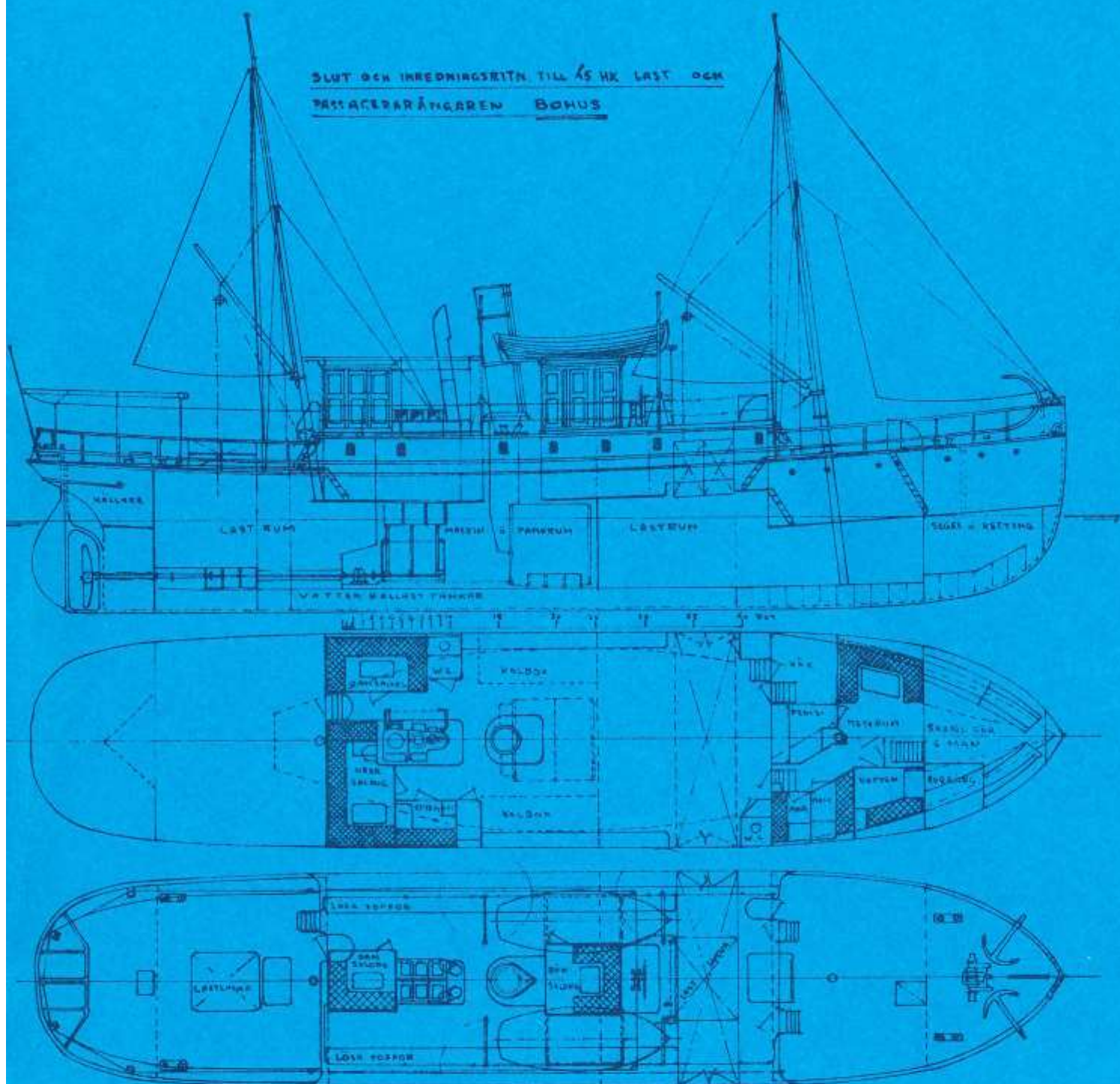


SLUT OCH INREDNINGSRITN TILL 45 HK LAST OCH
PASSAGERARÅTIGAREN BÖHUS



ÅNGBÅTEN



September 1978 • Nummer

43

Ångbåten 43

medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg 2
Postgiro 6216 06-3
Bankgiro 673-65 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag
kl 10.00-12.00: 031-13 14 20.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid
Stenpiren - endast under seglutionssä-
song - 031-13 14 50.

Ångbåten utkommer med fyra nummer
per år.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:
Ingvar Kronhamn Gasnar Söderberg
Kringelgatan 4 Övre Besvärsgatan 2
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg

Bidrag till tidningen bör skickas direkt
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till med-
lemsregistret tel 031-03 03 89.

Medlems- och prenumerationsavgift är
30 kr per år.

OMSLAGET
visar Bohuslänska Kustens ångare BO-
HUS som var färdmedlet i Dag Almqvists
artikel "Min första ångbåtsfärd genom
Bohuslän" som återfinns inne i tidningen.

Mittuppslaget

visar folkvindel på kajen i Marstrand
vid ångbåtsdags. Ångaren BOHUSLÄN
har nyss lagt till medan MARSTRAND
är på väg in till kajen. Ångarna får post-
vimpel i förmaten. Observera mannen
från Bårensälaget med vit mössa och kår-
ra som tar hand om bagaget för en rese-
när.

Bilden kommer från fotoutställningen
"Marstrand i går" som visades av Mar-
strands Fotoklubb i Marstrands rådhus
i somras.

Innehåll

- sid
3 Med BOHUSLÄN till Köpenhamn
6 Ångfartyget
8 Kalleddning BOHUSLÄN i modell
Vi har läst... Ångfartyget ELDERN
9 Min första ångbåtsfärd genom Bohus-
län
16 Mittuppslag (se även sid 3)
18 Öckeröbolagets trafiktoppar
22 DAVID CARNEGIE
25 Ångbåtssjöfart i Jämtland
30 MARIEFRED BLIDÖSUND
Strömma Kanal mm
31 Båtar runt omkring Waxholmsbolaget
mm

Ångbåten 43 var klar för tryckning 3 sep-
tember 1978 och trycktes i 2 000 ex.

Årsmöte

Bilaga med kallelse mm till Sällskapet
Ångbåtens årsmöte medföljer detta
nummer av Ångbåten.

Bryggombud

Bryggombud på Stillingen är Erlend
von Hofsten som är hamnkapten där. Vi
hoppas att redan 1979 kunna lägga till
vid Stillingen på en av Sommarturerna.
Stillingen ligger på Orust, mitt emot
Ljungskile och Lyckorna. Det är en gam-
mal badort med sommarvillor kring ång-
båtsbryggan.

Från kölsvinet



I Ångbåten 41 efterlyste vi ett avbrutet
stolsben från en av göteborgstolarna i
röksalongen på BOHUSLÄN. Nu har vi
hört att kölsvinet på BOHUSLÄN har hit-
tat benet under durken i källaren i för-
skeppet. Hur det hamnat där berättar
inte historien.

Med BOHUSLÄN till Köpenhamn



Ångarna BÖRÖYSUND, SKJELSKÖR och BOHUSLÄN vid Islands brygge
i Köpenhamn. Foto Gunnar Söderberg 16 juli 1978.

I somras gick ångaren BOHUSLÄN till
Köpenhamn där årets veteranångfartygs-
möte hölls 14-16 juli. Vård i Köpenhamn
var Dansk Veteranskibsklub. Tre ång-
båtar deltog: norska BÖRÖYSUND, dan-
ska SKJELSKÖR och vår egen BOHUS-
LÄN.

För BOHUSLÄNs besättning på 18 per-
soner inleddes resan måndagen den 10
juli då ångaren lämnade Stenpiren. En
försvarlig mängd proviant hade tagits
ombord inför långresan. De som oroat
sig för eventuell sjögång kände sig lugna
när vi passerade Tistlarnas fyrplats och
lämnade skärgården i svag nordvästlig
vind.

Efter lunch fortsatte vi med städningen
ombord. Vi passerade Nidingen på be-
hörigt avstånd innanför fyren Lilleland
och in mot land såg vi Ringhals kärn-

kraftverk. Som första natthamn valde
vi Varberg dit vi kom efter drygt fyra
timmars gång. Där kompletterades för-
rådet av öl och läskedrycker. Dagspres-
sen uppmärksammade det ovanliga ång-
båtsbesöket vilket resulterade i artiklar
i Hallandsposten och Hallands Nyheter.

På tisdag förmiddag backade vi ut från
kajen i Varberg. Vinden var fortfarande
nordvästlig när vi satte kurs söderut
förbi Morups Tånge, Falkenberg och
Tylön. Här efter stävade BOHUSLÄN upp
för Nissan och lade till i Halmstad efter
precis fyra timmars gång. Något längre
upp i än framför slottet kunde vi se
flottans f d skolfartyg NAJADEN byggt
1897. Under eftermiddagen vaskade vi
BOHUSLÄN för att så småningom börja
måla utsidan. På kvällen firades Sven-
Hugo Bengtssons 60-årsdag med tal av
kapten och till festmåltiden bjöd köket

på oxfilé. I skymningen kom norska ångaren BÖRÖYSUND som hade gått från Marstrand på morgonen och som också var på väg till ångbåtsmötet i Köpenhamn.

Halv elva på torsdagen lämnade vi Halmstad och våra norska vänner och satte kurs mot Hallands Väderö i småkallt, mulet väder. Bytet av wc-stolen på damtoaletten avslutades medan vi passerade Kullens fyr. Etappmålet Malmö nådde vi efter sju gångtimmar. BOHUSLÄN var på 1950-talet en välkänd gäst i Malmö under de år hon trafikerade Öresund för Centrumlinjen. Under uppehållet i Malmö fick vi besök av flera personer som hade arbetat på BOHUSLÄN när hon gick mellan Malmö och Köpenhamn.

I Malmö sjösatte vi lillbåten och återupptog målningsarbetet av skrovet. Det gällde ju att visa upp BOHUSLÄN i bästa skick i Köpenhamn. Som sig bör gjordes en rundtur med lillbåten på Malmös kanaler där två gamla sightseeingbåtar från Göteborg går under namnen RUNDAN II och III. Vi följde tydligen inte rundtursbåtarnas vanliga led utan hamnade i en avkrok där vi gick på grund. Med en ny brytpinne till utombordsmotorn, gjord av ett strå från en räfsa, kunde återfärden anträdas.

