



ÅNGBÅTEN Årg 54 • Nr 4 2018 • 171

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kroonhamr, Gamla Björndavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85

ingvar.kroonhamr@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmack, Fregatv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0521-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se

Prenumerationsavgiften för år 2019 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asphydvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Damagind Länbo 2018. ♻️ Miljömärkt Trycksk 3043 0196

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2019 är 200 kr. Phlogix 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stersametal.se

Vice ordförande: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, evah@heltersson.se

Sekreterare: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Kassör: Anne Marie Eriksson Teclens, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Thorenen Axberg,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhavet.

Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 171!

2019 års ångbåtsalmanacka har just anlänt, köp den!

Vi rapporterar från årsmötet och om upphittade tapeter. Vad händer ombord i BOHUSLÄN under vintern?

FÄRJAN 4 har varit på varv för besiktning men det saknas fortfarande medel för att ge färjan en ny ångpanna och ett fortsatt liv.

Vi uppmärksammar 100-årsminnet av ångaren PER BRAHES förlisning på Värtern 1918.

Ragnar Magnander besökte Bergen i somras och berättar om sin upplevelse av Fjordsteam 2018.

En mycket stor artikel utgör Gunnar Söderbergs dokumentation av plåtbyten i ångaren BOHUSLÄN genom åren.

Och så jämför vi foton från Skeppsbroplatsen förr och nu.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 1 2019 (172) 11 februari 2019

Nr 2 2019 (173) 8 april 2019

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN med sin karaktäristiska kryssarkter, väl förtöjd. Vi ser ångarens namn, bemört och ämning.

Foto Bo Starmack

Ångbåten Nr 4 2018

Tredje sidan

Ångbåtsvänner!

Snart är år 2018 till ända. Ångaren BOHUSLÄN har varit 53 år i Sällskapet Ångbåten's värd. Under över hälften av ångarens hela tid har Sällskapet värdat och hållit den under ånga; 2018 var ångaren 104 år.

Man kan verkligen tala om kraft, kraft hos många att tillsammans lyckas med detta.

Med högt till älsktstaket och ömsesidig respekt kommer man långt.

Ombord kommer vi länge att minnas denna seglingsäsong med sitt fina väder och många nöjda passagerare – något att med glädje tänka tillbaka på.

Vår nyinförda tur Stenpiren – Öckerö – Marstrand och åter slog väl an. Höjdpunkten på säsongen blev vårt deltagande i Vänereskadern tillsammans med ångaren HERBERT från Mjörn och ett antal skutor för att fira "Åmål 375 år".

Även turerna mellan Trollhättan och Göteborg blev uppskattade inte minst tack vare våra guider Åke Karlsson och Ingeemar Petersson ur ångarens besättning.

Nu, i november, har ångaren legat vid Gotenius varv, men den 4 december återvände den till vinterkvarteret vid Skeppsbron.

Vinterbesättningen arbetar redan för fullt och har händerna fulla. Den varma hösten har varit en positiv faktor. Maskin och panna, skrov och överbyggnad, säkerhetsutrustning och restaurangskåp, rigg och förtöjningsgods – allt ska kontrolleras.

Ångbåten Nr 4 2019

Köket, "byssan", är dessa dagar bemannad och varm mat serveras alltid vid 12-tiden.

Nästa års turlista är under arbete. Några nyheter planeras, justeringar behövs och aktuella hamnars möjligheter till god förtöjning, vattentagning och sophantering måste ständigt ses över. Moderna marinor är inte alltid ångbåtsvänliga förtöjningsplatser.

Till sist vill jag tacka Er alla för en god säsong 2018 och önska Er ett Gott 2019.

Vi ses ombord!

EVA HELMERSSON
VICE ORDFÖRANDE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



Innehåll Ångbåten 171

Försalongen	2	Aktuellt från FÄRJAN 4	8
Tredje sidan	3	Fjordsteam i Bergen 2018	10
Ångbåtsalmanackan 2019	4	Plåtbyten i BOHUSLÄN genom åren	14
Arbete ombord	4	Skeppsbroplatsen förr och nu	23
Årsmötet 2018	4	Kulturbåtarna	23
Taktapeter	5	Akterspegeln	23
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	6	Akterspegeln	24

Ångbåtsalmanackan 2019

Ångbåtsalmanackan kan köpas ombord i ångaren BOHUSLÄN vid kaj i Göteborg tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

Hämtpris är 120 kronor per styck, endast kontant betalning eller swish!

För Dig som inte har möjlighet att hälsa på ombord kan vi skicka almanackan mot portotillägg. Hör av dig till eva@steamboat.se eller per telefon 0705-65 21 87

Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN är upplagd för säsongen men ombord pågår arbete under hela vinteruppehållet!

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar från kl. 10 på förmiddagen.

Du är även välkommen måndagar några timmar från kl 16. Kontrollera med Gunnar Söderberg 0705-29 99 79.

På FÄRJAN 4 som ligger upplagd vid Ringön pågår för närvarande ingen verksamhet.



Ångbåten Nr 4 2018

Årsmötet 2018

Årsmötet 2018 i Sällskapet Ångbåten hölls 27 oktober i Sjömanskyrkan. Före mötet samlades deltagarna till en stunds ångbåtsprat till kaffe/te och en smörgås. Deltagarantalet höll sig omkring 70.

Som mötesordförande valdes Eva Helmerson, som sekreterare Mattias Jarlstedt och som justerare Claes Engblom och Ove Iko.

Den vid mötet utdelade resultat- och balansräkningen för tiden 1 maj 2017–30 april 2018 redovisades av Eva. Den gällde således 2017 års säsong.

Efter Björns Irwerts bortgång skedde i november 2017 en omgruppering i styrelsen. Eva Helmerson blev vice ordförande och Mattias Jarlstedt sekreterare.

Det konstaterades att det är bra om vi kan bli flera medlemmar.

Kassören Anne Marie Erikson-Techera redogjorde för ekonomin. Både intäkter och kostnader hade minskat jämfört med tidigare verksamhetsår.

Årsredovisningen fastställdes varefter mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Medlemsavgiften för 2018 beslutades vara oförändrad till 200 kronor.

Därefter vidtog val av styrelse med suppleanter. Styrelsen fick efter val följande sammansättning.

