



ÅNGBÅTEN Årg 47 • Nr 1 2011 • 140

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

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

Bertil Holmström, Ulvåden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilho@bernil.se
Marias Järstedt, Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
maria@jarstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatväggs 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@nigonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2011 är 150 kronor.
Adressändringar meddelas till Kerstin Lof, Södra Viktoriaagatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: medlemstjanster@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litograf Media AB 2011.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2011 är 150 kr. Plussgro: 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, nallepet@passagen.se

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kasso@steamboat.se

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

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

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 140

Försalongen	2	Ångaren BLIDÖSUND 100 år	8
Ordföranden har ordet	3	Krävande navigering förutsätter	
Årsstämma i Ångbåten ekonomisk förening	3	hög nautisk kompetens	11
Till våra aktiva medlemmar	3	Aktuellt från FÄRJAN 4	12
In memoriam: Berndt Calås	4	HENRIK IBSSEN ex STYRSÖ	14
Grannar vid Stenpiren	4	Marstrandbolaget del 11	
Ångbåtsturer med BOHUSLÄN 2011	5	- BOHUSLÄN	16
Sällskapet på Båtmässan	6	Veteran på Nilen	28
Maritimt i Väst	7		

Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 140!

I årets första Ångbåt uppmärksammar vi en hundraåring, ångaren BLIDÖSUND som byggdes vid Eriksberg 1911. I serien om Marstrandbolaget har vi nått fram till vår egen ångare, BOHUSLÄN.

Vi avslöjar vidare hur sommarsäsongen med ångaren BOHUSLÄN ser ut och konstaterar att den blir annorlunda jämfört med tidigare säsonger. Programmet Ångbåtsturer 2011 kommer med nästa nummer av Ångbåten.

Det sker mycket i det tysta i våra ångare så här års. Vi har fått en rapport från Ringön och FÄRJAN 4.

Och vad får vi för grannar vid Stenpiren i sommar? Det vet vi redan!

Från Oslo har vi bilder på HENRIK IBSSEN, gamla STYRSÖ, som nyligen renoverats för fortsatt trafik på Telemarkskanalen.

På sista sidan kommer en gammal ädling paddlande på Nilen. Vi hoppas att det lugnar ner sig i denna del av världen så att turisterna återvänder.

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intresseområde. Bifoga gärna illustrationer.

Till Ångbåten Nr 2 2011 (141) vill vi gärna ha manus senast 11 april 2011.

Omslaget

Bilden på ångaren BLIDÖSUND togs av Christer Samuelsson från ångaren STYRSÖ i Tenösundet, söder om Vaxholm, den 3 juni 2010. Se även sidan 8.

Ångbåten Nr 1 2011

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Idag, när detta skrivs, har vintern kommit en bra bit på väg. Fastän det är kallt ute och soligt, får jag värkänslor. Det går att ana det som närmar sig, nämligen starten på årets ångbåtssång. Som vanligt årets absoluta höjdpunkt.

Det jobbas för fullt i våra två fartyg, vintergubbarna sliter som vanligt och kommer att ha allt shipshape i slutet av april.

För mig personligen blir det en ovanlig sommar. Det blir första gången på trettio år som jag inte kommer att föra det härliga ångfartyget BOHUSLÄN. Detta på grund av min svåra sjukdom, ALS.

Det är med sorg i mitt hjärta jag konstaterar att det är en omöjlighet att ta mig ombord någon mer gång. Dock kommer jag att ha med mig underbara minnen från alla mina dagar ombord i det bästa och vackraste av alla fartyg jag farit i under min 50 åriga sjömansbana, nämligen BOHUSLÄN.

I samband med Sällskapets styrelsemöte den 8 mars kommer jag att avgå som ordförande, då jag anser att denna syssla tar mycket kraft och tid i anspråk.

Tid har jag, men inte tillräckligt med kraft. Den har försvunnit.

Mina planer har varit att segla tills jag fyller 75 år, då min behörighet skulle löpt ut, men, som jag om någon fått märka, livet blir inte alltid som man tänkt sig.

Jag vill rikta ett stort tack för många trevliga år till stödjande medlemmar, till passagerare för trevlig samvaro under

ett otal resor och till de fantastiska besättningsmedlemmarna, som gör ett beundransvärt arbete under året, sommar som vinter.

Jag vill också särskilt framhålla det goda samarbetet med Ingvar Kronhamn, som till stor del jobbar i det fördolda. Utan honom och hans insats att rädda ångaren 1965 hade vi varit sysslolösa stora delar av året, hemska tanke.

Med dessa ord, mönstrar jag av för gott och önskar Er alla : Bon Voyage !

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR

BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i Sällskapet Ångbåten's
lokal Skeppsbron 5, Göteborg
tisdagen 7 juni 2011 kl. 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Välkommen att köpa andelar i
ångaren BOHUSLÄN vid årsstämman!

Till våra aktiva medlemmar!

Aktivmöte
ombord i WALONA
vid Stenpiren

lördagen 9 april kl. 12

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet
Ångbåten hälsas välkomna

Säkerhetsövning för aktiv

besättning

ombord i ångaren BOHUSLÄN
torsdag 28 april kl 17
lördag 30 april kl 10

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

Teknisk provtur
för ångaren BOHUSLÄN
torsdag 28 april kl 12.00

Premiärtur
med ångaren BOHUSLÄN
söndag 1 maj kl 12.00

för särskilt inbjudna

In memoriam Grannar vid Stenpiren



WALONA byggdes 1986 i Norge. Fartyget är byggt av plåt, är 30 meter långt och kan föra 250 passagerare. Med sina tre dieselmotorer går WALONA 18 knop.
Foto Ingvar Kronhamn

Åter har Sällskapet drabbats av en svår förlust. För några veckor sedan nådde oss budet att vår matros Berndt Calås lämnat oss och ångaren BOHUSLÄN för gott.

Vi visste nog att Berndts hälsa länge varit vacklande men det märkte vi nästan aldrig. Med lugn och sams skötte han tjänsten ombord såväl till rors, vid förtöjningarna och vid disktröarna.

Vi anade väl någon gång att det inte alltid var så väl beställt med svåra lyft och hårda rostörnar men Berndt var alltid med i besättningen. Ända till sent in på förra året var han ombord, som alltid lugn och balanserad.

Vi ombord börjar en god kamrat som lämnar ett stort och vemodigt tomrum efter sig.

BESÄTTNINGEN I ÅNGAREN BOHUSLÄN

Visst hade det varit roligt om ostindiefararen GÖTHEBORG kunde ge sig ut och segla igen. I en debattartikel i GP 2 mars beklagade skeppets kapten, Peter Kaaling, att GÖTHEBORG enbart ligger vid kaj som turistattraktion.

Även i sommar kommer GÖTHEBORG att ligga vid Stenpiren. Tillfälligt bygglov för tält, containrar och toalettvagnar har sökts för tiden 20 juni–25 augusti.

Det är positivt med fler besökare på Stenpiren. Vi hälsar GÖTHEBORG välkommen till Stenpiren under förut-sättning att BOHUSLÄN inte försvinner bakom tält och containrar.

Vår vintergranne WALONA har ju slutat att trafikera Koster och kommer i sommar att göra turer från Stenpiren 13 juli – 20 augusti.

WALONA skall gå på Vinga fyra dagar i veckan, onsdag till lördag, med två turer per dag. Förmiddagsturen går från Göteborg kl 10.30 och är tillbaka 17.00. Kvällsturen går från Göteborg 18.00 och är tillbaka 22.30. Enkel resa tar 1 tim 30 min.

Biljettpriset till Vinga tur & retur är 200 kronor. Kvällsturens rätkbuffet kostar 395 kronor inklusive resa.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2011

Ångbåtturer med BOHUSLÄN 2011

I årets första nummer av Ångbåten presenterar vi sommarens turer med ångaren BOHUSLÄN. Om detaljerade tider, bokningar och biljettpriser, se programmet Ångbåtturer och vår hemsida, www.steamboat.se

Kvällsturer

Kvällsturena i Göteborgs skärgård går i sommar alla onsdagar i juni, juli och augusti samt även 7 september. Avgång från Stenpiren i Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar.

Efter 35 år kommer kvällsturen i sommar att gå motsols! Detta för att våra resenärer inte skall behöva stå i kö i kafeterian när vi passerar Långedrag och går genom Snobbrännan.

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutflykten går redan på nationaldagen måndagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10 till Marstrand och Klädesholmen med återkomst 19.30. På Klädesholmen firas Sillens dag då årets sill presenteras.

Runt Tjörn

Lördagen 2 juli gör vi en resa runt Tjörn från Mollösund. Söndagen 3 juli går resan runt Tjörnen från Skärhamn. Avgång kl. 11 med återkomst 15.00 båda dagarna.

Kusttur och Sotekanalens dag

Sommarens första kusttur går fredagen 8 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars

uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Kungshamn till Göteborg.

Lördagen 9 juli firas Sotekanalens Dag i Hunnebostrand. BOHUSLÄN går från Kungshamn genom kanalen till Hunnebostrand och gör där ett två timmars uppehåll.

Kustturen söndag 10 juli går från Kungshamn kl. 11.00 med anrop av Lysekil och Marstrand. Två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa med buss från Göteborg. Återresa med buss från Göteborg till Kungshamn.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 16 och 17 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag kl. 10.00 och återresan sker med buss från Skärhamn med återkomst till Göteborg.

