



ÅNGBÅTEN Årg 56 • Nr 4 2020 • 179

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björeländavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85.

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Gunnar Söderberg, Bengtårkan 4, 426 69 V, Frölunda, tel 0705-29 99 79, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatväg. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, bo@starmark.se

Prenumerationsavgiften för år 2021 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

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

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

Grafisk produktion: Djangård Lithe 2020. Mjölftmärkt Trycksak 3041 0196

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2021 är 200 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

Sekreterare: Stig Petersson, stiggemail-privat@yahoo.se

Kassör: Anne Marie Erikson-Teuchera, 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.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Bengt Bogs,

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

Regalfärdar turar med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0730-68 47 08, charter_f4@steamboat.se

Innehåll Ångbåten 179

Försalongen	2	Utbåten BOHUSLÄN	14
Ordföranden har ordet	3	Minnesord Poo Falk	14
Kallelse till årsmöte	3	Där befinner sig VALBORG!	15
Ångbåtshalmanackan	4	Liv och rörelse på Träpiren	16
Årsmötet 2020	5	Ångaren GÖTEBORG och Oslotrafiken	18
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	6	En kustresa, en taleförings reseminnen	30
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Akterspegeln	32

Försalongen

När vi 1965 bildade Sällskapet Ångbåten för att "om möjligt" bevara ångaren BOHUSLÄN fanns fortfarande den något större ångaren GÖTEBORG kvar, klar att anträda den sista resan mellan Göteborg och Oslo.

I detta nummer av Ångbåten berättar vi ångarens historia. Som bonus får vi läsa Krister W Anderssons reseberättelse med GÖTEBORG från 1950-talet.

Som vanligt rapporterar vi från våra ångare BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

Ragnar Magnander har fiskat upp ett vykort med Träpiren som han grundligt kommenterar.

Och så får vi äntligen veta var Bohuslänska Kustens VALBORG befann sig i Ångbåten 177.

Försök gärna att inhandla Ångbåtshalmanackan, det finns några kvar!

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 1 2021 (180) 8 februari 2021

Nr 2 2021 (181) 19 april 2021

Omslaget

Ångaren GÖTEBORG var Ångbåts AB Bohuslänska Kustens flaggskepp och trafikerade linjen Göteborg–Strömstad–Oslo i drygt 70 år.

Fotoarkiv Klubb Maritim, Göteborg.

Ångbåten Nr 4 2020

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvänner!

Jul och Nyår närmar sig – men inget är sig likt. Vi har alla drabbats av Corona, på olika sätt. En del av själva viruset och alla har drabbats av de restriktioner och rekommendationer som gäller vårt samhälle.

Många verksamheter har och kommer att drabbas indirekt.

Vi med våra ångfartyg har drabbats så till vida att vi inte kunnat köra som vi önskat, vi har fått ta ombord färre personer. Att vara igång 2020 var inget felaktigt beslut. Vi gjorde ingen förlust med att göra det. Vi gjorde heller ingen vinst, i alla fall ekonomiskt. Vi gjorde dock en mental vinst i och med att vi kom ut på ett antal turer.

Det var även en mental vinst för oss som jobbar med fartygen att vi seglade. Även om det var tungt för de aktiva emellanåt. Drygt 55 personer drog runt de 15 turer vi gjorde!

Vi fortsätter att jobba ombord och med annat för att vi skall komma ut nästa säsong.

Vi jobbar ombord, men alla är nog med avstånd, med hygien och att hålla sig borta när man känner sig krasslig. Men det är färre som är ombord.

Hur det påverkar nästa sommar vet vi inte än, men det som skall göras tar längre tid, så nu är det ännu viktigare att göra rätt saker med bra prioritering.

Samtidigt med arbetet ombord jobbar vi med att vara aktiva administrativt, söker pengar där vi kan. Se hur vi kan

försöka hålla nere våra kostnader, göra saker smartare.

Vissa kostnader som hör fartygen till kommer vi inte ifrån. Vi måste torrsätta BOHUSLÄN i vinter, vi måste betala assurans och försäkringar och vi har andra kostnader för att få lov att hålla våra ångare i trafik.

Mitt i allt detta har vi fått uppleva ett 100-års jubileum – helt fantastiskt!

Vi firade FÄRJAN 4 i dagarna två. Och det blev fint uppmärksammat i pressen

– det märktes att vi alla behövde något positivt i allt det tråkiga.

Tillsammans har vi klarat av att köra och underhålla fartygen i många år, vi skall fortsätta att göra så. Tillsammans.

Med önskan om en God Jul och ett Gott Nytt År, även om allt är annorlunda i år.

Ta vara på er därute!

EVA HELMERSON
ORDFÖRANDE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



Ångbåtsalmanackan 2021

Med viss reservation finns Ångbåtsalmanackan ännu att köpa!

Tisdagar och torsdagar ombord kl 10-14, stängt 22/12-5/1. Mejla annars eva@steamboat.se eller ring 0705-65 21 87.

Priset är 120 kronor per styck. Vi skickar almanackan mot portotillägg.



Arbete ombord i våra ångare

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

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron eller Gotenius Varv på Ringön. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

På FÄRJAN 4 som ligger upplagd vid Ringön pågår för närvarande underhållsarbeten. För arbetsdagar kontakta Gunnar Söderberg tel 0705-29 99 79.

Årsmötet 2020

Årsmötet 2020 i Sällskapet Ångbåten hölls 24 oktober på Hotel Waterfront i Göteborg. Deltagarantalet var drygt 30.

Sällskapets ordförande Eva Helmer-son öppnade årsmötet. Det befanns att mötet hade utlysts enligt stadgarna.

Till mötesordförande valdes Eva Helmer-son och till mötessekreterare Stig Petersson.

Till justerare valdes Yvonne Höjer och Claes Verner.

Årsredovisningen som på grund av tidsbrist delades ut först vid årsmötet omfattade tiden 1 maj 2019-30 april 2020. Den gällde således 2019 års säsong.

Resultat- och balansräkningen kommenterades av kassören. Bland annat diskuterades villkoren för de fonder som Sällskapet besitter.

På revisorernas rekommendation fastställdes resultat- och balansräkningen samtidigt som styrelsen av årsmötet beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

På styrelsens förslag beslutade årsmötet om oförändrad medlemsavgift, 200 kronor.

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

Ordförande: Eva Helmer-son, ett år kvar
Vice ordförande: vakant

Sekreterare: Stig Petersson, fyllnadsväl ett år

kassör: Anne Marie Erikson-Techera omval två år

ledamot: Stellan Rietz, ett år kvar

ledamot: Jerker Paulsson, ett år kvar

ledamot: Ingemar Petersson, omval 2 år

ledamot: Mattias Jarlstedt, nyval två år



Foto Gunnar Söderberg

suppleant: Ingela Andersson-Lundberg, ett år kvar

suppleant: Marie Hjortbrink, omval två år
Som representanter för Ångbåten ekonomisk förening, ägare till Ångaren BOHUSLÄN, ingår i styrelsen Agneta Eriksson och Linda Svensson.

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars Ola Jäxvik, båda på ett år

Till revisorssuppleanter omvaldes Margareta Boman och Gunnar Bonander, båda på ett år.

Till ledamöter i valberedningen valdes:

Göran Ingemarsson, ett år

(sammankallande).

Gunnar Söderberg, ett år.

Bo Starmark två år.

Eftersom årsmötet omfattar föregående räkenskapsår fick deltagarna information om den nyligen avslutade säsongen 2020.

På grund av pandemin genomfördes endast 15 av 35 planerade turer med början 1 juli. Inga beställningsturer gjordes. För att undvika trängsel var passagerarantalet starkt begränsat.

55 medlemmar deltog som besättning där till hjälpt av landbaserad personal. "Coronasäsongen" medförde att 35 kartonger med turistor fick gå till återvinning.

Annonsering i dagspress ifrågasattes trots rejäla rabatter. Den digitala marknadsföringen blir allt mer betydelsefull.

Även om intäkterna inte täckte kostnaderna 2020 var det viktigt att komma i trafik och synas liksom att erbjuda våra aktiva medlemmar en trafiksäsong efter en lång vinter.

Sommaren 2021 blir svår att planera med hänsyn till det oklara läget beträffande pandemin. Helst bör trafiken vara mera omfattande.

Därefter berättade Gunnar Söderberg om FÄRJAN 4. Hur reparationen av pannan äntligen kunde genomföras och slutföras. Om certifieringen av pannan och färjan som passagerarfartyg och slutligen om 100-årsjubileet som fick ta hänsyn till pandemirestriktionerna.

Läs mer om färjan under *Aktuellt från FÄRJAN 4* på sidan 8.

Några övriga frågor fanns inte att ta upp. Eva tackade för förtroendet och avslutade årsmötet 2020.

INGVAR KRONHAMN

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

I detta nu – i november – ligger BOHUSLÄN alltfjämt vid Gøtenius varv. I nummer 178 berättade vi om de däckarbeten, som alltid görs före den egentliga vinteruppläggningsningen. Många av dessa jobb är ständigt återkommande.

Det betyder inte att de är mindre viktiga utan kräver ett gott skydd mot väder och vind. Även om ångaren är både välklädd till det yttre och väl uppvärmd inombords, utgör vintertillvaorn vid Skeppbron i åkta ruskväder modell Göteborg på inget sätt en behaglig tillvaro.