Torsdagen började vi med att skaffa färg till mållarna i maskin och på däck. På middagen lämnade vi Malmö och blev strax omkörda av flygbåtar och "Westamaraner" som är arvtagare till BOHUSLÄN i Öresundstrafiken. Vi gick nu tillbaka norrut för lunchuppehåll i Landskrona. På kvällen fortsatte vi till Helsingborg där vi förtöjde i Nordhamnen akter om BÖRÖYSUND. Flera av oss åkte på kvällen med en av DSB:s tåg färjor till Helsingör. Tillbaka tog vi en LB-färja.

Fredag morgon inleddes traditionellt med målning och sista handen lades vid skrovet. Besättningen kompletterades med ytterligare medlemmar som hade rest ner med tåg och bil. Vid middagstid lämnade vi Helsingborg som också hörde till BOHUSLÄNs trafikprogram i Öresund på 1950-talet. Målet var nu Tüborg där de deltagande ångarna SKJELSKÖR, BOHUSLÄN och BÖRÖYSUND samlades för att gemensamt gå till Köpenhamns centrum. Under infarten till Köpenhamn passerade vi Havnegade som var BOHUSLÄNs tilläggsplats under de år hon trafikerade Köpenhamn. Men denna gång skulle vi längre in i hamnen och

fick passera två broar för att slutligen förtöja vid Islands brygge på Amager.

På kvällen samlades de deltagande båtarnas besättningar till en välkomstmåltid i DSB:s matsal. Där fanns även representanter för ångaren TRAFIK i Hjo. Kvällen avslutades i aktersalongen på SKJELSKÖR.

Klockan 11 på lördagen skedde den officiella invigningen av mötet. Ångarna var sedan öppna för visning vilket uppskattades av köpenhamnarna som strömmade till hela dagen. På kajen utlystes dragkamp mellan en Aveling Bradford ångvält från 1931 och 100 personer som fick se sig besegrade. För musiken på kajen svarade ett stort positiv från sekelskiftet vars repertoar omfattade både nya och gamla melodier. Sporvejssekskabet hade en museibuss med utställning om Köpenhamns numera nedlagda spårvägar. Klockan 14 gjorde de tre båtarna en rundtur till Kalkbrännerihamnen där resenärerna hade möjlighet att byta båtar.

Kvällen inleddes med en festmåltid för de cirka 100 deltagarna ombord i BOHUSLÄNs salonger. Givetvis hölls det tal och norrmännen utlovade ett ångbåtsmöte i Oslo sommaren 1980. Frampå nattimmarna intogs BÖRÖYSUNDS aktersalong av de som inte behövde någon sömn.



Är BOHUSLÄN byggd av putsat och vitmålat tegel? Det var många på ångbåtsmötet som undrade men vi kan avslöja att det bara var tegelstenstapet som hade klistrats på skrovet.



Till sevärdheterna på ångbåtsmötet hörde denna fina ångvält från 1931. Foto Gunnar Söderberg 15 juli 1978.

Söndagen var det fortsatt visning av ångbåtarna och attraktioner på kajen enligt lördagens mönster. På BOHUSLÄN var caféserveringen öppen hela dagen vilket gav klingande mynt i kassan i samma takt som ölförrådet tömdes. En del av besättningen passade på att göra en sightseeingtur på stan och på kvällen besökte vi Tivoli.

På måndagen var det stor avskedsföreställning när BOHUSLÄN lämnade Islands brygge för att gå till Frihamnen och bunkra brännolja. Strax före klockan två passerade vi pirarna vid inloppet till Köpenhamn, passerade Ven och satte kurs på Falkenberg dit vi anlände halvnio på kvällen. Där låg ångaren MARIEHOLM som vandrarnhem, fjärran från flottans män och ångbåtsmötet i Göteborg sommaren 1976.

Sista delen av resan gjordes tisdagen den 18 juli då vi i svag västlig vind ångade från Falkenberg till Göteborg och Stenpiren. För oss som deltog var resan slut och den utmattade besättningen fick vila upp sig till nästa dag då det var dags för ordinarie kvällstur i skärgården. Ångaren BOHUSLÄNs besättning behöver aldrig känna sig sysslolös!

Hamnkaptenen

i Marstrand, Gösta Hellman, avled i somras efter en längre tids sjukdom. 1978 har hamnkaptenssysslan skötts av fritidsbyrån.

BOHUSLÄN i TV

Barn- och ungdomsserien "Styv kuling" spelades in i Marstrand under sommaren. Lördagen 26 augusti filmades BOHUSLÄN när den anlöpte Marstrand under Lövön-turen. BOHUSLÄN spelade rollen som "båten från stan" som medför bekanta till filmens huvudperson, en liten kille som bor året runt i Marstrand. Serien kommer i TV under våren.

KYSTEN i Fjällbacka

Torsdagen den 17 augusti hade TV ett sk underhållningsprogram från Fjällbacka som följdes av ännu två. Bas för verksamheten var norska ångfartyget KYSTEN från Tönsberg och programledare var Holv Wesenlund vars hjärta klappar speciellt för denna ångbåt.

Ångfärjenytt



FÄRJAN 4 på väg in till Hakets färjeläge en av trafikdagarna i maj.
Foto Per Ahlquist.

Under perioden 22-29 maj var FÄRJAN 4 åter uthyrd till Styrsöbolaget för trafiken på färjlinjen Haket-Hisingstad. Ångfärjan ersatte då den ordinarie motorfärjan DAN BROSTRÖM under den sedvanliga vårrustningen. Under de sex gångdagarna märktes en ökning av antalet resande vilket visar att FÄRJAN 4 är ett uppskattat inslag de dagar hon går i reguljär trafik. Att ångfärjan förkortar restiden över älven från sex till fyra minuter uppskattas säkert av de dagliga trafikanterna på linjen.

Liksom vid körningen i februari bemannades FÄRJAN 4 med maskinist från Sällskapet Ångbåten och skeppare och däcksmän från Styrsöbolaget. Maskinisterna som turades om var Per Palmér, Gunnar Svensson, Lennart Hansson och Holger Bergman. Den senare som är pensionerad färjmaskinist började inom färjtrafiken redan på 1930-talet och fick nu återknyta bekantskapen med FÄRJAN 4.

Av intäkterna från uthyrningen av FÄRJAN 4 har en del gått till en ny skorsten som tillverkades och monterades av Nicoverken under juli. Den gamla skorstenen var svårt rostangripen vilket avsevärt försämrade draget i pannan. Inför

Sail Training Race den 6 augusti gjordes en yttre uppsnygning av färjan. Den förliga styrhytten slipades och lackades. Skorvet och större delen av överbyggnaden målades. Bräggängen har nu målats i den riktiga mörkgrå färgen som färjan nåde förr.

Söndagen den 6 augusti hyrdes färjan av Sessanlinjen för att gå mellan Lilla Bommen och Nya Elfsborg i samband med



Kollämparna Berglund och Söderberg hämtar kol till FÄRJAN 4.
Foto Per Ahlquist.



Besättningen kopplar av på fördäck ombord på FÄRJAN 4. Foto Lars Movering 6 augusti 1978.

att de deltagande segelfartygen i Sail Training Race passerade ut genom hamnen. Efter turerna för Sessanlinjen gjorde besättningen en avstickare ut mot Hönö för att få en skymt av segelfartygen vid startplatsen. Men eftersom denna hade flyttats ett gott stycke västerut fortsatte färden istället till Öckerö där vi åt middag ombord. Under återresan till stan klockades färjan för en fart av sex knop.

Närmast i tur över nödvändiga reparationer står byte av avvisaren runt skrovet som är helt ruttet. Eftersom avvisaren samtidigt är en del av skarndäck - den yttersta något kraftigare däcksplankan som överbyggnaden vilar på - måste överbyggnaden pallas under när arbetet utförs. Vi får därför räknas med att arbetet blir en dryg utgiftspost och det är därför välkommet med fler inkomstbringande turer för FÄRJAN 4.

Tidigare i år har förslag gjorts om en ångfärjelinje på söndagar mellan Fartygsmuseet i Lilla Bommen och Hakets färjeläge som ligger på gångavstånd från Sjöfartsmuseet. Förslaget har mottagits positivt av Sjöfartsmuseet som är ägare av FÄRJAN 4. Hittills har planer

na inte kunnat förverkligas på grund av personalbrist inom Sällskapet Ångbåten. Ett försök kan kanske göras i höst när inte BOHUSLÄN kräver så mycket tid.



Maskinist Svensson på FÄRJAN 4.
Foto Lars Movering 6 aug 1978.

Koleldning på BOHUSLÄN

"Jag tänker på gamla ångbåten BOHUSLÄN, varför i hellvitte eldas hon inte med kol? Den goda ångbåtsröken bolmar inte längre ur hennes skorstenar (?) men med goda kol och reducerad fart är hon lätteldad"... läste vi i G-P 4 augusti i ett brev från en gammal ångbåtsmaskinist, Carl-David i Hisings Kärra. Detta apropå en artikel om koleldade BORÖY-SUND i samma tidning, den 2 augusti.

Carl-David tror inte att det finns några äldre nu för tiden man sanningen är väl att det växer ut nya i den mån sådana behövs. På koleldade BLJDÖSUND finns just nu en flicka med flåtor som lyckas hålla ångan uppe (enligt tidningen Vi nr 34/35).

BOHUSLÄN i modell

Allt om hobby nr 4 innehåller en artikel om ångaren BOHUSLÄN i modell och heiskala. Tidningens Freddy Stenbom besökte i våras vår medlem Inge Nilsson som berättar hur modellen kom till och hur han själv blev aktiv medlem ombord på BOHUSLÄN. Modellen är 135 cm lång och helt handgjord (bara vantskruvarna är köpta). Den har visats på teknikhistoriska utställningen 1974 och på Sjöfartsmuseet vid ångbåtsmötet 1976.

I samma nummer av AoH presenterades ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer 1978.