På söndag går buss från Göteborg kl. 10.30 till Skärhamn. BOHUSLÄN går från Skärhamn 16.00 och kommer till Göteborg 19.30.

Kusttur till Lysekil och åter

Nästa resa är en kusttur fredagen 22 juli från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Lördagen 23 juli gör BOHUSLÄN en utflyktsresa från Lysekil kl. 11.00 genom Sotekanalens dag till Hunnebostrand. Upphåll 1 ½ timme. Återresa 15.15, till Lysekil 18.00.

Kustturen söndag 24 juli går från

Lysekil kl. 12.15 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa med buss från Göteborg. Återresa med buss från Göteborg till Lysekil.

Söndagsutflykter

Efter juli månads kustturer vidtar de sedvanliga söndagsutflykterna från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand och från Marstrand kl. 17.00. Resan tar 2 tim 30 min.

31 juli fortsätter BOHUSLÄN till Klädesholmen, 7 augusti till Härön och 14 augusti till Skärhamn.

21 augusti kvarligger BOHUSLÄN i Marstrand för att där avsluta Sekelskiftedagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00 och återkomst 19.30.

Söndagsutflykterna avslutas traditionsenligt 28 augusti med resan till Repslagarmuseet i Älvängen. Denna dag går BOHUSLÄN även på en rundtur på Göta älv från Älvängen.

Reservation för sjöhävning

Att färdas med ångaren BOHUSLÄN genom den bohuslänska fiskelägesbygden är något unikt. Ena stunden passerar vi genom trånga sund och ser fiskelägen med vita hus och röda sjöbodrar, i nästa stund öppnar sig horisonten mot det öppna västerhavet.

Av denna anledning reserverar vi oss för sjöhävning vilket kan medföra att färdvägen och resmålen ändras eller att en del av resan får företas med buss.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2011

Sällskapet på Båtmässan



Maritimt i Västs monter på Båtmässan. Roland Lindberg (t.v.) och Ingemar Bengtsson från Sällskapet Ångbåten.
Foto Bo Starmark

I år hade styrelsen bestämt att Sällskapet borde visa upp sig på 2011 års Båtmässa. Vi var där tillsammans med ett tiotal (!) likasinnade föreningar, de flesta segelfartygsföreningar. Här är några intryck från ett heladagspass.

Redan tidigt på det nya året började Roland Lindberg, en av våra kassörer, och Mattias Jarlstedt med planeringen av "vår" monter. Den var inte särskilt stor och dessutom skulle vi samsas med flera av våra seglande vänner från

KVARTSITA, INGO, ISOLDA med flera.

Tillsammans skulle tio föreningar samsas i montern. Mattias ordnade ett förtämligt bildspel, Ingvar Kronhamn hade en "mässutgåva" av 2011 års turlista klar och Roland höll i röttmarna.

Inte minst skulle det skaffas en frivillig besättning för alla dagarna, eftersom det var lämpligt att ha montern ständigt bemannad. Arbetstiden sträckte sig från öppningsdags till stängningstid.

Till en början fanns det nog en viss oro för att det inte skulle komma nog villiga tjänstgörande. Det löste sig emellertid. Vi var faktiskt 20 anmälda. Full bemanning således.

Denna fredag var vi två som stod där hela passet – Ingemar Bengtsson, en av våra båtsmän, och jag. Två från ångaren BOHUSLÄN med konfirmerationsåldern på betryggande avstånd och med lång, väldigt lång, erfarenhet av Sällskapet Ångbåten's göranden och låtanden.

Vi jobbade vil ihop med de avsevärt yngre medlemmarna från segelfartygen. Det måste nog tyvärr sägas rakt ut, att en av dessa undrade om vi var "lika gamla som ångbåten". Men hon trodde i alla fall att BOHUSLÄN var byggd "efter kriget". (Här finns ett stort behov av upplysningsverksamhet!).

Sällskapet del var bra gjord. Vårt utrymme utnyttjades på ett vettigt och bra sätt. Allt utrymme användes på ett rationellt och vettigt sätt. Montern var väl placerad på utställningen. Om hörnet låg Repslagarbanan från Älvängen och doftade trätjärna lång väg. Det drog många besökare vilket gynnade oss.

Så här mitt på dagen fanns inga ungdomar på mässan utan besökarna var till större delen vuxna. Vår verksamhet med både ångaren och färjan är inte alls okänd, som jag i min pessimism trodde. Tvärtom. Det blev tillfälle till långa

diskussioner om fartygen, inte minst om maskintjänsten.

Efter klockan 15 blev det avsevärt glesare bland besökarna. Vi undrade en hel del över det. Men visst! Pensionärer åker ju fritt på spårvagnarna mellan 9 och 15! Det märktes.

Så några reflexioner. Det blev tillfälle att vandra runt på mässan. De stora hallarna med motorbåtsvidunder, alla av nästan samma utseende och motorpotens, var inte så väl besökta.

Däremot i V-hallen, där träbåtarna fanns, skockades besökare knackande och smekande, som vi gör när ett läckert lackat skrov ligger framför oss.

På andra våningen, platsen för all utrustning och klädesplagg av alla storlekar och i alla tänkbara färger, allt till så kallade "mässpriser", där rådde trängsel. Där nöps det, petades och drogs och provades det. Här var elektronikens högborg.

Radarapparater, VHS-mottagare, GPS-utrustning från när och fjärran låg lockande utbredda klara för snabba köp. Och visst är det roligt, intressant och läroerikt att se all utveckling till små nätta saker, som tål både sol och salt.

Så inför nästa år bör vi satsa på en större monter. Den gör större rättvisa åt herrar Jarlstedts, Kronhamns och Lindbergs ansträngningar.

BO STARMARK

Maritimt i Väst

Det var alltså Maritimt i Väst som svarade för montern på Båtmässan. Från organisationens hemsida får vi följande information:

Maritimt i Väst är en ideell förening som har initierats av Västra Götalandsregionen för att stödja och skapa ett intresse för verksamheten inom det maritima kulturarvet i Västra Götalandsregionen.

Maritimt i Väst har som målsättning

- att skapa en plattform för verksamhet inom det maritima kulturarvet i Västra Götalandsregionen
- att samordna ett nätverk i det maritima utbudet och därigenom bredda samarbetet mellan dessa. I detta nätverk kan problemställningar synliggöras och förhoppningsvis lösas
- att verka för att föreningarnas verksamhet och kommande aktiviteter blir synliga och tillgängliga
- att marknadsföra det maritima kulturutbudet mot allmänhet och turister
- att betona föreningslivets betydelse inom det maritima kulturarvet
- att verka för att tillföra medel till det maritima kulturarvet genom att exempelvis undersöka förutsättningarna för att bilda en gemensam fond

Ångaren BLIDÖSUND 100 år

Ännu ett Erikobergsbygge jubilerar: 1911 levererades ångaren BLIDÖSUND från Erikobergs varv till ett rederi på Blidö i Stockholms norra skärgård.

Alltjämt trafikerar BLIDÖSUND den linje ångaren en gång byggdes för.

Det var missnöje över Waxholmsbolagets trafik på Blidö som i början av 1900-talet fick skärgårdsborna att bilda ett eget rederi för att låta bygga ett fartyg för gods och passagerare. Blidö socken omfattade många öar som alla saknade fasta förbindelser med fastlandet. De största öarna är Blidö och Yxlan, belägna på båda sidor av Blidösundet.

1910 bildades Ångfartygs Aktiebolaget Stockholm-Blidösund som beställde ett fartyg från Erikobergs Mekaniska Verkstad i Göteborg. Priset var 132 000 kronor.

Varvet hade 1910 byggt SANDHAMNS EXPRESS, nuvarande NORRSKÄR, samt TOR I, senare KANHOLMEN, upphuggen 1952. Blidösundsbolagets ångare blev en utveckling av de båda men med styrhytten för om matsalen på övre däck.

Skrovet sjösattes i november 1910 varvid fartyget fick namnet BLIDÖSUND. Efter utrustning företogs en första provtur 14 februari 1911. Levansprovturen gjordes 3 mars 1911.

Ångaren uppnådde som mest en fart på 13,52 knop vid 160 slag i minuten och 530 indikerade hästkrafter. Kolåtgången var 0,8 kg per indikerad hästkraft.

Ångmaskinen är en compoundmaskin med Flodmans slidreglering. Den var



En vintertid bild med ångaren BLIDÖSUND i Vaxholm 23 december 2010. Foto Christofer Samuelson

ursprungligen försedd med strålkondensator men försågs senare med ytkondensator. Cylinderdiametrar 380 och 740 mm, slaglängd 560 mm. Ångpannan har tre eldrör.

BLIDÖSUND har en längd på 35,29 meter, största bredden är 6,91 m och mallade djupet 2,90 m. Ångaren har ett genomgående huvuddäck med överbyggnad, "mellandäck", och ett övre däck med däckshus.

En säregen lösning är placeringen av ljusventilerna till maskinrummet och inredningen akterut under däck. Ventilerna sitter i recesser som sticker upp i

mellandäck. Avståndet från vattenlinjen blir därmed större än vanligt.

Liksom de tidigare nämnda ångarna fick BLIDÖSUND elektriskt ljus och ångstyrmaskin.