Ordförande: Kim Forssblad, ett år kvar
Vordf: Eva Helmerson, nyval två år
Sekreterare: Mattias Jarlstedt, 1 år kvar
Kassör: Anne Marie Erikson-Techera omval två år

Ledamot: Jerker Paulusson, ett år kvar
Ledamot: Stellan Rietz, ett år kvar

Ångbåten Nr 4 2018

Ledamot: Ingemar Petersson omval 2 år
ÅEF* Agneta Eriksson (utses av ÅEF)
ÅEF* Linda Svensson (utses av ÅEF)
Suppleant: Allan Dahllöf, ett år kvar
Suppleant: Marie Hjortbrink, omval två år

*) ÅEF är Ångbåten Ekonomisk Förening – ångarens ägare. Medlemmar är andelsägarna i ångaren Botustälän.

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars Ola Jäxvik

Till revisorssuppleanter omvaldes Margareta Boman och Gunnar Bonander.

Till valberedningen valdes: Annika Holm, ett år (sammankallande)
Göran Ingemarsson, ett år
Bo Starmark, två år

Inga motioner fanns att behandla.

Eftersom årsmötet omfattar föregående räkenskapsår fick deltagarna information om den nyligen avslutade säsongen 2018. Denna följde innehållet i förra numret av Ångbåten (170).

Det ekonomiska utfallet jämfört med 2017 innebar en intäktsökning på 700 000 kronor och en kostnadsminskning på 1,7 miljoner kronor.

Gunnar Söderberg redogjorde för FÄRJAN 4. Rapporteringen följde de artiklar som varit införda i under "Aktuellt från FÄRJAN 4".

Avtalet med ägaren är uppsagt. Om det inte går att skaffa en ny ångpanna är det möjligt att färjan återlämnas 2019.

INGVAR KRONHAMN

Taktapeter

I samband med att ångaren Botustälän fick nytt bättdäck över salongerna vintern 1991-1992 beställde jag nya taktapeter till salongerna. Dessa beställdes från Lim & Handtryck efter förlaga från en liten remsa originaltapet som fanns under de yttre taklisterna i damsalongen när laminatskivorna revs.

Ursprungligen var det samma taktapet i samtliga utrymmen på övre däck, men i två olika nyanser. Taktapeterna hade ersatts med laminatskivor, vilket sannolikt skedde hösten 1953.

Totalt beställdes 200 ark taktapet i storlek 70 x 100 cm. Arken skulle räckas med god marginal till samtliga utrymmen på övre däck.

Sedan några år tillbaka är delar av taktapeten i matsalongen fuktskadad efter en läcka vid det ena skylightet. Efter åtgärd tycks taket numera vara tätt. Den skadade taktapeten behöver bytas ut mot ny, men var bitta arken som skulle finnas i reserv?

När tapetseringen var klar förvarades återstående taktapeter i vårt förråd på översta våningen i Tullhuset. Sedan dess har föreningen haft två olika kallförråd och i det senaste finns inga tapeter. Kunde de finnas i föreningens kontor i Mercurhuset på Skeppsbron?

Jag var där och letade men hittade inget. Jag berättade det för Eva Helmerson och Anne-Marie Erikson Techera. De visade sig mycket bättre på att leta och hittade 30 ark av taktapeten. Nu i vinter kommer de skadade taktapeterna att bytas ut.

GUNNAR SÖDERBERG

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Vintersäsongen är ett faktum. Det har blivit svalare i luften och väst vinden drar bister och fuktig längs Göta älv. Höst i Göteborgs hamn är inte alltid så njutbar.

I hamnbassängen vid Gatenius varv ligger **BOHUSLÄN** i lugnt läge; en utmärkt plats för vinterarbetena ombord. Här blir vi ett tag till. I december förtöjer ångaren vid sin sedvanliga vinterplats vid Skeppsbron.

Egentligen skulle ångaren ligga vid Stenpiren även vintertid men det tycks dröja. Vinterbesättningen jobbar för fullt tisdagar och torsdagar och även på måndagar är ångaren bemannad.

De största arbetena utförs i maskin och så länge väderet tillåter jobbar vi även på däckssidan. Ja, i köket också förtås. Varm mat hjälps varje arbetsdag.

Maskin

En oändligt lång åtgärdslista finns redan på tre A4-ark. Utrymmet och de kanske inte så lättbegripliga detaljerna medger inte en alltför omfattande berättelse.

Glädjande är det stora antalet medlemmar som regelbundet sätter två tillfällen i veckan på arbeten i maskinrummet. Men här finns att göra: chefen Håkan Rosell har satt upp ett 80-tal punkter på jobb som skall/bör åtgärdas. Många är säkerhetsbetonade.

Innan jobben påbörjades måste all vinterutrustning tas ombord. Allt från täckningsmateriel till verktyg av skilda slag. Alla rörledningar, pumpar, silar skall dräneras och konserveras, pannan blåsas, sotas och göras ren. Brännarna



Chefen Håkan Rosell i arbete med lastrumsvinchen. Vinschen var avsedd att lyfta gods ut lastrummet. Den kan också kopplas till ankarspelet på fördäck genom en ändlös kätting. Foto 25 oktober 2018.

kontrolleras och ventiler gas genom och kanske packas om.

Vi har vakuumtoalettsystem ombord. Från toaletter och pissoarer går avföringen till en större tank i lastrummet. Systemet är ibland hårt belastat speciellt vid stort passagerarantal.

Hela systemet måste alltid övervakas. Översvämningar i toaletterna har dessvärre förekommit någon gång men kan lätt avhjälpas men är avgjort inte en positiv faktor. Alla rörsystem sorteras under Maskin och måste ses över ofta. Allt är i gott skick.

Den goda maten ombord kräver en

bra spis. Den nuvarande med åtskilliga är på macken är ursprungligen en restaurangspis inköpt begagnad. Nästan all mat tillreds ombord. Att vara kock i **BOHUSLÄN** är ingen sinekur speciellt som spisen kunde vara bättre, inte minst ugnen. Spisen är oljeeldad med murad eldstad.

Inför kommande säsong måste spisen noga gas igenom av Maskin som har hand om skötseln. Men vi behöver en ny spis för att framöver behålla matlagningen på toppnivå och göra det mindre tungt för våra kockar.

I maskinrummet på ångaren **Bohuslän** finns inte ordet sysslolös!

Ångbåten Nr 4 2018

Däck

Vintern erbjuder kanske inte alltid ideala förhållanden för jobb på däck men med nuvarande goda täckning och vindskydd av kommandobrygga och öppna däcksytor går det riktigt hyfsat så länge inte köldgraderna blir många.

