foto Ingvar Kronhamn

vades ned. Babordssidan gav med sig med ett dån, besättningen om 44 man övergav VEGA så snabbt man kunde i sex livbåtar. Öppet vatten kunde inte upptäckas åt något håll, närmaste plats var Upernavik som låg 136 distansminuter bort.

Under fruktansvärda strapasor släpades och ibland roddes båtarna och till slut kom mannarna fram till Upernavik. Alla överlevde, det var hårda gubbar på den tiden!

VEGA ligger på Ishavets botten och den stora fabriken på Stora Varholmen har förfallit, endast resterna kan i dag

ses. De minner oss om ett av Sveriges mest berömda fartyg.

BENGT CREMONESE

Läs mer om A. E. Nordenskiöld och VEGA! Böckerna kan finnas att låna på biblioteket.

Nordostpassagen

A. E. Nordenskiöld; bearbetning av Jakob Gunnarsson

Vega; en bearbetning av händelserna kring Vegaexpeditionen 1878-1880 sammanställd av Gösta Skoog

Aktuellt från FÄRJAN 4

Det inplanerade varvsbesöket för FÄRJAN 4 vid Gotenius Varv i november blev senarelagt några veckor eftersom varvet var upptaget av andra betydligt större reparationsarbeten.

Först den 16 december dockades färjan in i den lilla dockan tillsammans med två större fritidsbåtar. Färjan kom sedan att stå i dockan ända till den 19 februari då den sjösattes och bogserades till den ordinarie tilläggsplatsen.

Rostsanering av skrovet

Under varvsbesöket gjordes en ordentlig satsning på färjans skrov. Vi visste att några plåtar var dåliga i förskeppet ovan vattenlinjen. Det var förstås intressant att undersöka om det fanns ställen även under vattenlinjen som var i dåligt skick.

Varvet fick i uppdrag att bearbeta alla rostiga nitväxlar och spant med nålhacka i både för- och akterpikarna. Några av bottenstockarna både för och akter var så rostskadade att de fick ersättas med nytt stål. I förskeppet riktades ett spant som var intryckt efter en gammal skada. Här fick även en större bit av bordläggningen förnyas.

Utbyte av plåt

Plåten på båda sidor om förstäven var helt slut och fick även den förnyas. Den ovanföriggande stringerplåten var också kraftigt rostangripen och har förnyats i cirka fem meters längd. Detta medförde att även skarndäcksplankan fick rivas bort och ersättas med en ny. För övrigt har några mindre partier av



FÄRJAN 4 i Gotenius flytdocka. Nästa sida överst: Förskeppet efter bottenmålning. Nästa sida underst: Akterpiken efter slutmålning. I mitten syns hjärtstocken och den runda ruderbeslutningen med kättingarna till styrningen. Foto: Gunnar Söderberg 10 februari 2007

bordläggningen istyckats med ny plåt. Av kostnadsskäl har alla plåtarbeten utförts i sveatsat utförande.

Kölsvinet i hela färjans längd har ängtvättats och slamsugits. Jag vågar nog påstå att så rent som det är nu har det inte varit sedan färjan var ny.

Målning

Hela insidan av bordläggningen i för- och akterpik har fläckmålat och sedan sprutmålat med tvåkomponents Jota-

masticfärg. Hela den processen som varvet nu gjort utförde vi själva en gång i tiden fast under primitivare former när färjan stod på land på Eriksberg från 1981 till 1985. På den hade vi inte tillgång till lika högklassig färg som idag.

Tidigare läckande trädäck tillsammans med plåtväxlar som samlar vatten har förstås hjälpt till med förfallet. Numera är däckrenare och förhoppningsvis så täta som det går att få trädäck.

Ångbåten Nr 1 2007



Ångbåten Nr 1 2007

I maskinrummet har allt stål under dörkarna sprutats med Floatcoat som är ett penetrerande rostskyddsmedel.

Utvändigt har skrovet fläckblåstrats och målats med de för färjan vanliga färgsystemen och kulörerna.

Överbyggnaden återstår

Genom att skrovarbetena blev så omfattande har vi inte haft ekonomiska möjligheter att reparera överbyggnadens styrbordssida. Här är det en konstruktion som är utsatt för vädrets makter och som medför korrosion av plåtar och röta i trä. Inför seglatsstarten får det bli lite kosmetiska åtgärder för att dölja de värsta bristerna runt fönsterpartierna.

För färjan är bristen på pengar ett allvarligt problem. Färjan kan inte segla in så mycket att det täcker kostnaderna för underhåll. Det beror dels på att det är svårt att bemanna färjan för fler turer än vi kört under de senaste åren och dels på att efterfrågan på turer i hamnområdet är begränsad.

Maskinarbeten

Under vintern har ängmaskinens balans som driver pumpen till ytkondensorn renoverats och nu återstår monteringen.

Ångpannan är klar för den årliga besiktningen av Det Norske Veritas. Om inga överraskningar väntar kan pannan sedan fyllas med vatten och eldas på.

På Långfredag skall färjan täckas av och vaskas och sedan är det några veckors intensivt arbete innan provturen kan göras den 1 maj.

GUNNAR SÖDERBERG

Marstrandsbolaget del 3 – S:t ERIK

I första delen, publicerad i Ångbåren 122, behandlades bolagets tillkomst och dess ägare, den första ALBREKTSUND. Den sattes i trafik 1870 på linjen Göteborg–Marstrand–Stenungsund–Nösund.

Ett nytt bolag, Marstrands Nya Ångfartygs AB, bildades 1875 och övertog det gamla bolagets ägare ALBREKTSUND. Bolagets andra ägare, WESTKUSTEN, sattes i trafik sommaren 1876. Trafiken utsträcktes då norrut till Lysekil och Fiskebäckskil.

Marstrandsbolaget avsåg att bygga ännu en ångare och på bolagsstämman 31 mars 1880 beslörs att åter höja aktiekapitalet, nu med 90 000 kronor. Att sälja aktier i bolaget var inte svårt, utdelningen på aktierna 1880 var 20 %.

Den nya ångaren beställdes vid Lindholmens varv till ett pris av 103 000 kronor. Kontrakt skrevs 31 mars 1880. I oktober beslöt styrelsen att den nya ångaren skulle få namnet S:t ERIK.

Vid Lindholmens varv hade S:t ERIK byggnadsnummer 286. Ångaren byggdes 38,70 m lång, 6,18 m bred och fick en bruttodräktighet på 199 reg.ton. Med sin kompondångmaskin, med tillverkningsnummer 272, om 210 indikerade hästkrafter gjorde ångaren 11 knop.

