

ÅNGBÅTEN Årg 50 • Nr 1 2014 • 152

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björndamsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 12
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Mårstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertil@berill.se
Gunnar Söderberg, Bergskatan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@sigonet.se
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2014 är 200 kronor.
Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt, Asphykavägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litotopia Media AB 2014. Miljömärkt Tryckask 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2014 är 200 kr. Påsigtin: 62 16 06-3, bankinfo: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 37, kim.forsblad@steca.com

Vice ordförande: Björn Irwert, tel 031-55 17 45, bjorn.irwert@maritiman.se

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@heltersson.se

Kassör: Roland Lindberg, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätionsstämningen sin tilläggspolis vid Packhuskajen 11, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vintersupplägning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 stygde från färjeläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 152

Försalongen	2	Omhärläggning	14
Ordföranden har ordet	3	Ratten - igen	15
Årsstämma Ångbåten Ekon Förening	3	Gunn Larsson - ordning och reda	16
Aktivinformation	3	Ångbåten Ekonomisk Förening	17
Läkarintyg	3	Aktuellt från FÄRJAN 4	18
Ångbåtssturer med BOHUSLÄN 2014	4	Skeppsbron på ett gammalt cykelt	20
I 100 år varade ångbåtsöken	6	Don't Give Up the Ship	21
Den nya Mårstrandbåten	8	Ångslap 45	22
De seglade i BOHUSLÄN	10	Annon	24
Ater på plats efter 61 år i förvar	13		

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 152!

Tyvärr kom inte inbetalningskortet för 2014 med förra numret av medlems-tidskriften. Men med årets första nummer av *Ångbåten* medföljer inbetalningskortet för medlemsavgiften 2014.

Vi hoppas att ha Dig som läsare även i fortsättningen och att Du uppskattar våra historiska och aktuella artiklar om kusttrafiken, om ångaren BOHUSLÄN och om FÄRJAN 4.

Vi skulle uppskatta om Du som läsare har förslag till innehåll. Kanske har Du något att bidra med? Foton, minnen eller annan dokumentation som kan komplettera dåtid och nutid?

Nästa år femtioårsjubilerar Sällskapet Ångbåten och då har vi en ny historisk-skrivning att förmedla.

Till dess firar vi ångaren BOHUSLÄN med glimtar från ångarens 100 år på kusten.

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 2 2014 (153) vill vi ha manus senast 7 april 2014.

Redaktionens adresser finns i rutan här intill. Välkomna med bidrag!

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN under leverans-proveten 14 maj 1914. BOHUSLÄN gjorde då drygt 14 knop vilket aldrig mer lär ha uppnåtts.

Ångbåten Nr 1 2014

Ordföranden har ordet

Vår ångare är 100 år. Här ska jag inte berätta om fartygets historia - det kan andra bättre - eller säga några väl valda ord om Sällskapet Ångbåten. Det gör vi nästa år. Då fyller det 50 år.

När jag varje gång kommer ombord, för en tur i skärgården, för en långsegling under flera dagar i vårt karga, salta landskap eller kanske bara för att utföra några rutinärenden eller lite "byråkrati" så tänker jag på hur mycket vår ångare har varit med om under dessa hundra

år. För hundra år sedan såg världen helt annorlunda ut i grunden.

Under decenniernas gång har BOHUSLÄN troget kämpat i alla sorters väder och konjunkturen med alla sorters människor ombord. En pålitlig ångare, som tryggt förde passagerare och gods längs kusten och som bidrog till att hålla skärgården levande och gör det alltjämt.

Detta förpliktiga! Vi som tagit på oss ansvaret att äga, sköta och använda ångaren och som mött så mycket

förtroende och respekt, är stolta över den värme och det tillmötesgående som visas oss längs kusten. Det stärker oss och får oss att ställa upp helt ideellt ombord för Sällskapet Ångbåten.

Kommande säsong blir med en hundraårig ångare i bästa kondition. Så vi sträcker vil lite extra på oss, eller hur?

Med dessa ord börjar vi 2014 års säsong. BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 väntar. Vi ses ombord!

KIM FORSBLAD

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i Ångaren BOHUSLÄN vid Packhuskajen, kajplats 11, vid Casino Cosmopol, Göteborg
tisdagen 3 juni 2014 kl. 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar säljes vid årsstämman



Ångbåten Nr 1 2014

Till våra aktiva medlemmar!

Aktivmöte ombord i WALONA vid Residensbron lördagen 5 april kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

Säkerhetsövningar för aktiv besättning ombord i ångaren BOHUSLÄN torsdagen 24 april kl 16-19 lördag 26 april kl 11-14

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

Läkarintyg

Läkarintygen för tjänstgöring ombord har gått ut för en hel del eller kommer att göra det under kommande säsong. All däck- och maskinpersonal samt 21:or behöver ett läkarintyg för Inre fart med giltighetstid fyra (4) år. Övrig intendenturpersonal behöver inte läkarintyg.

Vi ser helst att ni anlitar doktor Roland Arvidsson, Oxhagsgatan 35, telefon 12 15 19.

Han fakturerar Sällskapet och ger oss ett förmånligt pris.

Hör av er till mig om ni är osäkra på när ert läkarintyg går ut. Roland Lindberg (assisterande mönstringskontakt) Telefon 0705 - 13 55 01. E-post: roland@lantmil.se

Ångbåtturer med BOHUSLÄN 2014

I årets första nummer av Ångbåten presenterar vi sommarens öppna turer med ångaren BOHUSLÄN.

För detaljerade tider, bokningar och biljettpriiser, se programmet Ångbåtturer 2014, som skickas med nästa nummer av Ångbåten, samt Sällskapetets hemsida, www.steamboat.se

Tilläggsplatsen i Göteborg

Även sommaren 2014 utgår ångaren BOHUSLÄN från Packhuskajen, kajplats 11, vid Casino Cosmopol i Göteborg.

Kvällsturer

Kvällsturena i Göteborgs skärgård går i sommar alla onsdagar från 4 juni till och med 10 september. Avgång från Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar och 15 minuter.

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutflykten går redan på Nationaldagen fredagen 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

Söndagarna 29 juni och 13 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11 med återkomst omkring 15.00 båda dagarna.

Kusttur till Lysekil

Sommarens första kusttur går torsdagen 3 juli från Göteborg kl. 10.00 till Gullholmen och Lysekil med två tim-



Visst lockar en resa med ångaren BOHUSLÄN, i skärgården eller längs kusten! Här går ångaren på kvällstur 21 augusti 2013. Foto: Ragnar Magnusson

mars uppehåll på Gullholmen. Marstrand anlöps ej på denna resa. Återresa med buss från Lysekil.

Fredagen 4 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00, med anlop av Kungshamn, genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Efter uppehåll där återvänder ångaren till Lysekil kl. 18.00.

Kustturen söndag 6 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg tidigast 19.30. Framresa görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa kan göras med buss till Lysekil.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 12 och 13 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag 12 juli kl. 10.00 och återresan sker med abonnerad buss till Göteborg. Marstrand anlöps ej av BOHUSLÄN på denna resa.

Söndag 13 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11.00 med återkomst omkring 15.00.

Kusttur till Kungshamn

Kustturen till Kungshamn går torsdagen 17 juli, BOHUSLÄN går från Göteborg

kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med abonnerad buss från Kungshamn till Göteborg.