Hittills har arbetena lagts på och vid kommandobryggan där skydden över roderkättingarna förnyats, målats och monterats. Maskintelegrafens manövervagnar har setts över.

Akterut har slätbanorna för roderkättingarna mot kvadranter förnyats. Som underlag för roderkättingarna har accoyträ använts. Detta "konstgjorda" träslag är det mest hållbara Sällskapet kunnat köpa. Vi förväntar oss lång livslängd på slätbanorna.

Ett annat större jobb finns på den aktere förtöjningsplatsen där rostskador måste avhjälpas. Ett litet däck täckt med en trätrall och, under säsong, en mängd mer eller mera saltvattenblöta trossar utgör en förträfflig grogrund för rost på bordläggning och spant.

Det här är endast en mycket liten redogörelse över alla de rekonstruktioner, reparationer och renoveringar som måste till på en ångare som klarat och klarar sig genom decennierna.

BILD & TEXT BO STARMARK

Övre bilden: Bengt Johansson, Göran Ringqvist och Claes Verner rensar av skydden över roderkättingarna.

Nedre bilden: Claes Verner visar på styrbands tvärlösning. Bakom honom syns kvadranten.

Ångbåten Nr 4 2018



Aktuellt från FÄRJAN 4

Som vi rapporterade i förra numret av tidningen har Sällskapet Ångbåten sagt upp avtalet med Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum om driften av FÄRJAN 4. Med havererad ångpanna finns det inte ekonomiska förutsättningar för Sällskapet att fortsätta driva färjan när den inte kan köra in pengar till drift och underhåll.

Möte med ägaren

Den 1 oktober var det möte mellan parterna där färjans ägare representerades av ordföranden Oscar von Sydow. Från Kulturförvaltningen deltog Carina Sjöholm och Björn Varenius samt från Sällskapet Ångbåten Jerker Paulusson, Jan Olofsson och undertecknad. Syftet med mötet var att diskutera framtiden för FÄRJAN 4.

Stiftelsen har som ambition att färjan skall komma igång igen, men har inga pengar till ny panna. De pengar Sällskapet hittills fått in räcker inte till för att komma vidare med inköp av en ny panna. Hur färjan ska kunna komma igång igen är fortfarande oklart.

För att inte färjan ska falla ur Transportstyrelsens tillsyn påtalade vi att färjan snarast måste toresättas för mellanbesiktning av skrovet. Stiftelsen bad oss ordna med toresättning, besiktning och bottenmålning som skulle bekostas av Stiftelsen.

Vi kom överens att träffas på nytt före jul. Under tiden ska Stiftelsen undersöka om FÄRJAN 4 kan avvecklas ur samlingarna och om det går att hitta någon annan lämplig ägare till färjan.



Ångbåten Nr 4 2018



Ångbåten Nr 4 2018

Dockning på Gotenius

Vi hade sedan i våras en offert från Gotenius Värv för de arbeten som behövde göras med färjan. Mats Gotenius bekräftade att offerten fortfarande gällde och dockning bokades till måndagen den 8 oktober.

Färjan hämtades av varvets bogserbåt GÖTTE och som vanligt gick dockningen snabbt och bra. Efter högtryckstvättning av skrovet fick målarna skrapa bort löst sittande antifouling på en del ställen. Generellt var färjans botten i gott skick.

För vår del blev det första gången vi gjorde egenkontroll på färjans undervattensdelar. För Sällskapet Ångbåten, som är godkänd att sköta egenkontroll, kommer numera inte Transportstyrelsens inspektörer och gör mellanbesiktningen, utan vi får göra det själva.

På tisdagen gick Åke Karlsson, Christer Eliasson och undertecknad igenom samtliga punkter på egenkontrollistan som avsåg ett- och treårskontroller. Bottenventilerna hade demonterats på måndagen och var klara. Spelet i propellerhylsor mätte vi upp med hjälp av domkraft och märklocka. Spelet i roderhylsor och hjärtstockslager mättes också.

På fredagen var färjans botten färdigmålad med ett lager Jotamastic grundfärg och ett lager antifouling. Den 15 oktober skedde utdockning och färjan bogserades tillbaka till bryggan vid Ringöverken.

TEXT & FOTO
GUNNAR SÖDERBERG

Fjordsteam i Bergen 2018

Sommaren 2018 var för mig som ångbåtsvän händelserik och intensiv. Inte nog med att jag fick tillfälle att digga ångbåtar i Finland och Skottland. Förutom den svenska ångbåtens 200-årsjubileum i Stockholm, bjöds det även på liknande möjligheter i norska Bergen i början av augusti, nämligen i samband med *Fjordsteam 2018 Bergen*. Med kultur, nostalgi och folkfest som motto hölls evenemanget i år den 2-5 augusti.

Jag hade inte tidigare besökt Bergen. När jag under våren informerade mig om evenemanget, och eftersom jag inte heller hade varit på något liknande arrangemang i Norge, bestämde jag mig. Det var dags att ställa kosan till Bergen.

Två av mina reskamrater från Finland under trippen dit i juli (se *Ångbåten* 170), Sven och Christer, ville också resa till Bergen. Dessutom bestämde sig båtologkompisen Micke för samma sak och då var saken klar.

Fjordsteam är en efterföljare till de liknande arrangemang, som tidigare gick under benämningen *Nordsteam*.

Nordsteam var ett samarbete mellan Norsk Veteranskipssklub, Dansk Veteranskipssklub och Sällskapet Ångbåten. Första *Nordsteam* hölls första gången i Göteborg 1976.

De senaste hölls i Bergen åren 2000 och 2005 samt i Stavanger 2008. Det var rejala långresor för BOHUSLÄN.

Fjordsteam anordnades därefter i Florø 2010, i Stavanger 2012, i Bergen 2013, och sommaren 2015 hölls evenemanget åter igen i Florø.



Angaren Ströva byggdes 1913 för *Hardanger Sunnbergländske Motorisead* 1949. Övertogs 1981 av Veteranskipslaget *Fjordbåten*, fick åter ångmaskin men brann 1987. Återuppbyggd och i trafik 2005. Här under "kapprace" på *Byfjorden*.

Till Bergen

Christer, Micke och jag flög till Bergen, medan Sven med hustru Maggan tog tåget dit på den vackra Bergensbanan mellan Oslo och Bergen.

Framkomna till Bergen på torsdags-eftermiddagen den 2 augusti var det efter en snabb incheckning på vårt hotell, centralt beläget i Bergen, dags att bege sig till ett lämpligt fotoställe.