S:t ERIK blev en förbättrad upplaga av WESTKUSTEN med halvdäck i för och akter. Liksom WESTKUSTEN fick S:t ERIK matsalen under fördäcket och en salong under akterdäck med physchklädda soffor.

Befälhavare i S:t ERIK blev bolagets trotjänare kapten E. J. Elfversson.

Namnet efter S:t Eriks park

För att skänka grönska åt boende och badgäster på den karga Marstrandsön tog Gustaf E Widell, rektor vid Marstrands läroverk, initiativet till att anlägga S:t Eriks park i en sank mosse på ön. Arbetet påbörjades under 1860-talet. Namnet kom från en gammal källa.

Efter Widells bortgång förföll planteringarna och 1882 bildades Sällskapet S:t Erik för att vårda och anlägga planteringar och vägar på Marstrandsön. En sten i parken med texten "Minne åt Gustaf E Widell" minner om initiativtagaren.

S:t ERIK på Nösundstraden

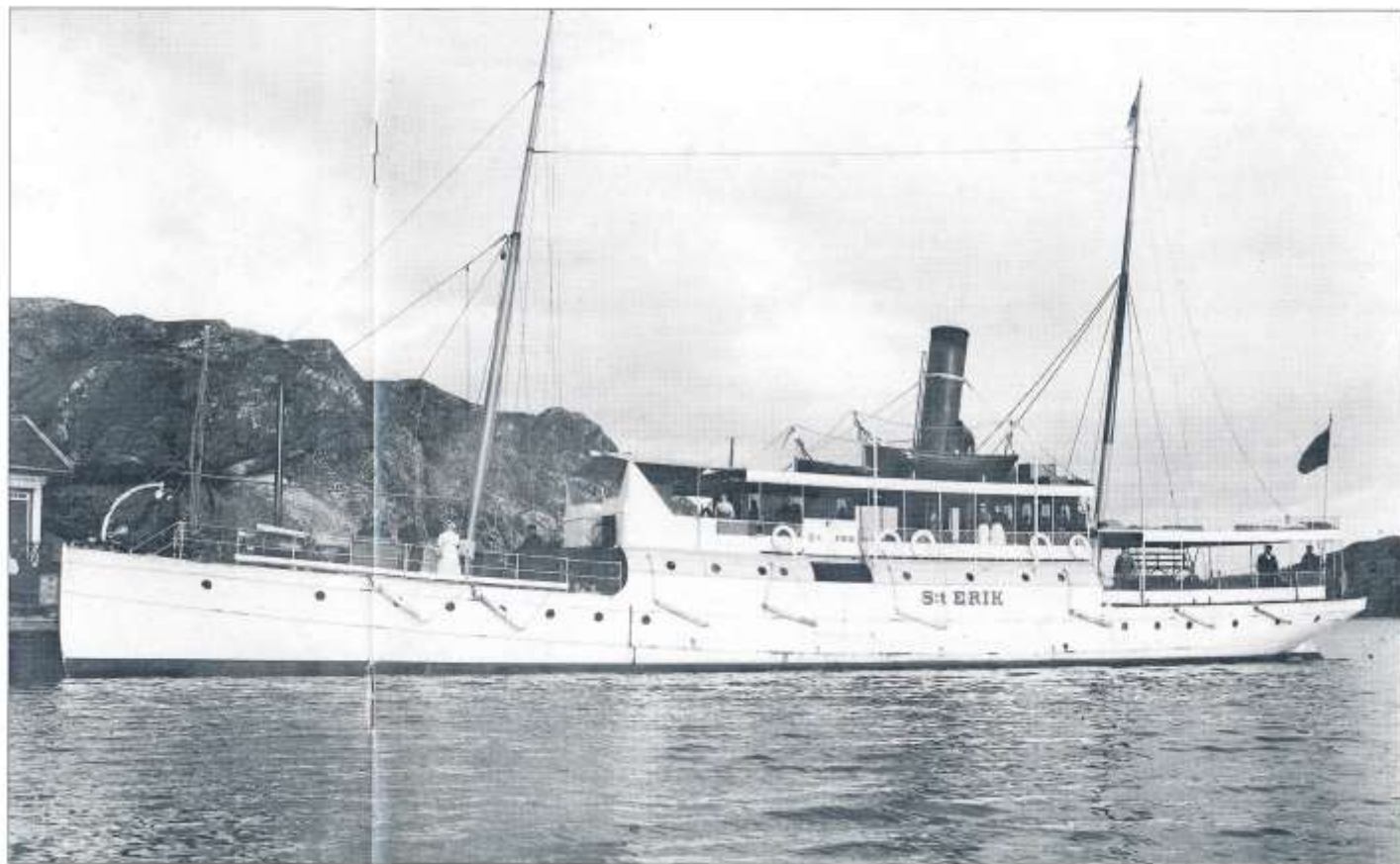
S:t ERIK var avsedd för Marstrandsbolagets linje genom Stigfjorden till Nösund och Mollösund. Denna linje började trafikeras av Marstrandsbolagets första ångare ALBREKTSUND 1870. När S:t ERIK kom i trafik 1881 delades bolagets trafik i två linjer, en yttre linje utanför Tjörn och norröver, samt en linje som gick innanför Tjörn och genom Stigfjorden till Nösund och Mollösund.

S:t ERIKs första tur 28 april 1881 gick inte längre än till Skäpesund men från 1 maj började turena med avgång från Göteborg söndag och torsdag kl. 08 med återresa från Mollösund

S:t Erik i ursprungligt skick vid Nösunds brygga.

Fotograf är Ester Läckgren som hade färdtjänst i Nösund under åren 1903 och 1904.

Foto från Margareta Wejlls, Mollösund.



Ångbåren Nr 1 2007

Ångbåren Nr 1 2007

måndag och fredag kl. 06.30. Redan till sommaren ändrades söndagsavgången från Göteborg till måndagar med avgång från Nösund tisdagar vilket därefter kom att gälla i många år. På resorna anlöptes Marstrand, Djupvik, Låka, Stenungsund, Lilla Askerön, Hästudden, Skäpesund, Rossön och Nösund.

Turlistan är för tiden 1-26 juni 1934.

