



ÅNGBÅTEN Årg 55 • Nr 2 2019 • 173

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamns, Gamla Björfandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85  
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fjergatv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@sigonet.se  
Prenumerationsavgiften för år 2019 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

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

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

Grafisk produktion: Damagård Linbo 2019. Miljömärkt Tryckaok 3041 0196

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

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

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

Vice ordförande: Eva Helmerson, tel 0705-65 21 87, eva@helterson.se

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

Kassör: Anne Marie Erikson Techer, kassor@steamboat.se

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

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

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

Vinterupplägning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Bengt Boge,

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

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhavari.

## Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 173!

Äntligen är sommaren här med möjlighet till underbara ångbåtsurer!

Med detta nummer av Ångbåten medföljer ångaren BOHUSLÄNS Sommarturer. Får du ett extra exemplar, ge bort det till en god vän!

Och passa på att följa med på några av turerna! På så sätt bidrar du till bevarandet av ångaren BOHUSLÄN.

Ångbåtens sommarnummer har ett varierat innehåll och försöker spegla verksamheten idag samtidigt som vi berättar om gårdagen.

Bland annat berättar Gunnar Söderberg om ångaren BOHUSLÄNS sommartrafik på det gamla ångbåtsbolagets tid.

Artikeln ingår i en serie historiska artiklar om vår ångare och de traditioner den representerar.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

## Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåtens intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

## Manusstopp för Ångbåten

Nr 3 2019 (174) 16 september 2019

Nr 4 2019 (175) 4 november 2019

## Omslaget

Sommar i Marstrand där allt finns med:

Carlstens fästning, trähusbebyggelsen,

ångaren BOHUSLÄN vid bryggan, sommar-

sol och kanske även värme!

Foto Bert-Åke Larsson 23 augusti 2014

Ångbåten Nr 2 2019

## Tredje sidan

### Ångbåtsvänner!

Vi satt ombord på ångaren BOHUSLÄN en dag och pratade som vi ofta gör. Ett ämne som kom upp var hur det kom sig att man gått ombord och blivit kvar som del av besättningen.

Var och en av oss har sin egen historia att berätta och inte minst sina egna skäl till varför man har stannat kvar, i de flesta fall i många år. Om det hade vi kunnat skriva en tjock bok.

Oavsett av vilka anledningar vi är ombord tror jag att det gemensamma är båten och gemenskapen, så är det för mig. Det fantastiska att vara del i en gemenskap som för vårt kulturarv vidare.

Tillsammans lägger vi ner otaliga timmar i möten av olika slag, föredrag, utställningar och naturligtvis ombord.

Nu när sommaren närmar sig så är det hektiska tider ombord. Pannan skall värmas försiktigt, den skall provtryckas och godkännas, maskin skall få en sista check att allt är klart.

Skrovet tvättas och målats vitt och fint. Trädetaljer har under vintern slipats, de skall nu oljas in och lackas. Allt porslin, alla glas med mera skall diskas och ställas i ordning.

Alla utrymmen skall städas, dammsugas och tvättas. Allt detta för att vår vackra ångare skall vara klar att ta emot

den kommande säsongens passagerare.

Passagerare som kommer att få en oförglömlig tur ombord, med en entusiastisk besättning som mer än gärna berättar ångarens egen historia, men även förmedlar kunskap om svunna tider.

Vi skall ha med oss historien, men sikta mot framtiden, var är bättre att göra detta än ombord i ångaren BOHUSLÄN, vår egen tidsmaskin.

Vi ses ombord i sommar, nere i maskin hittar ni mig.

EVA HELMERSON  
VICE ORDFÖRANDE

Välkommen ombord i ångaren BOHUSLÄN i sommar! Foto Ingvar Kronhamn



## Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord  
i ångaren BOHUSLÄN  
vid Stenpiren,

Tisdagen 4 juni 2018 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls  
stämman på Sällskapet Ångbåtens  
kontor, Skeppsbron 5-6, vän. 3.  
Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson  
Ordförande

Andelar säljs vid årsstämman

## Innehåll Ångbåten 173

Försalongen	2	I 100 år varade ångbåtsperioden	10
Tredje sidan med ledare	3	Sommarbåten BOHUSLÄN	12
Årsstämma Ångbåten ekonomisk förening	3	Stenpiren på ett intressant vykort	19
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	4	Ångsinseln	22
Följ med oss i sommar!	5	Stor och liten från samma varv	24
Värrutning	6	Det rörliga kulturarvet	25
Välkommen Bengt Boge!	8	Lite mera om KUNGLÄR	26
Aktuellt från FÄRJAN 4	9	Akterspegeln	28



# Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

*Snart seglar vi igen. Snart har vi ånga överallt. Allt porölin, alla sorters glas och bestick diskas, alla golv, dukar och trällar tvättas och skuras, utvidan mätas, lackade ytor är färdigpoljade. Den tekniska provturen ligger nära. Turlistorna är tryckta...*

Säsongen har just börjat och BOHUSLÄN är snart redo för en ny säsong, den femtiofjärde i Sällskapet Ångbåtens regi!

Det blir många turer längs vår kust och nya och nygamla platser besöker vi, till exempel Lödöse och Strömstad. Även för "chartern" ser det hyfsat ut. Till vår glädje har flera tidigare kunder åter bokat ångaren.

Fartyget måste se prydligt ut inför sommaren. Det ska lukta friskt och rent ombord.

## Däck

På däckssidan har hela styrhytten oljats och även hela överbyggnaden. Även rellingarna har strukits liksom trallarna på kommandobryggan. Ett stort arbete i det tysta har gjorts i styrhytten där stora delar av elsystemet har bytts ut, förenklats och förnyats. Inne i fartyget har sedvanliga målningar, lackningar och laseringar gjorts.

Vi har fullständig restaurang ombord. För att fungera perfekt krävs även ett stort linneförråd av borddukar, handdukar och mindre dukar. Som vanligt har allt detta fått en mycket sakkunnig översyn och vård.

Gotenius Varv har utfört ett stort arbete i den akte förtöjningsplatsen.



*Från sin upphöjda plats på kommandobryggan har befälhavaren" koll på löget". Här guidar an Jerker Piuuluan genom skärgården. Foto Gunnar Söderberg*

## Maskin

Många arbeten här var klara redan på ett tidigt stadium tack vare mycket stor anslutning av kunniga medlemmar som har lagt ner många timmar i en ibland smutsig och kylig omgivning. I slutet av april återstod provtryckning av ångpannan, slutbesiktning av Inspecta och slutligen provkörning av maskineriet vid kaj. Någon vecka senare var det tid för teknisk provtur med kompassjustering på Rivöfjorden.

## Intendenturen

Under hela vinteruppläggningsen har Vintergänget utfört stora arbeten. Det

hade inte kunnat fungera så väl som det gjort, om det inte varje tisdag och torsdag vankats varm, god och närmande mat under gemytliga former. En stor insats i det tysta!

Under sommaren seglar vi dels öppna turer dels beställningstrafik, "charter". Då serveras lagade maträtter med tillbehör. Ofta har vi flera sittningar i såväl kaféet som i matsalongen och före detta rökسالongen. Här sker ett arbete som kräver god planering ner till minsta detalj, många flitiga händer och tyväll i en ganska stimmig miljö. Det kan bli ont om rast och vila men hela denna vår verksamhet är omistlig. Ångaren är be-

römd och omtalad för sin mathållning, inte minst för räksmörgåsarna!

## Befälet

I tidskriften *Ångbåtens* spalter har vårt befäl aldrig ägnats något speciellt stort utrymme. Det gäller befälet på däck, i maskin och intendenturen.

Vi har genom åren tagit det som självklart att "någon" står på bryggan och för fartyget...

Av skepparna krävs Fartygsbefäl klass VI för att föra BOHUSLÄN. Om gångtiden överskrider 12 timmar krävs även en styrman men oftast har vi en sådan även på kortare turer. Vi ska inte glömma att det är befälhavaren som har det fulla ansvaret för fartyget, framförandet och besättningens behörighet.

Vi är inte ensamma i skärgården sommartid och alla runt omkring oss är kanske inte så kunniga i att föra sina båtar. Det kan ibland bli spännande ögonblick på kommandobryggan.

Liksom alla andra ombord jobbar även våra befäl helt ideellt.