Vi blev mottagna av båtologkamraten Lars-Helge Isdahl, uppvuxen och boende i Bergen och därmed en utmärkt guide. Vi började med en god och stärkande lunch hemma hos Lars-Helge.

Han bor på en höjd med en häftig utsikt över bergen, hamnen och *Byfjorden*. *By* betyder stad på norska. Därefter blev vi körda till *Nordnes* inne i Bergen. Där fick vi utmärkta bilder på de flesta av de deltagande båtarna.

Fjordsteam

Till *Fjordsteam* samlades ett stort antal fartyg och båtar av allehanda slag. Merparten var såväl ång- som motordrivna veteranfartyg. Där fanns en del för mig intressanta passagerarfartyg av den lite mindre typen, men även flera ångbåtar och små ångslupar.



Angaren Oster, "Gamle Dampen" byggdes 1908 och trafikerade in *Oster* i *Osterfjorden* fram till 1964. Motoriserades som lastfartyg men övertogs 1996 av *Nordbovilland Veterambåtlag*. Fick åter ångmaskin och kom i trafik år 2000.

Dessutom fanns äldre fiskerifartyg, lastbåtar, bogserbåtar, sjöräddningsbåtar och mycket mer för alla fartygsintresserade personer. Till *Fjordsteam* i Bergen kom denna gång ett 60-tal (!) fartyg och båtar.

Det var en minst sagt imponerande uppslutning flytetyg av sällan skådat slag, med ett digert program som pågick utmed kajerna i *Vägen* från torsdag eftermiddag till söndag middag.

Utöver alla flytetyg fanns dessutom gamla bussar och bilar till beskådande, liksom tändkulemotorer i aktion samt en stor hall med fina fartygsmodeller av

bland annat norska fjordabåtar.

Som om detta inte vore nog, kunde man även göra flygturer över Bergen med en gammal hederlig DC 3:a. Biljetterna till dessa flygturer gick dock åt i ett nafs. Vi kunde bara stå på marken och fascineras av flygplanet, när det på sina turer över staden och fjorden mullrade förbi på låg höjd.

Brandmän och poliser

Ett uppskattat inslag var också en uppvisning av Bergen brandvesen, som i en fingerad husbrand ryckte ut med äldre brandfordon, gamla brandsprutor och

brandmän i äldre uniformer.

En polispatrull anlände till platsen för avspärrning och liknande. De två prydligt klädda radiopoliserna bar uniformer av tidig 1970-talsmodell. Den norska polisbilens var en Volvo 244, också den från tidigt sjuttioital.

Open ship och fjordturer

Ombord på de förtöjda fartygen och båtarna var det, med vissa avbrott, "open ship" under tiden som *Fjordsteam* pågick. Den fikasugne kunde då även inhandla kaffe och väffla ombord på nästan alla fartyg. Väffla med tillbehör tycktes vara det gängse fikautbudet men nog så gott!

Med en del av passagerarfartygen kunde man dessutom även göra kortare eller längre fjordturer. Vi passade på att göra en resa med passagerar- och veteranfartyget *GRANVIN*, byggt 1931 och i mycket gott skick.

Resan gick från Bergen till *Eidsvåg* på en kombinerad båt- och bussresa. Den tog omkring en timme med respektive färdmedel.

Hisnande bussresa

För återresan till Bergen fanns nu möjlighet att färdas med en gammal veterambuss, något som visade sig bli en minst sagt hisnande men mycket minnesvärd bussresa.

Vägen gick uppför en bergssida på en smal, krokig och serpentinliknande väg, med skarpa kurvor och branta stup utanför bussfönstret. När bussen hade kommit ända upp anträdde färdan ner,

mot Bergen. Var jag spänd under turen uppför fick jag hjärtat i halsgropen under bussfärden nerför.

För att komma runt i de tvåta kurvorna fick bussföraren nämligen först stanna och sedan lägga växelspaken i bakläge. Men innan han fick bussen att backa genom att snabbt byta fot från broms- till gaspedal, åkte bussen framåt en liten bit. Vi passagerare fick då en märkbar förhöjd puls!

Det gällde alltså för föraren att kvickt skifta fot från broms till gas i detta läge och omedelbart få bussen att backa med kopplingens hjälp och med full gas. Sakta men säkert rörde sig bussen också sakta bakåt, men koppling och lameller fick nog slita ont.

Bussföraren var skicklig och behandlade med van hand den gamla veteranbussen. Det kändes ändå skönt när den så småningom hade slingrat sig hela vägen ner och kommit på plan mark igen! En bussresa som jag sent skall glömma!



Veteranbussen R 753, en Boford från 1950. Ågdes ursprungligen av AVS Birata Os-Bergen. Renoverad 1992-2000. Det var som passagerare i denna buss som artikel författaren fick en himnande och minnesvärd resa.

Fjordtur och bergbana

En annan tur gjorde vi med ångaren Stord I (byggd 1913), ett fartyg som var i mycket fint skick, inte minst med sina vackra renoverade salonger. Med Lars-Helges hjälp lyckades vi komma med Stord I på en tomtur till Frekhaug, en timmes färd från Bergen. Även återresan till Bergen fick vi göra med denna magnifika ångare.

Lördagseftermiddagen ägnades åter igen åt besök ombord på fartygen. Vi gjorde även en tur med *Flobånen* upp

till en av bergstopparna i Bergen.

Därifrån hade man en fantastisk utsikt över staden, hamnen, fjordarna och öarna i bakgrunden. Som små prickar såg vi alla veteranfartygen långt nere på Vägen.

Det blev därefter för några av oss dessutom en kort resa på Bergens relativt nyanlagda spårvagnslinje, *Bybanen*, med vilken man nu även kan ta sig till Bergens flygplats.

Imponerande arrangemang

Man imponeras av nordmännens förmåga att arrangera så här stora och trevliga arrangemang.

Samtidigt beundrar man alla de frivilliga och entusiastiska eldsjälarna, som med ideellt arbete och entusiasm har fått igång och håller alla dessa gamla fina norska och intressanta veteranbåtar vid liv.

Arrangemangets sista dag, på söndagen, var Lars-Helge vänlig nog att köra



Kappkörning på Byfjorden. Närmast ångaren *Stavnes*, byggd 1904, motoriserad 1954 och såld till England 1973. Återköpt 1991 av Veteranklubblaget Stavnes. Åter i drift med ångmaskin 2016. I bakgrunden, i vagnslut, *Prøstevika* och *Stavnes*.

oss till olika delar av Bergen och även långt ut mot väster, där Christer ville plåta den flytdocka, som tidigare har legat vid Finnboda Varv.