Måndag	Tisdag
Torsdag	Fredag
10.00	13.30
12.15	11.15
12.15	10.45
13.20	09.35
14.15	09.00
14.30	08.30
15.10 Må	08.00 Fr
15.15 To	08.00 Ti
15.40	07.35
16.00	07.15
17.30	06.30

Trafikområdet

Det var rika jordbruksbygder på Tjörn och Orust med mycket gods som Nösundstraden betjänade. Till jordbruken transporterades konstgödsel, hönsfoder, redskap och maskiner. Till handelsbodarna med sitt rikliga utbud kom allhandla varor med ångbåten. Till Göteborg fördes slaktdjur, smör, potatis och frukt.

Från Göteborg gick S:t ERIK till Marstrand för att därefter gå in i Hakefjorden mellan Tjörn och Inland.

Första brygga var Djupvik på Tjörn, i Djupvik fanns handelsbod och här låg

från 1890-talet Djupviks varv där för övrigt S:t ERIK fick sin dieselmotor 1951. Djupvik anlöptes av Marstrandsbolaget mellan 1876 och 1952, efter 1949 av lastbåten ROLAND.

Från Djupvik gick S:t ERIK till Låka, alldeles söder om Höviksnäs på Tjörn. Låka var Marstrandsbolagets brygga och anlöptes från 1870 till 1940-talets början. Det andra stora ångbåtsbolaget, Ångbåts AB Bohuslänska Kusten, anlöptes Höviksnäs som sedan länge var överfartsort mellan fastlandet och Tjörn.

Nästa station var Stenungsund som utvecklades till badort tack vare ångbåtstrafiken. Ända fram på 1950-talet var invånarna inte fler än 300. Mellan Stenungsund och Stenungsön med sina sommarvillor fanns förbindelse med roddbåt. Marstrandsbolaget trafikerade Stenungsund från 1870 till slutet av 1940-talet.

Från Stenungsund gick S:t ERIK västerut över Askeröfjorden för att på måndagsturerna gå in i sundet mellan de båda Askeröarna och anlöpa Lilla Askerön. Bryggan byggdes 1905 av Marstrandsbolaget och anlöptes först av INLAND och från 1907 av S:t ERIK. Trafiken upphörde i slutet av 1940-talet. En kort tid under 1944 anlöptes även Fiskevik på Stora Askerön.

På torsdagsturerna anlöptes i stället Hästudden på Tjörn. Det var kyrkbryggan för Lilla Askerön vid besöken i Valla kyrka. Stora Askerön hör till Norums församling i Stenungsund. Hästudden trafikerades mellan 1908 och 1949.

Nästa station var Skäpesund med brygga på sundets Orustsida. Marstrandsbolaget och Bohuslänska Kusten hade där var sin brygga. Skäpesund betjänade främst befolkningen i Varekil på Orust. Vid bryggan fanns handelsbod och spannmålsmagasin. Över sundet fanns färjeförbindelse mellan Orust och Tjörn (Mjören) fram till 1939 då den första bron kom till. Den ersattes av en större bro 1980. Marstrandsbolaget trafikerade Skäpesund från 1870 till 1944.

Efter Skäpesund går färleden västerut i Stigfjorden. Under åren 1888 till 1890 anlöpte S:t ERIK Svanviksnäs på Orust.

När S:t ERIK sattes i trafik 1881 inleddes trafiken på Rossön, en halvö på Orust i Stala socken. Även här hade de båda ångbåtsbolagen var sin brygga av vilka Bohuslänska Kustens stabila stenbrygga byggdes 1918. Marstrandsbolaget anlöpte Rossön fram till 1952, efter 1949 med lastbåten ROLAND.

Från Rossön gick S:t ERIK ut i Stigfjorden och in i Lyresund mellan Lyr och Orust för att anlöpa Nösund som hösten 1885 åter blev slutstation eftersom Mollösund anlöptes av bolagets ångbåtar på den yttre linjen. Nösund var handelsplats och centralort, inte bara i Tegneby socken utan för hela Orust. Nösund anlöptes av Marstrandsbolagets båtar från 1870 till 1953 samt 1957.

I likhet med ALBREKTSÖND och WESTKUSTEN erhöll även S:t ERIK ångbåtspostexpedition. Den hade nummer 7 och upphörde 1941 efter 61 säsonger. Expeditionens uppgift var att

ta emot och vidarebefordra brev från allmänheten och från postexpeditioner längs traden samt att tillhandahålla frimärken. Nösund fick poststation 1877 sedan ångbåtstrafiken inlemts 1870.

Ångbåtsresor

Hjalmar Andersson på Orust skrev 1973 om sina resor med S:t ERIK från 1916 och framåt (publicerat i AB 68 1987).

Han berättar att innan S:t ERIK lämnade Nösund tisdag och fredag morgon blåstes en lång signal i ångvislan kl. 6.15, två långa signaler 6.25 och slutligen tre långa signaler 6.30 då kapten Skantze gav ordern "ta in landgångarna, loss akter!" Nösundsborna kunde ställa sina klockor efter S:t ERIKS avgång.

Så gick resan, från brygga till brygga. Så fort ångaren lagt till började kapten Skantze ringa i skeppsklockan. Inte ett eller annat slag, han ringde en god stund för att skynda på trafiken över landgångarna till för- och akterdäck. Så rapporterade styrmannen, Olle Olsson, att det var klart för avgång. Rorgångaren drog in landgången på mellandäck innan han åter ställde sig vid ratten.

Hjalmar Andersson beskriver hur man på Djupvik eller Låka ångbåtsbryggor kunde se slaktade grisar i hundratals vilka skulle med S:t ERIK till Göteborg. Det foedrades god fisk hos matroserna för att bära modersuggor på 200 kg!

Att transportera hästar och kor var vanligt. Hästarna placerades på fördäck och bands vid en bom med ett rep över ryggen för att förhindra att de reste sig på bakbenen. Korna togs ned i mellandäck.

Vid sådana resor fick passagerarna hålla sig undan.

Så kom S:t ERIK till Marstrand där ju Marstrandsbolaget hade sitt kontor och dit befälhavarna ofta hade ärenden. Under uppehållet hann både hästskojare och kreaturshandlare att uppsöka ett annat bolag för att stärka sig inför den sista etappen på resan till Göteborg. Resonemanget ombord var inte särskilt lägligt, berättar Hjalmar Andersson som emellertid inte kan dra sig till minnes något bråk ombord.

Besättningen var ju emellertid rätt manstark. Förutom kaptenen var det styrmannen, rorsmannen, fyra handfasta besättningsmän på däck, maskinisten och två äldre. Den kvinnliga personalen bestod av restauratris, två uppsasserskor och en akterstäderska.