I maskin

Det finns alltid en mycket lång lista över kommande vinterarbeten i maskin. Mycket har skrivits upp under säsongen och kan förväntas bli åtgärdade under kommande vinteruppläggning. I nuläget råder helt andra förhållanden. Förra året var det varje arbetsdag – tisdagar och torsdagar – 15 till 22 personer i arbete bara i maskin. Det säger sig själv att mycket blev utträttat.

Pandemin har ställt alla förväntningar på huvudet. De flesta av oss aktiva tillhör "de äldre", vi som förväntas vara spröda, sköra och generell hjälplösa. Så är det ju inte men det är inte många som finner vägen till ångaren BOHUSLÄN vid Gøtenius varv.

Totalt är det omkring fem aktiva ombord på arbetsdagarna. Men någon tid för läpphängande, dyrkande av dimmiga novemberdagar och "det går aldrig" har aldrig funnits hos oss.



Här ligger BOHUSLÄN vid Gøtenius utrustningskaj väl paketerad inför förbaringen till Skeppbron 26 november. Foto Ingvar Kronhamn

Jobb i maskin

På huvudmaskin ska högtryckssidans vevlager ses över och även ramlagret. Ett relativt stort och tungt arbete, som kräver noggrannhet och varsamhet. Som bekant är inte våra "lager" i ångmaskinerna några kul- eller rullager utan glidlager, vars lagerytor görs av så kallad "vitmetall" eller "babbitts", en legering av tenn/bly, antimon och koppar. Den är uppkallad av amerikanen Isaac Babbitts redan 1839.

Ett glidlager "skaver" man in i passning – ett precisionsarbete för hand. I vinter är det högtryckscylinderns vev-

och ramlager som ses över.

Ett smärre läckage från förpiktanken vållade en viss undran eftersom vattnet därifrån rann ner i kölsvinet. Inget läckage utifrån fastställdes. Som väl var visade sig vattnet komma från en 'rundgång' genom en rörledning från tanken. Inget läckage sålunda.

Vinterjobben på stora delar av ångpannan är klara, endast detaljer återstår. En fråga som med tiden skulle kunna komma upp är ångpannans ålder. Den är ju lika gammal som ångaren och har fortfarande sitt godkännande med 'ordinarie' tryck i behåll.



Övre bilden: Ett välstädat maskinrum strax före säsongrensning. Så här ser det *inte* ut i december 2020. Detta är en bild för att se och njuta av och glädjas över att vi har något att vara stolta över. Här ses panngroveln med två brännare synliga. Den skarpögde ser att det eldas med mättbrännaren. Vintertid är det sotigt, kladdigt och smörvigt bär nere men det tänker vi inte på. Foto Bo Starmark

Nedre bilden visar aktere delen av maskin. Det är lågtryckscylindern som syns. Vevstaken med vevlagret närmast. Därunder ramlagret. Mässingslocket är smörjtälle för ramlagret. Som synes ryttla saker. Under gång är det synnerligen viktigt att maskinens många smörjtällen ständigt ses över. Fel på smörjningen kan i värsta fall orsaka varmgång, som i sin tur kan orsaka att vitmetallen, "babbittsen", smälter med vevst maskinbrevi som följd. På bilden syns en smäckvisel vara inkopplad. Den kan endast användas när maskin inte är i drift och används för att manuellt dra runt maskinen. Foto Bo Starmark



Men visst finns det frågetecken, till exempel pannvattnets sammansättning. Är det som förr i tiden? Påverkar ingående ämnen som tillsatts på vattenverken?

Som vanligt finns otaliga jobb i maskin under vintern och med den sedvanliga varsamma och försiktiga optimismen vågar vi helt diskret blicka föröver mot 2021 och 2022.

BO STARMARK

Aktuellt från FÄRJAN 4

I förra numret av Ångbåten berättade vi att FÄRJAN 4 äntligen var klar för trafik med nyreparerad panna efter det fyra år långa uppehållet.

Vid provturen 10 september med Transportstyrelsens inspektör blev hela färjan godkänd och fick nytt passagerarfartygscertifikat. Under veckorna som följde skedde finputsning på färjan inför firandet av 100-årsjubileet 10 oktober, som skulle bli första turen med passagerare.

100-årsjubileet

FÄRJAN 4 gick på provtur från Motala Verkstad genom kanalen till sjön Boren 8 oktober 1920 och levererades 12 oktober.

När den kom till Göteborg och därefter sattes i trafik på linjen Residensbron-Götaverken har jag inte hittat någon uppgift på. Vi hade dock beslutat att fira 100-årsdagen 10 oktober.

Inbjudan till 100-årsfirandet hade gått ut till ett begränsat antal personer för att följa rekommendationerna under rådande Covid-19 pandemi som tillät maximalt 50 personer ombord i färjan. För att inte locka allmänheten till evenemanget fick media information först dagen innan.

Övre bilden: FÄRJAN 4 och Skärgårdslinjens TRUBADUREN vid Residensbrons färjeläge en stund före gästernas ankomst.

Nedre bilden: Håkan Järnström vid färjans ångmaskin.



Ångbåten Nr 4 2020



Ångbåten Nr 4 2020

100-årsjubileet kom i efterskott att bli ordentligt uppmärksammat i radio, tidningar och sociala medier.

Jubileumsdagen gick färjan från Ringön till Residensbron i god tid före 12.00 när visningen ombord skulle börja. En skärmställning fanns på plats om färjans 100 år. Ångmaskinen var förstas igång och pannan matades med kol vid behov.

Vi hade engagerat Skärgårdslinjens rederi för att bjuda på cider ombord i färjan samt kaffe och fralla ombord i TRUBADUREN. Självfallet hade vi tänkt betala Skärgårdslinjen för deras insats, men de var så givmilda att de bjöd på allt! Vi fick även utnyttja deras högtalaranläggning för jubileumstalen.

Vi tackar Skärgårdslinjen för den generösa välvilligheten!

Jubileumstal

Klockan 14.00 var det dags för tal av färjans ägarrepresentant Oscar von Sydow från Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum. Därefter var förenings ordförande Eva Helmersson, Carina Sjöholm som är chef för Sjöfartsmuseet och Stadsmuseet samt

Övre bilden: Jonas Forsén från V&A samt färjans mannar Håkan Järnström och Jan Olofsson.

Nedre bilden: Sjöfartsmuseets chef Carina Sjöholm, föreningens ordförande Eva Helmersson och ordföranden i Stiftelsen Göteborgs Sjöfartsmuseum Oscar von Sydow.

Fredrik Blomqvist från Statens maritima och transporthistoriska museer.

Talarna lovordade alla insatser som gjorts under årens lopp för att få pannan reparerad och färjan i drift efter det fyra år långa uppehållet.

Stiftelsen äger samlingarna på Sjöfartsmuseet medan Göteborgs stads kulturförvaltning sköter verksamheten på Sjöfartsmuseet Akvariet. FÄRJAN 4 är naturligt nog det största föremålet i museets samlingar och slipper därmed stå överksam i en monter.

Till Lundbyhamnen

Efter talen bjöds på en tur med färjan på den gamla linjen till Lundbyhamnen. När FÄRJAN 4 var ny hette färjeläget på Hisingen Götaverken och låg längst in i T-kanalen. Det var en T-formad kanal från älven som gränsade till Götaverkens östra del.

Byggnationen av Lundbyhamnen påbörjades 1947 genom muddring av vassmarkerna till en hamnbassäng som stod klar 1954. När den nya motorfärjan HUGO HAMMAR ersatte FÄRJAN 4 i juni 1954 förlängdes linjen till ett nytt färjeläge i Lundbyhamnen.

Även FÄRJAN 4 kom att gå till det nya färjeläget när den då och då avlöste



Övre bilden: Några av gästerna på kajen vid Residensbron.

Nedre bilden: Mingel ombord under turen på färjans gamla linje till Lundbyhamnen.



motorfärjan. Från juni 1968 gick 4:an som ordinarie färja på linjen tills den lades ned 31 juli 1970.

Götaverkens färjeläge i dåvarande T-kanalen motsvaras närmast av tvärkajen vid Hugo Hammars kaj halvvägs från älven till Lundbyhamnen.

Föreningsresa

Söndag 11 oktober kördes en tur med föreningens aktiva medlemmar i främst BOHUSLÄN från Residensbron 12.00. Turen gick först till Eriksberg för uppsättning av en infoskylt inför de kommande hamrundturerna.

Resan gick vidare till färjans depå på Ringön där det bjöds på fika och visning av de nyrenoverade lokalerna före återfärden till Residensbron.

Tre hamrundurer

Lördag 17 oktober återupptogs de historiska hamnturerna från Eriksberg och Residensbron. Turerna kördes även 24 och 31 oktober.

Restmälen för promenaden inland var Klippan, Slottsberget respektive Götaverken. Sjöfartsmuseet Akvariets guider berättade om allt sevärt under resan och promenaden inland.

Övre bilden: En kort uppehåll gjordes i Lundbyhamnen.

Nedre bilden: På söndagens resa för föreningens aktiva medlemmar syns på akterdäck Stig Peterson, Bengt Canova, Anne Marie Erikson-Toebera och Bengt Johansson.