Rundtur ångbåt och ångtåg

Med Lars-Helges bil kom vi även till Midtun, där vi kunde plåta veteranåget på *Fossebanen*, draget av ett gammalt fint ånglok. I Midtun var det ordnat med en ytterligare kombinationsmöjlighet, nämligen med veteranbuss från Bergen. I Midtun stod bussen i förbindelse med veteranåget med vilket man kunde ta

sig till den lilla orten Garnes nere vid Sörfjorden. Där var ångbåt nästa färdmedel i denna trevliga färdmedelskombination.

I Garnes kunde vi njuta av den vackra fjordnaturen, men vi fick även möjlighet att ta fina bilder, när ångarna Stord I och Oster sakta kom glidande in mot bryggan med sina passagerare. Dessa återvände till Bergen med ångtåget till Midtun och därefter med veteranbuss.

Innan vårt Bergenbesök på söndagen var till ända, körde Lars-Helge oss tillbaka till Bergen och till en plats inte så

långt från sin bostad men lite längre ner och närmare Byfjorden. Där kunde vi plåta en del av de fartyg som deltog i ett kapprace på Byfjorden.

Regnet, som ibland gör sig påmint i Bergen, höll sig borta, fransett lite duggregn, tills vi fått våra båtbilder, därefter tilltog regnet alltmer, och vi fick ta skydd i Lars-Helges bil!

Några av de fartyg, som deltog i *Fjordsteam 2018* var ångarna Stord I, Oster, Stavnes, Thorolf, Styr-Björn, Georg Stephenson, ett relativt nybyggt och lite udda holländskt fartyg, samt Hestmanden, ett lite större lastfartyg, byggt 1911.

Vidare passagerarmotorfartygen Rogaland, Riskafjord II, byggt redan 1864 och med ett tidigare svenskt förflutet, Granvin, Atloy, Vestgar, Midthordland, Lindenes, Utvaer, Gamle Mårøy, Sunnhordland och den stora passagerarbåten Sandnes.

På plats fanns även den lilla lastbåten Axel som faktiskt tillhörde Ångbåts AB Bohuslänska Kusten 1878-1883 (!), Bogserbåten HEBE (byggd 1891) och tidigare också svensk, verksam i Stockholm, var ännu en av alla de församlade veteranbåtarna.

Tack till Christer, Micke, Sven och Maggan för trevligt sällskap under de mycket intressanta och givande dagarna i Bergen, men framför allt Ett Stort Tack till Lars-Helge Isdahl!

TEXT & FOTO
RAGNAR MAGNANDER

Plåtbyten i BOHUSLÄN genom åren

När Sällskapet Ångbåten fick låna ångaren BOHUSLÄN av skrothandlaren sommaren 1965 var det nog ingen som anade hur mycket jobb och pengar som skulle behövas under kommande år för att få den i det fina skick den är i dag.

Denna artikel handlar om plåtbyten som gjorts i skrovet under de gångna åren. Provisoriska istyckningar och dubblingar av plåt har därför inte tagits med. Plåtbyten har även gjorts ovanför skrovet, men det blir för omfattande att ta med här, utom enstaka undantag.

Som källa har främst tidskriften *Ångbåten* använts och Per Ahlquist som hjälpte dåvarande ordföranden Stefan Forsblad med att hålla kontroll på arbetena samt kontaktarna med varven.

Där det i texten nämns de olika plåtstråken kan det vara bra att veta att A-stråket motsvarar kölstråket och att E-stråket går från huvuddäcket och nedåt. I det förhöjda förskeppet går F-stråket från fördäcket och nedåt.

Omfattande egna arbeten

Även om plåtbytena alltid har utförts av varv har det alltid inneburit en hel del för- och efterarbeten som föreningens aktiva medlemmar gjort själva. Det gäller demontering av garnering mot bordläggning och skott som anslutit till garneringen.

Dessa egna arbeten har många gånger varit synnerligen omfattande och krävt många timmars arbete, i synnerhet med återuppbyggnaden som även inneburit renskrapning av gammal färg på skott, slipning och målning.



Utdockning från Roos & Hagströms flytdocka på Ringön den 30 mars 1970. Hösten innan hade plåtbyte på BOHUSLÄN utförts av varvet.

I påfallande gott skick

Den 10 januari 1966 slutfördes köpet av BOHUSLÄN och planeringen för att sätta ångaren i trafik intensifierades. Pannan var då redan påeldad.

Under pingsthelgen 1966 dockades BOHUSLÄN i Roos & Hagströms flytdocka på Ringön. Varvet låg på andra sidan Götens hamnbassäng och hade en flytdocka som var byggd i trä.

BOHUSLÄNS skrov undersöktes och som det beskrevs i *Ångbåten* "befanns vara i påfallande gott skick" och blev godkänt av Sjöfartsinspektionen. På den tiden provborrades bottenplåtar för att

få reda på tjockleken. Hälén svetsades sedan igen.

Den 27 juni 1966 gick BOHUSLÄN på den första provturen i föreningens regi och sedan dess har den varit i trafik varje sommarsäsong.

Första större plåtbytet

Hösten 1969 var det dags för ett större plåtbyte i skrovet. Då förnyades några bottenplåtar i lastrummet och källaren. De nya plåtarna svetsades på plats eftersom det inte fanns pengar till att nita dem. Samtidigt revs det gamla träskottet mellan lastrummet och kül-



Plåtbyte hos Roos & Hagström i april 1975. Plåten i C-stråket berörde aktersalongen och de två framförliggande hytterna på styrbords sida.

laren och ersattes med ett nytt vattentätt skott i stål lite längre akterut. Den gamla färskvattentanken på 2,5 m³ ersattes med en ny på 6 m³ i lastrummets förkant. Inom parentes kan nämnas att den i sin tur ersattes med två nya rostfria färskvattentankar 1986.

Bränsletankar flyttas ut

Hösten 1971 var det dags för nästa större plåtbyte i maskinrummets styrbords-sida, längs bränsletankarna i de tidigare kölboxarna.

Innan BOHUSLÄN gick till Lindholmens Varv för plåtbyte var det nödvän-

digt att flytta ut bränsletankarna, vilket gjordes av maskinöget. När tankarna tömts och röredningar lossats skars en öppning i maskinrumsskottet mot lastrummet. Med hjälp av patentlådor kunde tankarna släpas ut i lastrummet på samma sätt som de hade kommit dit vid installationen av oljeeldning 1951.