Lördag 19 juli gör BOHUSLÄN en tre timmars rundtur, utan uppehåll, genom Sotekanalerna från Kungshamn kl. 12.00.

Kustturen söndag 20 juli går från Kungshamn kl. 10.45 med anlop av Lysekil och Marstrand. Två timmars uppehåll i Marstrand. BOHUSLÄN lämnar Marstrand kl. 17.00 och är i Göteborg tidigast 19.30.

Framresa sker med abonnerad buss från Stenpiren i Göteborg. För resenärer från Kungshamn kan återresa göras med abonnerad buss från Göteborg.

Ännu en kusttur till Lysekil

Torsdag 24 juli går BOHUSLÄN från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Lördagen 26 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00, med anlop av Kungshamn, genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Efter uppehåll där återvänder ångaren till Kungshamn och Lysekil med ankomst kl. 18.00.

Kustturen söndag 27 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll på Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg tidigast 19.30. Framresa görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa med abonnerad buss kan även göras från Göteborg till Lysekil.

Turer i augusti

Efter kustturena i juli gör ångaren BOHUSLÄN ytterligare några turer i augusti förutom kvällsturena onsdagar.

Söndag 3 augusti gör BOHUSLÄN en utflykt till Skärhamn med avgång från Göteborg kl. 10.00. Marstrand anlöps på resan och man kan vilja på att besöka Marstrand eller Skärhamn. BOHUSLÄN är tillbaka i Göteborg tidigast 19.30.

Söndag 10 augusti gör BOHUSLÄN en skärgårdstur kl. 12.00 med samma upplägg som onsdagsturena. Återkomst 15.15.

Sekelskiftedagarna

Under Sekelskiftedagarna lever sig Marstrand drygt 100 år tillbaka i tiden då kung Oscar II varje sommar gästade staden. Skall kungen även i år landstiga från ångaren BOHUSLÄN?

Lördag 23 augusti och söndag 24 augusti går BOHUSLÄN till Marstrand under Sekelskiftedagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00, åter tidigast 19.30.

Reservation för sjöhävning

En resa med ångaren BOHUSLÄN utmed kusten innebär att vi måste reservera oss för sjöhävning. Det kan medföra att färdvägen och resmålen ändras.

Vid sjögång går kustturena innanför Tjörn vilket medför att uppehållen på Marstrand respektive Gullholmen utgår.

Bohusläns Guider

Bohusläns Guider erbjuder sakkunnig guidning under våra uppehåll iland.

Första guidningen sker på Klädesholmen under Sillens Dag 6 juni.

På kustturena söndagarna 6, 20 och 27 juli sker guidad rundvandring på Marstrand efter ankomsten kl. 15.00.

Söndagen 3 augusti sker guidad vandring i Skärhamn när BOHUSLÄN kommer dit 13.30.

Under sekelskiftedagarna ordnas guidad vandring på Marstrand 23 och 24 augusti efter ankomsten kl. 12.30.

Guidningen tar omkring en timme och biljetter kan köpas ombord under resan.

Mat och dryck ombord

Ombord i ångaren BOHUSLÄN finns det alltid något gott att äta och dricka.

Caféet ombord är alltid öppet på resorna. På dagsutflykterna serveras dagens rätt och på kustturena samt resorna runt Tjörn finns både café och matsal. Efter kl. 11 serveras öl och vin.

Förköp

Biljetter till resorna kan köpas genom Ticnet. Vid förköp tillkommer serviceavgift. Eventuella restbiljetter säljs vid landgången. Till resor med båt och buss är förköp obligatoriskt.

Medlemsrabatter

De mycket sporadiskt använda medlemsrabatterna har efter styrelsebeslut tagits bort på resor med ångaren BOHUSLÄN, vilket kommer att förenkla för såväl Ticnet, Er som oss.

Välkommen ombord i sommar!

STYRELSEN

I 100 år varade ångbåtsepoken...



Ångaren BOHUSLÄN något av de första åren innan vindskyddet på kommandobryggan tillkom. Foto Hugo Hallgren, Lysebil

I 100 år varade ångbåtsepoken på Bohuskusten – en parentes i samfärdselns historia. Före ångbåtarna hade man rott och seglat – efter ångbåtarna tog man bussen och bilen.

Efter en trevande början med hjäl-

ångare som inte klarade varken sjögång eller is blev propellerångarna snart en del av vardagen i kustsambhällena.

De första ångbåtarna betjänade utflyktsresenärer och badgäster som sökte bekvämare färdmedel till badorterna på

kusten. Ganska snart insåg näringsidkare längs kusten nyttan av reguljär ångbåtstrafik.

Såväl Strömstad som Uddevalla fick på 1850-talet egna ångbåtsbolag. Även i Marstrand bildades ett rederi och 1870

kom Marstrandsbolagets första ångare ALBREKTSUND (I) i trafik.

Under senare delen av 1800-talet byggde ångbåtsbolagen finmaskiga nät av linjer utmed kusten och in i fjordarna.

Kustborna anammade ångbåtarna. Ångbåtsbryggan blev navet i samhället. Ångbåtarna kom och gick efter turlistor som bestående livet på kustorterna. Båtarna och deras besättningar blev till kära vänner som man gärna gick till bryggan för att möta.

– No kommer han! sa man när ångvisslan ljöd och förebådade dagens anlop. Till skillnad från segelfartygen blev den kraftfulla ångbåten maskulinum.

Ångbåtarna gick i alla väder, mot vind och ström. I tjocka navigerade skepparen genom skärgården, utan radar, med hjälp av klocka och kompass. Kurserna fanns nedskrivna i slitna anteckningsböcker.

Rorgångaren vid ratten styrde båten och styrman höll reda på godsset som hanterades av däcksmännen vid bryggorna.

I ångarnas maskinrum härskade "mäster", maskinisten som tagit till sig den nya tekniken. Till sin hjälp hade han eldarna som slet med skyffeln för att stilla ångpannans hunger efter stenkol.

Restauratrisen såg till att besättning och passagerare fick mat och dryck med hjälp av kökspersonal och servitriser.

Besättningen kunde bestå av drygt 16 personer som alla bodde ombord i minimala hytter och skansar.

Sommarens badgäster färdades i första klass och åt i matsalen på övre däck. Kustbor och utflyktsresenärer reste

i tredje klass, andra fanns ej, och fick samsas med godset på huvuddäck. Där gav ångpannan god värme kyliga vinterdagar. I försalongen såldes öl och kaffe.

Ångbåtarna transporterade varor till kustens affärer och fisk och jordbruksprodukter till Göteborg. En stor del av lasten var fiskkonserver från kustens konserverfabriker. Ångbåtarna hade även brevåda och befördrade post.

Efter andra världskriget tog bussar och bilar över alltmer av kusttrafiken. Nya vägar, färjor och broar möjliggjorde snabbare transporter.

1950 hamnade Marstrandsbolaget i en akut ekonomisk kris. Efter en rekonstruktion av bolaget motoriserades de flesta av bolagets ångare och drevs vidare. Men även det nya rederiet kom snart i ekonomiska svårigheter.

Medan godstrafiken fortsatte året om fortsatte passagerartrafiken endast sommartid från 1956. Efter sommaren 1962 avslutade Marstrandsbolaget passagerartrafiken på kusten med S:t ERIC som sista båt.

Ångaren BOHUSLÄN, som fick behålla sin ångmaskin, blev för dyrbar för kusttrafiken. Hösten 1953 byggdes ångaren om för trafik på Öresund. Där fanns plats för äldre passagerarångare innan nya bilfärjor tog över.