Leverans och trafik

BLIDÖSUND lämnade Göteborg den 4 mars 1911 för att gå runt kusten till Stockholm. Resan företogs i kyta och grov sjögång. Man övernattade i Helsingborg och Simrishamn.

9 mars gick premiärturen från Stockholm till Blidösundet där isen låg tjock. BLIDÖSUND gick inte in till bryggorna

utan lade bi i isrännan. Skärgårdsborna hälsade sin ångare med salut och hurrarop.

Så inledde BLIDÖSUND sina turer mellan Stockholm och Furusund genom Blidösundet. I många år fortsatte ångaren till Hysingsvik på fastlandet. BLIDÖSUND gick från skärgården på morgonen och tillbaka från Stockholm på eftermiddagen. Tilläggsplats i Stockholm var Strandvägen.

Tanken var att BLIDÖSUND skulle gå i trafik även vintertid. Det bar sig inte. En befälhavare yttrade vid ett tillfälle till skärgårdsborna:

"Ni åker bara båt två gånger. En gång när ni ska in till sjukhuset, och andra gången när ni kommer ut i kistan. Hur ska man då kunna ordna med vintertrafik?"

Ångbåtskriget

Sedan BLIDÖSUND kommit i trafik fortsatte Waxholmsbolaget trafiken på Blidösundet vilket blidöborna såg som ren konkurrens med deras egen ångare.

Fastighetsägarna fick länsstyrelsens medgivande att kräva tillstånd för anlop av ångbåtsbryggorna i Blidösundet. Endast enstaka bryggor var öppna för Waxholmsbolagets ångare som i allmänhet var WAXHOLM III. Waxholmsbolaget byggde även egna bryggor på inköpt mark.

Om skärgårdsborna var lojala mot sin ångare gällde det att övertyga Stockholmare som hyrde sommarbostad på öarna att resa med "rikt" ångare när biljetpriserna dumpades.

Efter två säsonger avblåstes kriget. BLIDÖSUND hade hållit stånd mot det starka Waxholmsbolaget och överlevt.

Grundstötningen

Söndagen 6 november 1949 var BLIDÖSUND på ingående mot Stockholm. Ombord befann sig omkring 100 passagerare. Det var sydostlig kuling i regn och mökret började lägga sig.

BLIDÖSUND gick på fel sida av en prick och rände på grund. Ångaren sprang läck i maskinrummet.

Befälhavaren slog nu full fram för att komma fram till några mindre skär där passagerare och besättning kom iland.

Snart stack bara förskeppet upp ur vattnet. Styrmannen och några andra karlar rodde en livbåt mot fastlandet för att rings efter hjälp.

En mindre skärgårdsbåt hämtade passagerare och besättning och efter åtta dygn bärgades BLIDÖSUND och fördes in till Stockholm för en omfattande och kostsam reparation.

Nedgång i trafiken

BLIDÖSUND kom åter i trafik men 1950-talet var en svår tid för skärgårds- trafiken. 1953 fick BLIDÖSUND konkurrens av ett mindre, men snabbgående motorfartyg och samma år var landsvägen färdig fram till Furusund. Väg- färjan till Yxlan startade 1954 och till Blidö 1956. Därmed fick BLIDÖSUND konkurrens av både bilar och bussar.

Efter inturen från skärgården den 31 augusti 1960 lades BLIDÖSUND upp på Djurgårdsvarvet i Stockholm.

Återkomsten

Det fanns planer på att bygga om och motorisera BLIDÖSUND för annan trafik men istället såldes ångaren 1968.

Köpare var Roslagens Skeppslag, ett rederi som bildats av Leif Rasmusson och Eric Jågeborg.

I början av 1969 började upprustningen med lånade medel. Ekonomin var skral men entusiasmen desto större. Även om ångaren hade plundrats och vandaliserats var den rent tekniskt i gott skick. Ångpanna och maskin var väl bibehållna. Upprustningen fortsatte.

Den 4 juni 1969 - under Waxholmsbolagets 100-årsjubileum - kom BLIDÖSUND in på Strömmen och lade till vid Gustav III:s staty nedanför Slottet. Skärgårdens mest genuina ångare var tillbaka.

BLIDÖSUND åter i trafik

Redan sommaren 1969 återupptog BLIDÖSUND trafiken på Blidö. 1970 inleddes fredagsturerna från Stockholm på skällen till Blidösundets bryggor.

Dessa turer har gått varje sommar sedan dess. De första åren återvände BLIDÖSUND till Stockholm sent samma kväll. Numera fortsätter fredagsturerna till Norrtälje, en ångbåtsresa på nästan sju timmar. Rundtursresenärerna återvänder till Stockholm med buss.

Söndagsturerna till Blidösundet och Furusund började 1971. Från 1975 fortsatte söndagsturerna till Svartöga, ett trevligt utflyktsmål öster om Blidö. Sommaren 2009 började BLIDÖSUND istället att gå till Norröra.

Nya ägare – ny ångpanna

När Eric Jägeborg oväntat avled 1977 var framtiden ovisst för BLIDÖSUND. En grupp yngre sjöfolk anmälde nu sitt intresse för att överta ångaren och föra verksamheten vidare.

Efter några år insåg de nya ägarna att den gamla ångpannan gjort sitt och behövde bytas. En ny ångpanna beställdes 1981 för 500.000 kronor. Tillverkare var Götaverken Ångteknik AB.

Delar av fartyget demonterades för pannbytet, som utfördes våren 1982 vid Finnboda Varf i Nacka. 15 maj var BLIDÖSUND åter i trafik.

Den nya koleldade ångpannan fungerade utmärkt men kostnaden för pannbytet blev 800.000 kronor dyrare än beräknat. Bolaget slapp konkurs genom en imponerande ekonomisk sanering. 1984 blev timlönen bara 20 kronor...

Den stora insamlingen

I slutet av 1980-talet upptäcktes stora brister i bordläggningen. Det innebar omfattande plåtbyten.

En stor insamling startade med målet en halv miljon kronor. Resultatet blev det dubbla. De flesta bidragen var under 200 kronor. Det starka folkliga stödet fick Stockholms stad och landstinget att skjuta till ännu en miljon.

1988 byttes plåtarna i akterskeppet och 1992 i förskeppet. Våren 1993 var plåtbytet klart, efter sex år och fyra miljoner kronor.

Då hade även en ny försalong byggts upp för 300.000. Likaså renoverades "torget" och styrmanshytten.

Ångbåtsmusik

De flesta av säsongens turer är musik-kryssningarna, ett stående inslag i BLIDÖSUNDS trafikprogram.

Sedan 1973 finns en livaktig stödförening som bidrar till bevarandet av ångaren. Det var stödföreningen som skapade begreppet *Ångbåtsmusik*.

Föreningen s/s Blidösund har 3000 medlemmar. De får fribiljetter på Blidölinjen och en medlemsresa med hemligt mål tillsammans med medlemstidskriften med information om båten och trafiken.

Matsal och försalong

Fram till 1960 arenderades restaurationen av restauratriserna. Från 1969 har rederiet haft hand om den. Genom åren har restaurangen blivit allt mer professionell och ambitiös. 1983 tog man över restaurationen i ångaren MARIEFRED.

För att bereda plats för matgästerna har röksalongen akter om maskinkappen blivit en mindre matsal.

En tradition är julbordet med skärgårdsspecialiteter ombord i BLIDÖSUND.

Utskärgårdsturer

I mitten av 1980-talet började BLIDÖSUND med heldagsutflykter till öar i Stockholms ytterskärgård. Turerna var mycket populära och efterfrågade. Resmålerna var exklusiva: Söderarn, Röder, Svenska Högarna, Gillöga...

Turerna upphörde när Sjöfartsinspektionen krävde godkänd skadestabilitet för ångaren i fartyksområdet. Utflykterna går nu till merå närliggande resmål.

Snabbåtarna tas över

Sedan BLIDÖSUND lades upp tilltog den snabbgående båttrafiken mellan Stockholm och norra skärgården.

När BLIDÖSUND åter kom i trafik växte olika former av samtrafik fram. År 2000 tog Blidösundsbolaget över de två snabbåtarna Sjöbräs och Sjögull.

Förändringar

BLIDÖSUND har genomgått en del förändringar genom åren utan att förlora sin genuina prägel. Redan första vintern byggdes akterdäcket in.

Från början fanns det ett "blåshål" mellan de två däckshusen på övre däck. Blåshålet var till för att minska vindfånget. Försiktigheten var obefogad. Efter några år byggdes utrymmet in.

Förutom tillkomsten av livflottarna har inget annat påverkat exteriören. De gamla livbåtarna förnyades 1994.

I samband med en maskinrenovering 2006 installerades ett brandsläcknings-system för vattendimma.

Kök och penteri har omdisponerats och byggts ut. Spisen är numera gaseldad, här finns diskmaskin och numera en eldriven hiss till övre däck.

100-årsfirande

Sommarens program och turer finns på hemsidan www.blidosundsbolaget.se

Mera att läsa om BLIDÖSUND finns i boken *s/s Blidösund skärgårdens sista koleldade ångbåt*, som gavs ut till ångarens 90-årsjubileum 2001.