Under november stod BOHUSLÄN i Lindholmens flytdocka där varvet bytte sex plåtar som nitades på spant ovan vattenlinjen och svetsades under. Därefter fick bränsletankar och skott återställas i egen regi under resten av vintersäsongen.

I mindre gott skick

Ju mer skrovet på BOHUSLÄN undersöktes kom vi till klarhet om att den tidigare bedömningen att skrovet var "i påfallande gott skick" var en stor överdrift och att omfattande arbeten skulle behöva göras framöver.

Under april 1975 var det dags att byta plåt i C-stråket på styrbords sida i akterskeppet. Före varvsbesöket rev vi de nedre delarna av inredning och garnering mot bordläggningen i aktersalongen och de två framförliggande hytterna. Plåtbytet gjordes på Roos & Hagströms varv där plåtarna svetsades på plats.

Omfattande plåtarbeten

Från november 1975 till februari 1976 gjordes de dittills mest omfattande varvsarbetena på BOHUSLÄN. De kom att utföras av Götaverken Reparation i Lindholmens flytdocka. Det krävde också stora insatser av oss själva med förberedande arbeten såsom rivning av inredning.

Hela fördäcket som var av trä, och läckte ganska mycket, skulle bytas ut mot ett nytt ståldäck som i sin tur skulle täckas av ett nytt trädeck i oregon pine. Dessutom skulle bordläggningen i D- och E-stråken, som ligger under stråket med de runda fönstervertikalerna, bytas på båda sidor i förskeppet.

Inredningen i försalongen (mässen), de fyra hytterna och skansen demonterades för att komma åt bordläggning och tak. Endast delar av skott mellan hytter och korridor som inte anslöt till

bordläggningen kunde stå kvar. Taket på förpikstanken var dåligt och byttes mot ny plåt. För att komma åt tanken fick även durken i skansen rivas upp. De nya bordläggningssplåtarna nitades på plats och det var första gången som även alla långväxlar nitades.

Det var inte nog med plåtbytena i förskeppet utan även bordläggningen i C-stråket på babords sida i aktersalongen skulle bytas. De omfattande arbetena medförde att föreningen fick ta ett banklån och samtidigt startades en insamling bland medlemmarna.

Innan årets provtur 1976 dockades BÖHUSLÄN igen på Lindholmen för att montera en ny bronspropeller som ersatte den gamla propellern i ståljudgods. Det var ångarens vinterpropeller.

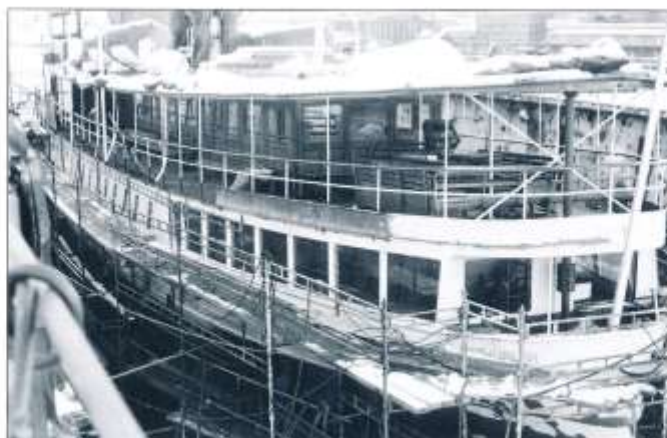
Den nya propellern, som var tillverkad av Stone Manganese i Liverpool, gav en ökning av farten vid normal eldning med cirka en knop till drygt 12 knop. Från Göteborg till Marstrand gick det nu på 2 timmar och 5 minuter. På den tiden fanns de gamla oljebriannarna från 1951 kvar i drift men det var också en annan bränslekvalitet.

Övre bilden: Efter reningen av fördäcket såg det ut så här den 16 november 1975.

Nedre bilden: Här pågår plåtbytet på babordsida i förskeppet i december 1975. Bilden är tagen frånifrån och man ser lite av undersidan durken i försalongen och korvideren. Spant 54 är i akterkant av försalongen.



Ångbått Nr 4 2018



Ångbått Nr 4 2018

Fönsterventiler i aktersalongen

Vintern 1976-1977 var BÖHUSLÄN åter i Lindholmens flytdocka för plåtbyten. De övre plåtstråken i aktersalongen förnyades i nitat utförande. Samtidigt sattes fyra runda fönsterventiler in i aktersalongen. De gamla hade tagits bort 1953 i samband med ombyggnaden till Öresundstrafik.

De nya fönsterventilerna, som hade rätt dimensioner, fick vi från Styrsöbolaget där de hade blivit övertaliga när VESTA förlängdes och byggdes om.

Senare fick vi även DISAS ventiler, vilket tillsammans blev 16 stycken som vid olika tillfällen kom att monteras i akterskeppet. Även i förskeppet fört satte utbyte av dåliga bordläggningssplåtar och spant.

Men det var inte nog med detta; promenaddäckets vindskydd vid utgången till "balkongen" samt dess sidor och det mesta av sparkplåten under relingarna på promenaddäck byttes. "Balkongens" sidoportar för landgång gjordes åter öppningsbara.

När garneringarna mot bordläggning en efter hand byggdes upp igen isolerades

Övre bilden: Nya fördäcket den 5 juni 1976. Från vänster Lennart Berglund, Ingemar Bengtsson, Erik Sultin, Christer Eliasson, Per Ahlqvist, okänd, Carl-Björn Almqvist och Mikael Fagerström.

Undre bilden: Vindskydd och sparkplåt under joltstäm på Lindholmen den 25 december 1976.

utrymmet mot bordläggningen med Gullfiber och diffusionsspär mot garneringen.

Tidigare hade utrymmet mellan garnering och bordläggning varit oisolerat och saknat diffusionsspär. Speciellt vintertid, med påsatt ångvärme, kondenserade varm och fuktig luft mot den kalla bordläggningen. På så sätt rostade bordläggningens insida och ibland var även spanten kraftigt angripna av rost. Träreglarna mellan spanten gjorde inte saken bättre och ibland kunde bitar av spanten plockas bort för hand.

Slingerkölar på Donsö

Under januari 1978 stod BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 på slipen vid Donsö Varv för klassning och en del arbeten. För BOHUSLÄNS del byttes en plåt på lastrummets babordssida samt en plåt i maskinrummet och kaptenshytten.