1960 sattes BOHUSLÄN i sommartrafik mellan Strömstad och Sandefjord och efter säsongen 1963 lades ångaren upp i Marstrand.

Da var tiden definitivt ute för gamla ångbåtar, BOHUSLÄN ersattes av en nybyggd bilfärja på Sandefjordslinjen.

Våren 1965 såldes BOHUSLÄN för att huggas upp och bogserades till Göteborg. Då bildades Sällskapet Ångbåten, en ideell förening med syftet "att söka bevara ångaren BOHUSLÄN som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikepok samt främja intresset för denna trafikultur".

Genom andelsförsäljning fick vi pengar för att köpa ångaren från skrothandlaren. Rent tekniskt fungerade BOHUSLÄN och redan första säsongen, 1966, var ångaren i trafik.

För att kunna bevara BOHUSLÄN är ångaren tvungen att försörja sig själv. Under sommaren går ångaren i beställningstrafik och på öppna, annonserade turer. Vintertid pågår underhåll och reovering ombord.

En hängiven skara medlemmar ställer upp ideellt som besättning och med andra sysslöt. Andra medlemmar följer verksamheten genom medlemstidskriften och reser med ångaren på dess turer.

För det är genom att färdas med BOHUSLÄN genom skärgården som man upplever ångaren på rätt sätt. Man får en uppfattning om hur det var på den tiden som ångbåtarna förenade kustens alla samhällen. Man beundrar inredningen, njuter av utsikten från salonger och promenaddäck och uppfattar ångmaskinens hjärtslag.

Nog är det väl fantastiskt att vi fortfarande kan uppleva detta.

Välkommen ombord i sommar!

INGVAR KRÖNHAMN

Den nya Marstrandsbåten

När ångaren BOHUSLÄN 1914 levererades från Eriksbergs Mekaniska Verkstad till Marstrands Nya Ångfartygs AB var det med högt ställda förväntningar, som den nya kustångaren togs emot av ångbåtsbolaget och alla dess resenärer. Att förväntningarna infriades kan vi bara instämma i.

Eriksbergs Mekaniska Verkstad var vid denna tid känd för sina lyckade passagerarfartyg för kust- och skärgårds- trafik. Flera av dessa finns fortfarande kvar: BLIDÖSUND, NORRSKÄR och SALTSJÖN, alla tre i Stockholm.

BOHUSLÄN sjösattes den 15 december 1913 och enligt vad som berättats var det en tillfällighet att ångaren då begivades med sitt namn.

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 westfaliska kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj 1914. Ännu ett fartprov gjordes då mellan Gullönskan och Knaerholmen.

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. Texten återges här med ursprunglig stavning.

När passagerarna på Marstrandsbåtarna denna vår passerat Eriksbergs mek. verkstad, ha många af dem kastat nyfikna blickar mellan fartygsskrofvén vid brobänkarna 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 blänkte i solen, ny så det sken af den och med namnet »Bohuslän» i ljusblå bokstäver på bogarna.

Då den vid 10-tiden på förmiddagen halades ut ur verkstadshamnen hade en rätt talrik skara profurspassagerare embarkerat, de flesta representerande beställarna, Marstrands nya ångfartygsaktiebolag.

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

Redan vid första mönstringen blef det klart att Marstrandsbolaget med detta fartyg förvärfvat västkustens komfortablaste passageångare. 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 malladt djup af 3,1 m. Den är försedd med kryssreakter af väl afvägd form och två däck. Föröfver

är det på Marstrandsbåtarna vanliga upphöjda lastdäcket. Hufvuddäcket bildar i horisontalt plan det inbyggda mellandäcket och det med sittplatser för andraklasspassagerare försedda akterdäcket.

All kommunikation med förstaklassafdelningarna sker från akterdäcket. Här är från maskinskottet utbyggdt ett däckshus, inrymmande trapporna till promenaddäck och salonger, förstklassiga herr- och damtoiletter med marmorlavoarer och väggarna klädda med porslinskakel.

En bred trappa med ledtrucken 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 rödt med en marmorbuffet på firkant och fyra efter hässystem 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 röksalongen, 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.

Åpromenaddäcket, 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, hytter för andre maskinist, rorgångare, restauratris och betjäning.

På mellandäcket äro expeditionss- och förste maskinisthytter, ett rymligt kök med hiss till penteriet i förstaklassafdelningen, kran med ångvinsch o.s.v. Det 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 fartprovet 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 middagen dukats upp i salongerna, och som sjön har en erkänd förmåga att suga, gjordes en afstreckare in till Styrsö brygga, där »Bohusläns» restauratris förvärfvade profurspassagerarnes odelade förtroende och högaktning.

Direktör E. W. Flobeck utbragte under middagen en skäl för Marstrandsbolaget, som tagit initiativet till badortstrafikens modernisering, och hans förhoppning om att »Bohuslän» snart skulle följaf af en systerbåt, möttes af bravorop.

Efterhand vaknade hembygdskänslor hos Marstrandsbor och Marstrands vänner ombord. När »Bohuslän» åter lade ut sattes kursen norröfver. I strålände kvällssol klöf den vackra ångaren de glittrande fjordarne, gjorde en rundtörn på Marstrandsfjorden och gled flaggsmyckad genom hamnen.

Ångarens visitt 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 färden åter till Göteborg, därvid såväl verkstaden som olika funktionärer vid byggandet finga sina väl förtjänta skålar. Rikt eklärerad af salongernas elektriska lampor lade »Bohuslän» till vid Stenpiren, där den bokstafligen betydligt öfverglänste sina västkustkamrater.

Ångaren börjar på tisdag sina turer Göteborg - Marstrand - Lysekil under kapten O. A. Skantzés 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 uteslutande af de snabbaste och största båtarna »Bohusläns», »Marstrand» och »Lysekil».

De seglade i BOHUSLÄN

BOHUSLÄNS besättning bestod under Marstrandbolagets tid av mellan 16 och 18 personer. Bolaget bemannade BOHUSLÄN med skeppare, styrman, rorgångare, fyra matrosar, maskinist, förste eldare, två eldare och en akterstäderska.

Anställningsförhållanden

Rederiet anställde befälhavare, styrman och maskinister medan befälhavaren själv fick se till att anställa manskap och akterstäderska för rederiets räkning. Man fick tag i daglig personal genom personliga kontakter. Så gott som all personal hörde hemma på kusten. Några ångare hade besättning från samma område, exempelvis Tjörn eller Mollösund.

Restauratrisen utsågs av befälhavaren i samråd med ångbåtsbolaget. Hon anställde köks- och serveringspersonal.

Skeppare och styrman

Skepparen var ångarens befälhavare och svarade för att ångaren tog sig fram genom skärgården efter en snäv turlista, även i tjocka och snöyra. Styrmannen hade hand om gods, post och redovisning.

Skeppare och styrmän hade ofta seglat på de stora haven innan de kom i kusttrafiken och stannade, i många år, gärna i samma fartyg.

Under den tid Marstrandbolaget även bedrev trafik i Göteborgs norra skärgård var styrmännen ofta skeppare sommartid i SVEA, GÖTA och INLAND. Då mönstrade en "sommarstyrman" på de ordinarie båtarna.