Antalet passagerare var begränsat till 30 per resa. Turerna var slutsålda tre veckor i förväg.

Nya pannrutiner

När det är en vecka mellan färjans turer tillåts pannan tappa trycket. Då blir det vakuum i pannan när den kallnar. Att ha vakuum i pannan är negativt för alla packningar.

Tidigare har man öppnat en ventil varvid vakuomet försvinner och atmosfärstrycket istället kommer att råda i pannan. Det medför dock att pannvattnet upptar syre från luften, vilket ger viss oxidation som ger skadlig korrosion i pannan. I luft finns 78 % kväve och 21 % syre samt 1 % andra gaser.

En nyhet i år är att innan panntrycket sjunkit helt trycka in kvävgas i pannan så att det finns ett visst övertryck i pannan. Detta reducerar syret i luften och förhindrar oxidation som ger korrosion.

Alternativet till detta förfaringssätt är att alltid hålla tryck i pannan, men då måste man elda varje dag. På ångaren **BOHUSLÄN** eldar man varje dag mellan turerna för att undvika problemet med



Övre bilden: Fikapaus vid färjans äppå på Ringöverkens område söndag 11 oktober.

Neдре bilden: Färjan 4 passerar Fiskhamnen med Slottsberget i bakgrunden på barmturen 24 oktober.

Ångbåten Nr 4 2020



Ångbåten Nr 4 2020

syresättning. Att göra på samma sätt med färjan är i nuläget ogörligt eftersom det finns så få personer som kan turas om att elda.

Vinterkonservering

Efter sista resan 31 oktober förberedes avrustning av färjan inför vintersäsongen.

Pannan är tömd, sotad, rengjord, tillsluten samt torrluftskonserverad med hjälp av den avfuktare färjan tidigare fått som gåva från Munters.

Underhållsarbeten på färjan pågår normalt måndagar från cirka 10 till 15. Lördagar är det fika i lokalen vid femtontiden. Lördagar är grinden låst, men ring mig på 0705-29 99 79 så kan öppning ordnas.

Det blir ingen torrsättning för färjan i vinter, det kommer ske först efter nästa års seglotion.

Vi hoppas att färjan och dess besättning är körklar inför säsongstarten i maj nästa år. Det finns redan en beställningstur bokad 8 maj.

TEXT & FOTO GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Väl bemannat på barmturen 31 oktober med ubåtsbefälhavaren Erik Abbiquist, guiden Åsa Liljestam, färjebefälhavaren Per Abbiquist och däcksmän Christer Eliasson.

Neдре bilden: Rosenärterna går iland vid Lånbyhamnen för promenaden genom Götaverkens gamla område till Lindholmen 31 oktober.

13

Ubåten BOHUSLÄN?

Per och Kerstin Ahlquist var på sin vanliga söndagspromenad vid Arendal 18 oktober när de såg en ubåt på andra sidan viken. Ubåten låg vid den inhägnade Arendalskajen. Namnet på ubåten stod på fallrepet (landgången) och de gick så nära som möjligt vid småbåtshamnen för att se namnet.

Döm om deras förvåning när det stod Ångaren BOHUSLÄN på landgången. Från lotsbeställningen gick det få uppgift om att det var tyska marinens U 33. Hur kunde BOHUSLÄN landgång ligga vid ubåten? Jo, det visade sig att Gote-nius pråm låg mellan kajen och ubåten. Varvet hade lånat ut BOHUSLÄNS sommarlandgång för att ha något passande mellan pråm och ubåt.

U 33 vid Arendal. Foto Per Ahlquist.



Minnesord Peo Falk

Per-Olof, eller Peo som han kallades, var däcksmän på BOHUSLÄN från 1969. Peo var 16 år när han tillsammans med pappa Kurt började arbeta på BOHUSLÄN. Även mamma Barbro och lillebror Carl-Magnus kom med lite senare.

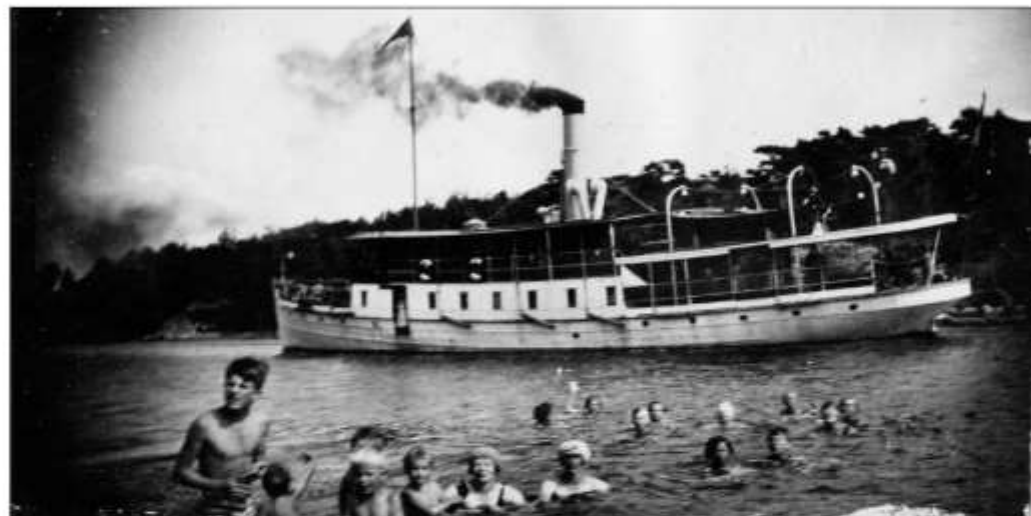
På den tiden ville befälhavarna alltid ha hamnrorgångare. Peo var en av dem som fick ta ratten vid anlop. Från 1979 till 1982 var Peo tillsammans med sin dåvarande fru Lena befraktare för BOHUSLÄN. Peo var 67 år när han gick bort 24 juni 2020.

Peo i rüksalongen 24 maj 1974.
Foto Gunnar Söderberg.



Ångbåten Nr 4 2020

Där befann sig VALBORG!



I vårnumret av *Ångbåten* efterlyste vi var ångaren VALBORG befann sig på bilden från Claes Verner. Bilden kommer från ett fotoalbum som tillhört Claes pappa Åke, som var född 1913. Bilden bör vara tagen omkring 1930.

Vår medlem och tidigare matros i BOHUSLÄN Edgar Blidberg, som nu hunnit bli 90 år, har gott minne. Han arbetade 1947 som däcksmän på Bohuslänska Kustens ångare ROBERT THORBURN. Den tillhörde samma bolag som VALBORG och gick på samma linje.

Edgar anser att bilden är tagen vid östra inloppet till Hjältösund mellan

Hjältön och Bokenäset. Inloppet kallas Ulkehålet och där är farleden mycket smal. VALBORG är på väg att anlöpa Eriksbergs brygga på Bokenäset på västgående resa. Leden trafikerades bara på de turer som anlöpte Eriksberg.

Med hänsyn till hur skuggorna faller på båten måste det vara förmiddag när bilden togs.

Sommarturlistan 1931 visar att VALBORG söndagar gick från Uddevalla 09.00 till Lysekil. På resan anlöpte den Havsten, Sundsandvik, Henån, Eriksberg 10.30, Morlanda och Fiskebäckskil med ankomst Lysekil 13.00.

Återresan från Lysekil gick 16.00 med ankomst Uddevalla 20.00.

Söndagar var enda dagen som VALBORG anlöpte Eriksberg. På bilden kan man ana att lotsgösen är satt, vilket var normalt bara på söndagar.

I turlistan framgår att söndagsturen med VALBORG hade förbindelse med nattåget från Stockholm via Göteborg till Uddevalla på morgonen.

Vid ankomsten till Uddevalla på kvällen var det förbindelse med nattåget till Stockholm via Göteborg.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2020

Liv och rörelse på Träpiren



Träpiren var tilläggsplats för båttrafiken på Göteborgs skärgård mellan 1922 och 1953. Vykort i författarens samling.

Det vykort som jag visar här har kanske förekommit i något tidigare nummer av *Ångbåten*, men det torde väl i så fall ha varit för ett tag sedan.

Därför kan jag inte låta bli att berätta

lite om denna i mitt tycke trevliga och livfulla vykortsbild.

Kortet har utgivits av Pressbyrån och har som synes bildtexten *Göteborg Träpiren*. Vykortet är varken skrivet eller

postgånet, vilket annars skulle ge viss vägledning om tidsangivelse.

Efter identifiering av de skärgårdsbåtar som finns i bild, föreslår jag att fotografen kan ha tagit bilden omkring 1947.

Att det verkligen var liv och rörelse vid fotoögonblicket framgår väl med all önskvärd tydlighet. Med alla dessa skärgårdsbåtar vid kaj borde det ha varit någon gång under sommarhalvåret.

På Träpiren fick ingen biltrafik förekomma och därför fick alla lastbilar backa in mot piren på Skeppsbrogkajen. Sedan fick godset transporteras vidare till båtarna med handkärror, något som också kan noteras på vykortet.

Vilka är då båtarna på kortet? På Träpirens insida, längst ner och i mitten på kortet, ligger två ångbogserare.

