



**ÅNGBÅTEN**



Årg 15 • December 1979 • Nummer

**48**

# Ångbåten 48

medlems- och informationstidning  
utgiven av  
Sällskapet Ångbåten  
Box 2072  
403 12 GÖTEBORG 2  
Postgiro 621606-3  
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen  
telefonsvarare - 031-151501.

Telefon till ångaren BOHUSLÅN vid Sten-  
piren - endast under seglationssäsong -  
031-131450.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:

Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg  
Kringelgatan 6 Övre Besvärsgatan 2  
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg  
tel 031-512220 tel 031-188805

Bidrag till tidningen bör sändas direkt  
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till Nils  
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är 30  
kr per år.

## Innehåll

- 3 Aktuellt ombord
- 4 Ångaren BOHUSLÅN'S Sommarturer 1980
- 5 Ångbåt till Fallens Dag
- 7 FÅR JAN 4
- 8 Julfärjan
- 9 Båtar runt omkring
- 10 Mittuppslag
- 12 STYRSÖ I - från ångbåt till lastbåt
- 15 Pater Noster
- 16 GÖTA
- 19 Vi har läst... \* \* \*

Ångbåten 48 var klar för tryckning 3 de-  
cember 1979 och trycktes i 2000 ex.

## Medlemsavgift

Medlemsavgiften är 30 kronor per år och  
kan betalas till

postgiro 62 16 06 - 3 eller  
bankgiro 673 - 68 62.

## Omslag

En stämmingsfull vinterbild från Fiskham-  
nens färjeläge en söndag i början av 1964.  
Till höger FÅR JAN 6 som vardagar trafike-  
rade Sannegårdshamnen och till vänster  
en bit av FÅR JAN 3.

## Årsmötet 1979

27 oktober 1979 var en stillsam till-  
ställning. Endast 31 medlemmar kom  
tillstädes. Om detta är ett hälsotec-  
ken tål att diskuteras. Dagordningen  
från kallelsen följdes utan avvikel-  
ser. Styrelsen satt lugnt kvar liksom  
revisorerna. Även valkommittén som  
förvisso inte behöver anstränga sig  
kvarstod. Viktigaste beslutet var be-  
kräftelse av 1978 års beslut om hål-  
lande av årsmöte, en ändring från sep-  
tember till oktober månad. Årsavgif-  
ten behölls oförändrad och det gamla  
kära problemet om att endast sända en  
medlemstidning till medlemmar med  
samma adress kom upp igen med själv-  
klart avslag som resultat.

Serveringen var i enklaste laget.

## Aktuellt ombord

Ångaren BOHUSLÅN bogserades planenligt  
till vinterförtöjningsplatsen vid Skepps-  
bron efter slutförda arbeten på Donsö  
Varv.

Varvsarbetena var denna gång så tidigt  
lagda att BOHUSLÅN ännu inte var avrus-  
tad när hon återkom från varvet. Ångaren  
hyrdes ut vid kaj veckan 5-10 november  
till Göteborgs Juniorhandelskammare.

Nu har vi avrustat och täckt in BOHUSLÅN  
med presenningar runt salonger och styr-  
hytt. Ömtåliga delar och annan utrust-  
ning förvaras torrt.

Nu behöver vi inte förhålla BOHUSLÅN mera  
före nästa säsongstart. Du kan därför  
vika en måndags- eller torsdagskväll för  
ett besök ombord för att se vad vi hål-  
ler på med under vintern och våren. Om  
inte arbetslusten sätter in direkt är du  
alltid välkommen på en kopp kaffe och en  
pratstund. Tro för all del inte att det  
är kallt ombord bara för att det är vin-  
ter - tvärtom!

Nu pågår det arbeten i framförallt mas-  
kinrummet och akterskeppets inredning  
som varit nedtagen vid plåtbytarna i år  
och förra året. Inredningen återställs  
nu på ett minutiöst sätt.

Innan varje trädetalj sätts på plats  
bränns den ren från gammal färg vilket  
är nog så tidskrävande. "Bränningssta-  
tionen" har upprättats vid lastporten.

Under fördäck är renoveringen av hytter,  
skans och salong nu inne i sitt slutske-  
de. En sista hand läggs vid lister,

ventiler och beslag. Även målningen  
kompletteras här.

I maskin pågår arbeten med bl a en ny el-  
tavla och ett förvärmningssystem för ol-  
ja. Vidare skall lager och axel på huvud-  
maskinen ses över och justeras även den-  
na vinter.

På däck hoppas vi kunna byta den befint-  
liga lastporten på babordssidan till en  
nyttillverkad. Den gamla är i så dåligt  
skick att den inte längre går att använda.