En del av besättningen på ångaren *Bohusläns kommandobrygga*. Mannen i cheftochstym heter Sigurd Johansson och var rorgångare ombord 1923-24. Männerna i genare är matrosar ombord. Foto från Lars-Gunnar Johansson

Rorgångare och matrosar

Rorgångaren styrde båten med den väldiga ratten. Det kräver armstyrka eftersom BOHUSLÄN saknar styrmaskin. Det var viktigt för skepparna att ha bra rorgångare som kände båten och färlederna.

Fyra matrosar tjänstgjorde på däck med förtöjning och gods. Det var många och tunga kollar som skulle hanteras vid stationerna.

Låg vinden på vid avgång använde man sig av den så kallade härlingen, en kraftig båtshake som hänger över fördäcket, att bära av med.

En av matroserna var även biljettförsäljare med något högre lön.

Att vara däcksmän eller eldare i kustbåtarna var säkert tryggare än att vara fiskare eller stenhuggare. Arbetslösheten i Bohuslän kulminerade på 1930-talet och var värst i stenindustrin. Lönen på kustbåtarna var visserligen låg men ombord hade man både mat och bostad.

Maskinpersonal

I maskinrummet härskade "mäster", maskinisten som svarade för skötsel och underhåll av ångpanna, ångmaskin och



Maskinpersonalen i BOHUSLÄN sommaren 1950. Fr. v. mäster (maskinchef) John Börjesson, eldaren Uno Eriksson, eldaren Folke Havik samt försteeldaren Johan Edward Grundström som var ombord från 1919 till 1953. Foto från Folke Havik

annan utrustning. Som närmaste man hade han försteeldaren som fungerade som andremaskinist.

Två eldare svarade för bunkring, lämpning, eldning, slaggning, sotning och rengöring av den koleldade ångpannan.

Akterstäderskan

Akterstäderskan var enda kvinnan ombord som var anställd av rederiet. Hon städade aktersalong och damsalong, passade upp skepparen och fick även hjälpa till med att servera passagerare mot serveringsavgift.

Förtjänsten bestod i att servera passagerarna i matsal och förrsalong. Det blev inte så mycket under vintern.

Mönstring

Besättningen mönstrade i allmänhet vid Sjömanshuset på Marstrand och infördes i sjömansrullan som fördes för varje säsong. Av den framgår den ombordanställdes ålder, födelseort, hemort, befattning, behörighet och hyra, det vill säga den lön de hade.

I rullan antecknades även ort och datum för på- och avmönstring. Sjömansrullorna är arkiverade vid Landsarkivet i Göteborg och finns även mikrofilmade vid Sjömanshusmuseet i Uddevalla.

Facklig tillhörighet och avtal

De ombordanställda var beroende på arbetsuppgift i allmänhet organiserade i befälsförbunden eller Sjöfolksförbundet. Förhandlingarna sköttes från ångbåtsbolagets sida av dess verkställe direktör, Bertil Egnell.

Enligt manskapets avtal var arbetstiden 63 timmar i veckan fram till 1947 då arbetstiden minskades till 56 timmar. På 10 år hade då lönekostnaden stigit med 80 %.

Uppsägningstiden för befäl var en månad och för manskap 14 dagar, från 1936 7 dagar.

Ångbåtsbolaget förband sig genom avtalet att tillse att även restauratrisens anställda följde gällande avtal.

Under 1930-talet var hyran för skepparen, 425 kronor i månaden, för

maskinisten 365, medan styrmannen hade 122 kronor. Rorgångaren och försteeldaren hade 140 kronor, matrosar och eldare, beroende på anställningsstid, mellan 95 och 140 kronor. Den matros som sålde biljetter hade 10 kronor extra per månad.

Matvanor

Besättningen hade fri mat och bostad ombord. Skepparen intog sina måltider i matsalongen, styrman, rorgångaren, maskinisten och förste eldaren åt i försalongen medan de övriga i besättningen fick sitta på bänkarna utanför penteriet i mellandäck. 1944 inrättades en mäss i den tidigare restauratryshytten förut under däck.

Mat behövdes, det var långa dagar med mycket och tungt gods, som skulle lyftas och bäras av däcksmännen vid de många bryggorna. Även eldarna hade ett tungt arbete när de skulle tillfredsställa ångpannans behov av stenkol.

BOHUSLÄN lastade i Göteborg måndagar och torsdagar. Tisdagar och fredagar gick ångaren Göteborg – Kungshamn för att återvända onsdag och lördag. Inte heller söndagarna var fria, då gjorde BOHUSLÄN i allmänhet en tur till Marstrand och åter.

Efter morgonens avgång var det frukost klockan åtta, därefter middag mellan tolv och ett samt kvällsmat efter lossningen i Gravarne eller Göteborg. Två dagar i veckan lastade man i Göteborg.

Middagen bestod av varmrätt. Det var fisk två gånger i veckan. Efter fisk

åt man risgryns- eller havrevälling med katrinplommon eller russin. Kvällsmaten bestod av smörgäsmat och varmrätt. Ville man ha en flaska öl fick man betala den själv.

Besättningens klädsel

I Marstrandbolaget rådde sparsamhet även när det gällde besättningens klädsel.

Skepparna och styrmännen fick av bolaget varje år en blå cheviotkostym med gula knappar med stjärnor på. Även rorgångaren fick en svart eller mörkblå cheviotkostym. Kostymerna var måttbeställda och syddes under många år hos Otto Berlin vars skrädderi låg vid Fisktorget i Göteborg.

Skepparna och styrmännen fick dessutom av bolaget uniformsmössa. Förgyllda mössmärken beställdes hos Sporrongs. Skeppare och styrman hade mössmärke med ankare och bolagsvimpel. Sommartid hade mössan vitt kapell. Det förekom även att några skeppare bar vit sommaruniform.

Under ångbåtsbolagets tid hade skepparna, som tecken på sin ställning, tre stjärnor på kavajslaget, styrmännen hade två. När BOHUSLÄN och LVSEKIL sattes i Öresundstrafik på 1950-talet blev det vanligt att de diskreta stjärnorna ersattes med galoner.

Maskinbefälet fick ingen uniform utan endast en uniformsmössa med propeller och bolagsvimpel. De bar egna kläder.

Matroserna fick av bolaget varje år en blå gensare med fartygets namn i vita bokstäver. En gensare är en tjock, stickad

ylletröja som dras över huvudet. Det är ursprungligen en fiskaretröja från Guernsey som kom på modet i början av första världskriget.

Förutom tröjan fick matroserna en vegamössa, utan mössmärke, som de provade ut på Nya Hattmagasinet på Korsgatan. Matroserna hade egna blåbyxor.

Vegamössan är en skärmössa med smal kant, platt kulle av tyg och en hård, blank skärm. Den användes av sjömännen ombord på fartyget VEGA under A E Nordenskiöld's forskningsresa genom Nordostpassagen 1878-1880.

Eldarna hade sina egna kläder, blåbyxor med träschor och en svettragg om halsen.

Köks- och serveringspersonalens klädsel bestämdes av restauratrisen.

INGVAR KRONHAMN

Minnen efterlyses!

Sällskapet Ångbåten har uppgifter om vilka som seglat i BOHUSLÄN från 1914 till 1963. Köks- och serveringspersonal mönstrades inte regelbundet varför dessa kan saknas.

Har Du själv, eller någon släkting eller bekant varit anställd ombord är vi intresserade att få veta det. Kanske har Du foto eller något att berätta om tiden ombord?

Ring, skriv eller mejla! Kontaktuppgifter på sidan 2 i denna tidning.