Full service rädde ombord. Det var bara att vara stadd vid kassa, avslutar Hjalmar Andersson sina minnen från resorna med S:t ERIK.

Grundstötningen 1895

Midsommaren 1895 var ovanligt regnig och blåsigt men lockade trots det många resenärer till ångbåtarna. På midsommardagen, måndagen 24 juni, var S:t ERIK på väg från Marstrand till Göteborg med mellan två och tre hundra passagerare och med kapten Elfversson som befälhavare.

Han ville undvika att bli omkörd av Ångslupsbolagets VIRA och Elfversson valde därför att ta genvägen innanför Skalkorgarna utanför Torslanda. Tyvärr uppstod ett missförstånd mellan

befälhavaren och rorsmannen som inte var den ordinarie rorgångaren.

Efter ett par våldsamma stötar stoppade ångaren och vräktes över åt styrbord där den blev liggande med stark slagsida. Passagerarna kastades huller om buller ned i lä.

I den enda användbara livbåten fördes en del passagerare över till VIRA, andra till en närbelägen holme. Då kom Marstrandsbolagets WESTKUSTEN och gick tätt upp under S:t ERIKS akter för att ta ombord kvarvarande passagerare.

S:t ERIK stod på grundet med slagsida och med propellern över vattnet i flera dagar innan ångaren drogs loss och kunde föras till Lindholmens varv för reparation.

Marstrandsbolagets förtroende för kapten Elfversson var emellertid obrutet. Elfversson var nu 73 år gammal och väl värd den pension på 500 kronor om året han beviljades 1896 efter nästan 60 år till sjöss och 25 år i Marstrandsbolagets tjänst. Han var över 90 år gammal när han gick bort 1913.

Senare befälhavare

Kapten Elfversson efterträddes av Carl Oskar Olsson från Mollösund som förde S:t ERIK fram till 1908 då Johannes Skantze blev skeppare ombord. Skantze förde ångaren till 1919 då den lades upp för ombyggnad.

I augusti 1920 sattes S:t ERIK åter i trafik, nu med A. M. Tobiasson som befälhavare. Han efterträddes av Carl Fredrik Strömberg 1931 som förde ångaren till 1940. Efter några år med

Ludvig B Olsson som befälhavare kom Ewert Samuelsson 1943. Han lämnade S:t ERIK efter bolagets konkurs 1950.

Under Marstrands Rederi AB:s tid var O. H. Johansson och därefter Anders Svensson befälhavare i S:t ERIK. Sista säsongen var Joel Larsson skeppare.

Julorkanen 1902

Julaftonen 1902 hade S:t ERIK kommit till Nösund som var natthamn. Efter lossning fortsatte man till Mollösund där de flesta i besättningen hörde hemma. Endast rorgångaren, eldaren och restauratrisen var kvar ombord.

Så förlöt julfattan och juldagen. En frisk västan övergick mot kvällen i storm för att därefter öka till orkan under natten. Rorgångaren vaknade av dånet och märkte att förtöjningarna började ge sig. Han väckte eldaren som försökte få upp trycket i ångpannan medan förtöjningarna sprang av och S:t ERIK började driva söderut genom sundet. Tillsammans med restauratrisen lyckades de manövrera ångaren genom Tängesund mot Nösund.

Att anlöpa Nösund var otänkbart men inne i leran i Boxviks kile kunde man hålla mot vind och sjö för att invänta annandagsmorgonen. S:t ERIK drogs loss av en annan ångare.

Ombyggnaden 1920

Vintern och våren 1920 gick ångaren WESTKUSTEN på Nösundslinjen medan S:t ERIK lades upp vid Marstrands Mek. Verkstad för en omfattande ombyggnad. Marstrandsbolaget hade vid denna

tid endast två fartyg med matsalen över huvuddäcket, ALBREKTSUND och BOHUSLÄN. De övriga fartygen hade matsalen under däcket förut.

BOHUSLÄN fick därför vara modell när S:t ERIK byggdes om. Mellandäckets rundade sidor ritades upp vilket medförde ökat utrymme på övre däck där en matsal för 20 gäster, en röksalong för 8 personer samt andra skyddade utrymmen inreddes.

Köket för om försalongen fick vara kvar vilket krävde att en mathiss fick installeras mellan ett nytt penteri under fördäck och matsalongen på övre däck.

Kommandobryggan flyttades upp på salongsdäckets tak med en styrhytt ända fram till bryggskärmen som skydd för kapten och rorgångare.

Maskin och ångpanna sågs över och i maskinrummet installerades en generator för 110 volt likström som möjliggjorde elektrisk belysning ombord, en nyhet som på 1920-talet var sällsynt i kust- och skärgårdsbåtarna.

Ångmaskinen som var försedd med strålkondensator fick istället ytkondensator vilket avsevärt höjde livslängden på ångpannan som förnyats 1905.

19 augusti 1920 kom S:t ERIK till Stenpiren i Göteborg i ombyggt skick. Ångaren förde inbjudna gäster till Marstrand och middag på Turisthotellet. Under middagen hyllades Marstrand-bolagets egentlige upphovsman, J. A. Lindqvist, som då var den ende levande av bolagets stiftare. Därefter avlöste S:t ERIK ångaren WESTKUSTEN på Nösundslinjen.