Efter kontakt med min båtologkollega Bertil Söderberg som kan det mesta om Göteborgs hamn och inte minst hamnens gamla bogserbåtar, har han följande att berätta om de båda bogserbåtarna.

Träpiren var i första hand skärgårdsbåtarnas pir, men det fanns även plats för AB Bogserkompaniets bogserbåtar.

Närmast ligger *HEBE*, byggd 1891 vid Motala Verkstad för August Carlsson & Co i Göteborg, som gav den namnet *VIDAR*. År 1927 såldes bogseraren till AB Bogserkompaniet och fick namnet *HEBE*.

Man hade den till 1948, då *HEBE* såldes till Ekensbergs Varv i Stockholm, samtidigt som den motoriserades och fick namnet *EKENBERG*, senare *FINNBODA III*.

Gamla *HEBE* hamnade sedermera i Norge, där båten återfick sitt gamla namn och fortfarande finns kvar som veteranfartyg och fritidsbåt, snart 130 år gammal!

Bakom *HEBE* ligger *HILDE*, byggd 1907 vid Lindholmens Varv för egen räkning med namnet *PRIM*. Den förvärvades senare av Bogserings AB Nya Aktiv som gav den namnet *AKTIV*.

Detta bolag bytte 1911 namn till Bogserings AB Göta. 1918 blev Bogserings AB Trafik i Göteborg ägare till bogserbåten som då fick namnet *HILDE*.

Hos detta företag, som senare bytte namn till AB Bogserkompaniet, fanns fartyget till 1957, då den 50-åriga bogserbåten skrotades.

Bogserkompaniets bogserbåtar hade för övrigt namn som alla började på bokstaven H.

Enligt Bertil bör vykortet vara från ca 1946 – 1947, vilket också är min uppfattning. Vid denna tid fanns det fortfarande många små bogserbåtar i hamnen.

Varven var i full gång och bogserbåtar var sysselsatta med att förhåla och bogsera fartyg och prämar. Bogseringen av kolprämar från Sannegårdshamnen till olika företag, särskilt Gasverket vid Gullbergskajen, var omfattande.

När Träpiren revs i början av 1950-talet fick Bogserkompaniet, liksom Styr-söbolaget, nya kajplatser närmast Stenpiren vid den i älven utbyggda delen av Skeppsbron.

Bogserkompaniet gick upp i Röda Bolaget, vilket i sin tur 1999 såldes till det anrika danska bogser- och bärgningsrederiet Svitser, som ingår i A.P. Möllerkoncernen.

Tack Bertil för dessa uppgifter!

Till höger om bogserbåtarna syns därefter ångaren *STRÖMSTAD*, som gick

till Fotö och Hönö Klova. För den övriga trafiken på norra skärgården ligger därefter fem av Trafik AB Öckerö Skärgårdsfartyg:

Först motorfartygen *FALKEN* och *TURISTEN*, följda av ångarna *REGENT*, *ÅRLAN* och *TESSIN*.

På andra sidan Träpiren ligger passagerarbåtarna till södra skärgården, från vänster till höger (uppåt) motorfartygen *HÅKEFJORD II*, *DISA* och *VESTA*, följda av ångarna *STYRSÖ II*, *GÖTA*, *STYRSÖ* och *VIRA II*.

Längst upp i högra hörnet ser man också ångaren *DANAFJORD*, som torde vara på väg till Fotö och Hönö Klova.

Nog är detta en härlig hamn- och skärgårdsbåtsbild, men det enda som jag skulle vilja anmärka på är att vykortet är något retuscherat. Därför ser bl.a. *STRÖMSTAD* och *FALKEN* lite "förbättrade ut".

Träpiren tillkom 1922 när den alltmer tilltagande båttrafiken till södra och norra skärgården var i behov av ett utökat antal tilläggsplatser i Göteborg. Träpiren revs 1953/54.

RAGNAR MAGNANDER

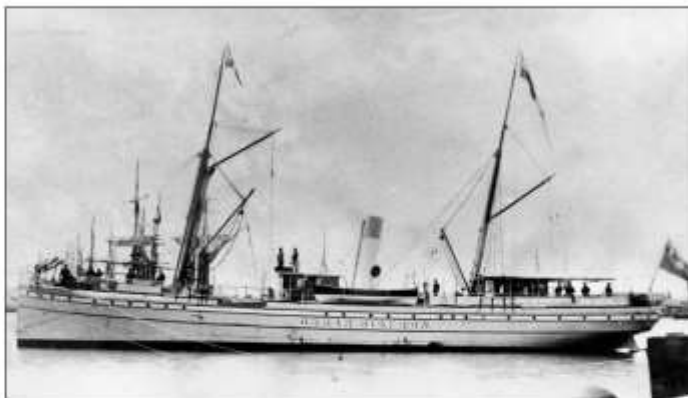
Ångaren GÖTEBORG och Oslotrafiken

Under den tid ångbåtarna dominerade kusttrafiken i Bohuslän fanns det två stora ångbåtsbolag. Ångaren BOHUSLÄN representerar Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand som trafikerade linjen Göteborg–Smögen–Gravarne.

Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla hade ett större trafikområde. Förutom linjerna Göteborg–Uddevalla–Lysekil–Saltkällan/Hunnebostrand trafikerade detta ångbåtsbolag den yttre kustlinjen Göteborg–Strömstad–Oslo.

Det var ångaren GÖTEBORG som trafikerade denna linje längst. Det är länge sedan vi uppmärksammade ångarens skrotning 1975. Men nu presenterar vi ångarens hela historia.

På sidorna 30 och 31 återger vi dessutom Krister W Anderssons reseberättelse från 2002, *En kustresa på 1950-talet*.



Oscar Dickson byggdes 1877 vid Lindholmens varv för Ångfartygs AB Göteborg–Strömstad för trafiken Göteborg–Strömstad–Kristiania.

Ångbåtstrafik på Uddevalla

1850 bildades i Uddevalla Göteborgs och Uddevalla Ångbåtsbolag. Efter en tids trafik mellan Uddevalla och Göteborg med ångaren THORILD lät rederiet bygga hjulångaren UDDEVALLA vid Motala Verkstad 1852. UDDEVALLA var en tid Sveriges snabbaste hjulångare med sina 13 knop.

1862 köpte rederiet propellerångaren MARSTRAND, byggd 1853, för trafik mellan Göteborg och Marstrand.

Med tiden blev hjulångarna omoderna. UDDEVALLA hyrdes ut och såldes 1876. Som ersättare inköpte rederiet propellerångaren OSCAR II från Oslo. Den var försedd med hytter i mellandäck och salonger på väderdäck.

Ångbåtstrafik på Strömstad

1855 bildades Ångbåtsbolaget Göteborg–Strömstad som 1856 satte in den i Newcastle byggda hjulångaren STRÖMSTAD mellan Göteborg och Strömstad. Bolaget hörde hemma i Göteborg.

STRÖMSTAD såldes 1866 till ett nystartat rederi, fick ny ångmaskin och byggdes om till propellerdrift. Den fortsatte trafiken som förut.

1868 bildades Strömstads Ångbåts Aktiebolag som köpte hjulångaren EUGENIA för trafiken Göteborg–Strömstad. Efter en tids konkurrens övertogs STRÖMSTAD av EUGENIAS rederi.

Trafik på Kristiania

Det fanns vid denna tid flera förbindelser mellan Göteborg och Kristiania som Norges huvudstad hette fram till 1925. Fartygen anlöpte emellertid inte några orter längs kusten.

1875 inköpte det nybildade Ångfartygs AB Göteborg–Strömstad propellerångaren ALBERT EHRENSVÄRD för trafiken Göteborg–Strömstad–Kristiania med anlöp av stationer i norra Bohuslän.

1877 kom även bolagets nybygge OSCAR DICKSON i trafik på linjen till Kristiania.



Ångaren UDDEVALLA byggdes 1878 vid Lindholmens varv för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten när bolaget utsträckte trafiken till Kristiania. Rederifoto.

1879 uppenbarade sig en ny konkurrent när järnvägen var färdig med direkta tåg mellan Göteborg och Kristiania. Detta inverkar inte nämnvärt på ångbåtstrafiken.

Strömstadsbolaget ombildades 1898 till Förnyade Ångfartygs AB Göteborg–Strömstad och fortsatte trafiken mellan Göteborg och Kristiania med de båda ångarna.

Järnvägen mellan Strömstad och Uddevalla öppnades för trafik i december 1903. Den förlängdes till Tingstad 1907 och till Göteborg C 1909.

Strömstadsbolaget trädde i likvida-

tion 1907 varvid båda ångarna köptes av Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla.

Bohuslänska Kusten

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten bildades i Uddevalla 1876. Det nybildade ångbåtsbolaget övertog ångaren VALBORG, byggd 1874, som skulle följa bolaget genom hela dess tillvaro. VALBORG trafikerade linjen Göteborg–Uddevalla–Lysekil–Saltkällan.

Här konkurrerade man nu med Uddevallabolagets båda ångare OSCAR II och MARSTRAND.

Bohuslänska Kusten lät då bygga ångaren UDDEVALLA vid Lindholmens varv. Den levererades 1878. Medan VALBORG var en vanlig skärgårdsbåt framstod UDDEVALLA som en kustångare med ett mellandäck för gods och passagerare samt salonger på väderdäck.