Ångbåten Nr 1 2014

Åter på plats efter 61 års förvar

Det finns väl ingen i besättningen ombord i ångaren BOHUSLÄN eller resenär, som inte lagt märke till de fina tillverkningsskyltarna i mässing från Eriksbergs Mekaniska Verkstad som sitter uppsatta på olika ställen ombord.

När vi tog hand om ångaren 1965 var två av tillverkningsskyltarna uppsatta ombord. Den ena var tillverkningsskylten, med huvudmaskinens byggnadsnummer 182, som sitter i maskinkappen vid nedgången till maskinrummet. Den andra var tillverkningsskylten, med fartygets byggnadsnummer 166, som sitter i trapphallen från akterdäck till första klass salonger på övre däck.

Det fanns ytterligare två tillverkningsskyltar ombord som var nedtagna och förvarades i en låda i styrmansexpeditionen i mellandäck. Den ena av dessa var nedtagen för att den inte skulle stjälas när ångaren låg upplagd vid varvet i Marstrand efter avslutad seglationssäsong 1963.

Denna skylt vågade vi återmontera på sin plats på dampsalongens aktere skott. Då hade skottet renoverats och Christer Eliasson hade tillverkat skruvar som skulle göra skylten mycket svår att stjäla.

Nu, flera decennier senare, har den fjärde skylten åter monterats ombord vilket skedde den 20 februari.

När vi övertog ångaren BOHUSLÄN, var det tidigare öppna akterdäcket inbyggt sedan 1953 när ångaren sattes i Öresundstrafik. Den dåvarande inbyggnaden bestod av plexiglasrutor monterade i gummilister. All plåt var



Per Ahlquist och Christer Eliasson ser nöjda ut efter återmonteringen av tillverkningsskylten på akterskottet efter 61 års förvaring i mörker. Foto med Pers kamera 20 februari 2014

inklädd med träskivor. Inte lika snyggt som nuvarande utförande från 1971, men helt i 1950-talets anda.

Vad har då detta med den fjärde tillverkningsskylten att göra? Jo, den hade redan från början varit monterad på det smala plåtskottet som avgränsade akterdäckets yta från utrymmet vid kapstan och pollare längst akterut dit bara besättningen hade tillträde. Vid inbyggnaden blev här ett helt tvärskeppsskott med ett fönster på var sida om det gamla smala skottet.

Skylten togs ned när skottet kläddes in med träskivor och kom aldrig att sättas upp igen, men sparades ombord.

Nu, inför ångarens 100-årsjubileum, var det åter dags att åter montera skylten. Christer Eliasson fick uppdraget att måla i texten på skylten, putsa upp den, tillverka skruvar och montera den.

Om ni besöker de andra Eriksbergsbyggda ångarna BLIPDÖSUND, NORRSKÄR och SÄLTSJÖN, kan ni se samma placering av skylt på akterskotten.

GUNNAR SÖDERBERG

Ombordläggning

Ombordläggning är ett äldre mer sjö-
måssigt ord för det numera mer använda
kollision.

Torsdagen den 9 januari 2014 blev
ångaren BOHUSLÄN rammad midskEPS
om styrbord – mitt på ångarens högra
sida – av färjan ÄLV-VIRA.

Färjan var vid tillfället fullständig
manöversoduglig men gjorde fart genom
vattnet. Trots försök från skärgårdsbåten
SKARVEN att genom diverse manövrar få
ÄLV-VIRA på annan kurs, träffade färjan
ångaren BOHUSLÄN med relativt låg fart i
90 graders vinkel.

Ångaren var vid tillfället upplagd
för vintern och väl förtöjd. Ombord
befann sig denna dag mellan 15 och
20 personer, de flesta tillhöriga Vinter-
gänget.

Med ett brak träffade färjan ångaren,
som kraftigt krängde över åt babord
mot kajen och färjan studsade tillbaka.
Vid tillfället rådde god sikt och svaga
väldande vindar. En av Älvsnabbarna
var snabbt på plats och bogserade bort
ÄLV-VIRA. ÄLV-SNABBEN 5 kunde med
välvilja användas som fotoplatz och som
besiktningstrymme för en snabb yttre
besiktning.

Vår kock Wilhelm Jacobsen var just
då sysselsatt med att laga middagsrätten,
denna dag givetvis ärter och pannkakor.
Han såg genom fönsterventilen hur
färjan närmade sig och lyckades kasta sig
undan. Den inåtfällande fönsterventilen
träffade honom dock i huvudet.
Lyckligtvis blev hans skador lindriga
och middagen kunde serveras som
vanligt.



Ångbåten Nr 1 2014

Ratten – igen

Skrovsador

Det var rampen på färjan, som träffade
BOHUSLÄN ungefär mellan spant 22 och
33. Som väl var över huvuddäcket och
alltså över vattenlinjen. Som bilden visar
blev det intryckningar men också skadad
inredning i köket. Det blev, som synes,
skador på övre däck och däcksbalkar.

Desvärre blev det inte värdert
efter olyckan. Men några skador under
vattenlinjen kunde inte konstateras.
Skador kunde också hittas i hytten akter
om köket och i den där akterom liggande
herretoletten.

Åtgärder

Vi var som sagt många ombord denna
dag. Kim Forsblad var snabbt på plats
och rapporterade till ÄLV-VIRAS rederi,
som för båda rederiernas räkning
rapporterade till Transportstyrelsen.
Båda fartygens försäkringsbolag (kasko
och P&I) informerades. Slutligen togs
kontakt med Gotenius Varv. Genom
varvets försorg ordnades täckning av
skadorna för att undvika värmeförluster
ombord och skydda för regn och blåst.

Ångaren drogs den 18 februari till
Gotenius Varv för reparation.

BO STARMARK

Övre bilden visar de utvändiga skadorna i styrbordsidans.

Foto Per Ahlquist 20 februari 2014

Nedre bilden visar skadorna i köket ombord.
Fönstret har fallit ned över bänken, arbetsvallen
står kvar på spisen.

Foto Bo Starmark 9 januari 2014

Ångbåten Nr 1 2014



Ratten klar för leverans. Bakom ratten i Arne Apelmans Båtsnickeri i Lysekil från vänster Arne
Apelman, Dag Engström och Rustan Olsson. Foto Bo Starmark

Så är ångaren BOHUSLÄNS ratt färdig till
originalutseendet. Som vi tidigare skrivit,
har två helt nya ekrar med tillhörande
spakar nyttillverkats av Arne Apelmans
Båtsnickeri i Lysekil. Varje eker är gjord
i ett stycke av god teak. Nu är inte teak
det allra mjukaste träslag att jobba med
så Arne och hans kamrat Rustan Olsson
har måst göra nya svarvstäl passande till
arbetsstyckena.

Hela ratten har renoverats och i
förekommande fall reparerats. Ett stort
antal skruvar har bytts ut mot nya i
originalstorlek. Det tvärställda vev-
handtaget har blivit ordentligt fastsatt
och hela ratten har fått en stadga, som

förhoppningsvis håller många år fram-
över. I sin helhet har den sedan noga
slipats med olika slippapper och slutligen
lackats flera gånger med Epifanes.

Den 9 januari kördes den så till
ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbrogajen
i Göteborg. Nu kunde den inte monteras
på plats. Den är för stor för att tas upp
den "ordinarie" vägen via lejdaren upp till
kommandobryggan. För stor, för tung
och för skrymmande med andra ord. Så
det blir att använda varvets lyftkran för
den slutgiltiga luftfärden till bryggan.