Vi har läst... Ångfartyget EJDERN - lokaltrafik till sjöss under ett sekel

av Per G Fagerholm (Rabén & Sjögren, pris ca 85 kr).

Boken är en omarbetning av Per G Fagerholms trebetygsuppsats i etnologi om ångfartyget EJDERN. Den belyser ångarens historia, dess besättning och de bygder EJDERN trafikerat under nästan ett sekel.

EJDERN byggdes 1880 för trafik i Göteborgs skärgård och kom efter ett mellan-spel 1898-1906 på sjön Roxen till Södertälje vars farvatten hon trafikerade fram till 1957. Mer än 30 sidor ägnas åt göteborgstiden. Det är ett omfattande arbete författaren lagt ned på att få tag i upp-

nej, anledningen till att BOHUSLÄN inte eldas med kol är främst ekonomisk förutom att oljeeldningen installerades 1951 och fortfarande fungerar. Trots att oljan blir dyrare och dyrare blir koleldningen dyrare. En säck på en hektoliter kostar nästan 60 kronor och det skulle gå åt ca fem sådana i timmen för att BOHUSLÄN skall hålla farten! Det blir nästan tre gånger dyrare än med olja.

För den nostalgiske kolröksdiggaren finns FÄRJAN 4 som vi luftar då och då. Den är koleldad och med den nya skorstenen går eldningen som en dans men som sagt, dyrt är det.

Skärgårdstrafik

i Kungälv

Landstingets näringsnämnd har beslutat om ekonomiskt stöd åt den nystartade skärgårdstrafiken mellan Rörtången, Brattön, Lövön och Älgön som trafikas av Gunnar Augustsson, Dyrön. Årliga underskottet beräknas till 42,000 kr.

Däremot anses färjtrafiken mellan Koön och Marstrandsön som tätortstrafik och är därmed inte bidragsberättigad. Trafiken kostar 1,1 milj kr och underskottet beräknades 1977 till 340,000 kr.

giftslämnare om EJDERN, såväl muntliga som skriftliga. Boken innehåller kartor och en mängd historiskt intressanta fotografier.

Boken avslutas med en återblick över de senaste 14 årens ideella insatser. EJDERN räddades 1964 och renoveringsarbetena pågår sedan dess. Museiföreningen Ångfartyget Ejdern driver nu ångaren som ett fungerande museifartyg i Södertälje.

Fagerholm diskuterar de ideella ångbåtsföreningarnas situation och gör övertygande motiveringar för aktivt samhällsstöd.

IK

Min första ångbåtsfärd

genom Bohuslän

Några minnesanteckningar av Dag Almén

När man ser dagens ungdomar komma med sina dyrbara kamerautrustningar förstår man att nutidens spillra av en gången tids kust- och skärgårdstrafik blivit väl dokumenterad av båtintresserade fotografer. Annat var det i min ungdom när jag 1937 för första gången per ångbåt bekantade mig med den bohuslänska skärgården i sin helhet.

Då inskränkte sig min fotoutrustning till en billig lådkamera och ett par rullar film i det sedan länge utdöda formatet 6 1/2 x 11. Lådkameran hade ju sin begränsning både när det gällde ljusförhållanden och motivval. Därför blev det inte så mycket plåtat och under krigsåren betraktades den som gick omkring med en kamera i hamnen som en suspekt figur ute i spionären.

EN FIN STUDENTPRESENT

Somrarna tillbringades som vanligt på Hjuvik där vi badade och seglade men så mycket av Bohuslän fick i varje fall inte jag uppleva. Man seglade vanligtvis i hemmafartvattnen i norra skärgården och kanske fick jag någon gång följa med ända till Marstrand. En ångbåtsresa till Norge blev därför en mycket välkommen studentpresent som jag med nöje minns än idag.

Min kära moder och jag studerade Ångbåts AB Bohuslänska Kustens turlistor. Kunde man möjligen få följa med den gamla lastångaren BOHUS som varken hade matsal el-

ler hytter för passagerare? Jo - det gick för sig. Mat kunde vi få i mässen och sofforna i de små däckssalongerna kunde bäddas för nattgäster. Hemtrevligt värre - damsalongen för morsan, röksalongen för mig och egna nycklar. Eventuella andra passagerare, som var tunnsådda på denna gamla lastdragare, hade ingen chans att komma in - reserverat!

Annons i GHT onsdag 2 juni 1937

GÖTEBORG-UDDEVALLA-LYSEKIL-STRÖMSTAD-IDEFJORDEN-FREDRIKSTAD

Ångaren BOHUS

anl. Hövikanäs, Svanesund, Uddevalla, Sundsandvik, Ellös, Lysekil, Malmön, Gravarne, Hunnebostrand, Bovallstrand, Hamburgsund, Fjällbacka, Grebbestad, Havstenssund, Strömstad, Fredrikstad.

På nordgående anlöps dessutom Henån, Morlanda, Fiskebäckskil, Smögen, Gerlesborg, Saltbacken, Hälle, Boråsgården, Krokstrand.

Avg Göteborg fredag 06.00
avg Lysekil lördag 06.00
ank Strömstad lördag kväll
ank Fredrikstad söndag

Avg Fredrikstad måndag 12.00
avg Strömstad måndag 14.45
avg Uddevalla onsdag 06.00
ank Göteborg onsdag 12.00

Ångaren BOHUS var byggd i stål vid Lindholmens Varv år 1888 för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Hon var mest avsedd för last men kunde också medföra ett mindre antal passagerare. Då hon ofta hade kreatur av olika slag ombord kallades hon ibland för "Fähus". Skrovet var först gråmålat men fick snart den för bolaget karaktäristiska svarta färgen. Överbyggnaderna var gula och bruna. Ångaren bibehöll i stort

sett sitt ålderdomliga utseende tills hon vid bolagets likvidation såldes till G Jansson i Uddevalla fvb till upphuggning i Belgien.

Uppgifter om BOHUS enligt 1937 års skeppslista: Bruttodräktighet 223,96 reg ton, nettodräktighet 137,33 reg ton. Längd 29,90 m, bredd 6,60 m och djupgående 3,56 m. Ångmaskinen utvecklade 220 ind. hkr.



Svanesunds brygga från ångaren BOHUS 4 juni 1937. Foto Dag Almén.

MED SS BOHUS TILL FREDRIKSTAD

Tidigt på fredag morgon 4 juni 1937 avgick ångaren BOHUS från Stenpiren. Befälhavaren hette John E Gren och styrmannen Fritlof Johansson - senare i Marstrandsbolaget som styrman och befälhavare. Maskinistens namn kommer jag tyvärr inte ihåg. Han höll vanligtvis till i sin hytt eller i maskinrummet som var tabu för passagerare. Förresten kunde inte en finklädgd student med vita mössan på skallen objuden kliva ned i maskinrummets oljiga, koldammiga dunkel. Men det gick an att stå i gången och titta på härligheten, på "mäster", som gick där och pysslade med sin kära ångmaskin och på den svettige eldaren som då och då öppnade eldluckorna och skyllade in kol i det omätliga gapet. Det var inte värt att stå i vägen när slaggytsen hissades upp och tömdes genom en av sidoportarna direkt i havet. Någon miljöförstöring var det inte tal om på den tiden.

Så ångade vi sakta men säkert fram genom skärgården med ungefär 9 knops fart. Hjuvik passerades och kursen sattes innanför Björkö upp mot Instö ränna. Vädret var lugnt med dis och duggregn. Bohuslinn visade sig inte från sin allra bästa sida. Vi trivdes bra



Kaptten John E Gren på BOHUS i Sotenkanalen 5 juni 1937. Foto Dag Almén.



BOHUS stävar upp för Bäveån i Uddevalla. Vid kajen ligger ångträlären STORMFÅGELN med rejäl slagsida. Vykort.

ändå, det var ju en underbar avkoppling efter vårens pluggande inför studentexamens press. Bäst trivdes jag i styrhytten. Här kunde jag söka skydd hos den gamle rorgångaren som jag vill minnas hette Åberg. Han hade mycket att berätta om sevärdheter längs leden. Det var mig obegripligt hur han kunde hitta rätt i alla dessa krokor från lummig innerskärgård till havsbandets blankspolade klippkust. Men nu vet jag bättre - erfarenhet och intresse för jobbet.

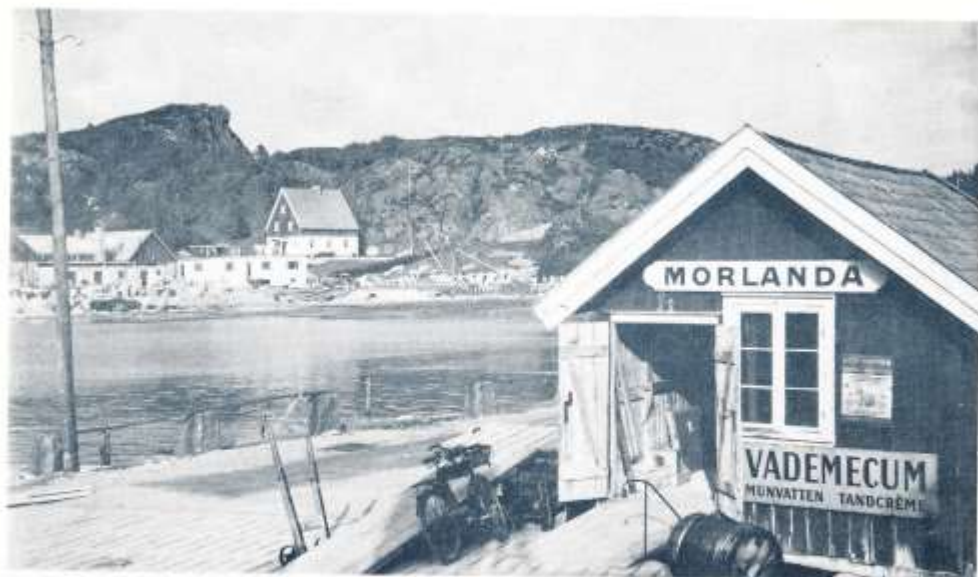
Den långa leden upp mot Uddevalla är egentligen ganska enformig. Men jag minns att vi lade till vid Svanesund där syrenerna blommade för fullt och välldde ut över bergkanten ned mot den ganska skraltiga bryggan. Vid middagstid var vi i Uddevalla där vi passade på att äta lunch i land och se oss omkring i staden som jag ett par veckor senare skulle återse klädd i kronans uniform modell 8 som ännu användes som permissionsmundering.