UDDEVALLA gick första sommaren Göteborg–Uddevalla–Lysekil–Strömstad men till hösten förlängdes linjen till Kristiania med en tur i veckan.

När UDDEVALLA byggdes om 1880 sattes ångaren in på Fredrikshald och Kristiania med en tur i veckan vardera men utan att anlöp Uddevalla. På resorna anlöptes Lysekil, Tängen, Bovallstrand, Fjällbacka, Grebbestad, Havstensund och Strömstad.

Rederifusion i Uddevalla

Konkurrensen mellan de båda bolagens fartyg var i längden ohållbar. 1879 övertog Bohuslänska Kusten aktiemajoriteten i Göteborg–Uddevallabolaget som avvecklades. Ångarna OSCAR II och MARSTRAND övertogs av Bohuslänska Kusten som nu hade fem ångare.

OSCAR II förläste söder om Marstrand 1883, samma år som AXEL såldes. MARSTRAND såldes 1895.

En ny ångare

Sommaren 1890 gjorde Strömstadsbolaget OSCAR DICKSON två resor i veckan mellan Göteborg och Kristiania. ALBERT EHRENSVÄRD gjorde en tur till Kristiania och en tur till Fredrikshald per vecka. Även Bohuslänska Kustens

UDDEVALLA gjorde en tur till Kristiania och en tur till Fredrikshald per vecka.

Bohuslänska Kusten hade ambitioner att utöka trafiken på Kristiania. Bolaget hade låtit bygga ROBERT THORBURN 1883 på Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Det var detta varv som även fick uppdraget att bygga en ny ångare för Kristianiatrafiken, större och mera påkostad än någon annan ångare på kusten.

Ångaren GÖTEBORG

Den nya kustångaren fick namnet GÖTEBORG. Eftersom varvet låg i Mälaren byggdes den så stor som slussen i Stockholm medgav. Slussen i Södertälje var mindre.

Enligt senare mätbrev hade GÖTEBORG en största längd på 46,12 meter, bredden var 7,84 m. Djupgåendet var ovanligt stort, 4,30 meter.

Bygget av den nya kustångaren övervakades av kapten Albert Miltopæus som tidigare övervakat bygget av UDDEVALLA.

Miltopæus hade ångbåtsbolagets fulla förtroende och genomdrev bland annat en relingshöjd på en meter vilket senare blev myndighetskrav.

Kapten Miltopæus

Albert Miltopæus, född 1841, gick till sjöss vid 13 års ålder. Han övervakade bygget av UDDEVALLA och blev dess befälhavare 1878.

Miltopæus var därefter befälhavare i GÖTEBORG till 1919. Han var då 78 år gammal och erhölet en gratifikation



Levveransbild med ångaren GÖTEBORG byggd 1891 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Skrovet var svart i många år innan det blev vittmålat.

på 5000 kronor för framgångsrikt och självuppoftande arbete i Bohuslänska Kustens tjänst. Miltopæus avled i Stockholm 83 år gammal.

"Den nye ångaren"

GÖTEBORG lämnade Bergsunds varv onsdagen 27 maj 1891 och anlände till Uddevalla lördag 30 maj.

En hänförd reporter beskrev den nya ångaren i tidningen *Bohusläningen* under rubriken *Bohuslänska Kustens nye ångare Göteborg*:

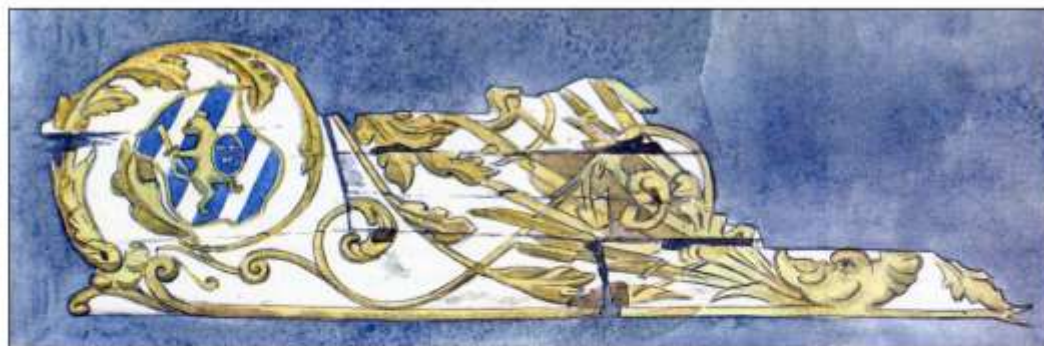
"Denna nya ångare är i avseende på såväl däck- som salongsutrymme en av de bekvämaste i vår ångbåtsflotta, och dess inredning är alltigenom gedigen

och elegant samt torde fullt motsvara alla nutida fordringar härutinnan.

Å däck befinner sig den stora eleganta matsalen med sex bord, väggfasta soffor och bekväma stolar samt två buffeer. Möbelen är av massiv mahogny, klädd med mörkröd schagg.

I grannskapet av matsalen ligger penry eller skafferiet med en liten inventiös hiss ned till det därunder liggande köket. Vidare stöter även till matsalen den inbjudande halvskumma rökhytten med fönster av katedralglas och färgade rutor, kuddar i soffhörnen och glänsande lampor.

Kring aktersalongen är arton hytter för passagerarna belägna, samtliga de-



Särörnammentet på ångaren GÖTEBORG tillvaratogi av konstnären Arne Gadd. Åkorsrell av konstnären.

korerade i vitt och guld, försedda med mahognymöbel, klädd med röd schagg samt med delvis madrasserade väggar. Här finnas även badhytter, där såväl varma som kalla bad serveras.

Själva salongen är rymlig och ter sig särdeles inbjudande. Även här är väggar och tak i vitt och guld och möbelen är av mahogny och röd schagg likasom i matsalen. Det höga bågskylighet är särdeles pryddligt i sina om delikata smak vittnande färgsammansättningen samt pryds för övrigt av såväl Göteborgs som Uddevalla stads vapen i glasmålning.

Priset bland salongerna å ångaren ta dock de näst intill stötande båda damsalongerna. De vitlackerade väggarna är ornerade med listornament i guld och fint tecknade blomsterslingor i delikata färger. Mahognymöbelen är klädd i ljus-

blå schagg och fönstren draperade av stoffer i halvjuv färg och rika mönster, varjämte fönsterbeslagen är av bronserad och ornamenterad metall.

Alla trappuppgångar är likaledes dekorerade i vitt och guld samt försedda med massiva ledstänger av nickel. Alla husen ovan däck är av massiv, fernissad teak.

Navigationshytten är stor och rymlig samt inredd på ändamålsenligt sätt. Särskilt förtjänar omnämnas den telefonledning som leder härifrån till maskinrummet.

Å mellandäck finns plats för icke mindre än 70 kreatur, vilka här kunna transporteras särdeles bekvämt i spiltor, som i en hast kunna arrangeras. Vidare äger ångaren två lastrum, som är skilda från varandra genom ett vattentätt skott.

På kommandobryggan kan uppsättas

ett större soltält där passagerare under vackert väder kunna ha den angenämas-te vistelseort.

Maskineriet

GÖTEBORG försågs med två ångpannor vilka fick bytas ut redan 1898. De nya pannorna byggdes av Lindholmen med en längd av 2681 mm och 2533 mm diameter. Arbetstrycket var 11,2 kg/cm² och kolförbrukningen totalt 10 ton per dygn.

Den trecylindriga trippelmaskinen med cylinderdiametrar 399, 623 och 1044 mm och slaglängden 711 mm hade en effekt på 700 indikerade hästkrafter. Normalt varvtal var 120 per minut. Vid prov- och leveransresan 25 maj 1891 nåddes en fart på 13 ½ knop i lastad kondition.

Bostäder

GÖTEBORG hade en besättning på omkring 16 personer, 11 män och fem kvinnor.

Besättningens bostäder låg i mellandäck Befälhavaren bodde akterut, styrman förut, maskinisterna midskepps. Rorgångaren hade egen hytt förut där även tre matrosar och två äldre bodde i skansar.

Restauratris och akterstaderska bodde akterut, kokerskan och förestånderskan förut. Servitriserna hade inga egna hytter utan fick sova i de salonger dit passagerarna inte hade tillträde natttid.

I trafik

Ångaren GÖTEBORG sattes i trafik 15 juni 1891 på linjen mellan Göteborg och Kristiania.

Här kom den att konkurrera med Strömstadsbolagets ALBERT EHRENSVÄRD och OSCAR DICKSON.

GÖTEBORG gjorde tre turer i veckan. Resan tog 13 timmar och ångaren anlöpte bara Lysekil och Strömstad.

GÖTEBORG gick från Göteborg måndag, onsdag och lördag kl. 08.00 och från Kristiania söndag, tisdag och fredag kl. 06.00.

Redan 2 september tillkom flera mellanstationer: Tängen, Sinögen, Bovallstrand, Fjällbacka, Grebbestad och Havstensund.

Olycksdrabbat rederi

Jämfört med Marstrandbolaget råkade Bohuslänska Kusten ut för betydligt flera haverier.