Till dess vilar den sig på en avsides
plats ombord, osynlig.

BO STARMARK

Gunn Larsson – ordning och reda

Ibland talas det om att en liv ibland styrs av en god fe, som ser till att inget ont drabbar en. Inte bara levande varelser utan även ett och annat fartyg sägs emellanåt ha en sådan, som med varsam hand håller ordning på det mesta.

En fe är ett uppdyktat väsen; en frukt av människors subjektiva tänkande. *Bohuslän* har nu en gång begåvats med en sådan varelse i form av Gunn Larsson, som sedan några år tillhör Vintergången.

För några år sedan kunde besättningen märka att det tämligen omgäende hade blivit väldigt prydligt och ordentligt ombord. Trots att vi efter varje segling städar ordentligt – tror vi – och gör klart för nästa uppdrag, blir det ibland så att det kanske inte är så där otroligt pedantiskt rent i minsta skrymsle efter en krävande beställningstur med sen återkomst.

Men några dagar senare är båten som nyfejad. Varenda sak på sin rätta plats, moppar på parad i städskrubben, trasor, hinkar, alla sorters tvätt – och rengöringsmedel sorterade i ordning i sina backar. Glänsande mässing, textilier i toppskick, alla dynor och pödlar exakt på sina platser, alla eventuella textila skador åtgärdade.

Gunn Larsson har åter varit i farten och glatt överraskande kommentarer hörs. Hon verkar kunna det hon sysslar med, sägs det.

Det stämmer. Gunn började för många år sedan, redan 1962, att arbeta ombord i *BOHUSLÄN*. Det var före Sällskapet



Gunn Larsson på akterdäck med sin rickhaltiga utrustning för alla förekommande textilarbeten ombord. Foto: Bo Starmark

Ångbåtens tid. Ångaren trafikerade då sträckan Strömstad – Sandefjord och Gunn bodde i Sandefjord. Restaurangen ombord arrangerades av familjen Thilert som drev Kafé og Restaurant Iris i Sandefjord där Gunns mor var anställd.

Arbeter ombord bestod i att diska, diska och åter diska. Ombord gällde det för passagerarna att inhandla den billiga spriten. Kruxet var att den inte fick förtäras ombord och inte heller föras iland! Man kan ana åtskilliga utstuderade försök till diskret ilandföring.

Utrymmena för diskning var mini-

mala och arbetspassen långa. Ibland var sjögången på Skagerack besvärande.

Vid sydvästlig vind hade *BOHUSLÄN* hela det öppna havets krafter rakt i sidan. Den rullar ordentligt då.

"På vår tid"

Gunn har textiltillbäck. När hon för några år sedan kom ombord för första gången på länge, berättar hon, föll hennes blick på gardinerna, "lambrekängerna" (gardinöverstyckena), i röksalongen. Dessa hade kommit till under vår verksamhet och vi var nog lite stolta över dem.

Ångbåten Ekonomisk Förening

Ångbåten Ekonomisk Förening (ÅEF) bildades 15 december 1965 och är formell ägare till ångaren *BOHUSLÄN* eftersom en ideell förening på den tiden inte kunde vara redare och äga fartyg.

ÅEF är alltså en ekonomisk förening med egen styrelse. I styrelsen för ÅEF ingår en representant för Sällskapet Ångbåten, dess ordförande Kim Forsblad. Övriga ledamöter är Agneta Eriksson, ordförande, Johan Jahnberg, sekreterare, samt Gunnar Bonander, kassör. I Sällskapet Ångbåtens styrelse ingår två representanter för ÅEF, Agneta Eriksson och Johan Jahnberg.

För att få ihop pengar till köpet av *BOHUSLÄN* i januari 1966, och därmed rädda ångaren från upphuggning, sålde Ångbåten Ekonomisk Förening andelar på 100 kronor. Sällskapet Ångbåten, som svarar för ångarens drift, är en ideell förening som verkar utan bidrag från allmänna medel.

ÅEF fortsätter att sälja andelar för 100 kronor men även "storandelar" om någon beställer 10 andelar. Andelsbevisen för 100 kronor är i A4-format medan storandelarna är i A3-format. Andelsbevisen är delvis ett faksimil av ett "Aktiebrev uti Marstrands Nya

Ångfartygs Aktiebolag af år 1876".

ÅEF har sedan starten sålt 6.558 andelar (varav 600 som storandelar) vilket har inbringat 655.800 kronor totalt. Under 2013 såldes 159 andelar.

Pengarna som kommit in vid försäljning av andelar har förutom inköpet och därigenom räddningen av ångaren *BOHUSLÄN* även bland annat bekostat installation av toalettanläggning samt den nya damtoaletten i mellandäck.

GUNNAR BONANDER
KASSÖR ÅEF

Gunn fastslog genast att våra stoltheter var urblekta, missfärgade och ytterst spröda. Allt verk av solen. Sedan dess har Gunn varit ständigt verksam, först med allt vad textilier heter, därefter med omklädsel av dynor och stolar, om-disposition och förbättring av all städ-materiel samt placering av detta på ett snyggt och mycket vettigt sätt.

Det är ordning ombord och lambrekängerna mår bra.

Containern

På kajen har vi sedan länge en containert av standardstorlek. I den finns läskedrycker, vissa verktyg och överdragskläder för besättningen. Dessa kläder är av alla tänkbara storlekar, nya och begagnade. Här kan besättningen också ställa in sina cyklar medan ångaren är på tur.

Gunn har sett till att allt står, hänger

och ligger i ordning därinne. Alla överaller och bussaronger är sorterade efter storlek och tvättade. Vi har ju klädsel fritt ombord så här kan man ekiperar sig. Tvätthanteringen ombord i ångaren *BOHUSLÄN* och handhavande av all smutsvätt till entreprenören är en omfattande rörelse, som kanske inte är så romantisk och sjömässig men nödvändig. Kanske vore den värd en egen artikel framöver.

"Källaren"

är utrymmet under försalongen, eller mässen, i förskeppet. Här finns fartygets hela förråd av stapelvaror, grönsaker, öl, läskedrycker och bordsvatten. Här har Gunn märkt alla hyllor med varornas namn så ingen kan missa något i denna verkliga diversehandel.

Ett lite svårtillgängligt utrymme, som kräver en viss böjlighet och man bör inte

vara alltför lång och inte ha alltför stor rondör. För några år sedan var det svårt att finna den efterfrågade varan här. Nu, däremot visar prydliga skyltar var allt finns.

Ingen segling

På grund av hälsoskäl kan Gunn inte delta i säsongens seglingar. Likavil svävar hennes ande hela tiden över ångaren och oss besättningsdeltagare. Nu råder ordning och reda ombord. Alltid. Hela året.

Det låter lite konstigt att i ångbåtssammanhang tala om en god fe, som finns överallt, synlig som osynlig. Ombord i ångaren *BOHUSLÄN* finns dock en, alltid utrustad med symaskin och verktygshandväska, donande och ordnande.

BOHUSLÄN tackar.

BO STARMARK

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs i mitten av februari har kylan gett med sig för denna gång, trots att det närmar sig fullmåne och därmed borde vara kallt. Vid dagens lördagsfika på Ringön var det 8 grader varmt utomhus och hamnbassängen helt isfri.