När BOHUS rasslat färdigt med sina pustande ångvinchar och skepparen klämtat för avgång började den mera spännande delen av färden - den slingrande leden ut mot havet med Lysekil som slutstation för fredagen. I närheten av Vindö på norra Orust pekade

kaptten Gren ut Karl XII:s näsa i det branta berget. Den var väl inte så markant för jag har inte senare lyckats få syn på den märkliga profilen trots att jag många gånger passerat förbi med vår egen BOHUSLÄN. Långt i söder skymtade Morlanda kyrka mot Orust leende bygder. Så girade vi hårt styrbord in i Malö strömmar, en led som numera är avstängd. Den nya leden genom Björnsundet höll man på att spränga fram ur berget. Vi lämnade Malö bakom oss utan att ha fått se vackra Maj och lade till i Ellös. Landskapet



Arbeten vid nya leden genom Björnsundet 4 juni 1937. Foto Dag Almén.



Morlanda ångbåtsbrygga med kommissionärens magasin. Foto Dag Almén 4 juni 1937.

hade ändrat karaktär och det var bara vädret som var oförändrat, lugnt och regnigt. "Fredagsväder varar till söndag middag" sa skepparen - och det visade sig att han fick rätt.

Så nådde vi natthamn i Lysekil som vi hann ta en titt på innan vi gjorde oss hemmastadda i våra salonger där vi skulle tillbringa ännu en natt.

LÖRDAGEN DEN 5 JUNI 1937

På lördag morgon fortsatte vi norrut mot Gravarne och Sotenkanalen som då var endast ett par år gammal. Kapten Gren berättade om Sotens våldsamma humör. I Smögens hamn kunde under mörka, stormiga vinterkvällar flera ångbåtar samlas för att invänta dagningen. Röken drev in i husen där man kunde sopa lager av sot från fönster- och taklistor.

Men idag kunde man utan risk att bli sjösjuk passera den beryktade Sotefjorden men Sotenkanalen hade också blivit en turistattraktion och då BOHUS ju hade turister ombord så valde man givetvis att gå kanalen. Det såg trångt ut men var fritt från båtar och lättmanövrerat. Annat det än när BOHUSLÄN får trängas med karavaner av motor- och



Ångaren BOHUS i Sotenkanalen 5 juni 1937. Kanalen invigdes 1935. Foto Dag Almén.



Ångarna BOHUS och OSLO i Strömstad 18 juli 1949. Foto Dag Almén.

segelbåtar ur den svällande fritidsbåtsflottan.

Så anlöpte vi Gerlesborg längst inne i Bottnafjorden. Sedan dess har jag inte varit där, det vore kanske något för BOHUSLÄN? Färden fortsatte genom Hornö ränna och det vackra Hamburgsund. Via Grebbestad stävade vi ut på den vida Tjurpannan som låg blank som en spegel. Ett kort besök i Havstensund och så Strömstad - slutstationen för andra dagen.

SÖNDAGEN DEN 6 JUNI 1937

Så blev det vilodag för de flesta men inte för BOHUS besättning. Styrman hade kanske mest att stå i med alla sina konossement. Han arbetade i sin lilla expedition till sent på kvällen för att gå upp tidigt och förbereda avgång och utklarering till utrikes ort. Fortfarande regndis. Vi stävade norrut genom den beryktade Sjöcken och upp mot Svinesund där bron möjligen var planerad men inte påbörjad. Den invigdes inte förrän efter kriget år 1946.

I Krokstrand - ett ännu levande stenhuggarsamhälle i Idefjorden - lastade vi kantsten, en utmärkt barlast i de delvis utlossade rummen. Så ut samma väg som vi kommit och mot Fredrikstad vid Glommens delta. Det hade slutat regna och solen tittade fram vid middagstid - precis som kapten hade förutspått. Solen sken också över Fredrikstad när vi lade till vid kajen. Vi tackade kapten Gren för en angenäm resa och uppsökte järnvägsstationen f v b med tåg till Oslo. Där förlustade vi oss ett par dagar tills det var dags att anträda återresan med Bohuslänska Kustens flaggskepp GÖTE BORG.

LÄNGS BOHUSKUSTENS KUNGSLED

På onsdag middag den 9 juni 1937 lade ångaren GÖTEBORG ut från den s k Paläbryggan i Oslo och stävade söderut i sol och måttliga sydliga vindar. Att vinden var sydlig minns jag särskilt då min kära moder som hade lätt att bli sjösjuk mätte tjuvtjockt när vi kom ut i den långa fjordens mynning. Det var bara att uppsöka hytten tills vi efter ett par timmar nådde skyddade vat-



Vykort från Fjällbacka med ångaren GÖTEBORG,

ten. Själv njöt jag av tillvaron på bryggan tillsammans med kapten och rorgångare. Befälhavaren hette Patrik Ehrlander - tidigare på ångaren OSLO.

"Det var ju synd att mamma skulle bli sjösjuk" sa han. "Vi kunde ju ha gått inre vägen genom Fredrikstads skärgård men det tar ett par timmars längre tid". Jag berättade att vi rest med BOHUS varvid han replikerade: "Ni fick väl inte några loppor på er - det brukar finnas sådana på den båten." Nej, tack och lov hade vi inte sett till några dylika kryp vilket kanske berodde på att BOHUS var ganska nyrenoverad efter en stråv-sam vintertjänstgöring. Öhyra är annars ganska vanligt på båtar som för laster av al-lehanda slag. I gamla pärlspontade brüdvägar i mellandäckets varma nyttinredning trivs de särskilt bra. Men tydligen inte på denna resan.

På kvällen nådde vi natthamn i Strömstad. Mamma hade kvicknat till för länge sedan och deltog i konversationen på bryggan som ingalunda var stängd för passagerare. GÖTEBORG var en härlig båt-rymlig, vacker och lagom gammaldags med sin öppna brygga. God mat, fin service och vackert väder, vad kan man mer begära. Tyvärr har jag inga



Mamma Lilly på GÖTEBORGs kommandobrygga 10 juni 1937. Foto Dag Almén.



Ångaren GÖTEBORG i Gravarne i juli 1928. GÖTEBORG byggdes 1891 och gick på linjen Göteborg-Strömstad-Oslo ända till sommaren 1963. 1965 gjordes ett försök att återinsätta ångaren på linjen. Foto Astrid Almén.

foton från resan - filmen var välslutken jag tänka?

TORS DAGEN DEN 10 JUNI 1937

På torsdag morgonklockan sju avgick vi från Strömstad och 12 timmar senare anlände vi till Stenpiren efter tillägg i Grebbestad, Fjällbacka, Bovallstrand, Hunnebostrand, Gravarne och Lysekil. Vi njöt av resan från bryggans däckstolar och mamma hoppade högt varje gång kapten drog i "tutsnöret" Gamle Niklas, rorgångaren, skrattade hjärtligt åt reaktionen.

Så slutade min första ångbåtsresa utmed Bohusläns kust. Det skulle ingalunda bli den sista. Kanske var denna intensiva upplevelse en bidragande orsak till min förkärlek för vår egen ångares brygga och styrhytt när jag på ett mera påtagligt sätt fått återknyta bekantskapen med lederna i Bohuslän som rorgångare på Marstrandsbolagets tidigare flaggskepp - en fullständigt absurd tanke för 40 år sedan.

DAG ALMEN

GÖTEBORG-LYSEKIL-STRÖMSTAD-OSLO 1 juni - 31 augusti 1937 (mellanstationer utelämnade)

	GÖTEBORG	OSLO
	söndag	onsdag
avg Göteborg	08.00	08.15
avg Lysekil	12.15	13.00
ank Strömstad	19.30	20.15
	måndag	torsdag
avg Strömstad	07.00	07.00
ank Oslo	13.00	13.00
	onsdag	lördag
avg Oslo	14.30	14.30
ank Strömstad	20.30	20.00
	torsdag	söndag
avg Strömstad	07.00	07.30
avg Lysekil	14.30	15.30
ank Göteborg	19.00	20.15



Öckeröbolagets trafiktoppar

Stig Widén berättar om Öckeröbolagets trafiktoppar under krigsåren och hur redetiet släppte greppet om trafiken.



Ångaren TESSIN byggdes 1877 vid Lindholmen för trafik mellan Stockholm och Drottningholm. 1935 köptes ångaren av Öckeröbolaget och trafikerade sedan norra skärgården till 1949. Foto Öckeröbolaget ca 1937.

1939 var ÖCKERÖ, TESSIN, SVEA, FALKEN, HAVSBANDET och ÄRLAN turlistsgatta pingstbåtar medan NORRA SKÄRGÅRDEN var reservbåt som på pingstafton fick dubbla TESSINs 5,20 em-tur till Hönö-Öckerö. Det var 6 avgångstider, förutom huvudturerna 10,00 2,20, 5,20, också 11,00, 3,15 och 6,45. Eftersom det gick 2, 3 eller 4 båtar i varje avgångstid utom 11,00 blev det 14 turer. 11-turen ryckte f, 5, upp sig, på midsommaraftonen räckte inte två båtar utan det blev folk kvar till historiens enda helgdagsaftons-12,30-tur. Ett så förnämligt trafikutbud skulle aldrig mer skådas.

Följande års pingstafton klarade TESSIN FALKEN och TURISTEN trafiken. Det var över huvud taget en dramatisk nedskärning. 1939 hade man en måndagsfredagsturlista med 10 avgångstider och 16 turer per dag, 1940 3 avgångstider

och 5 turer. 10,00-turen var ringlinje St Varholmen-Hjuvik-Hönö Heden-Grötö-Öckerö- för att så efter en halvtimme åka genom sundet mellan Grötö och Kalven igen och fortsätta med Kalvsund-Björkö osv. Sista inturen gick på motsvarande sätt. Midsommarafton och lördagar gick det dock dubbla båtar kl 10,00, 2,20, 3,15 -ja, faktiskt till att börja med 2 båtar, -5,30 samt en 6,30. Den sistnämnda råkade vid ett tillfälle i delo med neutralitetsvakten. Eftersom blindturen tillbaka till Göteborg ej återfanns i turlistan trodde en nitisk hjälpevettsbåtsfänrik att det var den lede fi som kom och öppnade eld. TESSIN fick vända och övernatta i skärgården.