## Inför sommaren 2019

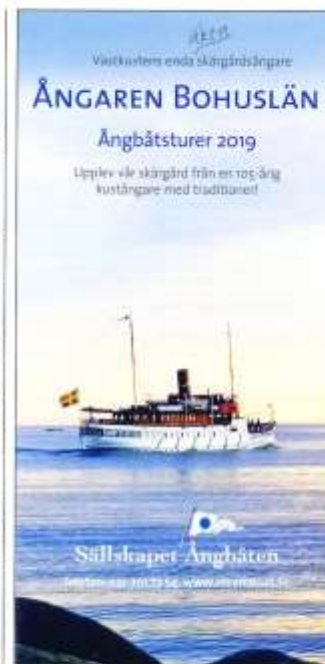
Vi seglar ut igen som vi gjort i mer än 50 år! Det är möjligt tack vare en hängiven skara entusiaster som trivs ombord och med varandra.

Alltjämt seglar ångaren BOHUSLÄN längs Bohusläns vackra och saltstänkta kust i de vatten den är byggd för.

Välkommen ombord!

BO STARMARK

# Följ med oss i sommar!



Med det här numret av tidskriften *Ångbåtens* medföljde programmet *Ångbåtsturer 2019* med ångaren BOHUSLÄN. Fick du två stycken, ge bort det ena till någon intresserad!

Nu gäller det att studera sommarens program och pricka in en rad intressanta resor. Den första turen går redan 26 maj till Medeltidsmarknaden i Lödöse.

Kvällsrundturerna genom Göteborgs skärgård går varje onsdag under sommaren. De börjar redan 29 maj och avslutas först 11 september!

På Nationaldagen går BOHUSLÄN traditionsenligt till Klädesholmen där Silens Dag firas.

Under hela sex lördagar kan man göra dagsutflykt från Göteborg till Marstrand och åter. Turena anlöper Öckerö hamn.

Lördagen 6 juli går BOHUSLÄN till Skärhamn och Träbåtsfestivalen. Söndag 7 juli går turen Runt Tjörn varefter BOHUSLÄN återvänder till Göteborg.

Kustturen till Lysekil går 12 juli. 13 juli gör vi en tur genom Sotekanalerna till Hunnebostrand och tillbaka. BOHUSLÄN återvänder till Göteborg 14 juli.

Sommarens absoluta nyhet är att BOHUSLÄN i etapper går hela vägen till Strömstad. Från Göteborg till Kungshamn 18 juli, Kungshamn-Strömstad 19 juli. 20 och 21 juli ägnas åt resor från Strömstad in i Idefjorden.

22 juli lämnar vi Strömstad för Kungshamn varifrån BOHUSLÄN fortsätter till Göteborg 23 juli. Studera programmet för bussanslutningar!

Ännu en gång i sommar går BOHUSLÄN upp i Göta älv. 7 september går färden till Älvängen med besök på Repslagsmuseet.

Avgångstider, avgångsplatser, servering, biljettpreiser och biljettköp framgår av programmet *Ångbåtsturer*.

Välkommen ombord och kom ihåg att du som resenär – förutom en angenäm upplevelse – även bidrar till ångarens bevarande!



# Vårrustning av BOHUSLÄN



Övre bilden: Stig Petersson på Götensius snickarvind där trallor, livbåtslådor och bryggans vindskydd oljats i vinter. BOHUSLÄN har legat vid Götensius Varv för vårrustning sedan den 21 mars. Samtliga fotos är från den 23 och 25 april. Text och foto Gunnar Ståderberg.

Övre bilden: I maskinrummet har det målats färgigt under vintern och våren. Från vänster Roger Hammarblint, Kjell Fransson, Ulf Akefur och Olle Everlund.

Övre bilden: Rökisalongen städas av Gudrus Johansson. Under vintern har takskivorna varit nedtagna för åtkomst av el- och biogaskablar till styhytten.

Övre bilden: Göran Ingemarsson grundmålar en del av maskinkappen som sedan ska lakeras i likbet med pannkappen. Claes Verner är på väg med ny flagglinna till flaggstängen som ännu ligger på land efter reparation.

Nedre bilden: Eva Holmerson, Bengt Johansson och Annika Holm packar livbåtslän i lädor på promenaddäck.

Nedre bilden: Njåda maskinister efter att påseldningen av pannan har startat. Från vänster Roger Hammarblint, Åke Karlsson, Håkan Rosell, Pierre Leinzer, Dick Nestor, Bo Lindgren och Kjell Fransson.

Nedre bilden: Christina Melin städar i matsalongen. All träinredning är original från 1914 och signerad inredningsarkitekten Otto Schultz. De fem mässingplåtarna döljer ängsvärmeradiatorerna.

Nedre bilden: Sture Andersson monterar det nyofjädade ihäpet innehållande branddämlang på det nymålade frontskottet mot mellandäck.





## Välkommen Bengt Boge!

I vår verksamhet betyder beställningstrafiken, "chartern", serbärt mycket. Den ger en icke föraktlig inkomst samtidigt som den gör en förhoppningsvis god reklam för fartyget och vår verksamhet.

Att ha band om beställningstrafiken kräver god förhandlingsvana, att vara lyhörd för kundens önskemål samtidigt som ångarens speciella karaktär och inredning måste ägnas stor kännsdom och hänsyn.

Sällskapet Ångbåten har ända sedan 1960-talet haft glädjen att ha haft ytterst kompetenta "befraktare", givetvis även de helt ideellt fungerande.

I början av detta år tillträdde efter mycket övervägande Bengt Boge som ansvarig för hela vår beställningsverksamhet. (För enkelhetens skull använder vi de inte helt korrekta benämningarna 'chartern' och 'befraktare').

Vår tidigare befraktare, Torsten Axberg, har tyvärr drabbats av ohälsa och måste efter en synnerligen god insats lämna sin post. En duktig befraktare är ett måste så Torstens avgång vällade oro i Sällskapets ledning. Det var bråttom inför 2019 års säsong. Med ljus & lanternerna pejlades bland alla aktiva under en något pressad situation.

### Bengt Boge

Snart kunde vi med glädje få en man som ger ett förtroendefullt intryck. Bengt Boge erbjöd sig att sköta sysslan. Vid det laget, i mars, var chartersituationen prekär. Så BB tillträdde under kanske mindre tilltalade utsikter.



Sällskapet Ångbåten befektare Bengt Boge sköter om beställningstrafiken med den åran. Här ses han i brakig angivning vid Gatenius varv. Foto Bo Starmark

Han har jobbat ombord i fem år på däck och hör dessutom till vinterberättningen – en god skola. Under 2018 ledde han organiserandet och ledningen av Seniormässan med mycket gott resultat. Han visade sig kunna ta folk på ett trevligt och givande sätt. Inte ett förundras över när vi ser hans utlands-tjänstgöring: Angola, Irak, Kazakstan och Libanon.

Nu är inte jobbet ombord av samma kaliber men ju större personkänedom

desto bättre. I nuläget, i slutet av april, har vår beställningstrafik, chartern, en lovande sommarsäsong framför sig.

Ett stort och välplanerat jobb har gjorts, dels bland våra återkommande stamkunder, dels hos kommande intresserade personer med förståelse för den kultur Sällskapet Ångbåten representerar.

Bengt Boge hälsas varmt välkommen och Sällskapet garanterar full sysselsättning.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 2 2019

## Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra numret av Ångbåten har arbetet med pannprojektet i FÄRJAN 4 gått vidare. Vi berättade då att VEA i Sävsnö lämnat en offert på reparation av ångpannan.

Innan själva reparationen kan påbörjas måste reparationsmetoden godkännas av kontrollorganet Kiwa Inspecta genom att ett KKI (Konstruktions Kontroll Intyg) utfärdas.

Som förberedelse för den planerade reparationen av pannan har skyddsplåten och den underliggande isoleringen tagits bort av Christer Eliasson så att pannan går att inspektera även från utsidan.

Ultraljudsmätning av flammugnstak och mantelns botten har därefter utförts av Jan Olofsson som en komplettering till tidigare mätningar.

Den 28 mars hölls ett möte med Inspectas representant där VEA:s förslag till reparation av pannan presenterades. Avsikten med mötet var att få Inspectas muntliga accept för reparationsmetoden så att det känns meningsfullt att gå vidare.

Resultatet av mötet var positivt. Inspecta behöver dock några kompletterande beräkningar som Jan Olofsson åtog sig att utföra.

Om inget oväntat inträffar kommer därefter VEA få i uppdrag att ta fram ett KKI som därefter ska föreläggas konstruktionsavdelningen vid Inspecta för godkännande.

Eftersom det i nuläget inte finns tillräckligt med pengar för en reparation av pannan har vi under mars sökt ytterligare bidrag från Riksantikvarieämbetet



Färjan 4 vid Residensbron inför avgång på bomsrundtur den 24 oktober 2015. Foto Gunnar Söderberg.

och Statens maritima och transporthistoriska museer. Besked från dessa kommer under juni.