Kustångaren GÖTEBORG vid Stenpirens östra sida i Göteborg, Bohuslänska Kustens tilläggsplats. Sjöornamentet på tidan 21 syn på brädgången längst förut. Rederifoto.

Det börjar i januari 1883 när OSCAR II gick på grund och förliste utanför Marstrand. Orsaken var is och ström, alla ombord räddades. Men ångaren bärgades inte och ligger ännu kvar.

Var det en annan kultur i bolaget? I brist på lagstiftning beträffande arbetstid och vila utnyttjades besättningen på ett sätt som gav anledning till funderingar i dåtidens tidningar.

Bohuslänska Kusten valde dessutom att inte försäkra sina fartyg. Ett undantag var ångaren GÖTEBORG som försäkrades för 100.000 kronor trots att byggnadskostnaden var 190.000 kronor.

Farleder och navigation

Ångbåtslinjen mellan Göteborg och Oslo annonserades som "inomskärs, skyddad för sjögång". Det var inte helt sanningsenligt.

Det finns flera utsatta passager som Marstrandfjorden, Hjärteröfjorden, Islandsberg och Tjurpannan. Innan Sotekanalen öppnades 1935 var även Soten utanför Ramsviklandet en fruktad passage.

Med sitt djupgående på 4,30 meter kunde GÖTEBORG inte passera Albrektsunds kanal utan gick genom Stora Sillesund där sjön kunde bli grov.



GÖTEBORG med norska flaggan i förmasten backar ut från Stenpiren. Långlösen är bisad. Bolagsvimpeln var blå med gul boll. Vyskort i Ragnar Magnanders samling

Där grundstötte bolagets ROBERT THORBURN i februaristormen 1912 när roderledningen kom ur funktion. Alla ombord räddades iland, ångaren bärgades och reparerades.

GÖTEBORG fick även runda Otterholmen söder om Mollösund i istället för att ta genvägen vid Kaptensskäret.

Vissa sträckor passerades i mörker beroende på turlista och årstid. Mörker och dimma försvårade navigationen. Det förekom att turlistan anpassades till dagsljuset. Med tiden tillkom allt fler fyror i skärgården.

Annars användes klocka och kompass

för att följa de kurser som fanns nedtecknade i tummade anteckningsböcker. Förutsättningen var att ångmaskinen höll ett bestämt varvtal och ångaren en bestämd fart.

Strandningen 1896

På resa från Oslo till Strömstad natten till tisdagen 21 juli 1896 gick ångaren GÖTEBORG upp på en långgrund strand i Oslofjorden. GÖTEBORG gick från Göteborg måndag, onsdag och lördag kl. 07.30. Man anlöpte endast Lysekil, Fjällbacka, Grebbestad och Strömstad, vid övriga stationer stoppades för båt.

Återresan anträdde vid midnatt med ankomst Göteborg på eftermiddagen nästa dag. Endast fredag var liggeday.

Orsaken till strandningen var att både styrman och rorgångaren hade somnat på grund av brist på vila.

Efter bärgningen fick ett tjugotal bordläggningsplåtar bytas, reparationen gick på 20 000 kronor.

Kollisionen 1908

Natten till den 25 juli 1908 kolliderade GÖTEBORG på Oslofjorden med den norska utflyktsbåten BÄCKELAGET. Den förde inga skeppsljus vilket ansågs vara en del av olycksorsaken.

BÄCKELAGET försökte gå för om GÖTEBORG men hade väjningsplikt. Den rämades av GÖTEBORG, vattenfylldes och sjönk. Av de 84 ombord i BÄCKELAGET omkom 11 personer.

Ostädat

Vid en inspektion 1915 ombord i GÖTEBORG av den då nyinrättade Fartygsinspektionen krävde fartygsinspektören en grundlig rengöring från smuts och rost.

Vid en följande inspektion 1916 befinns att skansen var mycket smutsig samt att spotkärl saknades. Även manskapstoaletten "var i hög grad förorenad och företedde tydliga spår av bristande rengöring".

Elektrisk belysning

Var det dålig belysning som orsakade den dåliga städningen? GÖTEBORG levererades utan elektrisk belysning, det



Besättningsbild från ångaren GÖTEBORG. Fotot är sannolikt taget i Oslo något av åren 1917–1919 då Axel George Olsson vid flera tillfällen vikarierade som befälhavare för Albert Miltpæus (i fotots vänsterkant).
Sittande från vänster: 1:e maskinist H J Jobansson, rovgångare C Månsson, styrman Axel J Olsson, befälhavare Axel George Olsson. Stående från vänster: 2:e maskinist R Rutgersson, två matroser och två eldare.
Foto Ester Läckgren. Se Ångbåten 154, Nr 3 2014.



Ångaren GÖTEBORG har anläpt Strömstad. I bakgrunden ligger Marstrandsbolagets LYSEKIL som trafikerade norska hamnar från Strömstad 1961 och 1962. Ruderifoto.

var länge fotogenlampor ombord. Först 1919, då fotogen blivit en bristvara, installerades en ångturbin med generator som lämnade 110 volts likström till 112 glödlampor.

Oscar Dickson kolliderar

Ångarna OSCAR DICKSON och GÖTEBORG alternerade på Oslolinjen.

15 januari 1927 kolliderade OSCAR DICKSON i Oslofjorden med norska ångaren ALPHA vars förstäv rände in i babordssidan. OSCAR DICKSON vattenfylldes och sjönk på 10 minuter nära land. OSCAR DICKSON medförde inga

passagerare och besättningen kom iland i ångarens ena livbåt.

OSCAR DICKSON bärgades och reparerades vid Lindholmens varv. Sommaren 1927 kom ångaren åter i trafik på Oslolinjen men under namnet OSLO.

Förlisningen vid Ölbären

18 september 1930 avgick GÖTEBORG från Strömstad mot Göteborg. Efter avgång från Grebbestad rundades Småholmarnas kummel i babordsgir.

Härvid läste sig roderledningen och giren gick inte att häva. GÖTEBORG gick i god fart mot en berggåll på holmen

Ölbären i farleden innanför Otterön och utanför Kämpersvik. Ett försök att stoppa ångaren kom alltför sent.

Skrovet sprang läck och vattnet välldes in. GÖTEBORG sjönk på kort tid och endast förskeppet stack upp över vattenytan.

Passagerare och besättning räddade sig iland på den lilla ön, endast ett brittiskt par behövde simma iland. Ingen lyckades rädda sina tillhörigheter.

Bärgning och ombyggnad

GÖTEBORG bärgades av Röda Bolagets HARALD och JOHN och fördes till Lindholmens varv för reparation och ombyggnad. Kommerskollegium beslutade om förnyad fullständig sjövärdighetsbesiktning och bostäderna anpassades till 1927 års bostadsförordning. Ett antal passagerarhytter byggdes för att erbjuda flera hyttplatser.

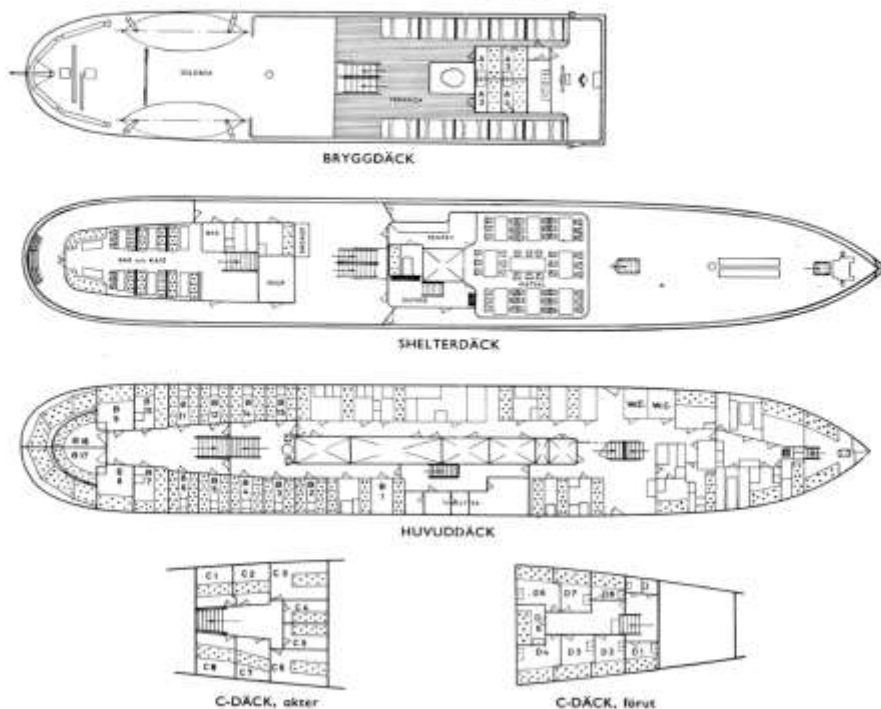
Ångaren GÖTEBORG möttes om flera gånger genom åren på grund av ombyggnader och förändrad användning av utrymmen ombord. På 1950-talet kunde 80 passagerare erbjudas kojplats.

Livräddningsutrustning

GÖTEBORG hade sedan leveransen fyra livbåtar för sammanlagt 52 personer, 10 livbojar och ett antal livbälten. Kravet var då ett livbälte för varannan person, 1916 fanns bara 110 livbälten ombord trots att passagerarantalet var 465.