1941 var första året som REGENT kom underfund med att det även på västkusten fanns 7 dagar i veckan. Den hade tidigare bara nyttjats lördag-söndag i ordinarie trafik. Bortsett från att 10-tu-

ren vardagar dubblerades var det ungefär samma turer som första krigssommaren. Pingstafton var det meningen att SVEA ensam skulle gjort 10-turen. Men NORRA SKÄRGÅRDEN fick åka med. "Den måste ta alla stationerna, det går inte annars" morskade kapten Karlsson upp sig. På midsommarafton gick REGENT kl 2,20 em till Hönö Heden-Grötö-Öckerö Hamn-Björkö och så skulle den gå från Göteborg igen kl 5,30 em - trodde tidtabellskrivaren. Det blev naturligtvis 6,10 innan den kom iväg och i fortsättningen lades Björkö över på den andra 2,20-båten, TESSIN som därmed fick en regelbunden "överlast" på 100 personer. Den brukade nå Rörö omkring kl 5,15 och skulle gå från Göteborg igen kl 6,30 till hela skärgården. Gissa om mästern Svensson hade snurr på apparaten de inturerna.

1942 gick båtarna inte längre kl 2,20 och 5,20 etc utan kl 14,20, 17,30 etc. Detta år hade man en ombyggd NORRA SKÄRGÅRDEN och dessutom var BJÖRKÖ i trafik för första gången sedan 1939. I gengäld var SVEA "inkallad". Man gjorde det största försöket med en turlista påminnande om förkrigsårens, men sommaren 1942 var på en torsdag och REGENTS kapten fällde följande visdomsord: "Man skulle aldrig kunna tro att det var någon brist på bränsle, den ena tomma båten tröskar skärgården runt efter den andra." Och vid ett möte med ångaren BJÖRKÖ. "Sammenlign är inte självaste BJÖRKÖ ute och ryker som den värsta ångbåt. Om vi skulle hälsa med flaggen." BJÖRKÖ fungerade nämligen inte riktigt bra efter den långa upplägningen. Som kajstyrman Hansson uttryckte det: "Alltid är det något spektakel var vecka." En måndagsmorgon gjorde hon inga styrbordsgirar. Man fick backa runt tre kvarts varv eller så istället. Två andra båtar fick gå ut och möta kraken. 1942 var första året Trafik AB Öckerö Skärgård körde till Flyghamnen och angränsande platser.

1943 var det året när turlistan hade fler avgångstider på jul- och nyårsafton än på pingst- och midsommarafton. REGENT, ÖCKERÖ, NORRA SKÄRGÅRDEN, ÄRLAN och reservbåten FALKEN fick försöka klara en extremt sen pingsthelg och den två veckor därefter infallande midsommartrafiken. De som fick vänta på Träpiren mellan kl 14,20 och 17,30 tyckte inte det gick så värst bra. Och den söndagskväll när det blev folk kvar

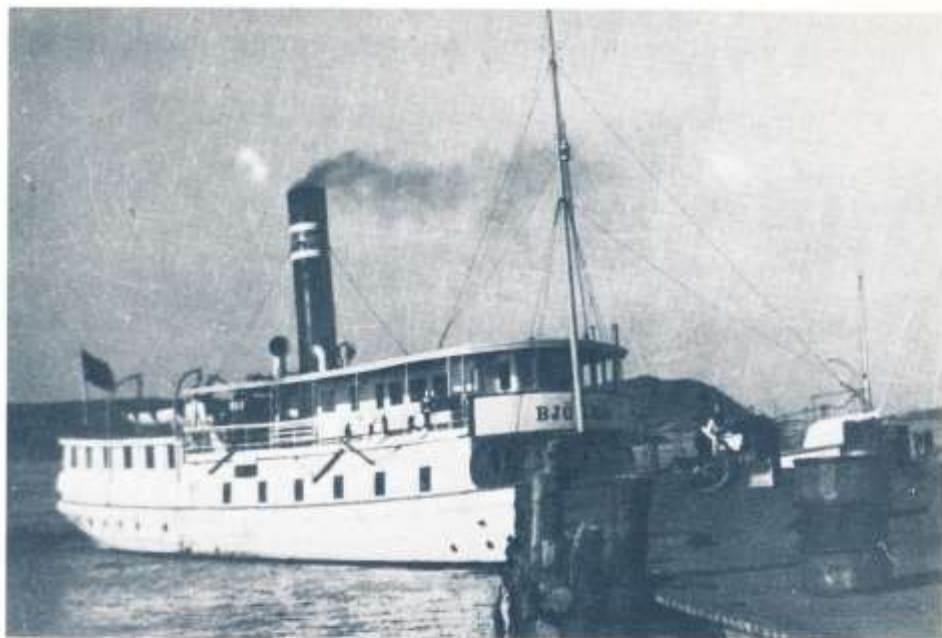
på Kalvsund, Grötö, Hönö, Hjuvik och St Varholmen efter sista ordinarie intur var ju inte heller så helt lyckat.

1944 fick TESSIN klara pingstaftonens 10-tur ensam. Kapten Plate: "Ja vi klarar nog turen, men jag tror att de förlorar mer på t än de tjänar." På midsommarafton fick NORRA SKÄRGÅRDEN tagas från en tänkt 15,30-tur till Flyghamnen och förstärka 14,20-båtarna som var 3 till antalet förut. REGENT, ÖCKERÖ och FALKEN. Då sommaren var en av dem då man försökte hålla standarden uppe såpass att man även körde mellantur kl 15,30 blev BJÖRKÖ ensam där och räckte förstas ej till. Detta att 15,30-båten lämnade folk kvar på Träpiren och på Kustens brygga, som också skulle anlöpas, fortgick sedan lördagligen tills över mitten på augusti.

Påföljande år 1945 var bränsle- och trafikförhållandens svårast att pussla ihop. Ja där. Berg var så förtretad över den minskade bränsletilldelningen att han avstod från myndigheternas flotta erbjudande att höja biljettpriiset med 20 öre. Förkrigsåren kostade en resa 85 öre, vid krigsutbrottet steg kolpriserna, enligt kapten Eiserman oförskämt, och biljettpriiset höjdes till 1 kr.



NORRA SKÄRGÅRDEN tillhörde Öckeröbolaget 1935-1962. Ångaren som var byggd 1906 motoriserades 1947. Foto Öckeröbolaget ca 1937.



Ångaren BJÖRKÖ gick i trafik för Öckeröbolaget från 1935 till 1944. Ångaren byggdes 1878 för traden Stockholm-Mariefred. Första sommaren för Öckeröbolaget gick den under namnet RIDDARFJÄRDEN. Foto Öckeröbolaget ca 1937.

Detta väckte stor förargelse, inte främst höjningen, utan det faktum att man inte på något sätt tillkännagav ändringen för rån biljettförsäljaren kom. På våren 1940 blev så priset 1.25 och där förblev det tills 1947. (Styrsöbolaget höjde till 1.35 1945.) Och 1947 blev det just ingen höjning ändå för i och med att resan kom att kosta 1.50 infördes returbiljetter, tur- och retur kr 2.50.

För att återgå till 1945 så fick TESSIN hjälp med 10-turen, men detta år ej med 17.30. Föregående år hade FALKEN dubblerat den till Öckerö, Grötö, Hönö Heden, Hjuvik och Varholmen, Gissa om varholmarna som åkt förbi sin brygga kl 18.25 var lyckliga när de äntligen släpptes iland kl 19.20. Nu fick istället Hönö-Öckerö resande följa med DANAFJORD till Hönö Klova och övriga åka med Hjuviksbuss kl 19.20 som båt mötte. På midsommarafton ingrep slumpen på lyckligt sätt, Precis när 14.20-båtarna blivit fullastade dök helt oarrangerat SVEA upp vid piren med ett antal kronans karlar. Kaptenen ordnade med sina militära chefer så att man fick göra en extratur för Öckerö-

bolaget, 1945 gick om man så får säga 14.20-turen inte, utan avgångstiden var av någon anledning 14.30. På polisens anmodan stod det i turlistorna: "Lördag och söndag avgå båtarna då de blivit fullsatta utan att invänta den i turlistan utsatta avgångstiden." Man gjorde första försöket att slopa Hjuvik. På våren exempelvis under pingsthelgen hade man den bryggan ej med, men vissa krafter arbetade och till sommarturlistan kom den igen. För att slopas definitivt 1947, om man ej räknar den trafik mellan just Hjuvik och skärgårdsöarna som TURISTEN insattes i 1959.

1946 var eljest året när kommunikationerna repade sig efter krigsårens inskränkningar. Exempelvis Styrsöbolaget kom med en ståtlig turlista med 10.00, 11.30, 14.15, 16.15, 17.15-turer och ett par senare turer från Långedraglinjens område. På norra skärgården kom det att gå en båt vardagar utom lördagar kl 16.15 och en söndag och helgdagar kl 11.30 eljest bildade 1945 års listan skola. Sista söndagsinturens tider blev t ex så som de räkat bli när en extratur kördes sönd. en vec-



Ångaren ÖCKERÖ byggdes 1904 och köptes från Mälaren av Öckeröbolaget år 1935. Gick i trafik som ångbåt till 1954. År sedan 1959 lastbåt och fortfarande i trafik på norra skärgården.

ka efter pingst 1945 ända till och med 1960. Pingstafton 1946 stod ett par hundra människor kvar på Träpiren då 14.20-båtarna gått. De fick stå där tills 17.30. Det kom in en båt kl 14.50, den hade kunnat komma kl 13.50 men skulle ligga och vänta ute vid Knippla för att kivas med Linjebussbåten om de 15 som reste till stan på lördagseftermiddagen. Kl 16.00 kom en båt in, men det visade sig att varken skeppare eller besättning hade en aning om när eller vart de skulle gå därnäst något som blev rätt karaktäristiskt för sommaren, 17.30-båtarna blev också fullsatta och bortåt 17.50 luffsade TESSIN två med resande till alla bryggor, men just inte mer än 1-3 till varje. Midsommarafton var ÄRLAN också i trafik och båtarna räckte i och för sig men eftersom man kopplat pump för vattenintag till pannan så att vattnet pumpades ut kom den aldrig fram till avsedd plats. FALKENS befäl tänkte tagit över passagerarna trots att båda båtarna voro fullsatta från staden. Nu dök TURISTEN upp i ett lyckligt ögonblick och det blev aldrig provat hur FALKEN skulle reagerat för 400 passagerare.