På listan över arbeten som behöver göras  
i vinter står vidare:

Skrapning av översta däckets undersida  
eller m a o promenaddäckets tak, ett  
tidskrävande arbete som fått stå efter  
andra angelägnare objekt är efter år.

Ny duk i förrådet under försalongen med  
komplettering av hyllor.

Inredning av förpiken till förråd för  
tågvirke, friholtar mm. Lejdaren är un-  
der tillverkning.

Fortsatt uppsnyggning av lastrummet.

Lackning och målning av trallar, lådor,  
soffor och mycket annat ombord.

Lackning i cafeterian akterut på huvud-  
däck.

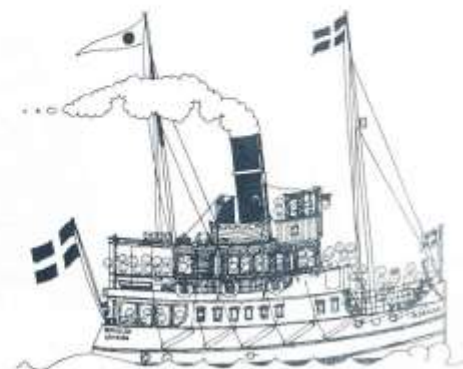
De här uppräknade arbetena är endast ett  
axplock av alla som kan göras. Det mesta  
är ganska enkla jobb. Material finns om-  
bord men ta med oömma kläder. Välkommen!

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR  
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



## Ångbåtströjor!

De populära ångbåtströjorna finns i blått  
med vitt tryck och i gult med blått tryck.  
Tröjorna är av T-shirttyp och finns i al-  
la storlekar. Motivet finns på teckningen  
till höger. Priset är inklusive porto  
och exp.kostnader 35 kronor. Ring till  
ångaren BOHUSLÅN måndagar efter kl 19.00  
och beställ så skickar vi mot efterkrav.  
Telefonnumret är 13 14 20 under vintern.



# BOHUSLÄNs Sommarturer 1980

För ovanlighetens skull kan vi redan nu avslöja ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer för 1980. Av olika skäl är det nödvändigt att fastställa dessa turer så tidigt som möjligt. Ex.vis får ju beställningsturena inte kollidera med sommarturerna.

Antalet sommarturer blir under 1980 ungefär lika många som 1979.

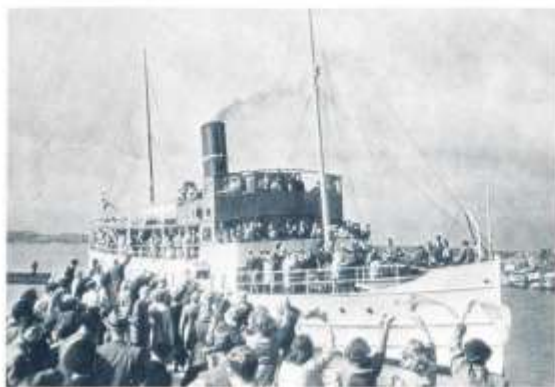
Antalet kvällsturer blir 14. Varje onsdagskväll mellan 28 maj och 27 augusti går BOHUSLÄN från Stenpiren kl 18.30 på en rundtur genom södra och norra skärgården utan uppehåll med återkomst kl 21.30. 9 juli ersätter ms STYRSÖ.

Dagturena blir 10 och de inleds med en riktig långtur "Orust runt" söndagen 15 juni då BOHUSLÄN går från Göteborg kl 09, anlöper Marstrand och fortsätter innanför Tjörn och Orust till Gullholmen där ett kortare uppehåll görs. Återfärden går direkt till Marstrand kl 19 och Göteborg 21.25.

Marstrandstrafiken har under några somrar växt i popularitet. BOHUSLÄN kommer sommaren 1980 att gå Göteborg-Marstrand och åter varje söndag från 29 juni till 17 augusti samt söndagen 31 augusti, från Göteborg kl 10.00. Resan tar 2 tim 20 min.

Återresan sker kl 16.00 med följande undantag: 6 och 20 juli, 3 och 17 augusti är avgången kl 18.00. (Se vidare nedan) Söndagen 13 juli ersätter ms STYRSÖ när BOHUSLÄN är i Oslo på veteranångfartygsmöte.

Varannan söndag 6 juli-17 augusti förlängs marstrandsturen till Käringön:



En välfyllt BOHUSLÄN lägger här ut från någon av stationerna på kusten. Var och när bilden togs och vem som gjorde det är tyvärr obekant.