Ångaren försågs även med slingerkölar som sträckte sig från firkant lastrummet till maskinrummets akter kant, Slingerkölarna dämpade påtagligt rullningen i grov sjö. Rodret förstörades förstörades något för att ge bättre styrning i låg fart.

Redan i november 1978 var det dags för nästa plåtbyte. Nu var det S-Man Marin, som hade tagit över Roos & Hagströms varv, som fick arbetet med att byta en plåt i vardera sidan i lastrummets D-stråk. Förpiktstanken hade en läcka i akterskottet som fick förnyas i underkant. Akterpiktstankens tak var också dåligt och hela taket fick förnyas. Frontplåten med porten på "bal-



Donsö Varv den 20 januari 1979. Här är C-, och D-stråken samt några spant utskurna styrbord akter. Från vänster skimtar aktersalongen, de båda hytterna, damsalongen och en bit av maskinrumskottet. Även E-stråket överst skulle bytas.

kongen" var i dåligt skick och förnyades i nitat utförande. Det visade sig också att det fortfarande fanns dåliga plåtar i akterskeppet som måste bytas före nästa års seglotion.

Eftersom infredningen först behövde rivas på styrbords sida i damsalongen och de båda hytterna akterom uppskötts arbetet till våren och Insamling Aktion Akterskepp inleddes för att få in friska pengar.

Omfattande plåtbyten i aktern

Det blev Donsö Varv som fick arbetet med plåtbytet som utfördes från mitten

av januari 1979 och en månad framåt. Plåtbytet omfattade C-, D- och E-stråken från huvuddäcket och nedåt samt flera spant som var kraftigt rostangripna. Samtliga plåtar nitades där så var möjligt. En klar fördel med nitning på spant är att skrovplåtarna blir helt släta. Vid svetsning på spant kan plåten dra sig och se bucklig ut.

Sex fönsterventiler monterades akter i hytter och damsalong och gav dessa en betydligt trevligare miljö när dagsljus kunde komma in. I dessa utrymmen hade fönsterventilerna tagits bort redan några år efter BOHUSLÄN var nybyggd.



Här är de nya plåtarna på plats styrbord akter den 10 februari 1979. Plåtarna är nitade på spant och växlar utom i anslutning till befästa plåtar. I det övre E-stråket ska fönsterventiler sättas in.

Anledningen var att de satt olämpligt nära vattenlinjen när ångaren var aktertrimmad för gång i is. Ventilerna i aktersalongen, som hade större marginal till vattenlinjen, behölls dock betydligt längre som nämnts tidigare.

Hösten 1979 var det dags för nästa besök på Donsö Varv. Under oktober och november byttes C-, D- och E-stråken på babords sida i akterskeppets tre hytter som även fick sex fönsterventiler. Under sommaren 1979 var bara aktersalongen återuppbyggd medan alla hytter var demonterade.

Vintern 1983-1984 var BOHUSLÄN

på Bohus Varv främst för att förnya båtdeck över röksalongen och dess frontskott. Det beskrevs i *Ångbåten 169*. Men det blev även plåtbyten i skrovet. Skulle det aldrig ta slut med plåtbytena?

I källaren och förpiktstanken byttes ca 7 löpmetrar på vardera sidan i A-stråket och ca 2 m på vardera sidan i B-stråket.

Dessutom byttes 4,2 m i B-stråket på styrbords sida under durken i akterskeppet. Vid dessa plåtbyten nitades på spant medan alla växlar svetsades.



Donsö den 25 oktober 1980. Några tillfälliga fönsterventiler i akterhytter byts till rätt modell lika överig.

Plåtbyten i maskinrummet

Sommaren 1984 grundstötte BOHUSLÄN och fick repareras provisoriskt under pannan av Cityvarvet i Lindholmens flytdocka. I september återvände BOHUSLÄN till Lindholmen för slutlig reparation av skadorna.

Stängkølen och A-stråket på båda sidor om kølen om totalt 10,8 löpmetrar fick förnyas i hela maskinrummets längd och en liten bit in i lastrummet samt 7,2 meter av B-stråket på babords sida under pannan och elldurk. Bottenstoeckar och spant under pannan var inträppta och även rostskadade och fick förnyas.

Utrymmet under pannan är inre åtkomligt med bottenplåtarna på plats så detta var verkligen ett gyllene tillfälle att se pannan med dess upplag och infästningar på nära håll och åtgärda det som behövdes.

Arbetena var komplicerade med de tunga komponenterna pannan och maskin rakt över de utskurna plåtarna. Att palla upp skrovet ordentligt var viktigt. Varvets skickliga personal var vana vid stora bottenarbeten och klarade ut arbetena på **BOHUSLÄN** med bravur.

Skäddan och rodröt var krökta och fick riktas men propellern hade klarat sig utan skador. Det är förstås viktigt att vi har kvar reservpropellern om den ordinarie skulle skadas under seglatsäsongen. Även det gamla rodröt finns kvar i reserv. Skäddans konstruktion med stångkölens uppsvingda del för om propellern är lätt att skada vid en grundkänning.

Efter sjösättning och fyllning av vatten i pannan fick ångaren ligga ett tag i sjön innan varvet riktade upp maskinen så att den stod i rät linje med propelleranläggningen.

Övre bilden: Babords sida förifrån med bordläggningen A- och B-tråk förklarade. Bakom maskinrummets framskott syns undersidan av pannan med skadade bottenstöckar och spant.

*Nedre bilden: Här syns pannan akterifrån under eldbräken.
Foto (nästa) Åke Karlsson 1984*



Ångbåten Nr 4 2018



Ångbåten Nr 4 2018

Bara ett litet plåtbyte

I januari 1989 hade den gamla dåliga spillvattentanken på babords sida i maskinrummet skrotats av maskingänget för att ersättas med en ny tank. Bordläggningen bakom tanken visade sig vara i dåligt skick när den bearbetades med nålhacka. Det medförde att ångaren något akur dockades på **Gotenius Varv** och 80 cm av plåtstråket fick bytas.

Hittills senaste plåtbytet

Sommaren 1990 hade **BOHUSLÄN** grundkänning i den smala färleden strax norr om Hälleviksstrand. Det orsakades av att en grön prick hade flyttat sig från sitt läge. Skäddan och hjärtstock fick provisoriskt riktas på **Gotenius Varv**.