1947 kom med en lång varm sommar och i mitten av augusti hördes trafikchef Österberg säga: "Jag tänkte det skulle

komma lite snö så den här f-e sommaren tog slut någon gång."

1948 kom med en nyhet. Mellantur på lördagar kl 15.45. Någon förbindelse vardagar senare än 17.30 kom Öckeröbolaget aldrig på något behov av. När de fria lördagarna inpå 50-talet skapade ett fredagskvällsresebehov som kom vattnet kring Hjuviksbryggan att bära ett myller av småbåtar som hämtade passagerare från framförallt 18.30 och 19.30-bussarna från Göteborg så från 1955 tog Linjebuss och ordnade förbindelse.

Hela femtiotalet hade ju ångbåtstrafiken sin stora betydelse - låt vara att den alltmer bedrevs med motorbåtar. Men bil/bussfärjetrafiken gjorde att problem att få med alla passagerare alltmåra sällan uppstod.

1961 var den Bergska rederitiden slut och andra intressenter hade bolaget de sista åren. Lastoppet 1963 som varade nästan fram till påsk var på sitt sätt en ödestimma. Det blev Linjebuss "färje" trafik som sparkade igång först, och fick därmed postbefordringen till de öar som ej trafikerades av vägverkets färjor. Trafikbåten blev något slags badgäst som man kunde ha eller undvara och 1969 var det slutseglat.

DAVID CARNEGIE

Hamnens första motorfärja



DAVID CARNEGIE på premiärturen till Färjenäs 10 sept 1951. Foto G-P.

Byggd 1951 av Nya AB Falkenbergs Varv för Göteborgs Hamnstyrelse.

Reg nr	9283
Signalbokstäver	SFWH
Längd	35,80 m
Bredd	11,02 m
Djup	3,45 m
Djupgående	3,00 m
Bruttodräktighet	253,62 reg ton
Nettodräktighet	112,92 reg ton
2 st 3 cyl June-Munktell råoljemotorer, totalt	450 ehk
Passagerare	270
Personbilar	ca 14
(efter ombyggnad	ca 20)
Besättning	3

Industrins utveckling på Hisingen medförde att trafiken med färjorna över älven ökade starkt mot slutet av 1940-talet. År 1950 transporterades 6 milj pas-

sagerare, 85.000 cyklar och åtskilliga fordon med de avgiftsbelagda färjelinjerna. Därtill kom samtliga trafikanter som färdades med linje 1 mellan Klippan och Färjenäs eftersom denna linje var avgiftsfri. Leden hade 1946 förklarats för allmän väg och således avgiftsfri. Staten ställde därför upp med 95% av investeringskostnaderna för leden och man började att projektera en ny färja som ersättning för den gamla ångdrivna FÄRJAN 2. "Tvåan" var byggd redan 1907, sliten och otillräcklig för den trafik som använde färjeleden. Vid högt trafik var fordonsköerna långa på båda sidor av älven. Hamnstyrelsen beslöt därför att beställa en motorfärja med betydligt större kapacitet än gamla "tvåan".

Det blev Nya AB Falkenbergs Varv som tog hem beställningen på den nya färjan. Leveransen skulle ske senast den 15 maj



De första bilarna kör ifland från DAVID CARNEGIE vid Klippan. Foto G-P.

1951. Den 15 januari var det dags att för att döpa färjan. Dopförrättare var stadsfullmäktiges ordförande Ernst Jungen som gav färjan namnet DAVID CARNEGIE. Dopet förrättades utan traditionell champagneflaska, varvid någon kvicktänkt person sade att med tanke på färjans namn borde man haft en porterflaska och döpt färjan med. Av olika anledningar blev bygget försenat och DAVID CARNEGIE blev inte leveransklar förrän den 24 augusti, således över tre månader försenad.

Klockan 10 den 24 augusti 1951 avgick DAVID CARNEGIE från byggnadsvarvet med destination Göteborg. Med ombord var förutom besättning och varvsfolk en skara prominenta gäster. Man anlöpte därför Varberg för att landsätta gästerna. Därpå sattes kursen mot hemmahamnen som DAVID CARNEGIE anlöpte halv elva på kvällen. Eftersom DAVID CARNEGIE var Hamnens första motordrivna färja hade besättningen genomgått en utbildningskurs i skötsel av dieselmotorer. Färgsättningen på DAVID CARNEGIE bröt mot den traditionella svart-grå-bruna färgsättningen som alla de tidigare sluparna och färjorna hade.

DAVID CARNEGIE uppenbarade sig med vit överbyggnad och gul skorsten samt ljusgrönt skrov. Även de nya färjelägena hade målats i dessa glada färger.

Den efterlängta premiärturen skedde den 10 september 1951. Hamndirektör Axelsson med flera av Hamnens folk premiäråkade. Med på turen var även färjenäshon Emil Svensson, en av de som kämpat mest för bättre förbindelser över älven. Han var för övrigt den som drev igenom att färjeleden skulle anses som allmän väg och således avgiftsfri. På första ordinarie turen till Klippan medföljde tre skåpbilar, två personbilar, en motorcykel och tre cyklar.

Trafiken fortsatte att öka och leden fick ytterligare en färja, JOHN E OLSON år 1960. För att öka kapaciteten lät man bygga om DAVID CARNEGIE år 1962. Salongen på den sida som skorstenen satt togs bort och man flyttade ut skorstenen till relingen. På så sätt fick man ytterligare ett körfält där sex personbilar fick plats. DAVID CARNEGIEs kapacitet var nu ca 20 personbilar.

Älvsborgsbronns öppnande i november 1967 blev slutet för biltrafiken på den



DAVID CARNEGIE efter 1962 års ombyggnad, Foto J C Lund april 1964.

gamla färjeleden, FÄRJAN 2 - som hade hängt med ända tills dess - och DAVID CARNEGIE lades upp på Hamnens varv på Ringön. JOHN E OLSON gick morgnar och kvällar med endast cyklisterna och gångtrafikanter. Det var emellertid inte försvarbart att hålla en bilfärja i trafik för enbart gång- och cykeltrafikanter. Linjen lades därför ned den 1 april 1967. Så småningom utbjöds DAVID CARNEGIE till försäljning men ingen spekulant tycks ha varit intresserad. Förslag väcktes om att använda den i oljebrandförsvaret men inte heller det blev fallet.

I juni 1970 kunde man åter läsa i dagspressen att Hamnen ville sälja DAVID CARNEGIE. Denna gång lyckades man sälja färjan till Mo & Domsjö AB i Husum för 106.000 kr. De nya ägarna skulle använda färjan till att bärga sjunket björktimmer vid fabrikena i Husum i Örnsköldsviksdistriktet. En vanlig grävskopa skulle placeras på däck för upplöckning av sjunkna timmerarramar. Man lät färjan behålla namnet DAVID CARNEGIE. Efter några år omändrades färjan till pråm och ägs fortfarande av Mo & Domsjö AB.

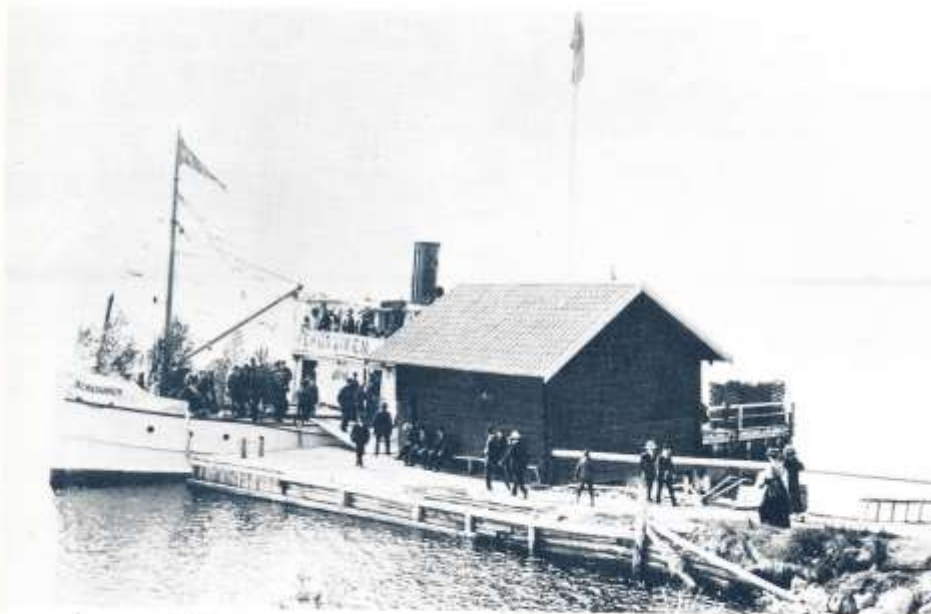
BERTIL SÖDERBERG



De färjor som ej användes i trafiken låg vid Hamnens varv på Ringön. Förutom den upplagda DAVID CARNEGIE syns här FÄRJAN 4, FÄRJAN 6, STYRSÖ och isbrytaren GÖTA LEJÖN. Foto Bertil Söderberg.

Ångbåtssjöfart i Jämtland

Ångbåten brukar ju hålla sig till ångbåtstrafiken på Västkusten. Vi tror dock att läsarna även skall finna intresse för denna berättelse om den jämtländska ångbåtssjöfarten av ROBIN HOLMSTEDT.



Ångaren BERGSVIKEN lövad vid en brygga i Storsjön, BERGSVIKEN byggdes i trä på järnspant 1901 och var pråm innan den blev passagerångare. Den tog 230 passagerare och en hel del gods. Längden var 24,20 m och bredden 6,06 m. Ångaren högs upp 1935. Foto från Statens Sjöhistoriska Museum.