Söndagar 6 och 20 juli, 3 och 17 augusti.

10.00	från Göteborg	till	20.25
12.15	↓ Marstrand	↑	18.00
13.10	↓ Kyrkesund	↑	17.00
13.45	↓ Möllösund	↑	16.30
14.30	till Käringön	från	16.00

Turen garanteras endast vid gott väder. Vid risk för svår sjögång på Marstrands- och Hjärteröfjorden vänder turen i Marstrand.

Här kan erinras om när Ångbåts AB Bohuslänska Kusten ville etablera ångbåtstrafik på Käringön. Kapten Macfie sändes ut till öns härskare, pastor Simson, som ansåg att ångbåtarna skulle föra synd med sig. Macfie blev förhörd om sin moral, nykterhet och kunnsighet i katekesen. I ett brev till rederiet meddelade pastor Simson att Macfie befunnits värdig att anlöpa Käringön tills vidare två gånger i veckan. Tillståndet var personligt.

Så går det inte till idag men det är inte lätt att börja trafik på Käringön nu heller. Det rör sig bara om några sommarsöndagar men öns hamn är liten och båtarna många. Vi har emellertid kommit överens med Björn Tobin som kör AINA på Hälleviksstrand året om, hamnstyrelsen och Uddevalla Turisttrafik som trafikerar Käringön fyra dagar i veckan sommartid med BYFJORDEN. Med god vilja får även BOHUSLÄN plats.

Beträffande priser och annat hänvisar vi till det tryckta program som kommer ut i vår och skickas ut med nästa nummer av Ångbåten.

# Ångbåt till Fallens Dag



Tredje veckan i juli varje år infaller Fallens Dagar i Trollhättan. Sedan flera år har ångaren BOHUSLÄN i samtrafik med BJs ångtåg gjort en resa till Trollhättan.

Turen går alltid på lördagen i den aktuella veckan. På bilden intill passerar BOHUSLÄN just Göta Älvbron efter avgången från Stenpiren kl 8.00.

För de som är vana vid att färdas med BOHUSLÄN i skärgården är resan på Göta Älv en annorlunda upplevelse. Naturen blir storslagnare ju närmare Trollhättan man kommer.

Första slussningen sker i Ströms sluss vid Lilla Edet. Här är lyfthöjden ca 3,5 m. Maximala fartygsstorleken är längd 88 m, bredd 13,1 m och djupgående 5,3 m.

För att hålla ångaren på plats i slussen krävs en för- och en akterända. På bilden är det Per Ahlquist som passar förändan.

Trollhättesslussarna är fyra till antalet och lyfter BOHUSLÅN ca 34 m. Efter slussningen i Trollhättan fortsätter ångaren till Stadskajen som anlöps kl 14 efter sex timmars resa. Då känns det skönt med en promenad till fallen för att se vattenet släppas på i de annars torrlagda färorna.

De som rest med BOHUSLÅN till Trollhättan åker ångtåg till Göteborg medan tågresenärerna tar båten från Trollhättan kl 16. Ombord serveras då ångbåtsbiff i salongerna på övre däck. Bilden nedan till höger visar kocken Lars Djärv vid spisen.

På bilden nedan till vänster förefaller lugnet härskas i maskinrummet och chiefen Conrad Ganesjö tar en läspaus. Först kl 21 slås "väl i maskin" efter en lång dagskörning.

Samtliga bilder har tagits av Leif Magnusson 21 juli 1979.



## FÄRJAN 4

Det finns också möjlighet att arbeta med ångfartyg i mindre skala än BOHUSLÅN.

FÄRJAN 4 ligger vid Fartygsmuseet i Lilla Bommens hamn och det är arbete ombord måndagskvällar. Sven-Hugo Bengtsson och Christer Eliasson håller på med färjans maskinrum. Ring Christer (562859) om du vill besöka färjan för porten till museet är låst.

Vid torrsättningen av färjan i september upptäcktes efter grundlig stålborstning att plåtstråken närmast under vattenlinjen var angripna av punktfråtor. Orsaken till dessa kan vara att färjan legat på samma plats för länge, en plats där till exempel en undervattenskabel "läckt". Var detta skett vet vi inte. Ingen av de gamla kajplatserna kommer att användas i fortsättningen, färjan har nu fått fristad vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen.

För att få reda på skrovets kondition är vi tvungna att åter ta upp FÄRJAN 4 på land. Sjöfartsinspektionen kräver blästring av de angripna plåtstråken och behandling av fråtorna. Vad som då kommer i dagen är svårt att veta i förväg.