INGVAR KRONHOLM

Ångbåten Nr 1 2011

Krävande navigering förutsätter hög nautisk kompetens



Fyrbått dragare bogserade passagerarbått på Delaware Canal fram till 1997. Foto Bertil Holmström

Väst känns det tryggt att våra myndigheter mår om vårt välbefinnande och vår säkerhet. Kort sagt ett inget obehagligt händer.

Det finns dock exempel på att säkerhetstänkandet drivits ännu längre.

För de flesta av tidningens läsare är väl Delaware synonymt med Nya Sverige, vårt lands kortvariga projekt på 1600-talet att haka på europeiska staters jakt på kolonier på andra sidan haven. Namn som Fort Christina och Brandywine Creek dyker kanske upp i minnet.

Delaware är också namnet på en av

USA:s delstater, belägen längs västra sidan av en *bay* vid namn Delaware Bay, och på en *flod*, Delaware River, mynnande i vikens innersta del, segelbar för oceangående fartyg upp till Philadelphia och bildande Pennsylvanias östgräns mot grannstaterna New Jersey och New York.

Innan järnvägsbyggandet tog fart på allvar i den industrialiserade världen, fanns en epok med kanaler – en revolution för transport av både personer och gods i en tid då inget vägnät existerade. Dragkraften var ursprungligen mulor eller oxar, som leddes fram på en dragstig längs kanalkanten.

Delaware Canal byggdes på 1830-talet parallellt med flodens västra sida, för varutransport från Pennsylvanias nordöstra del ner till Philadelphia, till en början även med persontrafik. Trots senare konkurrens från järnvägarna fortsatte godstrafiken i mer än 100 år, givetvis med maskindrift.

Under en resa i området våren 1991 stötte vi av en slump på en del av kanalen i en liten stad vid namn New Hope. Vi lärde oss att Delaware Canal var den sista av staten Pennsylvanias en gång stora kanalnät som fortfarande var intakt i hela sin längd. Här kunde man också få en glimt av livet i gamla tider – en tripp på den gamla kanalen i en präm dragen via ett långt rep av en snäll mula som låt sig ledas längs dragstigen.

Häromdagen bläddrade vi i ett gammalt fotoalbum, hittade bilder från New Hope, och gick ut på Internet för en uppdatering. Läsningen var olustig.

Båtturerna på kanalen upphörde 1997 sedan U.S. Coast Guard (som här spelar Transportstyrelsens roll) bestämt att prämens roresman måste ha en *Master Mariner's license* (behörighet som fartygsbefälhavare)!!! Detta för att hålla i roskulten på en präm som bogseras med tre knops fart i ett fem fot djupt dike med mindre än tre meter till fasta land.

Snacka om säkerhetstänkande...

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM

Mer att läsa på www.berth.se/kanal/kanal.html [http://en.wikipedia.org/wiki/Pennsylvania_Canal_\(Delaware_Division\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Pennsylvania_Canal_(Delaware_Division))

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs ligger FÄRJAN 4 fast i isens grepp vid bryggan på Ringön. Trots vinterkylan är några av färjans trogna besättningsmedlemmar i fullt arbete ombord på måndagar efter inledande bastant lunch på Ringöbaren.

Efter förra vinterns arbeten med om-isolering av pannan är vinterns arbeten koncentrerade på huvudmaskinen. Främst är det helmålning av maskinen i den ursprungliga färgsättningen som är det mest synliga.

Men som vanligt blir det alltid mycket arbete med det som kan låta enkelt. Alla armaturer och rör har demonterats för att komma åt att rengöra, renskrapa och sedan måla alla ytor som skall ha färg. Vissa ytor skall förbli omålade.

Frågan om maskinens ursprungliga färgsättning är förstås högintressant vid ett sådant här tillfälle. Genom årens lopp har färgsättningen varierat. På Hamnstyrelsens tid tog man nog den färg som fanns närmast tillhands. Grå kulörer, maskingrönt, kaktusgrönt (som på sofforna i salongen), svart och silver är de färger som vid olika tidsepoker använts på olika delar av maskinen.

Det har visat sig att en ljusgrå färgnyans är den ursprungliga på maskinen, utom själva maskintoppen och skyddsplåten runt pådragsventilen. De har varit svarta.

Cylinderlocken skall vara omålade liksom all koppar- och ny isolering. Maskinens tillverkningskyllt på täckplåten får en lätt översyn.

Maskinskyldlightets nederkant har haft mässingsrör som skall vara blank putsade.



Ångblåsen Nr 1 2011



Ångblåsen Nr 1 2011

Förliga slidskåpets täckplåt som var isolerad med sönderfallande kiselgur får ny isolering.

Maskinskyldlightets nederkant har haft flagnande färg och får nu en renskrapning och ådringsmålning. Tillhörande ekkister slipas och lackas.

Under vintern har kolboxarna tömts och rengjorts grundligt. En rostskada i plåten mot maskinrummet repareras. Ett demonterbart stälkott sätts upp i varje kolbox så att det inte går att fylla hela boxarna. Detta för att slippa det tunga arbetet med att lämna kol från förliga delen av boxen.

I samband med reparationen av styrbords överbyggnadsida för två år sedan återställdes den gamla rännstenens funktion längs takkanten. Detta gjordes genom att överskjutande takplåt klippes bort och bockades till ursprungligt utförande. Färjans sidoprofil blev betydligt snyggare efter återställningen.

Nu kommer även babordssidan att genomgå samma förändring. Vi får bara hoppas att rännstenen, som är stringerplåtens översida, inte är rostangripen och kräver tidsödande renbankning, lagning och målning. Snart är det maj månad och då skall färjan vara klar för trafik igen.

GUNNAR SÖDERBERG

Foton på detta uppdrag: Per Ahlqvist tog bilderna på väntar sida med Christer Eliasson (övre bild) och Bert Johansson (nedre bild) samt bilden på bager sida med Bert och Bengt Sjoberg 28 februari.

Bilden på ångmaskinen togs av Gunnar Söderberg 8 januari 2011.

HENRIK IBSEN ex STYRSÖ



Från vår medlem i Oslo, Arve Lannerstedt, bar vi fått foton av HENRIK IBSEN, tagna efter senaste renoveringen.

I Ångbåten 137 skrev Gunnar Söderberg om HENRIK IBSEN ex STYRSÖ som sålts för en krona (!) till ägaren av anrika Dalen Hotel.

Det krävdes en omfattande renovering för att behålla fartyget på Telemarkskanalen. Skrov och maskineri renoverades hos Hansen & Arntzen i Langesund

Övre bilden till vänster: Hissen i Isstua övervintrade i Oslo efter renoveringen

Nedre bilden till vänster: Övre däck oövert Nedre bilden mitten: Däckburet på övre däck med nedgång till bordsdäck



och vid Fjerland Verft i Tønsberg fick fartyget nya däck, ny styrhytt, nya toaletter, ny inredning och ny elektrisk utrustning. Intrycket är pompöst och inbjudande men knappast musealt.

HENRIK IBSEN har även begåvats med en amerikansk vissla med fyra pipor.

HENRIK IBSEN har legat i Oslo hamn över vintern för beställning och för att påminna om Telemarkskanalen. Den är väl värd en resa

Se vidare www.telemarkskanalen.no

Övre bilden till höger: Färliga salongen på bordsdäck mot frantsbattet

Nedre bilden till höger: Akterdäcket på bordsdäck mot damnsalongen.

Samtliga foton tagna i Oslo 8 november 2010 av Arve Lannerstedt

Marstrandsbolaget del 11 – BOHUSLÄN

I den långa serien om Marstrandsbolagets fartyg har vi kommit fram till vår egen ångaren BOHUSLÄN.

Med ångaren MARSTRAND som byggdes vid Lindholmens Mek. Verkstad 1904 hade Marstrands Nya Ångfartygs AB fem större ångare. På den yttre linjen gick ALBREKTSUND, LYSEKIL, MARSTRAND och VESTKUSTEN medan S:t ERIK trafikerade linjen innanför Tjörn till Nösund på Orust.

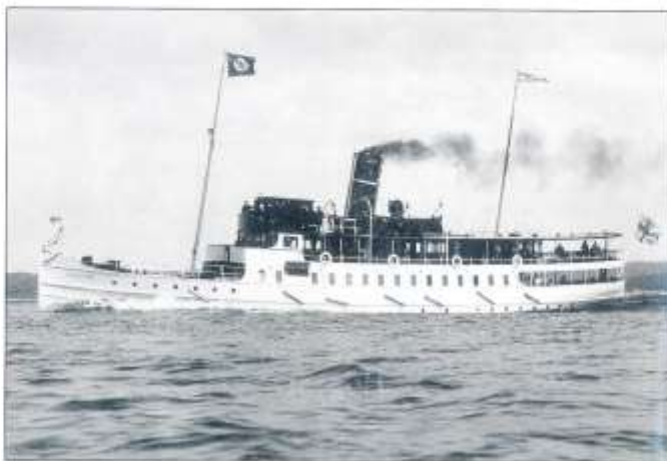
Konkurrensen från Statsbanan genom Bohuslän, Bohusbanan, började göra sig märkbar. 1903 var järnvägen klar mellan Uddevalla och Strömstad och 1909 mellan Uddevalla och Göteborg. 1913 invigdes den privatägda Lysekils Järnväg som en bibana till Bohusbanan.