Sjöfarten på Jämtlands sjöar inleddes på 1700-talet med primitiva segelskutor och färjor. I början av 1900-talet var ångbåtstrafiken som livligast och på gamla fotografier kan man se ångbåtar i Östersunds hamn ligga lika tätt som i kusthamnarna på den tiden. Ångbåtstrafiken på insjöarna var betydelsefull innan tåg, bilar och bussar tog hand om trafiken.

Jämtlands första ångbåt hette ÅRESKUTAN. Den byggdes 1840 och gick i trafik på Kallsjön intill Åreskutan. Ångaren döptes senare om till AXEL. Storsjöns första ångbåt byggdes sju år senare och hette JEMTLAND. De var båda hjulångare och befordrade såväl gods som passagerare.

Trafiken med JEMTLAND medförde en

kraftig förbättring av förbindelserna mellan Östersund och bygden runt Storsjön. Premiärturen gick med pompa och ståt 22 augusti 1847. Något fotografi av ångaren finns inte men väl en oljemålning som hänger i Länsmuseet i Östersund. JEMTLAND byggdes vid Runuden på Frösön där den också högs upp 35 år senare.

Ångaren var 18 meter lång, 3,5 meter bred och kunde föra 100 passagerare. Ångmaskinen var på 15 hästkrafter. Midskepps stack den höga skorstenen upp mellan de väldiga hjulhusen. Akterut fanns hytter med små ventiler. För om maskinhuset stod masten. Endast JEMTLANDS namnbräda finns bevarad, den finns hos Föreningen Gamla Östersund.

Men det har funnits flera rederier på Storsjön. Ett av de större var Storsjöns Ångbåts AB i Ovikén som ägde hjulångarna CARL XV och ODIN. ODIN byggdes 1861 för Jemtlands Kommunikationsbolag som gick i konkurs 1867. CARL XV byggdes 1873. Båda ångarna byggdes på rederiets slip i Kvittsle och båda var av trä. Storsjöns Ångbåts AB hade också två prämar som var en bättre affär än rederiet i sin helhet.

På slipen i Odensala ihopsattes ångarna

FRAMÅT, ÖSTERSUND och TRAFIK efter järnvägstransport från "vanliga" varv.

Den som besöker Östersund bör veta att museet inrymmer en sjöfartsavdelning som behandlar den jämtländska sjöfarten. Där finns bl a en modell av ODIN och fotografier från Jämtlands Sjömanaförening 1910 med ångbåtar och kaptenen. Samlingarna är endast öppna sommartid.

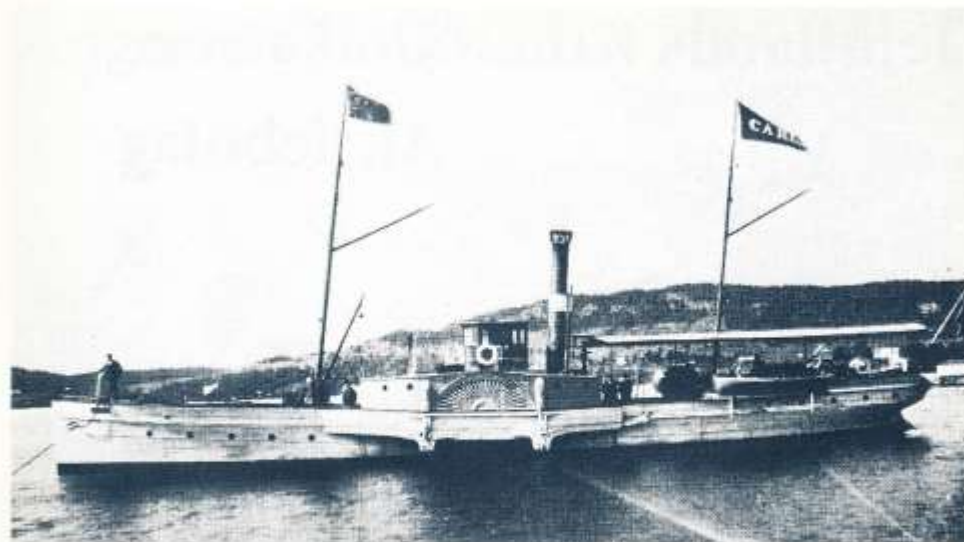
Ångbåtstrafik på Storsjön



Det fanns som mest 79 ångbåtsbryggor vid Storsjön. Ångaren TRAFIK kunde anlöpa hela 27 bryggor under en dag år 1894. Varje by hade bryggbolag som byggde och underhöll brygga och magasin. Genom bryggfaktorerna sköttes även distribution av varor.

Turlistor från 1897-1907 enligt Mauritz Möllervärns minnesanteckningar.

	CARL XV	THOMEE	ÖSTERSUND
Måndag	fr Berg 06,00 Östersund 12,00 Hallen 15,00	fr Östersund 10,00 Berg 17,00	fr Östersund 15,30
Tisdag	Östersund 15,30	Östersund 15,00	Berg 06,00 Östersund 16,00
Onsdag	Berg 06,00 Östersund 15,00	Kövra 05,30 Östersund 16,00	Qvittsle 06,00 Östersund 15,30
Torsdag		Qvittsle 06,00 Östersund 15,30	Berg 06,00 Östersund 12,00 Hallen 15,00
Fredag	Kövra 05,30 Östersund 16,00	Berg 06,00 Östersund 16,30	Östersund 15,30
Lördag	Qvittsle 06,00 Östersund 15,30	Dillne 07,00 Östersund 15,00 Kövra 19,00 till Östersund	Berg 06,00 Östersund 16,00 Qvittsle 20,00 till Östersund
Söndag	Berg 06,00 Östersund 18,00 till Berg	Lustturer	



Hjulångaren CARL XV var mycket lik ODIN som emellertid hade en mast. CARL XV var något längre, 35,70 m, bredden var 4,60 m! Ångaren byggdes 1873 av Nidelfvens Mek Verkstad, Trondheim, på slipen i Kvittsle och byggdes om flera gånger innan den slutade sin trafik på Storsjön 1910. Foto från Per Nilsson Tannér.



Storsjöångarna ÖSTERSUND och THOMEE på utflyktsresa vid sekelskiftet. ÖSTERSUND byggdes i järn 1874 i Oskarshamn och monterades på slipen i Odensala. Längd 25,16 m, bredd 4,56 m. Ångaren heter sedan flera år LAS VEGAS och ligger numera på land. Framtiden får anses oviss. Foto från Per Nilsson Tannér.

Jemtlands Kommunikations Aktiebolag



I mitten av artonhundratalet var skåningen Anders Jacob Thomée landssekreterare i Östersund. Han insåg vikten av goda kommunikationer och ivrade för en trafikförbindelse mellan Sundsvall och Levanger vid Trondheimsfjorden. Den energiske Thomée startade planering och projektering av kommunikationsleden och 1857 bildades Jemtlands Kommunikations Aktiebolag. Ångbåtar beställdes för att trafikera de större sjöarna som skulle förbindas landsvägen med hästforor.

1863 började trafiken mellan Bräcke och norska gränsen. På Refsundssjön gick ångaren REFSUND mellan Bräcke och Pilgrimstad, på Storsjön ångaren ODIN mellan Brunflo och Kvitsle, på Kallsjön THOR mellan Bonåset och Sundet och slutligen på sjön Anjan FREY mellan Anjeheim och Melen.

Norrmännen blev färdiga med landsvägen från Levanger till gränsen 1865. I Medelpad tog det längre tid. Ljungan måste kanaliseras och två slussar byggas vid Edeforsen. För detta ändamål bildades Bräcke-Sundsvalls Kommunikations AB. 1870 var hela leden färdig men då hade Jämtlandsbolaget redan trätt i likvidation 1867.

Från Sundsvall färdades man landsvägen upp till Hemgraven vid Ljungan där ångaren LJUNGAN gick vidare till Hammar vid Angstaforsen varifrån man fick ta sig landsvägen till Bräcke för fortsatt ångbåtsresa. Totala färdsträckan var

40 mil varav drygt hälften trafikerades av ångbåtar.

Kommunikationsleden blev emellertid inte vad man väntat sig. De många omlastningarna blev dyra och besvärliga. Vintertid hindrade isen ångarnas framfart. Missväxt och dåligt utnyttjande knäckte ekonomin.

Vid Jemtlandsbolagets likvidation övertogs ångaren REFSUND av Refsunds Ångbåts AB som senare lät bygga THOMÉE. Båda fartygen flyttades till Storsjön. ODIN övertogs av Storsjöns Ångbåts AB medan THOR och FREY köptes av norrmannen Meyer på Huså Bruk som bröt kopparmalm vid Åreskutan.

Utmed Ljungan byggdes på 1870-talet en järnväg som fick Sundsvallbolaget att 1877 upphöra trafiken med de båda ångbåtar man anskaffat. Ede kanal fick förfalla och ligger numera helt under vatten i den reglerade älven.

Kommunikationsleden blev alltså ett stort misslyckande men de ångbåtar den resulterade i kom till nytta om än på andra trådar. Turismen i Jämtland fick skjuts framåt men för upphovsmannen A J Thomée blev drömmen om det stora företaget, en Norrlands "Göta Kanal", en tragedi. Allt han satsat förlorade han men kort före sin död 1874 gav han sitt namn åt det fartyg som ännu idag trafikerar Storsjön, ångaren THOMÉE.

En minnessten restes över Thomée 1885 i Mörsil.

Ångaren THOMÉE



THOMÉE byggdes på Motala Verkstad och transporterades på järnväg till Refsundssjön där ångaren sattes ihop år 1875. Den är 26,93 meter lång och 4,85 meter bred. Djupgåendet är 1,80 meter.

Den ursprungliga ångmaskinen på 100 hkr byttes på 1930-talet mot en Bergsundsmaskin tillverkad 1919. Det är en compoundmaskin på 160 hkr. Pannan är ved- och koleldad efter tillgången på bränsle.