Sällskapet Ångbåten har inte kvar något ekonomiskt åtagande för FÄRJAN 4 och i nuläget inte heller något nytt avtal. Vi har dock erbjudit ägaren Stiftelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum att se till att pannan blir reparerad under förutsättning att det finns tillräckligt med pengar för det.

Om färjan blir körklar igen har vi erbjudit Stiftelsen att driva färjan under förutsättning att det inte blir någon ekonomisk belastning för Sällskapet.

GUNNAR SÖDERBERG

### Hjälp till att bevara FÄRJAN 4!

Färjan är k-märkt och en del av vårt maritima kulturarv. Förutom BOHUSLÄN är färjan det enda ångdrivna fartyget på västkusten. Lämna ett bidrag på bankgiro 673-68 62 eller swisha till 123 335 29 45 och ange "FÄRJAN 4". Följ insamlingen på [www.steamboat.se](http://www.steamboat.se)

Vi tackar på förhand!  
Sällskapet Ångbåten

# I 100 år varade ångbåtsepoken...



Ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren 4 juli 1937. BOHUSLÄN ligger vänt med förstäcken utåt för snabb avgång. Foto Stig Nyberg/SJK

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

Efter en trevande början med hjul-

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

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 Marstrandbolagets första ångare ALBREKTSUND i trafik.

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

Kustborna tog till sig ångbåtarna. Ångbåtsbryggan blev navet i samhället. Ångbåtarna kom och gick efter turlistor som bestämde 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 ångvislan ljöd och förebådade dagens anlop. Till skillnad från segelfartygen var 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 godset 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 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 samt fisk och jordbruksprodukter till Göteborg. En stor del av lasten var fiskkonserver från kustens konservfabriker. Ångbåtarna hade även brevlåda och befördrade post.

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

1950 hamnade Marstrandbolaget 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 pågick året om fortsatte passagerartrafiken endast sommartid från 1956. Efter sommaren 1962 avslutade Marstrandbolaget passagerartrafiken på kusten med S:t ERIK som sista båt.

Ångaren BOHUSLÄN, som fick behålla sin ångmaskin, blev för dyr i drift 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 BOHUSLÄN upp i Marstrand.

Da var tiden definitivt ute för gamla ångbåtar. BOHUSLÄN ersattes av en ny-

byggd bilfärja på Sandefjordslinjen.

Våren 1965 såldes BOHUSLÄN för att buggas 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 trafikkultur”.

Genom andelsförsäljning fick vi pengar för att köpa ångaren från skrot-handlaren. 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 BOHUSLÄN i beställningstrafik och på öppna, annonserade turer. Vintertid pågår underhåll och renovering ombord.

En hängiven skara medlemmar ställer upp ideellt som besättning och med andra sysslor. 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 KRONHAMN



# Sommarbåten BOHUSLÄN

Även 2001 och 2002 hade vi en serie artiklar i Ångbåten om ångaren BOHUSLÄN och dess aktiva tid hos Marstrandsbolaget.

BOHUSLÄN tillhörde Marstrands Nya Ångfartygs AB från 1914 till 1951 när det nybildade Marstrands Rederi AB tog över verksamheten fram till trafiken upphörde 1962. Samma år såldes BOHUSLÄN till AB Sundfart som hade chartrat ångaren under flera år.

Sedan artiklarna publicerades har det kommit många nya besättnings- och föreningsmedlemmar som vill veta mer om historiken runt BOHUSLÄN på Marstrandsbolagets tid. Artiklarna kommer i en något omarbetad version med start i detta nummer.

## På Marstrandsbolagets tid

För att samla fakta om BOHUSLÄNS trafik för Marstrandsbolaget intervjuade Ingvar Kronhamn och jag Marstrandsbolagets mångårige kamrat Walter Nilsson några år innan han gick bort 1999.

Walter Nilsson började som 16-åring sommaren 1930 som kontorsselev på Marstrandsbolaget efter rekommendation av rektorn på Marstrands folkskola. Kontoret låg i Widells hus på Hamngatan.

När sommarens anställning var slut fick han efter någon dag återanställning, eftersom det blev mer arbeten med fraktsedlar på kontoret när ångaren Tjörn ersattes på sin linje med motorjakten ROLAND.

Redan 1936 blev Walter Nilsson kamrer i Marstrandsbolaget och fungerade i praktiken även som trafikchef. Walter Nilsson, som gick över till att arbeta för Thordens i Uddevalla 1954, hade förstärkt



BOHUSLÄN under god gång på nordvägen tur något av de första åren innan vindskyddet tillkom på bryggans sidor. Foto Hugo Hallgren i Bohusläns museum

mycket att berätta för oss. Denna artikel baseras främst på intervjuerna med honom och turlistorna för BOHUSLÄN.

## Sommartrafiken

Ångaren BOHUSLÄN var från början avsedd för helårstrafik med passagerare och gods. Trafikstarten skedde den 19 maj 1914 innan sommarturisterna hade börjat. Om ångarens första turer berättas i en senare artikel om vinterbåten BOHUSLÄN.

Om marstrandsbåtarnas turer höst,

vinter och vår dominerades av mycket gods och lite passagerare så var det tvärtom sommartid. Inte för att godsmängderna minskade, utan för att antalet passagerare flerdubblades när badgäster och turister reste med båtarna. Sommarturisterna innebar fler turer och fler båtar i trafiken.

Längs hela kusten var det vanligt att ortsbefolkningen byrde ut till badgäster. Vid de flesta större stationer, som tilläggsplatserna benämndes, fanns det pensionat eller hotell. I synnerhet under



På BOHUSLÄN bryggas någon gång mellan 1920 och 1925. Navigationshytten har ännu kvar dörren i akterkant. Foto Gustaf Ewald Widell i Bohusläns museum

veckosluten tillkom ett stort antal resenärer på dagsutflykt.

Sommarturisterna gällde som regel från midsommars till slutet av augusti. Första hälften av juni och under september gällde en turlista som var något mittemellan vinter- och sommarturisterna.

## Första sommaren

Sommaren 1914 gick BOHUSLÄN tisdag och fredag från Stenpiren i Göteborg klockan 08.30 till Smögen med återresa onsdag och lördag 07.30. På turerna an-

löptes Marstrand, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön och Gravarne, nuvarande Kungshamn. Dessutom anlöptes Örn längst in i Örnefjorden tisdag och fredag.

Söndagar gjorde ångaren en tur och återresa till Smögen med avgång från Göteborg 08.00 anlöpande samma fem stationer och med återresa från Smögen 15.00.

Dessutom gick ångaren några turer i veckan mellan Göteborg och Marstrand: Onsdag och lördag från Göteborg 17.10 samt torsdag 14.15. Torsdag

från Marstrand 07.30 och 18.00 samt lördag 19.15. Det var ett synnerligen välspäckt veckoprogram med måndagsliggedag för kolning.

## Fler stationer tillkommer

På sommarens vardagsturer till Smögen tillkom anlop av Hovenåset 1915, Skårhamn, Kyrkesund, Mollösund Hällsviksstrand och Gullholmen 1917 samt Ellis 1918. Söndagsturena förkortades från Smögen till Lysekil sommaren 1916.

Under krigsåren 1917-1919 blev det en del ändringar i sommarturisterna för BOHUSLÄN: Tisdag och torsdag från Göteborg till Smögen med återresa onsdag och fredag. Lördag från Göteborg 17.10 till Marstrand. Söndag från Marstrand 07.15 och 18.00 samt från Göteborg 10.00 och 20.15 till Marstrand. Måndag från Marstrand 07.15.

## Klassiska gängdagar

Från sommaren 1921 fick BOHUSLÄN den turlista som kom att bestå under många år.

Tisdag och fredag från Göteborg 09.00 till Smögen med återresa onsdag och lördag 07.30. Onsdag från Göteborg 17.10 till Marstrand med återresa

torsdag 07.15. Söndag från Göteborg 09.00 till Lysekil och åter till Göteborg med ankomst 21.15 och med direkt avgång till Marstrand för att kunna ta morgonturen måndag 07.15 från Marstrand till Göteborg.

Från den 19 september 1927 ändrades slurstationen från Smögen till Gravarne

och så blev fallet även i sommartrafiken från 1928. Anledningen var att det var bättre ha slutstationen i Gravarne där konservfabrikernas frakter medförde att det tog lång tid att både lossa och lasta.

### Expressturer med MARSTRAND

Sommaren 1932 insattes dagliga expressturer med ångaren MARSTRAND, som avgick från Lysekil 08.00 med återresa från Göteborg 15.30. Söndagar ersatte dock ALBREKTSUND. Tidigare hade det bara funnits en daglig tur som nu blev fördubblad till de största stationerna.