Marstrandsbolaget bevärades även av ett jäsande missnöje från resenärerna beträffande ångarnas komfort och fartresurser. 1911 började bolagets styrelse fundera på ett nybygge som skulle överträffa de äldre fartygen.

Tyvärr var inte bolagets ekonomi så lysande, varför planeringen av den nya båten drog ut på tiden. Man övervägde att köpa ett befintligt fartyg som emellertid var alltför djupgående.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning lät Eriksbergs Mek. Verkstad göra ett förslag som i stort liknade den slutligen beställda ångaren.

Eriksbergs Mekaniska Verkstad var vid denna tid känd för sina lyckade passagerarfartyg för Stockholms skärgård och förslaget var en NORRTELJE anpassad för västkustförhållanden.



Ångaren *Bohuslän* på provtur 1914. Flaggan i förmasten är märkt S.K.F. och betyder att befälhavaren ombord, kapten S.A. Shantzé, var medlem i Sjökaptenföreningen i Göteborg. Foto från Göteborgs Sjöfartsmuseum

NORRTELJE byggdes i Stockholm år 1900 för linjen Stockholm-Norrtälje.

För västkusten var det en helt ny typ av ångare med rymliga salonger och promenaddäck samt väl tilltagna lastutrymmen.

Av häckaktern blev det en kryssare och den föreslagna ångstyrmaskinen slopades under förvärdningen att den skulle störa passagerarna i röksalongen under styrhytten.

I november 1912 beställdes Marstrandsbolagets nya ångare vid Eriksbergs Mek. Verkstad med leverans i maj 1914. Priset var 217 500 kronor.

Varvet som byggde BOHUSLÄN

Eriksbergs Mek. Verkstad hade sitt ursprung i en "galvanisk inrättning" från 1850. Efter tillkomsten av en smedja och ett gjuteri, etablerades 1853 den mekaniska verkstad som efter ägarbyte, utbyggnad och modernisering kom att utföra betydande arbeten.

Sedan verksamheten utökats med fartygsreparationer började man 1873 även bygga ångbåtar. 1874 levererade verkstaden både ÅNGFÄRJAN (den så kallade Bonnafröjda, senare FÄRJAN 2), avsedd för linjen Klippan-Färjenäs, och Hisingsbron (Kvillebäckbron) som



Eriksbergs Mekaniska verkstad år 1903. Till vänster slipen med torrsatta båtar, till höger om bildens mitt stapelbalden med ett skrov under byggnad. Till höger den ursprungliga verkstaden nedanför berget där huvudkontoret senare byggdes. Bild från varvets minneskrift 1953

ledde över Göta älv vid nuvarande Operan.

1876 bildades så Eriksbergs Mek. Verkstads AB. När BOHUSLÄN byggdes var varvet ännu ganska litet med omkring 400 anställda.

Varvet gjorde sig känt för sina skärgårdsångare. Till Göteborgs Nya Ångslups AB byggdes de båda systerfartygen SVEA och GÖTA 1895, EJDERN 1899 och STYRSÖ 1907. För Stockholms skärgård byggdes flera välkända passagerarfartyg.

Sedan Broströmskoncernen övertog Eriksbergs Mek. Verkstad 1915 inleddes

utvecklingen till ett storvarv. När varvet avvecklades 1979 hade man byggt över 600 fartyg.

Sjösättningen

Sjösättningen av nybygge 166 för Marstrandsbolaget skedde den 15 december 1913 klockan tolv. Ännu ögonblicket före tolvslaget var namnfrågan inte löst och diskussionen stod het i Marstrandsbolagets styrelse om namnen CARLSTEN, efter fästningen i Marstrand, och BOHUSLÄN.

Som kompromissförslag lär ytterligare två namn kommit in i debatten.

När klockan i Carl Johans kyrka, tvärs över älven, slog tolv var oenigheten högljudd och fullständig. Då grep en man i bolagsstyrelsen resolut champagneflaskan, krossade den mot stäven och ropade: "BOHUSLÄN skall vara ditt namn!"

Det var signalen till dem som skulle kapa läsarna som var av trä på den tiden. Efter några tag med sågarna gled BOHUSLÄN ut i älven. Meningsutbytet var inte avslutat men nu var ångaren sjösatt med namnet BOHUSLÄN. Utrustningen av det mörkeröda skrovet kunde fortsätta vid varvets utrustningspir.

Provturen

Verkstadsprovturen ägde rum den 5 april 1914 och vid fartprovet uppmättes 13,5 knop och 717 indikerade hästkrafter vid 14 kilos tryck i pannan, 50% fyllning och 153 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,566 kg westfabliska kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj 1914. Ännu ett fartprov gjordes då mellan Gulldisken och Knarholmen. Man uppmätte då 14,27 knop och 880 indikerade hästkrafter vid 12,8 kilos tryck i pannan, 60% fyllning och 175 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,78 kg kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen skildrades i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning dagen efter, den 15 maj 1914.

Marstrandsbolaget del 11 – BOHUSLÄN

I den långa serien om Marstrandsbolagets fartyg har vi kommit fram till vår egen ångaren BOHUSLÄN.

Med ångaren MARSTRAND som byggdes vid Lindholmens Mek. Verkstad 1904 hade Marstrands Nya Ångfartygs AB fem större ångare. På den yttre linjen gick ALBREKTSUND, LYSEKIL, MARSTRAND och VESTKUSTEN medan S:t ERIK trafikerade linjen innanför Tjörn till Nösund på Orust.

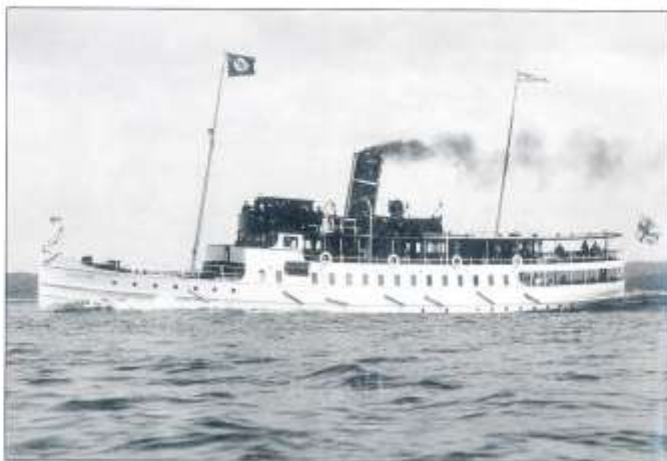
Konkurrensen från Statsbanan genom Bohuslän, Bohusbanan, började göra sig märkbar. 1903 var järnvägen klar mellan Uddevalla och Strömstad och 1909 mellan Uddevalla och Göteborg. 1913 invigdes den privatägda Lysekils Järnväg som en bibana till Bohusbanan.

Marstrandsbolaget bevärdades även av ett jäsande missnöje från resenärerna beträffande ångarnas komfört och fartresurser. 1911 började bolagets styrelse fundera på ett nybygge som skulle överträffa de äldre fartygen.

Tyvärr var inte bolagets ekonomi så lysande, varför planeringen av den nya båten drog ut på tiden. Man övervägde att köpa ett befintligt fartyg som emellertid var alltför djupgående.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning lät Eriksbergs Mek. Verkstad göra ett förslag som i stort liknade den slutligen beställda ångaren.

Eriksbergs Mekaniska Verkstad var vid denna tid känd för sina lyckade passagerarfartyg för Stockholms skärgård och förslaget var en NORRTELJE anpassad för västkustförhållanden.



Ångaren *Bohuslän* på provtur 1914. Flaggan i förmasten är märkt S.K.F. och betyder att befälhavaren ombord, kapten S.A. Shantzé, var medlem i Sjökaptnsöreningen i Göteborg. Foto från Göteborgs Sjöfartsmuseum

NORRTELJE byggdes i Stockholm år 1900 för linjen Stockholm-Norrtälje.

För västkusten var det en helt ny typ av ångare med rymliga salonger och promenaddäck samt väl tilltagna lastutrymmen.

Av häckaktern blev det en kryssare och den föreslagna ångstyrmaskinen slopades under förvändningen att den skulle störa passagerarna i röksalongen under styrhytten.

I november 1912 beställdes Marstrandsbolagets nya ångare vid Eriksbergs Mek. Verkstad med leverans i maj 1914. Priset var 217 500 kronor.

Varvet som byggde BOHUSLÄN

Eriksbergs Mek. Verkstad hade sitt ursprung i en "galvanisk inrättning" från 1850. Efter tillkomsten av en smedja och ett gjuteri, etablerades 1853 den mekaniska verkstad som efter ägarbyte, utbyggnad och modernisering kom att utföra betydande arbeten.

Sedan verksamheten utökats med fartygsreparationer började man 1873 även bygga ångbåtar. 1874 levererade verkstaden både ÅNGFÄRJAN (den så kallade Bonnafröjda, senare FÄRJAN 2), avsedd för linjen Klippan-Färjenäs, och Hisingsbron (Kvillebäckbron) som



Eriksbergs Mekaniska verkstad år 1903. Till vänster slipen med torrsatta båtar, till höger om bildens mitt stapelbalden med ett skrov under byggnad. Till höger den ursprungliga verkstaden nedanför berget där huvudkontoret senare byggdes. Bild från varvets minneskrift 1953

ledde över Göta älv vid nuvarande Operan.