Refsunds Ångbåts AB i Bräcke flyttade ångaren 1880 på två järnvägsagnar till Storsjön där trafiken fortsatte. 1917 inköptes THOMÉE av Indals Älfs Flottningsförening som byggde om ångaren till bogserbåt. Norderöns Rederi AB återgav THOMÉE rollen som passagerarångare 1931. Efter bilfärjans ankomst till Norderön försvann trafikunderlaget och ångaren såldes till Östersunds Godtemplare. 1962 köpte befälhavaren sedan 1956, Manne Eriksson, THOMÉE som han drev fram till sin pension 1970. Därefter köptes ångaren av Lennart Boman som trots badbarnsresor och driftsbidrag inte fick ekonomin att gå ihop.

1972 gick rederiet i konkurs och Östersunds kommun som hade fordringar ropade in THOMÉE på exekutiv auktion. Kommunen avsåg emellertid inte att låta THOMÉE fortsätta plöja Storsjöns vågor utan anslog medel endast för yttre uppsnygning och permanent förtöjning.

Det var då Föreningen Thomées Vänner bildades som påtryckningsgrupp för att åstadkomma fortsatt seglation. Det var tack vare föreningen som THOMÉE kunde gå till sjöss igen 1974. Med ideellt arbete och kommunal hjälp går "Skandinaviens äldsta propellerångare" i trafik varje sommar.

THOMEES trafik

1978 var femte säsongen i THOMEES "nya liv". Ångaren gick i reguljär trafik från Östersund 28 juni-12 augusti med följande program:

Onsdagar	11.00 Storsjötur (2 tim)
	14.00 Andersön (3 tim)
Torsdagar	11.00 Verkön (4,5 tim)
Fredagar	14.00 Andersön
	18.00 Storsjötur
Lördagar	11.00 Storsjötur
	14.00 Brunflovikstur (2 tim)
Söndagar	11.00 Verkön

Måndagar och tisdagar var ångaren ledig för beställningsturer.

1977 gjorde THOMÉE 48 beställningsturer och 63 reguljära turer. Budgeten överskreds på minusidan och det ekonomiska utfallet av sommarens trafik är därför av betydelse för den fortsatta seglationen.

Ur "Skärgårdshästen" 3-78



Ångaren DROTTNINGHOLM har i sommar gått för tionde året på linjen Stockholm-Drottningholm. Ångaren byggdes vid Motala Verkstad 1909.

MARIEFRED 75 år

15 april 1903 kom ångfartyget MARIEFRED Mariefred på jubileumsresa upp-vaktad av ångarna EJDERN, BLIDÖ-SUND, ÖRNEN och ÖSTA. Människo-massor mötte på Ångbåtsbron, det hölls tal och utbringades leven.

Få ångbåtar har blivit så gamla på sin trade som MARIEFRED. När trafiken hotades på 1930-talet räddades MARIEFRED av mariefredsbor som utan vinstsyfte övertog aktiemajoriteten i rederiet. Under 30 år lyckades de - på senare år arvingarna - hålla igång trafiken med MARIEFRED som i början av 1960-talet blev Mälarens sista ångbåt.

I mitten av 1960-talet övertog Stiftelsen Skärgårdsbåten aktiemajoriteten i Grips-holms-Mariefreds Ångfartygs AB för att säkra fortsatt trafik. Det har lyckats i tolv år. Visserligen har underskotten blivit allt större men också möjligheter-na att täcka förlusterna med insamlingar och aktivt arbete.

MARIEFRED fortsätter mariefredstrafiken. Nu börjar nästa etapp, de 25 år som återstår fram till 100-årsjubileet.

Strömman Kanals ångbåtssommar

var rederiets tionde och omfattade tre ångbåtar i trafik. På Drottningholmslin-jen lunkade DROTTNINGHOLM sina fyra dagliga turer och till Gustavsberg gick GUSTAVSBERG VII fem turer i veckan.

Tredje ångaren är BJÖRKFJÄRDEN som efter renoveringen sattes in på Björkö/Birka fem dagar i veckan.

Strömman Kanalbolaget har faktiskt en fjärde ångare ity man nu är ägare till vraket efter WAXHOLM som så sorg-ligt brann i vintras.

Sommaren med BLIDÖSUND

BLIDÖSUND har gått sin första sommar för sina nya ägare. Beställningstrafiken var betydande under maj och juni då den reguljära trafiken började. Måndagar har ångaren ersatt MARIEFRED på Mariefredslinjen. Fredagsturerna till BH-

dösundet och Furusund fortsatte fram till 1 september. Dessa turer uppmärksammades i 6 i Bertil Persells serie radioprogram från Furusund. Söndagar har BLIDÖSUND gått ända ut till Svartlöga, 5 tim 30 min ångbåtsresa från Stockholm. Inturerna från Blidösundet fortsatte även de till 3 september.

Av de stadiga arrangemangen under som-maren märks Förhelningen runt Söder-malm måndagar och Ångbåtssöndagen, i huvudsak tisdagar.

Stödföreningen Roslagens Skeppslags-vänner firade sitt 5-års jubileum ombord under en utfärd 18 maj. För medlems-avgiften - 40 kr - får man två enkla re-sor på Mariefreds- eller Blidö-Svartlöga-linjen.

Waxholmsbolagets ångbåtssommar

blev genom WAXHOLMs fränfalle stym-pad jämförd med tidigare somrar. WAX-HOLM ersattes på Sandhamnslinjen av NORRSKÅR som efter 30 år åter blev ordinarie Sandhamnsbåt. NORRSKÅR gick i nära 40 år på Häljan under namnet SANDHAMNS EXPRESS.

NORRSKÅRs reguljära trafik övertogs av m/s VÄSTAN.

S/S STORSKÅR följde sitt vanliga som-marprogram: måndag-fredag lunchtur till Vaxholm och Ramsö, måndag-torsdag kvällstur till Ljusterö och fredag expresstur till Möja, lördag-söndag Husarölinjen.

STORSKÅR fyllde under sommaren 70 år. "Betänk detta när du från din plats på akterdäck ser andra sentida flytetyg passera revy och krympa till smålingor långt bakom STORSKÅRs häckväg" skrev tidningen Skärgårdsbåten 3. 70.



Kvällskryss på Siljan

med m/s GUSTAF WASA kunde man lyssna till i radion tre torsdagskvällar i augusti. Mellan musikinslagen från akterdäck fick man höra Bengt Polo Johansson intervjua Per Johannes om ång-båts trafiken på Siljan och räddningen av GUSTAF WASA.

Båtar runt omkring

STYRSÖ har trafikerat traden Göteborg-Marstrand under lördagar i juli i sam-sägling med BOHUSLÅN som gått sträck-an på söndagar i juli. Sista söndagen var det ca 400 personer som skulle resa till Marstrand med BOHUSLÅN varför STYRSÖ fick sättas in som extrabåt. Det är första gången sedan 1961 som det gått två söndagsbåtar till Marstrand! Och det är första gången sedan 1983 som man har kommit åka reguljärt med båt till Marstrand.

I övrigt har STYRSÖ mest använts för beställningsturer i rotmar. I våras re-neverades salongen på övre däck och in-reddes till kafésalong med plats för 56 sittande gäster. Även i pentryt gjordes en ordentlig upprustning.

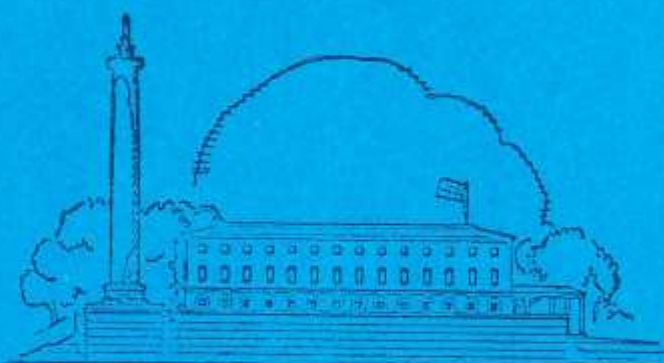
AVANT heter sommarens nykomling i skärgårdstrafiken kring Smögen och Kungshamn. Det är dock en gammal kändis som nu dykt upp under nytt namn. Från 1950 till 1988 gick den som sight-seeingbåt i Göteborg under namnet VÄSTANFLÄKT 6. Därefter gick den i Strömstad som PLUTO tills den såldes till Smögen förra året. I sommar har AVANT haft ett digert program med tre dubbel-turer dagligen på sträckorna Gravarne-Basselösund-Tryggö (genom Solentkanalen)-Ramsvik-Hunnebostrand och Gravarne-Smögen-Fisketängen-Malmön. Turerna är upplagda så att man på två timmar kan resa hela sträckan från Malmön till Hunnebostrand.

STRAND heter en koleldad ånghogserare som legat vid Gullbergskajen under några år. I somras övertogs den av några entusiaster från BOHUSLÅN och har efter en snabb upprustning åter kommit på för egen maskin. STRAND byggdes vid J & C G Bolinders i Stockholm 1890 och har tidigare bl a tillhört Transportbolaget i Stockholm under namnet URANUS och Wargöns Bruk vid Göta älv som LINDAS.

Rädda VIKING

från att bara bli museum! värdar eleverna ombord som vill hindra Skolstyrelsen att flytta land utbildningen av sjömän. Även rektorn anser att det är uppenbara fördelar med utbildning i realitetisk mil-jö.

Sjöfartsmuseet i Göteborg



Vad hette Götaverkens första fartyg som levererades 1847?

Se modellen på Sjöfartsmuseet !

September-april är Sjöfartsmuseet också öppet onsdagskvällar då register och bibliotek även är tillgängliga för studier.

För aktuella utställningar och program, se annonsen "Göteborgs Muséer" lördagar i G-P !

Öppettider	September-april
SJÖFARTSMUSEET AKVARIET Karl Johansg. 1-3	måndag stängt
	tisdag-fredag 12.00-15.00
	onsdag även 17.00-21.00
	lördag 10.00-17.00 sön o helgdag
FARTYGMUSEET Lilla Bommen	lördag 10.00-15.30
	sön o helgdag 11.00-15.30

Stängt julafton, juldagen, långfredagen, första maj och midsommarafton.

Stöd Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum!
Årsavgift 20 kronor. Telefon 031/42 72 40.