I november 1990 gick **BOHUSLÄN** till **Gotenius** för slutlig reparation och kompletterande arbeten. Hjärtstocken som var rotskadad i sin nedre del där den går genom hylsan under akterdäcket, klarade inte **Sjöfartsinspektionens** fordringar och fick därför förnyas.

Av någon anledning riktades hjärtstockens övre delar ända upp till båtdeck- et i en annan vinkel än den ursprungliga.

Övre bilden: Här har skrovet under maskinrummet fått ny stångbål, nya spant och bottenstöckar. Nu ser det riktigt fint ut. Foto Åke Karlsson 1984.

*Nedre bilden: I **Gotenius** docka den 25 november 1990. Roder och hjärtstock är demonterat. Skäddan är avskuren en halv meter under propellerbylban.*

Följden blev att skäddan fick skäras av och styckas i med en ny bit för att passa till hjärtstockens ändrade vinkel. Det fungerade förstås rent tekniskt men skäddan blev väldigt ful med en extra knäck i den svängda linjen.

Bordläggningsplåtarna vid sidan om propellerhysan och själva propellerhysan demonterades för att komma åt att stycka i akterpiktankens rostskadade frontskott med ny plåt i underkant och därefter kunna rita nya bordläggningsplåtar på plats.

Propellerhysan går genom akterpiktanken och med skrovets slanka linjer i detta parti är det synnerligen svåråtkomliga ytor i tankens nedre del.

Under propellerhysan är skrovet fyllt med cement. Den fick hackas loss för att komma åt att inspektera ståldetaljer och därefter fyllas på nytt med cement när de nya bordläggningsplåtarna var på plats. Vid återmonteringen av hylsröret var det synnerligen viktigt att det hamnade exakt rätt.

Är all plåt utbytt?

Efter 1990 har BOHUSLÄN, efter vad jag har kunnat reda ut, klarat sig undan plåtbyten i skrovet. Kanske inte så konstigt eftersom de tidigare 20 åren varit fyllda av omfattande och dyra arbeten med omfattande plåtbyten i skrovet. Om all bordläggningsplåt i skrovet är utbytt är en relevant fråga.

Nej, så är det inte men generellt kan sägas att nästan all bordläggning där det finns inredning bakom som varit oisolerad och uppvärmd på den tiden



Bilden visar propellerhysan sedd akterifrån i januari 1991. Längst in syns akterpiktankens förliga skott. Under propellerhysan syns kröken på stängkålen och det syns även att skäddan är avskuren.

ångaren gick i trafik året om är utbytt. Det finns en del plåtar i för- och akterskepp samt maskinrum som fortfarande är originalplåtar.

En god hjälp till att bevara skrovet i gott skick togs när hela skrovet både under och över vattenlinjen upp till underkant avvisaren under fönstren blästrades och grundmålades med zinkepoxifärg våren 1983 på Lindholmen.

Genom 35 års målning sedan dess är färglagren ovan vattenlinjen väl tjocka och ojämna för att det ska se snyggt ut.

En ny blästring och grundmålning med zinkepoxi skulle vara bra.

Avvisarna av typen Motalaprofil är ihåliga och brukar bli riktiga rosthårdar på insidan. Dessa har vi dock fyllt med Tectyl för flera decennier sedan. Det borde inte bli något problem framöver mer än att det läcker ut lite på något ställe i förskeppet.

TEXT OCH FOTO
(DÄR EJ ANNAT ANGES)
GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2018

Skeppsbropplatsen förr och nu



Kulturbåtarna

Försäljningen av Kulturbåtarna som vi rapporterade om i förra numret av *Ångbåten* kunde inte genomföras. I stället utannonserades rederiets fartyg var för sig på en nåtauktion 14 november. PS Auction fick uppdraget och auktionen avslutades 29 november.

Även om buden inte nådde reservationspriserna såldes fartygen.

NYA SKÄRGÅRDEN köptes av Strömma för 5,2 Mkr, SVEA AF BOHUSLÄN av Selin Charter i Strömstad för 1,2 Mkr och ELLEN AF BOHUSLÄN av ett rederi på ostkusten för 1,2 Mkr.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 4 2018

Visst är det spännande att jämföra då och nu. Vad har inte hänt under drygt 50 år!

Skeppsbropplatsen passerar man på väg till Stenpiren. Vi har roat oss med att jämföra två foton tagna från samma plats. Bilden ovan togs 1 december 2018, bilden på nästa sida, under *Akterspegeln*, i oktober 1964.

Vi noterar att Residenset fått en ny kulör och att bussen mot Masthuggen går nu på linje 60. Bussen kör i samma fil som spårvagnarna på linje 1 och 9.

Hotel Göteborg har blivit Comfort Hotel med populär takservering under den varmare årstiden. Där har man fin utsikt över Stenpiren!

TEXT & FOTO INGVAR KRÖNHAMN

Akterspegeln

En bild att länge betrakta.

Bilden togs den 14 oktober 1964. Fotografen, Stig Hammanson, stod utanför Residenset med kameran riktad mot älven.

Till vänster Residenset firdigt 1651. Vidare Skeppsbrohuset med sin rundade fasad modernt byggt enligt amerikanskt sätt, stålbalkar ingjutna i betong. Hotel Göteborg blev med tiden Comfort Hotel.

På Stenpiren, byggd 1845 i ursprunglig version, står Skagenlinjens "schapp". Linjen hade vid denna tidpunkt endast passagerartrafik med den nybyggda *Poseidon* samt inhyrda fartyg. Skagenlinjen blev Stena Line och började även frakta bilar. Den första STENA DANICA kom 1965. Resten vet vi.

I bakgrunden den klassiska Göteborgsbilden: fartyg av alla slag, lyftkranar, Götaverkens flytdockor, lagom ordnad vänstertrafik, förmodligen lite ruggigt väder.

Trädbussen på dåvarande linje 35 är på väg till Masthuggen. Det är den allra sista tiden för trädbusslinjerna 35 och 36. Den 14 november ersattes de tyta snabba elbussarna av dånande diesellosser som mödosamt tog sig fram genom det minst sagt backiga och kurvrika Masthuggen.

Orsaken till omläggningen var i första hand "saneringen" av Masthuggen, då busen där kontaktledningarna var fästa revs.

BO STARMARK

Akterspegeln



*Bilden visar Skeppsbrolplatsen från Södra Hamngatan i oktober 1964.
En trådbuss på väg mot Masthugget svänger in på Stora Badbusgatan.
Foto 14 oktober 1964 av Stig Hammarson, Spärvägsällskapet Ringlinien.
Läs mer om fotot på föregående sida!*