1876 bildades så Eriksbergs Mek. Verkstads AB. När BOHUSLÄN byggdes var varvet ännu ganska litet med omkring 400 anställda.

Varvet gjorde sig känt för sina skärgårdsångare. Till Göteborgs Nya Ångslups AB byggdes de båda systerfartygen SVEA och GÖTA 1895, EJDERN 1899 och STYRSÖ 1907. För Stockholms skärgård byggdes flera välkända passagerarfartyg.

Sedan Broströmskoncernen övertog Eriksbergs Mek. Verkstad 1915 inleddes

utvecklingen till ett storvarv. När varvet avvecklades 1979 hade man byggt över 600 fartyg.

Sjösättningen

Sjösättningen av nybygge 166 för Marstrandsbolaget skedde den 15 december 1913 klockan tolv. Ännu ögonblicket före tolvslaget var namnfrågan inte löst och diskussionen stod het i Marstrandsbolagets styrelse om namnen CARLSTEN, efter fästningen i Marstrand, och BOHUSLÄN.

Som kompromissförslag lär ytterligare två namn kommit in i debatten.

När klockan i Carl Johans kyrka, tvärs över älven, slog tolv var oenigheten högljudd och fullständig. Då grep en man i bolagsstyrelsen resolut champagneflaskan, krossade den mot stäven och ropade: "BOHUSLÄN skall vara ditt namn!"

Det var signalen till dem som skulle kapa läsarna som var av trä på den tiden. Efter några tag med sågarna gled BOHUSLÄN ut i älven. Meningsutbytet var inte avslutat men nu var ångaren sjösatt med namnet BOHUSLÄN. Utrustningen av det mörkeröda skrovet kunde fortsätta vid varvets utrustningspir.

Provturen

Verkstadsprovturen ägde rum den 5 april 1914 och vid fartprovet uppmättes 13,5 knop och 717 indikerade hästkrafter vid 14 kilos tryck i pannan, 50% fyllning och 153 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,566 kg westfabliska kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj 1914. Ännu ett fartprov gjordes då mellan Gulldiskan och Knarholmen. Man uppmätte då 14,27 knop och 880 indikerade hästkrafter vid 12,8 kilos tryck i pannan, 60% fyllning och 175 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,78 kg kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen skildrades i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning dagen efter, den 15 maj 1914.

Här följer texten i GHT i ursprunglig stavning:

Den nya Marstrandsbåten

När passagerarna på Marstrandsbåtarna denna vår passerat Eriksbergs mek. verkstad, ha många af dem kastat nyfikna blickar mellan fartygsskrofvén vid brobänkarne för att fånga en skymt af »den nya båten».

Tills för någon vecka sedan lyste den rödmönjad bland sina svarta kamrater från kanalen och Östersjöträderna. I går låg den hvit och vacker, med putsade salongsfönster, som blänkta i solen, ny så det sken af den och med namnet »Bohuslän» i ljusblå bokstaver på bogarne.

Då den vid 10-tiden på förmiddagen halades ut ur verkstadshamnen hade en rätt talrik skara profurspassagerare embarberat, de flesta representerande beställarne, Marstrands nya ångfartygs-aktiebolag.

Ångaren flöt vackert på vattnet under sin första Marstrandsfärd utför älven med sitt välformade skrofvé, sina långa öfverbyggnader och sin koketta akterstagade rigg.

Redan vid första mönstringen blef det klart att Marstrandsbolaget med detta fartyg förvärfvat västkustens komfortablaste passagerarångare. Den representerar en helt ny typ; och om ej alla beräkningar slå fel kommer den att inleda en ny era i trafiken på västkustens största badorter.

Ångaren är 43,05 m. lång, 7,27 m. bred och har ett mallade djup af 3,1 m.

Den är försedd med kryssareakter af väl afvägd form och två däck. Föröfver är det på Marstrandsbåtarna vanliga upphöjda lastdäck. Hufvuddäcket bildar i horisontalt plan det inbyggda mellandäcket och det med sittplatser för andra-klasspassagerare försedda akterdäcket.

All kommunikation med förstklass-afdelningarna sker från akterdäcket. Här är från maskinskottet utbyggt ett däckshus, inrymmande trapporna till promenaddäck och salonger, förstklassiga herr- och damtoiletter med marmorlavoarer och väggarne klädda med porlinskakel.

En bred trappa med ledräcken och barriär af polerad valnöt leder upp till den rymliga vestibulen i de sammanhängande däckssalongerna. Den på akterdäck belägna damsalongen är läckert inredd med väggar och bord af polerad björk och soffor med lilafärgade plyschöfverdrag. Den i väggen infällda spegeln kommer säkert att ge damerna kära tillfällen att skänka densamma sina ögons beundran.

Föröfver leda dubbeldörrar in i den trefliga matsalongen, som är hällen i rött med en marmorbuffet på förkant och fyra efter bässystem mellan skinnklädda soffor placerade fönsterbord af mahogny. På styrbordssidan kommer man därifrån in i penteriet, hvilket endast profurspassagerare kunna tillåta sig, på babordssidan i en tambur, som genom dörrar står i förbindelse med promenaddäcket och längs förut i den långa däckbyggnaden belägna rök- och konversationsalongen.

Denna kommer nog att bli passagerarnes käraste tillhåll. Den är hällen i dämpade färger, blågrått och grönt, och är liksom matsalongen inredd med fönsterbord af mahogny och skinnsoffor. Längst föröfver är en liten afdelning med rundbord och stolar, därifrån man, liksom för öfrigt från hela rökssalongen, har en präktig utsikt både föröfver och åt sidorna. Tack vare de stora fönstren sitter man i alla däckssalongerna som i glasskåp och har rikligt med både utsikt och ljus.

Å promenaddäcket, som sträcker sig från öfverbyggnadens förkant längst akterut, äro sofforna så förstärkt placerade utmed däckshuset, att man sitter vänd mot sjön och slipper vrida af nacken för att se på hafvet, samtidigt som man har godt skydd för blåst.

Navigeringsafdelningen är å denna båt alldeles afskild från passagerar-afdelningarna. Kommandobryggan ligger ofvanpå salongsbyggnaden i samband med navigations- och styrhytt.

I trapphuset leder en trappa ned till aktersalongen under däck, som väl hädanefter kommer att bli de slumrande morgonresandes ostörda tusculum. Utom kaptenens hytt finnas här två dubbel- och två enkelhytter för passagerare, damsalong och aktersalong. Föröfver under däck är en rymlig och proper andra klass matsalong, bytter för andre maskinist, rovgångare, restauratris och betjäning.

På mellandäcket äro expedition- och första maskinisthytter, ett rymligt kök med hiss till penteriet i förstklassafdelningen, kran med ångvinsch o.s.v. Det



Marstrand har alltid varit ett populärt utflyktmål. BOHUSLÄN vid kajen en söndag i början af 1950-talet. Foto H. Lindenberg.

stora maskineriet utgöres af en triple-expansionsmaskin om ca 730 hkr och försedd med Howdens forcerade drag.

Maskineriet arbetade lugnt och jämt, och man konstaterade under fartproven i södra farleden mellan Rifö hufvud och Knarrholmen, att skakningen var ytterst obetydlig. Det visade sig också att »Bohuslän» icke blott är västkustens komfortablaste båt utan också dess snabbaste.

Medan den hittills snabbaste båten »Marstrand» vid forceringsprof för

några år sedan gjorde 13,4 knop, kom »Bohuslän» vid normal gång upp i en medelfart af 13,7 knop och vid forcering uppnåddes 14,6 knop. Den kontraherade farten var 13,5 knop.

Under de första proven hade mid-dagen dukats upp i salongerna, och som sjön har en erkänd förmåga att suga, gjordes en afstickare in till Styrsö brygga, där »Bohuslän» restauratris förvärfvade profurspassagerarnes odelade förtroende och högaktning.

Direktör E. W. Flobeck utbragte under

middagen en skål för Marstrandsbolaget, som tagit initiativet till badortstrafikens modernisering, och hans förhoppning om att »Bohuslän» snart skulle följas af en systerbåt, möttes af bravorop.

Efterhand vaknade hembygdskänslor hos Marstrandsbor och Marstrands vänner ombord. När »Bohuslän» åter läde ut sattes kursen norröfver. I strål-lande kvällssol klöf den vackra ångaren de glittrande fjordarne, gjorde en rund-törn på Marstrandfjorden och gled flaggsmyckad genom hamnen.

Ångarens visit vid hemorten hade bekantgjorts genom telefonbud från Styrsö. Det var fullt af folk på kajen, som viftade och hurrade för »den nya båten».

Medan fjordarne blänkte aftonröda gick firden åter till Göteborg, därvid såväl verkstaden som olika funktionärer vid byggandet finga sina välförtjänta skålar. Rikt eklärerad af salongernas elektriska lampor läde »Bohuslän» till vid Stenpiren, där den bokstafligen betydligt öfverglånste sina västkustkamrater.

Ångaren börjar på tisdag sina turer Göteborg - Marstrand - Lysekil under kapten O. A. Skantzets befäl och kommer att alternerande med »Marstrand» uppehålla den direkta sommartrafiken på dessa badorter.