Inte förrän 1937 krävdes livbälten för alla personer ombord när dispens- och säkerhetscertifikat infördes för passagerarfartyg i utrikes trafik.

DÄCK- och HYTTPLANER s. s. GÖTEBORG



Däck- och hyttplaner för ångaren GÖTEBORG under senare år. Från redaribroschyr.

Det tillåtna passagerarantalet mellan Göteborg och Oslo var då 502, mellan Göteborg, Uddevalla och Lysekil 696. Besättningen uppgick till 17 personer.

Turisttrafiken

Redan 1911 var hälften av Bohuslänska Kustens resenärer turister. De kom att dominera alltmer, även på Oslo-linjen. Under 1920-talet började bolaget vitmåla sina ångare för att göra dem mera tilltalande.

För turisttrafiken med bolagets ångare utgav Ångbåts AB Bohuslänska Kustens 1923 en resehandbok, *Bohuslänska Skärgårdsfärder* med nya upplagor 1928 och 1934. Redaktör var Gösta Pauve.

Turlistan

Före andra världskriget gjorde ångarna GÖTEBORG, OSLO och UDDEVALLA sommartid var sin tur i veckan mellan Göteborg och Oslo. Från Oslo gjorde de dessutom en resa till Strömstad och åter innan de från Oslo gick till Göteborg.

Mellan Göteborg och Strömstad anlöttes Lysekil, Smögen, Gravarne, Hunnebostrand, Bovallstrand, Hamburgsund, Fjällbacka, Grebbestad och Havstensund.

Vid Kyrkesund, Möllösund, Gullholmen, Hamburgö/Jacobsönsund och Koster/Krugglö stoppades för av passagerare beställd båt.

När hösten kom fortsatte GÖTEBORG och OSLO sina veckoturer mellan Göteborg och Oslo men med övernattnings i Strömstad.



Ångaren GÖTEBORG med skorstenen målad i Oslo-linjens färger på 1950-talet. Den var tidigare gul med svart topp. Redarifoto.

Krigsåren

Ångaren GÖTEBORG anlände till Oslo dagen före den tyska ockupationen 9 april 1940. Ångaren kvarhölls och det dröjde innan den kunde lämna Oslo.

I april 1940 skruvades ångaren OSLO ned av is på Salöfjorden och fick sättas på grund för att inte sjunka.

Den inställda Oslotrafiken 1940 gjorde att bolagets trafik minskade rejält. Den kompenseras dock de följande åren när svenska badgäster intog norrmännens sommarvisten i Bohuslän.

Under krigsåren var inga privatbilar i trafik, lastbilar och bussar hade gengas,

generatorgas, som drivmedel. Ångbåts-trafiken upplevde därför ett sista uppsving för gods och passagerare.

Under krigsåren gick GÖTEBORG och OSLO mellan Göteborg och Strömstad tillsammans med UDDEVALLA. När UDDEVALLA 1942 såldes till Trondheim ersattes den av KUNG RANE i trafiken på Strömstad.

Ångbåtsbolag i kris

Efter krigsåren återupptogs Oslotrafiken i augusti 1945 om än i begränsad omfattning. De övriga av bolagets linjer gav allt sämre resultat.

Orsaken var att många av bolagets stationer betjänades av den växande buss- och biltrafiken efter krigsårens restriktioner.

Bohuslänska KUSTEN gjorde sig av med de fartyg som inte längre behövdes. VIKTOR och VIKEN såldes 1941, BYFJORDEN och UDDEVALLA 1942.

BYFJORDEN blev Öckeröbolagets BURÖ, UDDEVALLA såldes till Norge där den som HEMNE trafikerade Trondheim. KUNG RANE såldes 1945 för att trafikera Öresund som URANIENBERG.

Men ökande löne- och bränslekostnader, ombyggnad av besättningsbostäder och renoveringar gjorde att bolagets ekonomi blev allt sämre.

Vid bolagsstämman i maj 1949 beslutade bolaget om likvidation.

Exekutiv auktion

Vid en första exekutiv auktion i maj 1950 såldes sex av bolagets båtar.

GUSTAFSBERG och SUNNINGEN fort-

Byfjordstrafiken för Uddevalla Trafik AB. ROBERT THORBURN och BOHUS gick till skrot. VALBORG, veteranen från bolagets bildande, blev präm medan BORGILA som var byggd för trafik på Telemarkskanalen kom i Öresundstrafik under namnet ÖREBORG.

16 juni 1950 hölls den exekutiva auktionen på de större ångarna. GÖTEBORG såldes för 54 000 kronor och OSLO för 34 500 kronor. Då var de båda ångarna redan i trafik

Nya ägare

Redan 18 maj 1950 var GÖTEBORG i trafik på Oslolinjen för sin nya ägare med det märkliga namnet Svenska Brazil-La Platalinjen.

GÖTEBORG samseglade med OSLO vars nya ägare blev Nya Ångbåts AB Bohuslänska Kusten. De båda ångarna svarade för fyra turer i veckan mellan Göteborg och Oslo. När hösten kom var turistsäsongen över och endast GÖTEBORG gjorde en tur i veckan.

Två fartyg på Oslolinjen var emellertid en för mycket. Sommaren 1952 hyrdes ångaren OSLO ut för att trafikera linjen Luleå-Vasa efter att ha byggts om för oljeledning.

OSLO återkom på Oslolinjen sommaren 1953 men hamnade därefter i Öresund med namnet BELLEVUE. Där gick den mellan Helsingborg/Landskrona och Köpenhamn.

Ångaren köptes 1954 av AB Sundfart i Helsingborg och fortsatte Öresundstrafiken. Hösten 1956 såldes BELLEVUE till Hamburg för skrotning.



Havstensund var en av stationerna längs ångaren GÖTEBORGs linje mellan Göteborg och Oslo. Fotot togs av Svanne Geggyn 1956.

Ångbåten Nr 4 2020



Ångaren GÖTEBORG i Oslo 18 maj 1965 under enda och sista resan dit för Vacation Line. Foto Arne Lannerstedi, Oslo.

Rederi AB Göta Kanal

Våren 1961 såldes 2/3 i GÖTEBORG för 200 000 kronor till Thunrederier AB (Rederi AB Göta Kanal) i Lidköping.

Ångaren byggdes om och renoverades vid Bohus varv. Tanken var att Oslolinjen skulle bli en förlängning av Göta kanaltrafiken.

1962 köptes 1/3 i GÖTEBORG för 105 000 kr av Rederi AB Göta Kanal som därmed blev ensam ägare. Efter en, som man då trodde, sista säsong 1963 då GÖTEBORG gick direkt mellan Göteborg och Oslo utan mellanstationer, lades ångaren upp vid Bohus varv.

Sista försöket till Oslotrafik

23 februari 1965 såldes GÖTEBORG för 275 000 kronor till Vacation Line AB i Göteborg. Bakom rederiet stod norska intressenter även om ångaren fortfarande var svensk. Ågarna hade för avsikt att återuppta trafiken mellan Göteborg och Oslo. Det blev bara en enda resa i maj för det nya rederiet.

Till Östersjön

GÖTEBORG hyrdes nu ut för att trafikera Åland. På resan till ostkusten upptäcktes 18 juni i Kalmarsund att vattnet steg i maskinrummet. Det var över bord-

ventilen från läsejktorn som spruckit. Det var inget större läckage men en lotsbåt drog in GÖTEBORG till Oskarshamn där räddningstjänsten länsade skrovet.

Ventilen förnyades men det blev ingen Ålandstrafik och GÖTEBORG lades upp vid Hammarbyverken i Stockholm. 31 mars 1966 såldes GÖTEBORG på exekutiv auktion till Rederi AB Göta Kanal i Lidköping för 95 000 kronor.

Restaurangbåt i Strömstad

Våren 1966 såldes GÖTEBORG och bogserades till Strömstad för att bli restaurangbåt vid Laholmen. 1969 kom nya ägare som förvandlade den gamla ångaren till "The Show Boat" med diskotek, pub, steakhouse och casino.

Kommunen var inte helt förtjust i verksamheten. Efter ett sista ägarbyte bogserades GÖTEBORG i slutet av mars 1973 till Hälle i Idefjorden där ångaren skrotades 1975.

INGVAR KRÖNHAMN

Källor

Wilhelm Hansson: *Skärgårdsstrafiken i Bobuslän under 100 år*

Wilhelm Hansson: *Bobuslän genom hundra år*

Janne Dahl: *Bobuslänska Kustens flaggskepp* i Länspressen 1988:1

Pelle Jansson: *S/S Göteborgs kollision med Ölbarn*

Sjöfartsinspektionens dossier för Göteborg i Landsarkivet Göteborg.

Dagspress: klipp i *Ångbåtens arkiv* samt KB dagstidningar.

En kustresa på 1950-talet

Tänk att få göra en kustresa med en äkta ångbåt! Det var en dröm för en liten tolvåring. På 1950-talet hade jag en morbror, Harry Frisk (död 1977), som var chief på ångaren GÖTEBORG under dussinet år vid den tiden då trafiken alltså var igång sommartid på Göteborg-Öslo-Linjen.