Arbeten i vinter

Lördagar blir det bara fika och mycket snack om allt möjligt. Arbetet ombord i färjan sker vintertid på måndagar då de som är fria från avlönat arbete börjar med att samlas för gemensam lunch på något av Ringöns matställen innan det är dags att gå vidare till färjan för att arbeta några timmar.

Just nu håller Christer Eliasson på att renovera den aktre nedgångskappen i salongen. Det medför lite reparationer av utvändigt slitage och helmålning i teakbrun nyans. Christer har även reparerat den galvaniserade smörjoljetanken som hör hemma i maskinrummet.

I maskinrummet håller Carl-Johan Holm, Per Ahlquist och Åke Karlsson på med målning av förliga maskinrumsskottet och kolboxskotten mot pannan. Dessa är målade med övre hälften i vitt och nedre hälften engelskt rött. Pannan i färjan står så fritt att det går att gå runt den. Den står dessutom så pass högt att den genomgående propelleraxeln får plats under pannan.

Skillnaden mot den nya vita färgen och den gamla är som att jämföra vitt med cremegult. Att färjan är koleddad sätter sina spår även utanför pannans eldstad. Visserligen är det länge sedan



Bert Johansson klarar på något som sannolikt har att göra med träget under huvudmaskinen.
Foto Per Ahlquist 17 februari 2014

skotten målades förra gången, även om vi gärna vill minnas att det inte var så länge sedan de målades förra gången.

I maskinavdelningen håller Bengt Bengtsson på med översyn av Worthingtonpumpen, som även kan benämnas den fristående hjälpmatarpumpen, som är monterad på arbetsbänken.

Träget under huvudmaskinen är under Bert Johansson bryderi för att kunna göra det möjligt att pumpa upp överskott av smörjolja så att det inte hamnar i kölen.

Kommande seglation

Från färjans befraktare Claes Verner har vi fått tydliga signaler på att bokningsläget för beställningsturer i år är betydligt bättre, än det var vid motsvarande tid förra året.

2013 blev ju ett bottenår när det gäller antalet bokningar och blev därför ett dåligt år när det gäller intäkterna. Som tur är har vi kunnat hålla nere även kostnaderna, främst genom att vi inte har något inplanerat varvsbesök under pågående verksamhetsår, som löper från 1 maj till 30 april.

Ångbåten Nr 1 2014



Traditionenligt planeras provtur med färjan den 1 maj och sedan är första beställningsturen för ett bröllop inbokad redan den 3 maj.

Sista hamrundturen körs den 25 oktober och därefter är det dags för torsättning och besiktning av färjan.

Hamrundturena

Vi har diskuterat ett annat upplägg på lördagarnas hamrundturer under hösten men känner oss inte helt mogna för att ändra på nuvarande upplägg.

Sedan vi kompletterade avgången från Residensbron med avgång även från Eriksberg, har vi fått fler resenärer. Men det är ju inte fel att fundera på om det kan bli ännu bättre för både resenärerna och våra intäkter.

En nackdel med nuvarande turer är att de kan upplevas väl långa när vi inte har toalett ombord. Tyvärr saknas allmänna toaletter längs Norra Älvstrandens väl skyltade 7 km långa kajpromenadstråk och Frihamnen.

GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden visar Carl-Johan Holm vid styrbord, kolboxskott och nedre bilden Åke Karlsson vid borbords kolboxskott, på var sin sida av ångpannan i färjans maskinrum.

Foto Per Ahlquist 17 februari 2014

Skeppsbron på ett gammalt vykort



Som synes är det Skeppsbron och Träpiren, som är huvudmotiv. Vid Träpiren ligger vid den västra sidan (närmast i bild) från väster till höger ångarna VIRA, STYRSÖ, STYRSÖ II och ARENDAL (ex. LÄRKAN). Därefter ses en så kallad "stänka", som jag dock inte vet namnet på.

På den östra (motsatta) sidan av Träpiren kan även de båda skärgårds-

ångarna GÖTA och SVEA iakttas, om än något skymda.

Vid Stenpiren, som dock bara kan anas i bildens bakgrund, kan den skarpögde notera ångaren BOHUSLÄN, som där ligger på sin vid denna tid ordinarie kajplats.

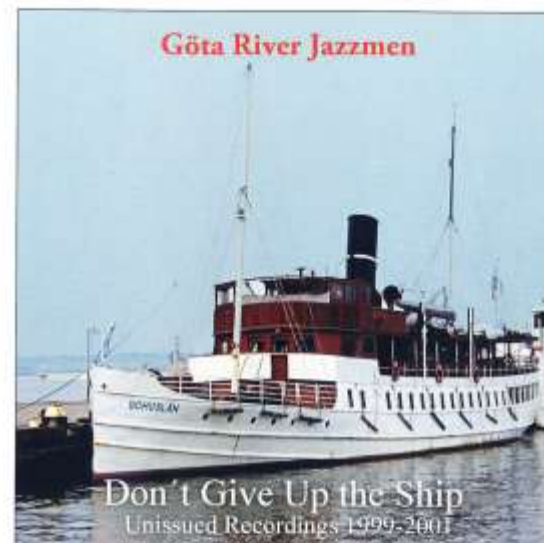
Har man dessutom örblick, kan man även skönja last- och passagerarångaren MUNKEDAL på vykortets högra

del, där detta fartyg då ligger vid Skeppsbron mellan Stenpiren och Träpiren.

Skall vi gå in på så kallad "knappologi", så tror jag, att det är akterskeppet på den lilla ångslupen BRYNHILD (ex. EXPRESS), som syns i vykortets vänsterkant, och att det alltså kan vara detta lilla fartyg, som är på väg att där försvinna ur bild.

Ångbåten Nr 1 2014

Don't Give Up the Ship



I förra numret av *Ångbåten* redogjorde vännen Anders Linde för den jazzmusikaliska aspekten på färjetrafiken på Göta Älv. Ett antal göteborgska traditionella jazzband med maritim anknytning nämnades: *Carnegie Riverboat Hot Six*, *Steamboat Stompers*, *Steamboat Jazzmen*, *Riverside Jazz Band*, *Poseidon Jazz Band* och *Göta (Gota) River Jazzmen*.

Jag är pianist i det sistnämnda bandet, som passande nog just har gett ut en CD med titeln *Don't Give Up the Ship*, en melodi från 1930-talsfilmen *Shipmates Forever*.

Omslaget pryds (lika passande) av ångaren BOHUSLÄN. Bildvalet var givet:

jag har varit medlem i Sällskapet Ångbåten i många år. Min morfar var maskinist på ångbåtarna STRÖMSTAD och HÖNÖ med flera, så jag har en särskild kärlek till sådana fartyg.

Göta River Jazzmen spelade under åren 1997-2007 in tio CD-skivor, varav de fem första hade omslag med anknytning till Göteborgs hamn, bland andra *Garber at the River* med Masthuggskyrkan i bakgrunden och *The Other Side of Town* med Klippan och Älvsborgsbron.

Information: www.jazzhistoria.se

INGEMAR WÄGERMAN
MEDLEM 229

Fartygsskorstenen framför nuvarande "Casino Cosmopol", mellan GÖTAS och SVEAS båda skorstenar, kan nog tillhöra någon av Hallandsbolagets last- eller passagerarångare.

Jag är väldigt förtjust i sådana här vykort, där det finns en mängd små roliga och intressanta detaljer att studera, förutom att några skärgårdsbåtar alltså tursamt nog också har hamnat på vykortsfotografens bild.