Expressturena tillkom främst för att i Göteborg kunna passa snälltågen till och från Stockholm, Oslo, Falun, Malmö och Karlskrona. En annan nog så viktig anledning var att konkurrensen från busstrafik och passbåtar hade börjat göra sig gällande och det var viktigt att snabba upp båtturerna.

Varför ångaren MARSTRAND valdes före BOHUSLÄN för expressturena var sannolikt av ekonomiska skäl, men att MARSTRAND även ansågs något snabbare bidrog säkert.

Båda ångarna klarade att hålla 13,5 knops fart. MARSTRAND med en trippelmaskin på 550 ind. hk och med ett smalare, slankare och därmed lättare skrov var driftsbilligare än BOHUSLÄN som behövde 700 ind. hk för att hålla samma fart.

För BOHUSLÄN slopades onsdagsturen till Marstrand med återresa torsdag morgon. Expressturena med MARSTRAND blev populära och antalet re-



BOHUSLÄN anläper Malmö. På bryggan ses den vindskydd i segelduk som tillkom först efter befälhavaren C. J. Johanssons pensionering hösten 1949. Som språng användes på den tiden också. Vykort foto Alfred Träff

senärer och därmed intäkterna ökade betydligt.

1933 förlängdes expressturena från Lysekil till Gravarne och restiden för hela sträckan minskade från 8-10 timmar till bara 6 timmar.

Från 1934 fick turlisterna en ny utformning där tiderna angavs för samtliga mellanstationer. En förbättring som även den kan ha bidragit till ökat antal resenärer.

Tidigare hade bara tiderna från Göteborg angivits på nordgående turer och tiderna från Gravarne, Lysekil och Marstrand på sydgående.

### Expressturer med BOHUSLÄN

Sommaren 1936 var det dags även för BOHUSLÄN att gå expressturer. En ny daglig expresstur insattes från Göteborg 08.00 till Gravarne med ankomst 14.00 och avgång redan 14.30 för att vara tillbaka i Göteborg 21.00. På turerna anlöptes Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmö och Smögen.

BOHUSLÄN gick dagligen utom måndagar då det var liggdag för kolning och ångaren ALBREKTSUND ersatte. Omvända expressturen gick som tidigare med ångaren MARSTRAND som er-



Dag Alméns klassiska bild med Bohuslän utanför Hjuvvik på nordgående expresstur den 24 juli 1949. Det tycks vara välbesatt ombord.

sattes med LYSEKIL söndagar.

Det gällde att undvika förseningar med en så snäv turlista. Det enda gods som medtogs var fårskrivar. Till denna kategori hörde dock fårskrivaren som till befällets irritation ofta lastades i Kyrkesund och lossades i Smögen med risk för åtföljande försening.

När BOHUSLÄN gick expressturer var besättningen som regel utökad med en andre styrman och en tredje eldare. Förste styrman avlöste befälhavaren även vid tilläggningar, men aldrig i Marstrand. Andre styrman ansvarade för frakthanteringen och var på däck vid tilläggningarna. Den tredje eldaren behövdes för att klara den hårda körningen.

### Expressturena succé

Walter Nilsson berättar: "Expressturena med BOHUSLÄN blev succé och redan i juli 1936 drog de in cirka 70 000 kr, medan MARSTRAND på den omvända turen fick in cirka 55 000 kr.

På veckosluten gällde det att hålla reda på hur många som reste från Göteborg och norrut. Många av dem skulle tillbaka söndag kväll och då måste kapaciteten räcka till.

Ångaren WESTKUSTEN hade liggdag i Skärhamn på söndagar. Var det många resenärer fick jag på middagen ringa till kommissionären i Skärhamn och be honom säga till befälhavaren så att båten var gångklar på kvällen.

När Calle (kapten C. J. Johansson) kom med BOHUSLÄN till Mollösund meddelade han kommissionären hur många han räknade med att kunna ta från Marstrand 19.00 till Göteborg.

När jag fick beskedet fick jag besluta om WESTKUSTEN skulle sättas in som extrabåt från Marstrand till Göteborg."

Under de kommande åren var BOHUSLÄNS expressturer i stort oförändrade. Från 1938 anlöptes Gåsö efter anmodan till befälhavaren.

Under krigsårens bränslebrist 1940-1942 och 1945 gick BOHUSLÄN expressturer endast på söndagar. Vardagar gick ångaren sina vanliga "vinterturer" tisdag och fredag från Göteborg till Gravarne och åter onsdag och lördag.

### Ett hektiskt veckoslut

1944 hade Marstrandbolaget rekordstort antal resande. Walter Nilsson hade sparat några anteckningar och berättar om veckosluten den 8-9 juni 1944:

"På lördagens turer från Göteborg var totala antalet ombordstigande passagerare för samtliga stationer på respektive ångares tur fördelade så här:

BOHUSLÄN 08.00 till Gravarne totalt 410 passagerare, varav 94 till Marstrand.

ALBREKTSUND 09.00 till Gravarne totalt 320 pass, varav 124 till Marstrand.

MARSTRAND 15.45 till Gravarne totalt 595 pass, varav 166 till Stockevik.

WESTKUSTEN 16.30 till Stockevik 214 pass, varav 78 till Marstrand.

På söndagens nordgående turer från Göteborg såg det ut så här:



BOHUSLÄN 08.00 till Gravarne 693 passagerare, varav 308 till Marstrand.

S:t ERIK 09.00 till Kättingön 522 pass, varav 404 till Marstrand.

LYSEKIL 10.00 till Marstrand 435 pass.

Sedan skulle ju alla hem på söndag kväll till Göteborg och då behövdes verkligen extrabåten från Marstrand:

LYSEKIL från Marstrand 17.00 537 pass.

S:t ERIK från Kättingön totalt 524 pass, varav 251 från Marstrand 18.45.

WESTKUSTEN extrabåt från Marstrand 19.00 med 480 pass.

BOHUSLÄN från Gravarne totalt 522 pass, varav 82 från Marstrand 19.15.

Under de båda dagarna var det 3 189 passagerare på nordgående turer, varav 1 609 till Marstrand. Söndag eftermiddag var det 2 063 passagerare på sydgående turer, varav 1 350 från Marstrand.

På den tiden hade BOHUSLÄN rätt att föra 492 passagerare på sträckan Göteborg-Marstrand och 353 norr om Marstrand.

Det är lätt att konstatera att BOHUSLÄN hade viss överlast i båda riktningar på söndagen. I nuläget får BOHUSLÄN föra 280 passagerare.

### Nytt Marstrandsbolag

Ett nytt rederi med namnet Marstrands Rederi AB och med nya ägare tog över verksamheten från det gamla bolaget den 1 januari 1951. ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och Tjörn motoriserades med hjälp av statsbidrag.



BOHUSLÄN ankommer Marstrand på nordgående tur den 1 augusti 1952. Ångaren har fått utjoolning och Marstrands Rederi AB:s skorstenemärke. Foto Dag Almén

De svarta skorstenarna med sin smala vita ring målades eremegula med ett brett blått band med rederivimpeln. BOHUSLÄN fick dessutom svart skorstenstopp. De båda andra ångbåtarna MARSTRAND och WESTKUSTEN som togs ur trafik efter sommaren 1952 fick behålla den gamla färgsättningen.

I BOHUSLÄN installerades oljeeldning inför sommartrafiken. Under sommaren blev det dagliga expresturer för BOHUSLÄN när behovet av liggedag för kolning försvann.

Den 1 augusti sattes nybyggda MARSTRANDSJORDEN i trafik och turlistan

ändrades. BOHUSLÄN fick gå den omvända expresturen med natthamn i Gravarne.

1952 var det en helt ny turlista med expresturer för BOHUSLÄN som alternerade med andra båtar med natthamn i Göteborg och Gravarne. Någon dag i veckan gick ångaren bara Göteborg-Marstrand och åter.

Sommaren 1953 var det återigen en ny turlista för BOHUSLÄN:

Måndag Gravarne-Göteborg,  
Tisdag och fredag alternerande med LYSEKIL Göteborg-Lysekil och åter,  
Onsdag Göteborg-Marstrand och åter.



BOHUSLÄN avgår Lysekil den 14 juli 1958. Det var sista året ångaren gick på sin gamla linje. Akterdäcket är inbyggt och den stora tredje livbåten syns på styrbords sida av skorstenen som har 1956 års rederifärg. Foto Dag Almén

Torsdag Göteborg-Nösund (yttre vägen) via Mollösund och åter.

Lördag Göteborg-Gravarne

Söndag Gravarne-Göteborg och åter.

1953 slopades det högre biljettpriiset som hade införts på expresturer sommaren 1951.