Det var ett stort ögonblick när jag blev uppringd av honom och fick erbjudandet att få följa med på en av långresorna norröver. Detta upprepades flera somrar och var alltid lika spännande när det drog ihop sig till avfärd.

Snabbt iväg ner till Göteborg med tåg, jag bodde i Uddevalla på den tiden, och sedan promenad med Harry till Stenpiren, där ångaren GÖTEBORG hade sin tilläggspäls.

Det var alltid lika spännande när vi gick ombord. Vitmålad och med gräddgul skorsten och påeldad med ångkrans som svepte runt skorstenskrönet låg hon där, imponerande och drottninglik. Det luktade äventyr kring denna vita jätte. Egentligen var hon ju obetydligt större än BOHUSLÄN, men hon såg större ut på grund av höjden. GÖTEBORG hade ju ett betydande antal hytter. Raden av hyttventiler förstärkte intrycket.

På bryggan stod befälhavaren med mössan käckt på svaj. Den lugne Birger Pettersson drog tre korta i snöret och propellern vispade sedan upp älvens bruna slam i smärre kaskader. Äventyret tog sin början.

Maskintelegrafering och trossarna gled snabbt av pollarna på kajen. Rorgångaren Axel med överarmar

tjocka som stockar höll ratten i ett järngrepp och vevade friskt efter kaptens anvisningar. Nu vände hon sig i rätt riktning.

700 ånghästkrafter sköt fart utför älven och fartvinden började susa kring öronen. Älvstrandens alla lyftkranar stod i majestätiska rader och bugade när vi passerade ut mot Älvsborg.

Nu hade äventyret börjar på riktigt! Närmast i tur stod utforskandet av det "enorma" innandömet. Vad fanns att upptäcka längs de smala korridorerna? Framför byssan satt all tillgänglig kökspersonal och skalade dagens middagspotatis, övervakade av kallskänkan Gerda.

Kring en stor balja hade personalen slagit sig ner och i rasande fart skalades all potatisen för hand! En hel balja full! Sidoportarna stod öppna och vägsvalet från bogen svepte förbi alldeles intill öppningen. Sommarens schlager flödade ur en högtalare.

På många sommarresor arbetade en lustig dansk kock ombord, jag har glömt hans namn. Han dök upp överallt ombord och fann stor lust i att lugga mig i tinningshåret, gav mig ett brett danskt smil och försvann lika spårlost som han kommit. Han var en hejare på att steka stora kotletter. De var minst en tum tjocka och serverades med mycket stekt potatis.

När jag hunnit halva måltiden och var propptmätt såg han på mig med allvarlig blick: "Skall du inte ha mer?" Nej tack. Därefter slängde han ut hela resterande tallriksinnehållet genom ventilen. Kasta

maten i sjön! Det var helt nytt för en förvånad 12-åring som såg hur trutarna flockades kring den oväntade godbiten akteröver.

Att få stå på bryggan och hjälpa Axel med styrningen, det var högtidsstunder. Var vädret stilla, kursen rak och inga uppvaktande flytetyg i närheten kunde jag själv för några ögonblick få hålla i den enorma ratten. Vilken stolthet och lycka! Att ensam få styra GÖTEBORG!

Matsalen på GÖTEBORG var bredare och längre än på BOHUSLÄN, beroende på att det inte fanns några sittbänkar längs däck. En del av lunchen bestod av råkor och rostad bröd. På varje bord en jättstor skål som ständigt var full av havets rosa läckerheter hur mycket gästerna än åt.

Här inne kunde jag någon enstaka gång få äta om jag hade sällskap med morbror Harry, annars serverades måltiderna i hans hytt som var en mycket liten enhet. Kojen var högst två fot bred och golvutrymmet minimalt.

En sinnrik utrymmesbeparande anordning för porslinsvättfatet fanns: det fälldes uppåt-neråt-inåt och så stängdes den välvda mahognyluckan till sanitetsmöblen. Pottan fanns i ett mindre skåp inunder.

Passagen genom Sotekanalerna har alltid varit fascinerande för mig. Längst fram vid gösen hade jag min favoritplats och när bogsvalpet tystnade och maskinen verkade helt avsmognad, och GÖTEBORG förvandlades till en "glidare", då kröp land allt närmare. Det var spännande att stryka så nära land och klipp-

– en tolvåringars reseminnen

branterna att jag nästan kunde klappa de soldränkta granitsidorna.

Ibland hände det att det blev gungning på Sotefjorden. Äntligen rörde hon sig i sugande stigningar och sänknings och det kittlade behagfullt i maggropen. En del passagerare började gå i sicksack på däck – en av de båda orsakerna var sjögången.

Hamburgsund, Fjällbacka, Grebbestad passerades. Efter Grebbestad förbereddes båten för finalbiten upp till Strömstad. Under de två gångtimmarna bäddade hyttstäderskorna och matsalen ställdes i ordning för kommande dags långresa mot Oslo.

När Rådhuset i Strömstad kom inom synhåll drog Birger i snöret – en lång utdragen vissling annonserade ankomsten till Ångbåtsbryggan nedanför Laholmen vid 20-tiden. Hundratals människor hade hörsammat oss och utgjorde välkomstkommitté när GÖTEBORG stilfullt anlöpte kajen.

Ett myller av passagerare och transporterat gods fördes iland. Vid landgången stod styrman Gösta Svedung och klippte biljetter. Han var snabb och effektiv och benämndes skämtsamt "Farbrorn med tången".

Lugnet lägrade sig snart ombord när alla turister släppts iland och besättningen samlades för en stunds samvaro. "Mästerns pojke" skickades iland för att utföra förtroendeuppdrag, bland annat att inköpa väfflor med grädd till befälet. Det var en uppskattad uppgift, för den gav ytterligare fördelar inför den fortsatta resan.

Jag hade egen hytt ombord. Svedung som var den egentlige hyttinnehavaren hade en yttre hytt till sin egen och i ytterdelen inhystes jag. Den smala britsen som lutade svagt utåt fick pallas upp med en extra kant, en filt, och så stack jag in fötterna nedtill i en öppen garderob. (Jag tror att samma utrymmesbesparande finess finns på BOHUSLÄN.)

Klockan 4 nästa morgon väcktes jag av Harrys ljuva stämma. "Nu får du komma upp så vi får elda på, för om fyra timmar så går vi igen."

Nya passagerare strömmade ombord i tidig morgontimme och klockan 8 var det avgång igen för en sex timmars nonstop resa upp till Oslo. Inga bryggor anlöptes under hela förmiddagen. Oslofjorden i ett svep. Med 12 knop passerade vi snabbt metropolerna längs fjorden. Extra spännande var det att passera Oskarsborg.

Kaptenen berättade om den sjunkna kryssaren BLÜCHER som sänktes 9 april 1940 när den ljudlöst gled förbi med tusentals tyska soldater destinerade till Oslo. Nu låg hon där som en jätteskrot-hög några tiotal meter under oss.

Under resan blev jag bekant med en jämnårig grabb från Bohus. Hans familj skulle besöka Wiegelandsparken och sedan åka upp till Frognersåtern och dit blev jag bjuden med. Vilken lycka! Ångbåtsresa och kalas i Oslo.

Vid Nesoddtangen fick vi Oslos kända silhuett rakt föröver: Rådhusets dubbel torn vid Pipervika. Sakta gled GÖTEBORG in till kajen och förtöjde.

Nöjda passagerare strömmade återi-

gen nedför landgången och försvann ut i huvudstadens vimmel. Åter hade en långresa nått sitt slutmål. I närmare 70 år har GÖTEBORG plöjt dessa böljor i ur och skur – med en och annan grundkänning, men det är en annan historia.

Så var det dags att göra i ordning för en återresa kommande dag. En del av besättningen roade sig iland, andra stannade kvar ombord. På kapten Petterssons hytt dörr satt en lapp. "Har gått iland". Från hyttens inre trängde ljudet av långa timmerstockar...
Välbehövligt vila!

Morgondagen väntade med en expressresa söderut – mot Göteborg på 18 långa gångtimmar.

Fotnot

Jag har många gånger reflekterat över varför en ångbåtsresa upplevs så rofylld och avstressande för flertalet. En trolig orsak kan vara, att allt som fungerar rytmiskt i våra liv ger balans och avslappning. Vi lever ju ständigt med hjärtats slag inom oss. En ångmaskin jobbar också rytmiskt och med jämna slag.

Maskinens puls upplevs överallt i farttyget även om den inte hörs: svaga vibrationer, skallrandet i glas, kittlandet i ledstänger och reling etc. En allerstädes närvarande livsyttring som påverkar vår inre människa och värt välbefinnande. Befrielsen från stress – Du kan inte ha bråttom i 11 knops fart!

KRISTER W ANDERSSON

Akterspegeln



Ångaren BOHUSLAN har backat ut från Stenpiren kl 07.30 söndagen 14 juli 1946. Det är ordinarie expresstur till Smögen, Gravarne och åter. Endast Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Fiskebäckskil, Lysekil och Malmö anlöps.

Det vackra sommarvädret gör att många söker sig ut till kusten. Bohuslän är fullsatt men värre ska det bli till kvällen när många ska tillbaka till Göteborg! Cykeln är fortskaffningsmedlet, det står till och med cyklar mot aktermasten.

Foto Curt S Ohlsson, ur Läns pumpens negativarkiv.