För Marstrandsbadgästerna bör det vara en glädjande underrättelse, att morgonturerna från Marstrand, som hädanefter sättas till 7,30 i stället för 7,15, och aftonturerna ut kl. 5,10 skola upprätthållas utslutande af de snabbaste och största båtarna »Bohuslän», »Marstrand» och »Lysekil».

Vi går ombord

Så började de reguljära turerna för BOHUSLÄN. Måndagen den 18 maj 1914 låg ångaren vid Stenpiren och lastade för att dagen därpå göra sin första tur längs kusten. Äntligen kunde de förväntansfulla passagerarna gå ombord för att skåda den nya Marstrandsbåten på närmare håll!

BOHUSLÄN skilde sig verkligen från de andra kustbåtarna vid den här tiden. Visserligen hade även BOHUSLÄN ett förhöjt halvdeck förtur för att klara de öppna passagerarna längs kusten men i övrigt var det ett annorlunda fartyg som mötte resenärerna.

Vid Stenpiren sattes landgångar för passagerarna till fördäck och övre däck. Från fördäck leder en smal dörr och en trappa in på "torget" i "mellandäck", den täckta överbyggnaden mellan för- och akterdäck. På torgets båda sidor fanns portar för det gods som lastades och lossades. Idag är styrbordsport igitensatt, endast övre luckan återstår.

Från torget leder en dörr och en trappa ned under fördäcket till försalongen som var serveringslokal för resenärerna i tredje klass. För om försalongen är skansen belägen. Den var bostad för fyra matrosar och två äldre och nås genom en lucka på fördäcket.

På torget i mellandäck finns luckan över lastrummet. På pannkappen står en ångvinsch som kan användas som lastvinsch men även genom en kätting kan driva ankarspelet på fördäcket.

Akter om torget står pann- och



Förstaklassinredningen på övre däck ritades av arkitekten Otto Schultz. Här är matsalongen som akteröver, mot vestibulen och trappan ned till akterdäck. Foto Bert-Åke Larsson

maskinkappen som innehåller ångpannans skorsten och ger ljus och luft åt det underliggande maskinrummet. På maskinkappens styrbordssida är kök och penter belägna. Dessa har senare utvidgats på bekostnad av lastutrymmet i mellandäck. På babordssidan delade tredjeklassresenärerna utrymmet med godset. En dörr i maskinkappen leder till maskinrummet.

Genom en dörr i akterskottet kommer man ut på akterdäcket som förr var ett öppet lastutrymme. Genom portar i brädgångarna lastades och lossades godset på branta landgångar.

Innan akterdäcket byggdes in 1953 fanns en täckt gång runt trapporna till övre däck och till inredningen under däck. Från denna gång nådde man även förstaklass toaletter.

Förstaklass inredning

"Förstaklassutrymmena på promenaddäck inklusive trappan från huvuddäck ritades av arkitekten Otto Schultz och presenterades av honom 1918 i häftet "Fartygsinteriörer".

En bred trappa med ledräcken och barriär av polerad valnöt leder upp till en vestibul i däckshuset på promenaddäck.



Akterdäcket var ursprungligen ett lastdäck som byggdes in redan 1953. Bord och soffor var ställda tvärskepps och fönstren var mindre. Idag är utsikten god genom de stora fönstren. Här kan dukas för ett femtiotal gäster. Foto Ingvar Kronhamn

Även lister och dörrar i vestibulen är av valnöt, väggarna är klädda i japanväv och taket är vitmålat.

Akterut är första klass damsalong med skott och bord av polerad flammig björk. Sofian är klädd i lilafärgad plysch, gardinerna är av risiden i samma färg och taket är lackat i benfärg.

Föröver leder dubbeldörrar in i

matsalongen som är hällen i rött. Träarbetet är utfört i betsad och polerad mahogny och sofforna är klädda med antikläder. Buffén förut har marmorskiva och de fyra borden är glastäckta linoleumskivor. Taket är övermålat med

småmönstrad pegamoid, målat i benfärg och uppdelat med trälistor.

På styrbordssidan av maskinkappen finns ett penter och en liten tambur mot röksalongen och promenaddäcket. På babordssidan finns en tambur med dörrar mot promenaddäcket och rök- och konversationsalongen. Tamburen har samma utförande som vestibulen.

Längst förut är första klass röksalong belägen. Den är hällen i blågrått och liksom matsalongen inredd med fyra fönsterbord och skinnsoffor. Längst förut är en avdelning med tre små runda bord och stolar."

Gods, post och passagerare

När BOHUSLÄN sattes i trafik 1914 var ångbåtstrafiken den enda reguljära förbindelsen med samhällens längs Marstrandsbolagets linje mellan Göteborg och Smögen. Undantaget var Lysekil som fick järnväg 1913.

Det fanns gott om plats för gods ombord i BOHUSLÄN. Allt gods lastades för hand. Ångvinschen hanterade bara godset mellan däck och lastrum.

För att få ombord godset i mellandäck användes lastportarna i överbyggnadens sidor. I mellandäck med sina fällbara långbänkar stuvades paketgodset. Tyngre gods såsom konserver, säckat gods och fatgodset stuvades i lastrummet.

Styckegods lastades på det öppna akterdäcket som nåddes genom portar i brädgången. Även på fördäck lastades styckegods.

Ombord i BOHUSLÄN transporterades emballage till konservindustrierna och konserver därifrån, varor till handelsbodarna och till Systembolagets butiker i Marstrand och Lysekil. Jordbruksprodukter från främst Tjörn hörde också till godset ombord.

BOHUSLÄN hade ångbåtspostexpedition med beteckningen ÅBXP 41. Den hade till uppgift att föra post till postkontoren längs ångbåtlinjen. Man tog även emot brev från allmänheten och sålde även frimärken. Ombord hanterades posten av styrman som hade en brevlåda placerad på skottet utanför sitt kontor. Ångbåtspostexpeditionerna upphörde på Marstrandsbolagets fartyg 1941. Posten fick snabbare färdsätt.

I matsal och försalong

Det var servering i matsalongen och i försalongen. Verksamheten drevs av restauratrisen som även höll besättningen med mat.

Matsalongen på övre däck var för passagerarna i första klass. Det fanns flera rätter att välja på och man kunde få både starköl och vin. Biff med lök var den vanligaste rätten men även fisk fanns på menyn. Från köket skickades maten med hiss till penteriet på övre däck varifrån gästerna serverades.

Från röksalong, damsalong och promenaddäck kunde resenärerna via ringledning till pentryt kalla på servitrisen för att beställa exempelvis kaffe.

Försalongen under fördäck var avsedd för passagerarna i tredje klass. Här var det vanligt att man beställde öl och smörgås eller kaffe och bröd.

Maten tillagades av kokerskan i det minimala köket i mellandäck. Spisen var koleldad. Färskravor förvarades i isskåp på fördäck. Andra matvaror förvarades i källaren under försalongen. Där fanns även hyllställ för vinflaskor.

Besättningen

Under de år som BOHUSLÄN gick i sin ursprungliga trafik bodde besättningen ombord. Många hade sin hemvist i kustorterna och var helt härvidade till skansen eller hytten där man förvarade sina personliga tillhörigheter.

Besättningen utgjordes av befälhavare, styrman, rorgångare, fyra matroser, maskinist, försteeldare/andremaskinist, två eldare, restauratris, kokerska,



Matgäster i röksalongen på ångaren *Bismarck*. "Bobus Kamrater" seser till Marstrand 1942. Foto från Claus Verner

städerska samt köks- och serveringspersonal, antalet berodde på årstiden. Totalt bestod besättningen av 16 - 17 personer.

Befälhavare, styrman och maskinist anställdes av rederiet medan manskap och akterstäderska anställdes av befälhavaren för rederiets räkning. Befälhavaren utsåg även restauratrisen som anställde köks- och serveringspersonal.

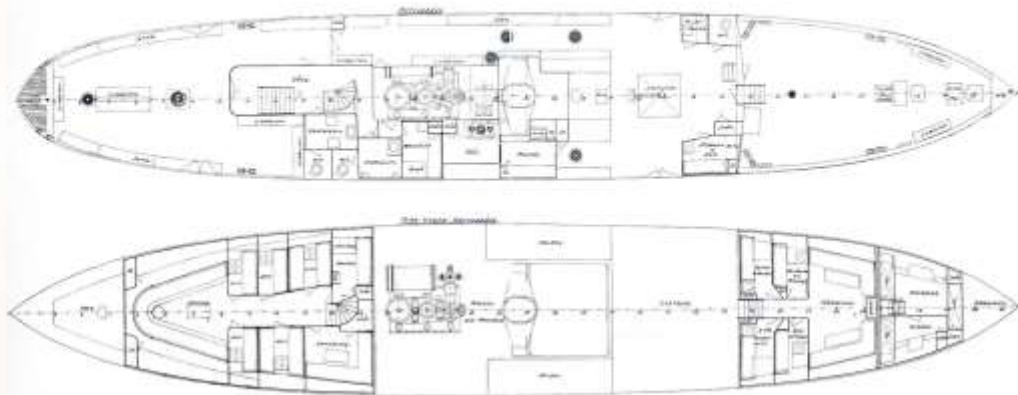
Bostäder ombord

Befälhavarens hytt ligger akterut under däck på babordssidan. Carl-Johan Johansson, skeppare ombord under åren

1916 - 1949, flyttade på somrarna upp i navigationshytten, akter om styrhytten. Styrman hade sin hytt längst förut om styrbord i mellandäck. Här hade han även expedition där bland annat godset bokfördes. När sovrum inte längre fick användas till annat än bostad byggdes 1930 en särskild expeditionshytt.