Eldarnas arbetstid

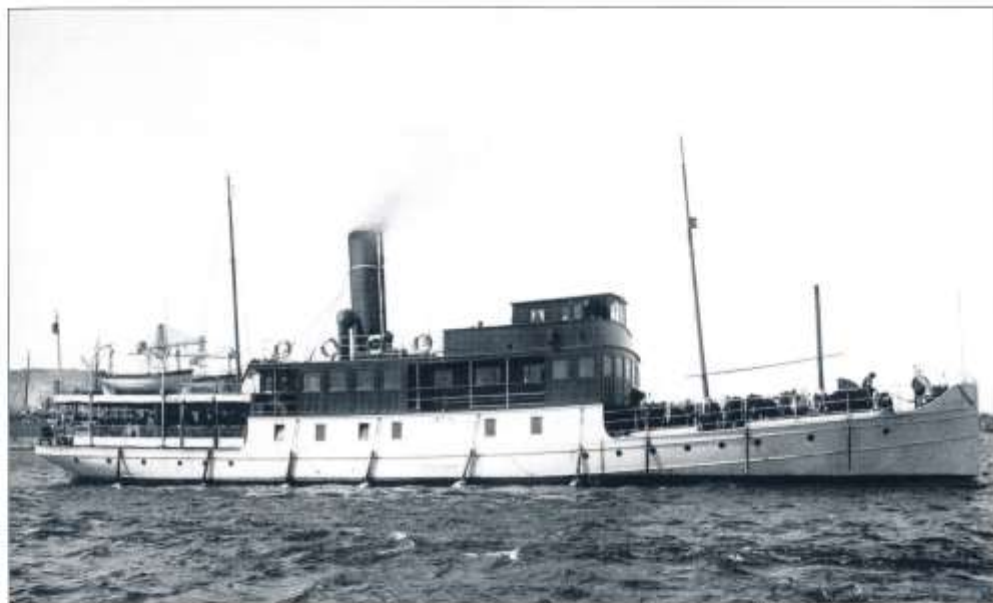
De båda eldarna hade en arbetstid på 61 timmar var per vecka. Endast söndagen hade varit arbetsfri. Men den elektriska belysningen ombord nödvändiggjorde nu laddning av batteriet. Att en eldare behövde tjänstgöra en hel söndag för denna uppgift när S:t ERIK annars låg stilla i Göteborg blev för mycket för bolagsledningen som skrev till Fartygsinspektionen för ett urlåtande "hurvida den av maskinisten för en av eldarna upptagna arbetstiden å söndag vid stillaliggande i Göteborg av 7 timmar kan befinnas vara skälig".

En fartygsinspektör utredde ärendet och fann att eldaren tjänstgjort för "hållande av ånga till värmeledning och belysning". Att ladda ackumulatörbattererna tog sex timmar och des överskjutande timman åtgick "för att elda upp pannans ångtryck till det för dynamoturbinen avsedda arbetstrycket samt att efter batteriets laddning banka upp fyrarne och stänga ventilerna till röledningarne".

Motorbåtar och bussar

Nösundslinjen fick efterhand konkurrens från järnväg, bussar och bilar. Södra delen av Bohusbanan, mellan Uddevalla och Göteborg öppnades för trafik 1 juni 1907. Fram till 1909 stannade tågen i Tingstad innan järnvägsbron över Göta älv var färdig och tågen kunde nå Göteborg C.

Stenungsund, som ligger där järnvägen när havet, blev en naturlig utgångspunkt för båt- och busslinjer till Tjörn och Orust. 1914 inleddes trafiken



S:t Erik efter ombyggnaden 1920, här på väg in till Stenpiren i Göteborg lastad med baskap på fördäck. Fotograf Allard omkring 1924-1925. Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg.

med motorbåt mellan Boxviks kile, norr om Nösund, och Stenungsund. 1915 startade motorbåtstrafiken från Djupvik och Höviksnäs på Tjörn till Stenungsund. Sedan busstrafik startat i privat regi på Tjörn avkortades båtlinjen till Höviksnäs-Stenungsund. Det var Hakefjordsbåtarna som trafikerade

linjen fram till dess Tjörnbröarna var färdiga 1960. Från Höviksnäs utgick bussar till alla sambällen på Tjörn.

Familjen Asker på Stora Askerön skötte motorbåtstrafiken mellan Stora och Lilla Askerön samt Stenungsund fram till 1961 då vägbanken mellan Orust och Lilla Askerön var färdig.

1970 var även bron till Stora Askerön färdig.

När vägfärjan mellan Kolhättan och Svanesund på Orust sattes i trafik 1926 började Statens Järnvägar att trafikera busslinjen Stenungsund-Svanesund-Ellös. Den förlängdes 1927 till Hällviksstrand. 1940 fick Nösund buss-

förbindelse med Uddevalla över färjleden över Nösund. I Hogen, mitt på Orust, mötte Nösundsbusen bussarna mellan Stenungsund och Hälleviksstrand.

Hösten 1940 fick även Marstrand landsväg och bussförbindelse med fastlandet vilket medförde ett stort avbräck för Marstrandsbolaget.

Resorna med passbåtar och bussar var snabbare än ångbåtsresorna och erbjöd flera resealternativ. Man kunde resa till Göteborg eller Uddevalla över dagen.

Även beträffande godset uppstod konkurrens. Det var de så kallade jakterna, familjeägda träbåtar med motor, som erbjöd lägre frakter än ångbåtsbolagen. Marstrandsbolagets frakttaxa sänktes 1931 med 10 %, de konkurrerande jakterna låg ungefär 25 % lägre i pris.

På kustlinjen

Det var i synnerhet de bofasta som utnyttjade de nya färdsätten. Sommarvärderna fortsatte att resa med ångbåtarna men 1932 började Marstrandsbolaget med expresturer för att motverka att även dessa resenärer skulle välja tåg och buss framför ångbåtarna.

Det var ångaren MARSTRAND som i sommarturistlan gick en daglig exprestur Gravarne-Göteborg och åter. S:t ERIK fick då tillfälligt trafikera kustlinjen med avgång från Göteborg måndag och torsdag. På dessa turer anlöpte ångaren Nösund. Under resten av året återgick S:t ERIK till Nösundslinjen.

Sommaren 1936, då även BOHUSLÄN började expresturer Göteborg-Gravarne-Göteborg, trafikeras Nösundslinjen

istället av ångaren Tjörn som därefter kom att gå på Nösundslinjen fram till 1949.

Under åren 1936 till 1949 gjorde S:t ERIK på söndagar under sommaren en uppskattad tur yrte vägen Göteborg-Nösund-Käringön och åter.

Under 1930-talet hade S:t ERIK tillstånd att föra högsta antalet passagerare, 309 i inre kustfart och mellan Göteborg och Marstrand 430.

Isvintrar

Även av Marstrandsbolagets ångare var egenfärdiga byggd för att bryta is. BOHUSLÄN byggdes med en förstäv som vid återligt trim på skrovet kunde bryta is. Förskippet var av denna anledning kraftigare och försett med tätare spant.

Efter en ombyggnad 1928 fick S:t ERIK ny förstäv med samma egenskaper även om maskineffekten på denna ångare var betydligt mindre. Det var främst under 1940-talets isvintrar som S:t ERIK fick nytta av sina isbrytande egenskaper.

Ångaren gick då på kustlinjen medan den lilla Tjörn som trafikerade Nösundslinjen tidigt fick ge upp försöken att forcera isen på Stigfjorden. Godset till stationerna på Nösundslinjen kördes då med lastbil från Skärhamn och Mollösund som ju anlöptes av kustlinjens ångare.