### Bohuskusten och Öresund

Åren 1951-1953 hade det nya Marstrandsbolaget alltför omfattande trafikutbud i förhållande till efterfrågan. Det dåliga sommarvädet bidrog till minskat resande. Den ekonomiska situationen blev snart ohållbar.

Ågarna lyckades våren 1953 sälja

aktiemajoriteten till Thordén Lines i Uddevalla som blev ny hemort för rederiet och båtarna.

1952 hade passvängnet mellan Sverige och Danmark upphört och därmed ökade resandet över Öresund. Marstrandsbolaget såg en möjlighet att sysselsätta BOHUSLÄN och LYSEKIL i så kallad inköpstrafik i Öresund.

Hösten 1953 byggdes båda båtarna om på Uddevallavarvet. BOHUSLÄN fick akterdäcket inbyggt till en kafésalong med pentry, soffor och bord. En taxfreekiosk inreddes längst förut på babords sida av mellandäck och lastportarnas nedre del sattes igen med en plåt på ut-

sidan. En tredje livbåt av större modell än de gamla tillkom på båtäckets styrbordssida.

LYSEKIL trafikerade Landskrona-Köpenhamn från den 7 november 1953. BOHUSLÄN sattes in på sträckan Helsingborg-Köpenhamn den 9 januari 1954. Somrarna 1954-1956 återvände LYSEKIL till expresturena på bohuskusten medan BOHUSLÄN fortsatte trafiken från Helsingborg. Hösten 1955 sattes även LYSEKIL in på Helsingborg istället för Landskrona.

### Befälet tar över rederiet

På nyåret 1956 ställde Marstrands Rederi AB in kusttrafiken på grund av en hotande likvidation. Nio av bolagets befäl övertog aktierna och 350 000 kr i skulder för ett symboliskt belopp av en krona. Rederiet flyttades tillbaka till Marstrand och skorstenarna målades åter svarta men nu med ett vitt brett band.

Sommaren 1957 bytte BOHUSLÄN tur med LYSEKIL som fick stanna kvar i Öresund. 20 juni-14 augusti återfick BOHUSLÄN sina gamla expresturer Göteborg-Gravarne och åter, utom torsdagar när ALBREKTSUND ersatte. Efter sommaren återgick BOHUSLÄN till Öresund och linjen Helsingborg-Köpenhamn.

Sommaren 1958 blev den sista som BOHUSLÄN återkom till Bohuskusten för expresturer 19 juni-15 augusti enligt samma turlista som året innan.

I april 1959 återvände BOHUSLÄN till Öresund charrad av AB Sundfart i Malmö och insatt mellan Malmö och

# Stenpiren på ett intressant färgvykort



Sommartidplan fr. o. m. den 20/6 t. o. m. den 15/8 1957. (Öbs, Midsommarafton tillämpas lördagsturer och Midsommardagen söndagsturer.)  
För s/s Bohuslän = B, m/s St Erik = SE, m/s Albrektssund = A samt m/s Tjörn och lastfartyget Vega.

Tilläggsplats Stenpiren i Göteborg.

**TABELL 1**  
**GÖTEBORG—MARSTRAND—SMÖGEN—GRAVARNE**

	Expressurer				Övriga turer			
	Dagligen	Söd. Lörd.	Fred.	Söd.	Tisd. Fred.	Söd. Lörd.	Övriga	Övriga
Från Göteborg	8.00	18.30	9.30	9.30	10.30	5.00	5.00	
Till Marstrand	10.00	17.30	11.30	11.30	13.00	7.30	7.30	
Från Marstrand	10.05	17.40	11.40	11.40	—	9.00	8.00	
Till Rönning	—	18.00	12.00	12.00	—	c	c	
„ Klädesholmen	—	18.15	12.15	12.10	—	9.30	8.45	
„ Skärhamn	—	—	12.45	12.40	—	10.05	9.15	
„ Kyrkesund k	10.50	18.50	13.05	13.05	—	10.20	9.35	
„ Nösund	—	—	—	13.25	—	—	—	
„ Möllösund	11.15	19.20	13.30	—	—	11.20	10.10	
„ Käringö	d	e	14.05	—	—	11.50	—	
„ Gullholmen	12.00	20.10	—	—	—	12.30	11.00	
„ Gädd	—	—	—	—	—	—	—	
„ Fiskebäckskil	12.30	20.40	—	—	—	13.10	11.40	
„ Lysekil	12.45	20.55	—	—	—	13.30	12.00	
Från Lysekil	13.50	21.00	—	—	—	14.00	12.30	
Till Malmö	13.30	21.40	—	—	—	14.45	13.20	
„ Smögen	14.00	22.10	—	—	—	15.20	14.00	
„ Gravarne	14.15	22.25	—	—	—	16.00	14.30	

**TABELL 2**  
**GRAVARNE—SMÖGEN—MARSTRAND—GÖTEBORG**

	Expressurer					Övriga turer		
	Dagligen	Söd.	Övriga	Fred.	Söd.	Månd. Tisd.	Övriga	Övriga
Från Gravarne	6.30	15.00	—	—	—	—	6.45	7.00
Till Smögen	6.40	15.10	—	—	—	—	7.00	7.15
„ Malmö	7.05	15.35	—	—	—	—	7.30	7.45
„ Lysekil	7.45	16.15	—	—	—	—	8.30	8.30
Från Lysekil	7.50	16.20	—	—	—	—	9.30	9.30
Till Fiskebäckskil	8.00	16.30	—	—	—	—	9.45	9.45
„ Gädd	X	X	—	—	—	—	—	—
„ Gullholmen	8.40	17.10	—	—	—	—	11.00	11.00
„ Käringö	—	—	16.15	15.00	—	—	—	—
„ Möllösund	9.25	18.00	16.45	15.30	—	—	12.00	12.00
Från Nösund	—	—	—	15.00h	—	—	—	—
Till Kyrkesund k	9.50	18.25	17.10	15.55	15.55	—	12.40	12.30
„ Skärhamn	—	—	17.30	16.10	16.10	—	13.00	12.50
„ Klädesholmen	10.20	—	18.00	16.40	16.40	—	13.30	13.30
„ Rönning	10.30	—	18.15	16.50	16.50	—	i	—
„ Marstrand	11.00	19.20	18.45	17.20	17.20	—	13.55	14.00
Från Marstrand	11.15	19.30	19.00	17.30	17.30	—	17.00	14.15
Till Göteborg	13.15	21.30	21.00	19.30	19.30	—	19.30	16.45

x) Stationen anlöps för resande till och från Göteborg. a) Torsdagar m/s Albrektssund. b) Måndag e.m. och tisdag f.m. m/s Albrektssund. c) Stationen anlöps lördagar. d) Passagerare till Käringö byta båt i Möllösund och fortsätta därifrån med m/s Tjörn tisdagar och fredagar. e) Turen inställs Midsommardagen. f) Stationen anlöps ej efter den 5 aug. h) m/s Albrektssund går på svdgående runt Lycks. i) Stationen anlöps måndagar. j) Godset i Sönd i Göteborg följande morgon. k) Då utredning pågår om reparation av Kyrkesunds brygga, få vi i händelse reparationen ej kommer till stånd, så att i byggnaden kan användas i sommar, reservera oss för angränsande av denna plats. I så fall kommer Skärhamn i st. att anlöpas, och komma vi då att använda detta i dagstidningarna. Reservera för naturhinder och andra osaker utanför redarens kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. Vidare upplysningar lämnas av resebyråerna samt av redarens ombud på följande platser: Göteborg tel. 15 73 15 och 11 73 16, Marstrand tel. 600 16 och 600 29, Rätt: nummer 03 05, Lysekil tel. 100 09 och Gravarne tel. 78 och 112.

Köpenhamn under varumärket Centrumlinjen. Även LYSEKIL gick för på Centrumlinjen sedan hösten 1958.

## Trafik över yttre Oslofjorden

Sommaren 1960 valde Sundfart att sätta in BOHUSLÄN mellan Strömstad och Sandefjord. 1961 och 1962 sattes LYSEKIL in på linjerna Strömstad-Halden och Strömstad-Oslo.

1962 köptes båda båtarna av AB Sundfart som fortsatte sommartrafiken Strömstad-Sandefjord med BOHUSLÄN även sommaren 1963 medan LYSEKIL såldes för trafik på Öland.

Åsikten var att BOHUSLÄN skulle återkomma till Sandefjordstrafiken även sommaren 1964, men en nybyggd bilfärja på linjen gjorde BOHUSLÄN obehörlig och ångaren blev efter vinterupp-

läggningen kvar i Marstrand.

Våren 1965 såldes BOHUSLÄN av Sundfart till Skrot & Avfall och bogserades till Göteborg.