Maskinisten har sin hytt i mellandäck på styrbordssidan, mellan köket och passagerartoaletterna. Hytten nås genom en gång från akterdäck, tamburen har dessutom förbindelse med maskinkapten.

Rorgångaren och försteeldaren, eller



Övre plan huvuddäck, nedre plan inredning under däck.

andremaskinisten som han även kallades, hade hytter förut under däck, på styrbordssidan, i gången till försalongen, rorgångaren för om försteeldaren.

På gångens babordssida hade restauratrisen sin hytt och för därom låg penteriet till försalongen. Penteriet var även kokerskans hytt.

De fyra matroserna hade sina kojor i skansens babordssida. Två kojor, över varandra, ligger tvärskepps mot frontskottet. Två kojor, över varandra, ligger tvärskepps mot akterskottet.

Skansen var delad längskepps och de båda eldarna hade egen del av skansen, med dörr från matrosskansen, och med två kojor, över varandra, tvärskepps mot akterskottet.

Städerskan och uppapperskan disponerade var sin hytt akterut under däck. Hytterna var för små som sovrum men kvinnorna kunde välja att sova i aktersalongen. De övriga servitriserna fick sova i salongerna under däck men utan tillgång till egna klädsåp.

Förutom dagsljus från fönsterventiler hade bostäderna elektriskt ljus vilket inte var så vanligt på den tiden. Ångradiatorer gav god värme under den kalla årstiden.

Besättningens enda toalett var belägen längst förut om babord i mellandäck. För egenhygien fanns vatten från en pump med vask på mellandäckets frontskott, mellan dörrarna till försalong och fördäck. Ville man värma vattnet kunde

man "stimma" det i köket.

Befälhavaren intog sina måltider i matsalen, styrman, rorgångaren, maskinisten och försteeldaren i försalongen. Matroser och eldare åt i skansen medan de övriga i besättningen satt utanför köket i mellandäckets godsutrymme.

Besättningen åt frukost klockan åtta (efter avgång), middag mellan tolv och ett samt kvällsmat efter lossning i Göteborg eller Gravarne.

Nya bestämmelser medförde att bostäderna byggdes om 1944. Eldarna fick då en egen hytt i mellandäck, längst förut om babord. Toaletten som funnits där flyttades akteröver. Såväl för- som aktersalong minskades genom att hytter kom till eller förlängdes.

Nytt rederi

Ären efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Bränsle- och lönekostnader steg all mer. Underhållskostnaderna för de nu ganska gamla och slitna ångarna blev allt mer omfattande. Samtidigt återtog lastbils- och busstrafiken gods och passagerare som sökte sig snabbare vägar längs kusten.

Renoveringen av Marstrandsbolagets WESTKUSTEN, där både ångpanna och ångmaskin byttes vid Marstrands Mek. Verkstad 1949, ledde till en akut ekonomisk kris för såväl verkstaden som ångbåtsbolaget.

Ett konsortium på Tjörn övertog för 275.000 kronor det gamla ångbåtsbolagets sju ångfartyg och ett lastmotorfartyg. BOHUSLÄN värderades till 95.500 kronor. 1 januari 1951 bytte bolaget namn till Marstrands Rederi AB.

Med hjälp av statsbidrag motoriserades ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och TJÖRN. Dessutom beställdes ett snabbgående passagerarmotorfartyg, MARSTRANDSFJÖRDEN, för leverans till sommaren 1951.

WESTKUSTEN, MARSTRAND och BOHUSLÄN fick behålla sina ångmaskiner. Inför sommaren 1951 försågs BOHUSLÄN med oljeeldning. Under 1951 investerades 1.260.000 kronor i de gamla fartygen och 850.000 i nybygget. Förutom aktiekapitalet på 225 000 kronor fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen intecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften fick rederiet statliga bidrag.



Ångaren BOHUSLÄN i Mollösund på sydgående 24 mars 1951, sista året i vintertrafik på kustlinjen. 20 april gick ångaren till varv och försågs med oljeeldning för att åter sättas i trafik 4 juni. Foto Dag Almén

Det nya bolaget hade för avsikt att bedriva trafiken i samma omfattning som tidigare. Tanken var att sommarens överskott skulle möjliggöra den olösamma vintertrafiken.

De tidigare svarta skorstenarna målades gula med ett blått band med rederiflaggan, den vita vimpeln med blå boll.

BOHUSLÄN i inköpstrafik

Så fortsatte kusttrafiken i stort sett som tidigare men ganska snart insåg det nya rederiet att trafikbudet var alltför omfattande i förhållande till underlaget. Sommarvärdet 1951, 1952 och 1953 påverkade menligt bolagets resultat.

Medan den motoriserade LYSEKIL fick gå året om gick BOHUSLÄN endast sommartid.

Den ekonomiska situationen i Marstrandsbolaget var akut när man på nyåret 1953 sålde de koleldade ångarna MARSTRAND och WESTKUSTEN. Nu återstod bara BOHUSLÄN som ångbåt i bolagets flotta.

Våren 1953 övertogs aktiemajoriteten i Marstrandsbolaget av Thordén Lines i Uddevalla. Ledningen för Marstrandsbolaget flyttade till Uddevalla som även blev fartygens hemort.

När passväxlet mellan Sverige och Danmark upphörde 1952 ökade reslusten



Ångaren Bohuslän anländer till Helsingborg från Köpenhamn i juli 1955. Återdäcket byggdes in hösten 1953 på Uddevalla-varvet inför trafiken på Öresund. Foto Dag Almén

över Öresund. Marstrandsbolaget såg en möjlighet att sysselsätta några av sina egna fartyg där. ALBREKTSUND, S:t ERIK och TJÖRN skulle svara för kusttrafiken.

Efter sommarsäsongen 1953 gick BOHUSLÄN och LYSEKIL till Uddevalla-varvet för ombyggnad. Det öppna akterdäcket på BOHUSLÄN byggdes in och försågs med penter, bord och soffor.

I november 1953 sattes LYSEKIL i trafik mellan Landskrona och Köpenhamn. Den 9 januari 1954 började BOHUSLÄN sina turer mellan Helsingborg och

Köpenhamn. En isvinter stoppade trafiken tillfälligt men därefter gick BOHUSLÄN på Öresund till nyåret 1957.

Nyåret 1956 ställde Marstrandsbolaget in kusttrafiken på grund av en hotande likvidation. Ett trettiotal anställda berördes. Nio av bolagets befäl övertog aktierna och 350.000 kr i skulder för ett symboliskt belopp av en krona.

Rederiet flyttade tillbaka till Marstrand och fartygens skorstenar målades åter svarta med ett brett, vitt band som påminde om den tidigare så eleganta vita ringen. Passagerartrafiken fortsatte

nu endast sommartid med ett ständigt vikande underlag.

Sommaren 1957 gick BOHUSLÄN åter i sina gamla farvatten mellan Göteborg och Gravarne. På hösten återvände den till Öresund. Efter uppläggning i Marstrand nyårsafton 1957 gick BOHUSLÄN åter på kusten sommaren 1958.

I april 1959 återvände ångaren till Öresund, nu chartrad av AB Sundfart i Malmö. BOHUSLÄN gick nu mellan Malmö och Köpenhamn för Centrumlinjen som även sysselsatte LYSEKIL i samma trafik.

Sommaren 1960 sattes BOHUSLÄN i trafik över yttre Oslofjorden mellan Strömstad och Sandefjord med en och annan tur även till Halden.

1962 köptes BOHUSLÄN av AB Sundfart och fortsatte trafiken på Oslofjorden sommartid till och med 1963. Ångaren lades upp i Marstrand med avsikten att komma i trafik även 1964. En nybyggd balfärja gjorde emellertid BOHUSLÄN obehövlig på linjen till Sandefjord. Ångaren blev kvar i Marstrand fram till våren 1965.

Räddad undan upphuggning

I början av mars 1965 bogserades BOHUSLÄN från Marstrand till Göteborg och förtöjdes i pålverket utanför Ringön i väntan på en ledig plats vid Skrot & Avfall i Tingstad som köpt ångaren för skrotning.

Den 2 april bildades Sällskapet Ångbåten för att rädda ångaren BOHUSLÄN. Räddningen och de följande åren kräver en egen redogörelse.

GUNNAR SÖDERBERG
INGVAR KRONHAMN

Veteran på Nilen



*Kryssningstrafiken på Nilen mellan Luxor och Assuan är omfattande. Åtskilliga moderna kryssningsfartyg pendlar här med resenärer nyfikna på gamla tempel och kungagravar. Trafiken har traditioner. Redan på 1800-talet föredrog turisterna detta bekväma färdssätt. Av de gamla hjulångarna har emellertid bara en överlevt. Hjulångaren SUDAN är enligt uppgift byggd redan 1885 och renoverad efter totalt förfall. SUDAN erbjuder en exklusiv upplevelse jämfört med andra fartyg på Nilen.
Foto Ingvar Kronhamn 19 januari 2011*