I januari 1941 fick S:t ERIK så svåra skador i isen att ångaren inte kom i trafik igen förrän i slutet av sommaren.

Bostäderna ombyggda

1943 års bostadsförordning medförde stora förändringar ombord i fartygen och kostnader för ångbåtsbolagen. I tur och

ordning lades Marstrandsbolagets ångare upp vid Marstrands Mek. Verkstad för ombyggnader av besättningens bostäder när dessa skulle anpassas till nya bestämmelser.

24 januari 1945 utbröt brand i babords kolbox när S:t ERIK låg vid Stenpiren i Göteborg. Branden spred sig till mellandäck och skadade även ångpannan. Ångaren bogserades till Marstrands Mek. Verkstad för reparation. Man passade då på att bygga om bostäderna efter de nya myndighetskraven. S:t ERIK kom i trafik igen först på nyåret 1946.

Nedgång för ångbåtstrafiken

Andra världskriget medförde stora förändringar för kusttrafiken. Restriktioner för landsvägstrafiken vad gäller gummidäck och drivmedel gjorde att last och passagerare fördes över till ångbåtarna som emellertid drabbades av kostnadsstegringar i form av högre löner och dyrare bränsle. Medan bussar och lastbilar drevs med gengas fick ved ersätta kolet som bränsle i ångbåtarna.

Efter kriget fanns det åter kol att tillgå men bränsle- och lönekostnader steg nu alltmer. Biltrafiken återtog det gods man tillfälligt förlorat. Underhållskostnaderna för de gamla slitna fartygen blev allt mera omfattande.

Den ekonomiska situationen blev prekär för Marstrandsbolaget. Ännu en bidragande orsak var bytet av ångmaskin och ångpanna i ångaren WESTKUSTEN 1949.

Bolaget beslöt att lägga ner trafiken efter sommarsäsongen 1949 men erhö



S:t Erik med ny skorsten efter motoriseringen 1951. Skorstenen är svart med en bred vit bård som tillkom 1956. Liebåtarna i aluminium tillkom 1960. Återdäcket är - som lastdäck - öppet men skyddat med presenning. Foto Dag Almén

nu statsbidrag för fortsatt vintertrafik. Bristen på kapital medförde emellertid en rekonstruktion av både ångbåtsbolaget och Marstrands Mek. Verkstad.

Nytt rederi

På Tjörn var man beroende av båttrafiken tio år innan Tjörnbron kunde tas i bruk. Ett konsortium på Tjörn övertog för 175 000 kronor det gamla ångbåtsbolagets fartyg och tillgångar. S:t ERIK betingade ett pris på 30 000 kronor.

Det nya rederiet, Marstrands Rederi AB, började sin verksamhet 1 januari

1951. Med hjälp av statsbidrag motoriserades flera av de gamla ångbåtarna. S:t ERIK, LYSEKIL, ALBREKTSUND och Tjörn fick dieselmotorer medan MARSTRAND, WESTKUSTEN och BOHUSLÄN fick behålla ångmaskinerna. S:t ERIK fördes till Djupviks Varv på Tjörn och bytte ångmaskinmotorn Nobab diesel på 390 hkr.

Ångbåtsskorstenen byttes mot en lägre skorsten i tidens smak. Skorstenarna på det nya rederiets fartyg bar bolagsvimpeln på ett brett blått band mot gul botten.

Fortsatta bekymmer

Inte heller det nya bolaget lyckades driva verksamheten utan förluster. Investeringarna hade varit betydande. Ett nybygge hade beställts men levererades inte förrän i augusti 1951 när den första sommarsäsongen var över. Det var MARSTRANDS FJORDEN som gjorde 18 knop. Fartyget såldes efter en kort tid.

Sedan de båda koleldade ångarna WESTKUSTEN och MARSTRAND sålts på nyåret 1953 återstod bara BOHUSLÄN som ångbåt i bolagets flotta.

1953 uppgick Marstrands Rederi AB i Thordénkoncernen som drev rederi och varv i Uddevalla. Marstrandsbolagets fartyg fick nu Uddevalla som hemort. Rederichef blev Knut Nordendorph.

BOHUSLÄN och LYSEKIL sattes i trafik i Öresund där MARSTRAND redan gick i trafik som ÖREBORG.

ALBREKTSUND, S:t ERIK och Tjörn fick nu svara för kusttrafiken.

Befälen tar över

På nyåret 1956 ställde Marstrands Rederi AB in all trafik på grund av en hotande likvidation. Ett trettiotal anställda berördes. Nio av bolagets befäl övertog samtliga aktier i bolaget och 350 000 kronor i skulder för ett symboliskt belopp om en krona.

Rederiet flyttade tillbaka till Marstrand med kapten Ludvig B Olsson som rederichef. Fartygens skorstenar målades åter svarta med ett brett, vitt band som påminde om den tidigare så eleganta vita ringen.

Trafiken kom åter igång men passa-

geratrafiken pågick endast sommartid och med ett ständigt vikande trafikunderlag. Turlistorna blev allt glesare. BOHUSLÄN och LYSEKIL var utyrda och såldes 1962 till AB Sundfart i Malmö. Samma år såldes även ALBREKTSUND till Waxholmsbolaget.

Sista säsongen på kusten

1962 var sista sommarsäsongen för S:t ERIK på kusten. Turerna började 17 juni och pågick till 16 augusti.

Expressturen mellan Göteborg och Gravarne (Kungshamn) pågick mellan 21 juni och 12 augusti med avgång från Göteborg kl. 7.45 och återkomst 21.10. Upphållet i Gravarne var i turistan 35 minuter men i verkligheten ofta kortare.

Sista turen gick 16 augusti från Gravarne kl. 9.00 till Göteborg.

Bilfärja till Öland

I april 1963 köptes S:t ERIK av sjökapten Bertil Kinnander i Byxelkrok på norra Öland. Han drev där ett pensionat och blev av med färjtrafiken från Oskarshamn som 1963 lämnade Byxelkrok och istället gick till Grankullavik.

Kinnander bildade Byxelkroks Rederi AB och gav S:t ERIK namnet SOLÖ. Fartyget byggdes om för att ta ombord sammanlagt sju personbilar på fibr- och akterdäck. 10 juni 1963 började trafiken mellan Oskarshamn och Byxelkrok.