Den 2 april 1965 bildades Sällskapet Ångbåten för att rädda BOHUSLÄN. Det blev starten på ett nytt kapitel i ångarens historia med ideellt arbetande besättning och "rederiledning".

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2019

Ett av mina första inköpta skärgårdsbåtsvykort är detta i mitt tycke väldigt fina kort med motiv från Stenpiren i Göteborg. Om jag minns rätt, hittade jag det på Grand Bazar på Kungsgatan i Göteborg sommaren 1966. Jag var då

15 år gammal.

Att vykortsfotografen har fått med några passagerarbåtar är ju i och för sig trevligt och en förutsättning för att jag köpte vykortet. Det som gör denna bild extra intressant är att även ångaren

GÖTEBORG har kommit med. Fartyget ligger närmast i bild och på Stenpirens sydvästra sida. Det var förmodligen en ren tillfällighet att fotografen tog sin vykortsbild när GÖTEBORG just råkade ligga vid Stenpiren.



Ångaren GÖTEBORG trafikerade under många år kusten mellan Göteborg och Oslo. Efter sommarseglationen 1963 lades fartyget upp vid Bohus Varv. Där låg det även under 1964. Inför sommarsäsongen 1965 försökte några personer att återuppta trafiken med GÖTEBORG genom det nybildade Vacation Line AB i Göteborg.

Ångaren GÖTEBORG köptes för 275.000 kr från AB Göteborg Oslo Linjen som vid den tiden via Rederi AB Göta Kanal var knutet till Thunbolaget i Lidköping.

Det blev emellertid bara en enda tur i mitten av maj 1965. Den gamla fina kustångaren låg efter detta korta trafikförsök sedan sysslöslig under en tid vid Stenpiren. Som synes på vykortet hade fartygets skorsten nu lite andra färger jämfört med tidigare.

Under Göteborg–Oslo Linjens tid var GÖTEBORGs skorsten mer färgrik, blå, vit och röd, förutom svart topp och gul nederdel. I det gamla rederiets resebroschyrer kallade man sig för övrigt för *Sal Linjen*.

Omkring den 15 juni 1965 lämnade ångaren GÖTEBORG Stenpiren och Göteborg. Enligt uppgift var fartyget uthyrt för trafik på Åland. GÖTEBORG skulle därför först gå till Stockholm men redan i Kalmar sund fick man maskinhavari. GÖTEBORG kom fram till Stockholm till slut, men där blev båten liggande överkam vid Hammarbyverken.

Vid exekutiv auktion i början av 1966 köptes ångaren av två Strömstadbor. GÖTEBORG bogserades till Strömstad

och fungerade under några år som restaurang och pub.

Bristande underhåll och flera ägarbyten medförde tyvärr, att GÖTEBORG med tiden förföll alltmer. 1973 flyttades fartyget till Hälle i Idefjorden för att skrotas. Det dröjde till 1975, innan den en gång i tiden så pampiga kustångaren GÖTEBORG definitivt hade nedskrotats.

Klockan som syns nere till vänster i bild visar på ca 09.40. Notera även Koppartransskyltarna under klockan. Den lilla byggnaden alldeles till höger om klockan användes från hösten 1964 i samband med att trafiken Göteborg–Sandefjord inleddes.

Den bakomliggande och större terminalen betjänade Skagenlinjens trafik till Skagen och Frederikshavn. Terminalen tillbyggdes så småningom vidare ut på Stenpiren, men det dröjde ända till maj 1972 innan Stena flyttade från Stenpiren till den nya Masthuggsterminalen.

Skagenlinjen blev som bekant 1966 Stenalinjen, och kort därefter kallades rederiet Stena Line.

För att få hjälp med tidsbestämmandet av det fina vykortet har jag konsulterat min båtologkollega Rickard Sahlstén. Han är bl.a. expert på Stenas alla fartyg. Rickard har tidigare kommit fram till att kortet har tagits söndagen 6 juni 1965.

I vykortets mitt syns Skagenlinjens passagerarfartyg POSEIDON som denna söndag förmodligen skall göra en tur till Skagen, med avgång från Göteborg kl. 10.00. På söndagar brukade nämligen POSEIDON enligt Rickard gå till Skagen,

Andra dagar alternerade den på Frederikshavn. Denna sommartrafik fortsatte till mitten av september 1965 då fartyget flyttades till trafiken Trelleborg–Köpenhamn/Kastrup (via Falsterbo-kanalen).

Några förväntansfulla människor står och väntar vid POSEIDONs landgång. POSEIDON var här nybyggd, levererad i juni 1964. Fartyget fick då det hedervärda uppdraget att 24 juni 1964 transportera den sovjetiske minister-presidenten Nikita Chrusjtjov med följe från Arendalsvarvet och till Götaverken Cityvarvet. Efter en sjösättning där fick POSEIDON även föra de prominenta gästerna över älven till Stenpiren.

POSEIDON var från 1966 och fram till 1972 insatt på Stenas linje mellan Stockholm och Mariehamn, då under artistnamnet JÄTTEN FINN. Vintertid brukade POSEIDON dock vara upplagd i Göteborg och låg då längst ut på nordöstra sidan av Stenpiren, där fartyget ligger på vykortet.

1973 såldes POSEIDON till utlandet och hörde då bl.a. hemma i både Frankrike, Holland och Tyskland.

År 2000 fick fartyget Panamaflagg, omdöpt till POSEIDON IV och insattes mellan Gdansk och Kaliningrad.

2002 såldes fartyget till Sri Lanka och fick namnet PEARL CRUISE II för trafik mellan Colombo (Sri Lanka) och Tuticorin (på Indiens sydspets).

I maj 2006 utsattes båten för stora skador i samband med kriget mellan den Lankesiska armén och de Tamilska Tigernerna. Den tidigare så snygga POSEI-

don hamnade i juli 2006 i Indien och Alang för upphuggning.

Framför POSEIDON ligger Trafik AB Öckerö Skärgårds snygga skärgårdsbåt REGENT (min absoluta favorit och ögonsten). En liten destinationsskylt hänger över en del av fartygsnamnet och inne på kommandobryggan kan en person skönjas. Det bör vara kapten Algot Ricksand, som förbereder sig för en tur till norra skärgården.

Akterut är den svenska flaggan hissad, och i fören syns även den s.k. lotsögen. Några personer står på kajen och väntar på att snart få gå ombord på REGENT. Det verkar vara söndag eller helgdag, precis som Rickard antagit. (Öckeröbolaget flaggade endast på sö- & helgdagar RED anm)

Det verkar inte finnas så mycket gods på fördäck, och inte heller står det några lastbilar på kajen. Med utgångspunkt från turlistan ska REGENT förmodligen göra en resa till Fotö och Hönö Klova, med avgång kl. 10.00. REGENT ersatte nog då den ordinarie Öckeröbolagsbåten BURÖ.

Öckeröbolagets sommarturlista 1965 till norra skärgården, förutom trafiken till Fotö och Hönö Klova, inleddes inte förrän den 11 juni, och det var först då som det på söndagar gick en båt kl. 10.

Sommarturlistan till Fotö och Hönö Klova startade emellertid redan 1 juni 1965, och på söndagar finns då en avgång kl. 10 från Göteborg och Stenpiren.

Alltså kan Rickard ha helt rätt i att vykortet kan ha tagits redan den 6 juni.

REGENT trafikerade Göteborgs norra

skärgård fram till hösten 1969, och i november detta år nedlade Öckeröbolaget helt sin passagerartrafik.

REGENT skrotades i juni 1981, och vill man läsa mer om fartyget, hänvisas till *Ångbåten* Nr 53, där Gunnar Söderberg har tecknat båtens omväxlande och intressanta historia.

Är man skarpögd, kan man notera att Skagenlinjens ångbåt SKAGEN II ligger vid Götaverken Cityvarvet. Fartyget gick på provtur 24 juni 1965 för att från den 1 juli och fram till 14 augusti 1965 gå på sommarlinjen mellan Lysekil och Skagen. SKAGEN II var tidigare Gotlandsbolagets ängare VISBY, byggd i Oskarshamn 1924, och inköpt av Skagenlinjen redan i januari 1963.

Borta i Lundbyhamnen ligger ett stort lastfartyg, som enligt Rickard är Transatlantics lastfartyg VINGAREN. Enligt Rickards studier av hamnjournaler anlände detta fartyg till Göteborg och kajplats 121 i Lundbyhamnen lördag kväll den 5 juni 1965.

VINGAREN låg sedan där för lastning fram till den 11 juni enligt Svensk Sjöfarts Tidnings positionslista.