Notera för övrigt den till synes överlastade fiskebåten till höger och närmast i bild! Jag tycker mig se, att denna båt har beteckningen "L.L. 93", men den skulle även kunna ha siffrorna "23".

Mina kunskaper om gamla fiskebåtar är obefintliga, så identifieringen av denna båt överläts därför till någon mer kunnig person inom det ämnet.

Till höger om fiskebåten, på kajen mellan de båda järnvägsspåren, syns några underliga stolpar. Vad användes de till, tro? Belysningsstolpar?

Det trevliga och intressanta vykortet har utgivits av det kända vykortsförlaget "Göteborgs Konstförlag", och bilden kan nog ha tagits omkring 1925.

Kortet har skrivits och stämplat i oktober 1927, och den text, som anas på kortets högra, nedre del, upplyser om, att man skall "skriva tydlig adress, gata och husnummer". Kortets ankomststämpel i Stockholm har också blivit synlig i bildens underkant.

RAGNAR MAGNANDER

Ångbåten Nr 1 2014

ÅNGSLUP 45



Ångslup 45 i profil i Forsvik. Först inredning för besättning, midskotts ångpanna och ångmaskin, akterut inredning för medföljande passagerare. Foto Per Hilding

Den här artikeln handlar om en gammal ångslup byggd kring förra sekelskiftet, troligen för pansarskeppet *Wasa*, byggt vid Finnbada Varf i Nacka som tillhörde Bergsunds Mekaniska Verkstads AB, och levererad 1902.

Wasa tillhörde "Åran-klassen". Efter 1923 kom pansarskeppet inte längre att användas utan låg upplagt i Karlskrona till utrangeringen 1940. *Wasa*'s ångslupar däremot kom att användas vid örlogsvärven i Karlskrona och Stockholm som trafik- och arbetsbåtar.

Ångslup 45 kom att användas fram till 1958 vid Stockholms örlogsvarf. Då överlämnades den till Sjöhistoriska Museet, lyftes upp och placerades i Båthall 2 vid Galärvarvet.

2013 transporterades slupen till Forsvik, där ett gäng sakkunniga ska återställa ångslupen till brukbart skick.

Ångslup 45 är 14,9 m lång och 2,65 m bred.

I februari 2011 besökte jag Båthall 2. Det var 19 grader kallt i Stockholm och inne i Båthall 2 var det 6 grader under noll. I längden blev det riktigt kyligt men kameran fungerade.

Ångslupen stod inte ensam i hallen. Här fanns *VASAORDEN*, några av af Chapmans roddbåtar, några mycket små ångslupar samt ett antal nöjesbåtar i trä från äldre tider.

"Bevara genom att bruka"

Liksom för ångaren *BOHUSLÄN* gäller detta också för ÅNGSLUP 45. Det hade redan då bestämts att slupen skulle sändas till Forsviks varv för en varsam renovering med målsättning att få den i driftsdugligt skick.

En viss tvekan om detta fanns.

Ångslupen hade stått på land inombus sedan 1959. Pannan var visserligen tappad på vatten och rör, ventiler och ledningar dränerade. Vissa lösa inventarier som lanternor, kompass och flaggor saknades men i övrigt fanns allt ombord. Ja, kolboxarna var till och med halvfyllda med goda kol.

Maskineriet med tillbehör var täckta med stelnad olja, som sannolikt varit i användning. Skrovet är välbyggt med täckta nitskallar.

Panna och maskineri

Ångpannan är av vattenrötsmodell av Yarrows typ. Tuberna är raka. En sådan panna medger ett snabbt upptagande av ångtrycket till skilnad från eldrörspannan (som i *BOHUSLÄN*) vilken är en vattenfylld "buck".

Vattenrörspannan är mycket känslig



Kompondångmaskinen i Ångslup 45. På förkant snäckväxel för drift av matarvattenpump och länsypump. Foto Bo Starmark

för vattennivån som ständigt måste passas. Ångan samlas högst upp i en cylindrisk ångdom. På pannan finns sedvanliga armaturer: vattenståndsglas, ventiler, manometer och annat. På panntoppen finns två säkerhetsventiler.

Det är omöjligt att avgöra pannans skick men den är synbarligen i gott skick.

Huvudmaskinen är en tvåcylindrig compoundmaskin med Joys slidstyrning. Maskinen är kompakt och i gott skick. All olja och allt fett har stelnat så att maskinen går inte att dra runt. Ingen rost eller rostangrepp syntes.

Länsypump och matarvattenpump står på förkant av ångmaskinen och drivs av en snäckväxel på huvudmaskinens vevaxel.

Hjälpångmaskinerna är av nåttaste format – knappt 25 cm höga. En driver kylvattenpumpen till kondensorn, en annan var kopplad till en minimal fläkt som skulle kunna vara förforcerat drag i skorstenen. Jag är osäker om funktionen.

Ångslupen är försedd med en ytkondensator av koppar (!). En matarvattentank finns i babords sida.

Panna och maskineri är efter om-

ståndigheterna i mycket gott skick. Ett frågetecken dock för pannans tuber. Huvudmaskin, hjälpmaskinet, kondensator och rörledningar torde utan alltför stora ekonomiska insatser kunna sättas i drift.

Skrovet

Flottans slupar var nitade på ett mycket professionellt sätt. Slupen är byggd av stål på stålpann. Sannolikt är plåtarna galvaniserade (som det hette då). Skrovet synes vara i gott skick. Små rostskador finns inombords akterut i kölvänet. Troligen efter slagvatten vid upptagningen.

Rodret ligger utanpå akterstaven. Slupen styrs med ratt. En kardanaxel leder akterut till akterdäck där en snäckväxel överför rattrotationerna. Propelleraxeln saknar "skädda" och propelleraxeln hålls i läge av två stödjärn. Anordningen är mycket ömtålig för grundberöring. Propellern är trebladig och har stor stigning.

Vad händer?

ÅNGSLUP 45 är ett unikum i sitt slag. Nu står den i varvshallen vid Forsviks varv. Renoveringen utförs av en grupp som jobbar onsdagar mellan kl 9 och 12. Renoveringen kan följas på plats, ta med fikabröd, eller på webben, www.facebook.com/wasa45. Man har för avsikt att ha slupen under ånga år 2015.

Med ÅNGSLUP 45 under ånga visar man åter hur riktigt det är att "bevara genom att bruka".

BO STARMARK

Ångaren Bohuslän fyller 100 år

Bli ägare till en av 15 jubileumsmodeller



Uppmärksamma 100-åringen genom att bli ägare till en av de 15 handbyggda och skalenliga modellbåtar som säljs genom Promero Boats.

Modellen av SS Bohuslän är nu under arbete och byggs på spant i trä, plast och metall och är mycket detaljrik. Skalan är 1:52 och längden 85 cm. Priset blir 9000 kronor ink. moms.

Levereras sker under juni månad fritt Göteborg och Stockholm. Försäkra dig om ett exemplar redan nu genom att betala in en handpenning på 1000 kr till Promero Boats AB på bankgiro 947-4206 och skicka ett mejl. Eller via webbshopen på promeroboats.se. Glasbox kan beställas för 1200 kronor.

Göteborg • Swedtram AB • Tel 070 821 12 01 • swedtramab@swipnet.se
Stockholm • Promero Boats AB • 070 590 23 97 • boats@promero.se

www.promeroboats.se