Samma dag började ett annat rederi trafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok med NORDÖLAND. Det var Marstrandbolagets LYSEKIL som under namnet NORDÖLAND nu kom att



S:t Erik som KUNG ERIK efter ombyggnaden 1977 och inglasningen av akterdäcket 1979. Fartyget ligger här vid Skeppsvan i Stockholm. Foto Arne Sundström 21 juni 1979

konkurrera med gamla S:t ERIK. LYSEKIL levererades 1885 till Marstrandbolaget och motoriserades och byggdes om 1951. För den nya trafiken byggdes fartyget om för att kunna ta 14 personbilar på de rymliga för- och akterdäcken.

Konkurrensen blev förödande för kapten Kinnander och SOLÖ flyttades på sensommaren 1963 till Stockholm för att gå i utflykts- och beställningstrafik i skärgården och på Mälaren. NORDÖLAND (ex LYSEKIL) fortsatte trafiken på Byxelkrok fram till 1971 och skrotades i Ystad året därpå.

Skärgårdsutflykter

I Stockholm fick S:t ERIK tillbaka sitt gamla namn. Stockholms stad har S:t ERIK som skyddshelgon avbildat i stadsvapnet varför namnet passade bra.

1964 övertogs S:t ERIK för 50 000 kr av AB Skärgårdsutflykter som fortsatte att driva fartyget i beställningstrafik i skärgården och på Mälaren under somrarna. Sommaren 1966 gick S:t ERIK tillfälligt i trafik i Pitö skärgård. Under vintrarna låg S:t ERIK som restaurang vid Strandvägen i Stockholm. För att ge skydd åt gäster och passagerare byggdes

akterdäcket in.

11 juni 1970 grundstötte S:t ERIK utanför Lidingsö. Skadorna var så omfattande att man funderade på om det var idé att reparera skrovet. Men efter reparation på Finnroda varv kom S:t ERIK åter i trafik på sensommaren 1970.

KUNG ERIK

S:t ERIK låg upplagd vid Ekensbergs varv i Stockholm när brand utbröt ombord den 15 maj 1976. Matsalen från 1920 förstördes. Fartyget köptes av Rederi AB Sommar och Sol som drev S:t ERIK under sommaren 1976 med igenspikad matsal. Resenärerna fick tillfälligt äta på det inbyggda akterdäcket.

Hösten 1976 påbörjades en ombyggnad av fartyget där överbyggnaden av teak ersattes med en ny av stål. En ny matsal byggdes över fartygets hela bredd och med plats för 80 gäster.

Skrovet målades svart och skorstenen från 1951 ersattes av två "ångbåtsskorstenar", efter varandra. Nohab-dieseln byttes ut mot en Caterpillar dieselmotor på 343 hkr. Fartygets namn ändrades nu till KUNG ERIK.

1979 byggdes även akterdäcket om med en omfattande inglasning.

Åter till västkusten

1995 köptes fartyget av Ångfartygs AB Strömma Kanal i Stockholm för 6,5 milj. kr. Efter renovering och ombyggnad vid Tjörnarvet i Rönning överfördes fartyget 1996 till Börjessons Restaurang & Utflyktsbåtar i Göteborg, en division i Strömmakoncernen, och återfick namnet

S:t ERIK.

Vid renoveringen ersattes de två skorstenarna med en ångbåtsskorsten med ångrör. Den långa gösstaken ersattes med en i normal storlek samtidigt som fartyget återfick för- och aktermast. Inredningen förnyades och fräschades upp med nya toaletter och andra utrymmen. Bland annat förnyades köket under fördäck. Matsalen på övre däck kan efter renoveringen ta emot 120 gäster och det inglasade akterdäcket 50. S:t ERIK kan föra 296 passagerare med 48 ton bottenbarlast.

Efter 33 års bortovaro från västkusten sattes S:t ERIK 1996 i sommartrafik på linjen Göteborg-Marstrand förlängd till Klädesholmen och Rönning. 1998 slutade S:t ERIK att anlöpa Rönning och från 1999 anlöp inte heller Klädesholmen. 2002 blev sista säsongen på Marstrand på några år.

Sommaren 2006 började S:t ERIK åter trafikera Marstrand från Göteborg. Sommaren 2007 går S:t ERIK mellan Göteborg och Marstrand dagligen från 2 juli till 4 augusti. Upphållet i Marstrand är en timma. Dessutom gör S:t ERIK kvällsturer i skärgården.

Våren 2007 fick S:t ERIK ny huvudmotor, en sexcy lindrig Volvo Penta D16 MH på 405 kW (550 hkr).

Det är fantastiskt att ett fartyg som byggdes 33 år före BOHUSLÄN och till samma rederi ännu existerar och trafikerar samma skärgård.

2005 K-märktes S:t ERIK av Statens maritima museer.

INGVAR KRONHAMN

Källor:

ÅB 19 Dag Almén, "S/S S:t ERIK"
 ÅB 19 Henning Olsson, "Ett julminne"
 ÅB 37 Dag Almén, "S:t ERIK"
 ÅB 39-40 Dag Almén,
 "Helgonet som blev kung!"
 ÅB 47 Dag Almén, "KUNG ERIK"
 ÅB 53 Dag Almén,
 "100 år med S:t ERIK"
 ÅB 53 Gunnar Söderberg,
 "S:t ERIK på Nösundstråden"
 ÅB 68 Hjalmar Andersson,
 "Ångbåtstrafiken på Nösund"
 ÅB 68 John Johansson,
 "Rossön och ångbåtstrafiken"
 ÅB 69 Diverse författare, "Vinterbåten"
 ÅB 109 Erik Viktor Johansson,
 "En julnattsorkan 1902"
 ÅB 122 Stefan Westerberg,
 "Åskeröbåtarna"
 ÅB 124 Sten Hallberg,
 "Ångbåtstrafiken till Nösund"
 Lämpumpor 1998:3 Arne Sundström,
 "Kusttrafiken kring Oskarshamn och i norra Kalmarsund."
 Sten Hallberg, Helge Samuelsson,
 Boken om Nösund
 Turistor i Göteborgs Handels & Sjöfartstidning, KTB, Göteborg
 Mönstringsrullor i Sveriges Sjömans-
 husmuseum, Uddevalla

Aktersalongen

Aktersalongen redigeras av Bertil Holmström och Ingvar Kronhamn

K-märkta fartyg - flytande klenoder

Boken recenserar på sidan 6.

Genom tillmötesgående från förlaget kan vi erbjuda boken till specialpris för *Ångbåtens* läsare, 200 kronor plus ev. fraktkostnad (varav en icke förklarlig del stannar hos Sällskapet). Kontakta *Ångbåtens* redaktion.