Rickard påpekar vidare, att den nybyggda STENA DANICA (den första med detta namn) anlände den 21 juni 1965 till Stenpiren för att inleda trafik mellan Göteborg och Frederikshavn, vilken sedan startade den 24 juni.

STENA DANICA finns ju inte med på vykortet, så Rickards datering till den 6 juni kan ju tillsammans med övriga noteringar därför ytterligare styrkas.

Fartyget låg till en början längst ut

på pirens sydvästra sida och lastade där personbilar genom en sidoport i aktern på babordssidan.

Det nästan färdigställda skrovet vid Götaverkens Cityvarv tror Rickard kan vara bulkern VANESSA på 39 300 ton. Den sjösattes tre veckor senare, 30 juni 1965, och levererades i oktober 1965 till Ditlev-Simonsen.

Min vapendragare Bertil Söderberg, som också har hjälpt mig med en del uppgifter gällande vykortet, påpekar att man ute på älven kan notera ett mindre och äldre mudderverk, vilket faktiskt dessutom var ångdrivet. Mudderverkets långa, svarta skorsten går faktiskt också att se, lite till höger om förmasten på POSEIDON.

Tänk vad intressanta och roliga båtologiska uppgifter ett sådant här bätvykort kan innehålla!

Kortet, som inte är postgånget eller som har några skrivelser eller eventuella tidsrelevanta uppgifter på baksidan, har utgivits av det mycket kända vykortsförlaget AB Grafisk Konst i Stockholm.

Det var verksam mellan 1952 och 1968. Företaget fick sedan namnet Grako och sysslade med vykortsutgivning fram till slutet av 1970-talet.

Den påpassligt förevigade bilden har tagits av den i vykortssammanhang välbekante fotografen Giovanni Trimboli. Som namnet antyder hade han italienskt ursprung.

Tack Rickard och Bertil för er hjälp!

RAGNAR MAGNANDER



# Ångvinschen

Akter om lastluckan i mellandäck i ångaren BOHUSLÄN kan den intresserade och skarpögd upptäcka något som ser ut en mindre liggande ångmaskin, oftast dold bakom och under diverse föremål.

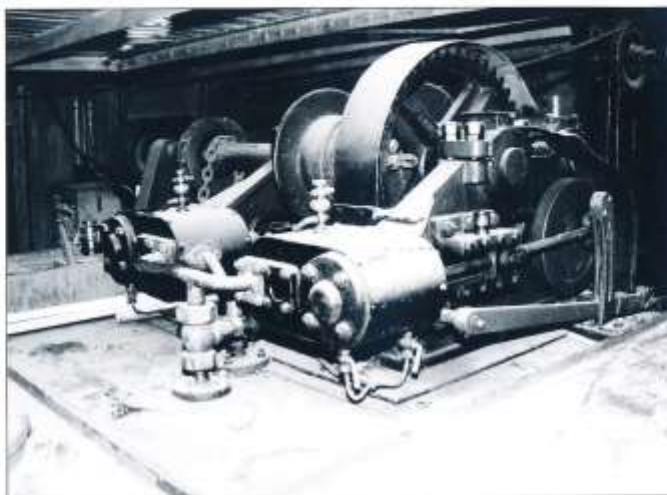
Här råder ett konstant badodunkel som ett öga vant av sol och havsglitter inte snabbt kan vänja sig vid. Den som stannar upp och ser lite närmare in i dunklet upptäcker snart att därinne gömmer sig en vinsch, en ångdriven sådan.

Sedan mitten av 1800-talet och fram till något årtionde efter andra världskriget fick åar i Sverige sina förnödenheter sjövägen. Först med enkla ångare, för säkerhets skull försedda segel. Efter hand ersattes den långsamma sjötrafiken av järnvägar och landsvägstrafik.

Att arbeta på en kustångare i trafik längs Bohusläns väderutsatta kust var krävande och med långa arbetstider. Goda kropps-krafter var ett måste. Vinter-tid med mörker och hårda vindar i redig sjögång ställde stora krav på uthållighet. Men hellre det än att slita dygnet runt som fiskare med livet som insats på Nordsjön och Nordatlanten, kring Shetland och Rockall.

Längs bohuskusten fraktades året runt i stort allt vad ett samhälle behövde av de mest omaka ting: taktegel, fotogen i fat, kläder, alla sorters livsmedel, färger och lacker, plank och bräder, spisar, grytor och kastruller och kanske det som morboken kunde erbjuda.

Ombord i ångarna stuvades godset i den ordning bryggorna anlöttes. Några ångare hade ett mindre lastrum för gods



Ångvinschen från en ovanlig vinkel här fotograferad från styrbordsidan när skottet mot löbet tillfälligt var borta. Foto Leif Magnusson 1992

medan åtskilligt stuvades på däck.

I BOHUSLÄN finns ett rymligt lastrum för om maskinrummet. Här kunde många förnödenheter lastas och sjö-stuvas. Sommartid medfördes endast expressgodis i mindre utsträckning i "expressångarna" MARSTRAND och BOHUSLÄN.

## En vinsch

Att lossa gods ur lastrummet i vår ångare var krävande. I specifikationen över ångaren BOHUSLÄN nämns ingen-

ting om någon vinsch. Men mödan att med handkraft lossa gods ur ångarens lastrum torde ganska snart föranlett ångbåtsbolaget på Marstrand att installera en ångdriven vinsch akter om lastluckan.

På färd om vinschen finns en kranarm där vinschväjaren löper. Med vinschens hjälp lyftes gods upp i mellandäck och detta kunde sedan kärras eller bäras ut genom babords eller styrbords sidoport. För besättningen torde vinschen ha varit både till nytta och glädje.

Ångbåten Nr 2 2019



Vinschen är kopplad med kättingen till ankarspelet. Steinar Lå och Håkan Rosell sköter vinschen och ser till att den fungerar som den ska. Foto Bo Starmark

Vinschen har en intressant detalj. På den utgående axeln sitter en skiva försedd med ett spår passande till en kätting som ligger i anslutning till den. På ångarens ankarspel på fördäck sitter en liknande skiva försedd med samma slags spår. Dessutom anbringas en extra skiva i dörröppningen mot fördäck.

Vinschen skall följaktligen kunna användas när ankaret tas ombord genom att kättingen kopplas till ankarspelet. Med tanke på hur ytterst sällan kustbåtarna nödgades ankra, torde vinschen

inte ha använts alls för detta ändamål.

Under 1970-talet hände det att vi ankrade vid flera tillfällen. Vår dåvarande ordförande och flaggskeppare Stefan Forssblad var en varm anhängare av ankring och det blev att nattetid gå ankarvakt och med pejskivans hjälp se efter att vi inte draggade. En mycket nyttig men måhända inte alltför omtyckt sysselsättning.

När vi hivat (tar upp) ankaret kan vi få hjälp av vinschens ångmaskin. Tyvärr är inte ångmaskinen kraftig nog



Allan Dabblöf, Dag Engström och Steinar Lå betraktar spel och kätting. Foto Bo Starmark

att ensam driva ankarspelet. Men den kan vara till hjälp när ett ankare på närmare 200 kg – med kätting – ska upp. Vinschen kopplas då till ankarspelet med den ändlösa kättingen.

För att inte kondensvatten ska bli kvar efter användning krävs ordentlig dränering av ångmaskinen.

Kanske får vi framöver se en något åsidosatt liten ångmaskin i drift för nöjes skull och till våra passagerares glädje. En sevärd och intressant syn.

BO STARMARK



## Stor och liten från samma varv



Nybygge 636 *SILJESTAD* och nybygge 166 *BOHUSLÄN* vid Eriksbergs varv 1970. Fotot ingår i Bertil Söderbergs *Eriksbergssamling*.

Fotot visar Eriksbergs Mekaniska Verks utrustningskaj med nybygge 636 *SILJESTAD* levererad 1970 och nybygge 166 *BOHUSLÄN* i varvets minsta flytdocka. Båda dessa fartyg är byggda på

varvet men med 56 års tidsskillnad. Vad utmärker då dessa fartyg?

Jo, *BOHUSLÄN* har levt länge, 105 år, med en framtid som ser ljus ut eftersom hon vårdas av Sällskapet Ångbåten, och

förhoppningsvis kommer att finnas till i fart i många år. *SILJESTAD* fick en kort levnad eftersom hon skrotades redan 1978.

*SILJESTAD* byggdes för Skibs A/S Sil-

jestad, Skips A/S Solstad och Universal Trading & Shipping Agency A/S (A. F. Klavness & Co. A/S, Lysaker), Oslo. Hon kölsträcktes 11 augusti 1969, sjösattes den 31 januari 1970 och levererades 8 juli 1970. Således var byggnadstiden nästan ett år.

1971 i februari råkade hon ut för en explosion i lastrum 1 på resa mellan Le Havre och Tanura i Saudiarabien i ballast. Självantändning var orsaken. *SILJESTAD* reparerades i Las Palmas.

1974 överfördes fartyget till Partrederiet A.F. Klavness & Co. A/S, Oslo. Den 23 juni 1977 var olyckan framme igen då brand utbröt i maskinrummet. *SILJESTAD* låg då för ankar i Dubai. Stora brand- och vattenskadorna medförde att fartyget kondemnerades efter försäkringsbolagets besiktning.

*SILJESTAD* såldes till upphuggare i Taiwan. Under bogsering ankom hon till Kaohsiung den 30 december 1977. *SILJESTAD* började huggas upp vid Lien Hung Steel Enterprises Co. Ltd

*SILJESTAD* blev således bara 7,5 år. *BOHUSLÄN* har passerat 100 år! Olika fall ödet lotteri precis som hos oss människor. En del går bort tidigt många lever länge.

Nu undrar jag när bilden är tagen. Det kan nog någon i redaktionen säga när *BOHUSLÄN* låg i dockan 1970.

BERTIL SÖDERBERG

I jakten på arkiverade skeppsdagböcker från 1970-talet återkommer vi i nästa nummer med besked.

REDAKTIONEN

## Det rörliga kulturarvet

Riksantikvarieämbetet föreslår ett lagskydd för det rörliga kulturarvet, såsom museijärnvägar, historiska båtar och fartyg, veteranbilar och veteranflygplan. Det framgår av den rapport som nu överlämnas till regeringen.

Det historiska kulturarvet utgörs av en stor mängd historiska transportmedel av varierande slag och funktion. Det de har gemensamt är att de berättar om det moderna samhällets framväxt och hur människor har rest och varor transporterats genom århundraden.

Det gäller till exempel flygplan, lok, spårvagnar, bilar, motorcyklar, ångfartyg och fritidsbåtar. Många av fordonen och farkosterna är fortfarande rörliga, alltjämt tillgängliga i samhällen och ofta omhändertagna av ideella krafter. De är centrala för lokal besöksnäring samtidigt som de ger möjlighet att uppleva hur kommunikationer och transportmedel förändrat förutsättningarna för människor runt om i landet.

Det rörliga kulturarvet är till största delen ett levande kulturarv. Det är huvudsakligen ideella organisationer och privatpersoner som ser till att hålla fordon rullande, flytande och flygande.

De behöver bättre förutsättningar för att kunna fortsätta med sina insatser för att bevara och använda kulturarvet. Därför föreslår vi en så kallad hänsynsregel i kulturmiljölagen, säger riksantikvarie Lars Amréus.

Idag finns ingen särskild lagstiftning som skyddar bredden av det rörliga kulturarvet. Mot bakgrund av detta fick Riksantikvarieämbetet i uppdrag av

regeringen att utreda förutsättningarna för ett lagskydd (KU2017/00942/KL)

### Ny hänsynsregel föreslås

Det mest centrala i rapporten som nu överlämnas är att Riksantikvarieämbetet föreslår ett stärkt skydd för det rörliga kulturarvet i form av att en hänsynsregel skrivs in i kulturmiljölagen.

Lika viktigt är att rapporten innehåller en sammanställning av alla de regler och bestämmelser som idag medför svårigheter att bevara och använda historiska transportmedel.

Med en sådan paragraf skulle statliga och kommunala myndigheter ges stöd att kunna ta hänsyn till historiska transportmedel så att dessa kan hållas fortsatt rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt behålls, säger Maria Adolffsson, utredare på Riksantikvarieämbetet.

Förslaget till förändring av kulturmiljölagen innebär att statliga och kommunala myndigheter ska ta hänsyn till intresset av att bevara och använda historiska transportmedel.

### Uppdragets bakgrund

Uppdraget har sin bakgrund i ett tillkännagivande från riksdagen i samband med kulturarvspropositionen. Tillkännagivandet grundades i ett ställningstagande i kulturskottet

I betänkandet från utskottet uppmanas regeringen att skyndsamt ta fram en lagstiftning som skyddar det transporthistoriska kulturarvet. Uppdraget formulerades i 2018 års regleringsbrev.

## Lite mera om KUNGÄLF

I *Ångbåten* Nr 3 2018 (170) skrev Ingvar Kronhamn om ångbåtstrafiken på Kungälv och den lilla passagerarångaren KUNGÄLF som trafikerade linjen Kungälv – Bobus.

KUNGÄLF beskrevs även i *Ångbåten* 55 och 56 1982.

KUNGÄLF byggdes 1906 på Landby Mekaniska Verkstad som nybygge 27 för Kungälv stad. Varvet specialitet var bogserbåtar. Om varvet skrev jag en artikelserie, *Båtarna från Landby*. Den publicerades i tidningen *Länspumpen*.

Det var gedigna båtar som byggdes vid detta varv. Många av de 57 båtarna som byggdes mellan 1890 och 1934 finns fortfarande kvar. Några som bogserbåtar men många som fritidsbåtar liksom gamla KUNGÄLF.



### Den senare historien

Jag vill nu nämna lite om båtens senare historia. Den 14 december 1940 såldes KUNGÄLF till Försvarsmakten som tidigare nämnts. Något senare meddelades att KUNGÄLF placerats vid Älvsborgs fästning som även blev dess hemort. Den militära beteckningen blev J 311.

Enligt ett köpebrev från 17 november 1947 såldes KUNGÄLF av Göteborgs Kustartilleri till J. E. Eliasson & Son för

*Övre bilden: KUNGÄLF när den gick mellan Kungälv och Bobus. Vyhört, fotograf Terese Nilsson, Kungälv*

*Nedre bilden: KUNGÄLF som J 311 den 24 mars 1946. Foto Curt S. Ohlsson. Negativarkiv hos Länspumpen.*



13 275 kronor. Båten fick namnet ROLF och byggdes om till vattenbåt. Den hade en Skandiamotor om 40 hkr.

Den 10 april 1961 såldes ROLF till Vattenbåtarna Rolf AB i Göteborg för 10 000 konor och fick namnet ROLF II. 1976 förlängdes skrovet fyra meter.

I slutet av 1987 såldes ROLF II för 10 000 kr till partredieriet Stig Holm i Kungälv. Nu gjordes tydligen en del förbättringar på båten. 1990 står p. r. B. Lindroth i Norrmannebo som ägare. Köpeskillingen var då 120 000 kr.

1996 återfinns ROLF II i Stockholm och ägare är Nordens Ljus AB. I slutet av 1999 benämns båten fritidsfartyg. På hösten 2001 såldes den till Wäddö Kanalbolag HB med hemort Norrtälje.

Året efter, i november, såldes ROLF II till Lars Sjöe i Stavsnäs. Stefan Lindqvist i Södertälje övertog därefter båten som då fick namnet KARMINA. Sedan 2010 har båten legat vid Ragnhildsborg i Södertälje för ombyggnad.

Den pågick fortfarande 2014 och intressant är att delar av den styrhytt som båten hade som vattenbåt i Göteborg ännu fanns kvar.

BERTIL SÖDERBERG

*Övre bilden: Kungälf efter ombyggnad till vattenbåt och med namnet ROLF II. Här är den förlängd med fyra meter. Foto Bertil Söderberg i juni 1980*

*Nedre bilden: Sedan 2010 har båten legat under ombyggnad vid Ragnhildsborg i Södertälje. Så här långt hade man kommit med ombyggnaden den 30 juni 2014. Foto Krister Bång.*



# Akterspegeln



Ångaren SALTSJÖN gjorde stor sensation när den gick på provtur den 24 april 2019 efter att i många år ha legat stilla i Hammarbyhamnen i Stockholm. Provturistefäldebåvaren Johan Jabnberg rapporterar att allt gick bra och att ångaren nu har nya giltiga certifikat för passagerartrafik.

Om SALTSJÖN kommer att användas för uppdrag i sommar är i nuläget oklart. Gunnar Friberg, som fotograferade SALTSJÖN strax efter passagen av Saltsjöbanans bro, berättar att ångarens senaste resa med passagerare gick på Skärgårdsbåtens Dag den 8 juni 2011.

SALTSJÖN är byggd 1925 vid Eriksberg för Waxholmsbolaget och blev landets sista ångdrivna nybygge för skärgårdstrafik. Nuvarande ägare är sedan 1998 Knuth Borgs företag Scandinavian Intermarket AB i Västerås, moderbolag för Swecox International AB, som handlar med kol, koks och bio-bränslen. Bolaget äger även ångisbrytaren BORE och ångbogsaren ÖRNEN.