88

Bohus Gille på utfärd

I *Ångbåten* har vi ett par gånger, nr 104 (2001) och 106 (2002) berättat om vår första charter, Sveriges Radios tvådagarsresa i juni/juli 1966.

Nästa kund var Föreningen Mollösund som chartrade oss för en tredagarstur i början av augusti. Och under följande år blev ideella föreningar ett vanligt inslag i kundkretsen, bl.a. Svenska Turistföreningen som under flera år gjorde en långresa längs kusten till Strömstad.

Vi visar här en bild från Bohus Gillens utfärd till Nösund sommaren 1974. Redaktionen tar gärna emot bilder från andra föreningsutfärder. Kanske t.o.m. någon bild från Föreningen Mollösund?

88

Gustav och Ester Holmström omgivna av barn och barnebarn på bryggan i Nösund 1974. Foto Anders Holmström

HERBERT 100 år på DVD

Sommaren 2005 gjorde ångaren HERBERT från Alingsås en riktig långresa med anledning av att det var 100 år sedan HERBERT byggdes vid Eriksbergs varv för Strands Ångsåg i Dalsland.

Vad vore en bättre idé än att fira 100-årsjubileet med en resa till Dalsland? Sagt och gjort. Mjörns Ångbåtsförening ställde in trafiken på sjön Mjörn en hel månad för att låta HERBERT trafikera sina gamla farvatten i Dalsland och sydvästra Värmland. Överallt väckte HERBERT uppmärksamhet och minnen.

2006 k-märktes HERBERT sedan reglerna för k-märkning ändrats. Tidigare måste ett fartyg vara 12 meter långt och 4 meter brett för kunna k-märkas.

Jubileumsresan på DVD!

Mjörns Ångbåtsförening har gett ut en DVD där man får följa HERBERT under jubileumsresan 2005 från Göteborg till Dalslands kanal och sjöar. Den är i format DVD-R, speltiden är 75 minuter och priset 200 kronor. Intresserad? Ring 0302-42286!



Ångbåten Nr 1 2007

Raset på E6

Den 20 december 2006 rasade E6 söder om Munkedal på en sträcka av 400-500 meter. Flera bilar drogs med i raset men ingen människa skadades. Raset inträffade där motorvägen söderifrån övergår i E6:ans gamla sträckning.

Raset medförde ett avbrott för trafiken på E6 som tvingades till tidsödande omvägar. Även järnvägstrafiken stoppades helt vilket medförde stora problem för Lysekils hamn. Bussar och personbilar körde runt rasplatsen på en smal väg över Skredsvik medan lastbilar hänvisades till omvägen över Dalsland eller över Vägverkets färjeled över Gullmarsfjorden vid Lysekil.

Färjerederiet satte omedelbart in en tredje färja på leden, MARIE från Hönöleden, tillsammans med de ordinarie färjorna GULLBRITT och GULLMAJ. Köerna på båda sidor var långa med väntetider på upp till två timmar och färjorna gick fulla hela tiden. Cirka 2000 lastbilar och ett stort antal personbilar transporterades dagligen. Varje färja lastar 700 ton.

Efter en snabb projektering och byggnad kunde landsvägen förbi rasplatsen tas i bruk 15 februari 2007. Bohusbanans nya sträckning förbi rasplatsen var klar 24 februari.

Större färja vid Svanesund

Färjan SVANHILD som sedan 1985 trafikerat leden Svanesund-Kollhärnan mellan Orust och fastlandet räcker inte längre till för den ökande trafiken.

Med en kapacitet på 40 personbilar byts den sommaren 2007 ut mot den större färjan VENUS som byggdes 2003 för Ljusteröleden i Stockholms skärgård. VENUS tar 60 personbilar.

VENUS ersatte MARIE på Hönöleden sedan denna färja började trafikera Gullmarsleden efter raset på E 6. Resan runt kusten tog tre veckor på grund av hårda vindar och hög sjö. Alle enligt Färjeroderiets tidning *Sjövägen*.

Pater Noster snart tillbaka

Fyren Pater Noster som lämnade Hammeskär 2002 har nu renoverats av Pharmadule-Emtunga i Arendal. Innan ställs tillbaka på sin ursprungliga plats skall fyren ut på turné.

Under maj och juni står Pater Noster på Hamnplan i Arendal. Tisdag 26 juni bogseras fyren på präm till GöteborgsOperan där den finns för beskådande till fredag 29 juni. Då bogseras präm och fyr till Marstrand för att på söndagen förflyttas till Rönnäng.

Onsdag 4 juli möter man pontonkranen SAMSON som skall lyfta tillbaka Pater Noster på Hammeskär dit den kom i byggsats 1868.

I samband med mässan Bok & Bibliotek i Göteborg i september tänds Pater Noster på nytt.

Föreningen Pater Nosters Vänner har till syfte att stödja och verka för fyrens framtida bevarande. Se föreningens hemsida www.paternoster-fyren.com. Besök även Pharmadule-Emtungas hemsida www.pharmadule.com/

Efterlysning (forts.)



I förra numret nämnde vi kortfattat om motorfartyget VIND som sommaren 1937 gjorde turer i Göteborgs skärgård, och efterlyste någon som kunde berätta något om denna trafik, och kanske rentav har ett foto?

Vi har blivit bönhörda: Hasse Runegrund i Myggenäs har sänt oss ovan återgivna mycket intressanta foto (som tyvärr inte av bästa tekniska kvalitet).

Antalet passagerare på denna tur är tydligen stort, kanske mer än vad som anges i certifikatet. Eftersom ingen vill sitta i "sadongen" i mörkret under däck, blir det extra trångt uppe i solskenet. Men att kliva upp på styrhyttstaket är väl ändå att gå för långt!

Bakom stäven syns något som verkar vara ett hopptorn, med våningar 5 och 10 meter ovan vattnet. Ovanpå tornet finns två flaggstänger. Det finns även en hel del byggnader i bakgrunden.

Finns det någon i läsekretsen som kan berätta var kortet är taget? Kanske rent av har ett foto från samma plats, men utan överlastad VIND?

BERTIL HOLMSTRÖM

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



Stämningsbild från Kungsbamn med Smögenbron i bakgrunden. Ångbåtsbryggan i Kungsbamn, tidigare Gravarne, var i många år natthamn för Marstrandibolagets kustångare. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen 2006