Att eventuella reparationer kan komma att kosta en hel del pengar står klart. Färjans ekonomi är inte helt problemfri. Tack vare stor förståelse och tillmötesgående från Sjöfartsmuseet som ju äger färjan har verksamheten hittills gått ihop. Tyvärr finns inte samma möjligheter för färjan att tjäna ihop till sina utgifter som för ångaren BOHUSLÅN. Vårt hopp står till de varje vår förekommande inhoppen på hamnens enda färjelinje när ordinarie färjan DAN BROSTRÖM skall på varv. Linjen Haket-Hisingstad är emellertid i farozonen. Vidare hoppas vi kunna utveckla hamrundturerna som hittills endast körts vid sporadiska tillfällen.

Vid ett sammanträde om färjans framtid mellan Sjöfartsmuseet och Sällskapet Ångbåten den 30 november enades man om att så snart som möjligt låta torrsätta färjan för att utvärdera skrovets kondition. Med ledning därav kan vi sedan beräkna kostnaderna för upprustningen. Det är vår gemensamma strävan att FÄRJAN 4 skall bevaras i sådant skick att hon även i framtiden skall fungera som passagerarfartyg. Ett "levande museum" med andra ord.

Under hösten har FÄRJAN 4 gjort söndagsrundturer i hamnen vid två tillfällen. Första gången var Museernas Dag den 7 oktober. Med utgångspunkt från Fartygsmuseet i Lilla Bommen gjorde färjan fyra 50-minutersturer. På turerna anlöpdes Hisingstad, Sannegårdshamnen, Haket och Stora Bommens Bro. Rundturerna lockade en hel del folk och det ekonomiska utbytet blev därför gott.

Två veckor senare den 21 oktober upprepade vi turerna men trots annonsering blev resultatet verkligt magert. I nuvarande läge krävs tydligen ett arrangemang som Museernas Dag för att locka med en ångfärjerundtur.

Vi är ändå på det klara med att hamrundturer med anlop av flera färjelägen är rätta användningsområdet för FÄRJAN 4. Med den personalbrist som rått i Sällskapet Ångbåten har det inte under senare år varit möjligt att köra både BOHUSLÅN och FÄRJAN 4 under sommaren. Vi kan bara hoppas på en bättring så att även vår ångfärja kan användas sommartid.



Ångbåtens julnummer bör givetvis ha sin egen julnovell. Här följer därför en garanterat osann historia från en av alla de ångfärjor som förr trafikerade älven.

## Julfärjan

Det var julafton och för ovanlighetens skull vräkte snön ner och la sig som ett täcke över stan. Flingorna var stora som vantar och gjorde sikten över älven i det närmaste obefintlig. Den lilla ångfärjan låg i färjeläget på stadssidan, färdig att göra sista turen för dagen.

Däcksman sopade bort snön från landgången, för vilken gång idag visste han inte. Han hade kommit ifland från ett betydligt större fartyg och tänkt att stanna hemma ett tag, hur länge han nu skulle orka med att sopa sig fram och tillbaka över älven. Han tänkte en cigarrätt och drömde sig tillbaka till fröjder i varmare länder.

Det började skymma riktigt ordentligt. Skulle det komma fler passagerare nu? I det svaga lampskenet över viadukten såg han några figurer med kassar och paket. Lika bra att skynda på dem. När skeppsklockan klämtade längde de blivande resenärerna stegen och dök in mellan kiosken och vänthallen till den väntande färjan. "Så skönt att vi hann!" Däcksman såg till att polletterna klirrade ner i bössan innan han drog undan landgången, satte för grinden och signalerade klart.

Snöfallet blev allt intensivare och när ångvisslan gav ifrån sig sin varnings-signal - pass på, nu lägger färjan ut - dämpades ljudet som av bomull. Befälhavaren kisade ut genom styrhyttens fönster. Han kände en uppenbar olust över att behöva ge sig ut på älven i det här vädret. Han hoppades emellertid att ingen annan var på väg ute på älven och gav sakta fram.

Passagerarna satt förväntansfulla på de gula långbänkarna och kurade med sina kassar och paket. Till och med en och annan julgran fördes hem i sista stund. Alla tycktes känna alla och det förlo-sande samtalsämnet var förstas den före-stående julen och så (o)vädret. Fönstren var igenimrade och de som ville uppleva vädrets raseri fick uppsöka fördäck i lå av styrhytten. Där stod några rökande herrar ivrigt följande skepparens före-havanden.

Turen över älven tog vanligtvis tre minuter men de var snart avverkade utan att man fått minsta vittring på hisings-sidans kranar och fartygsskrov.

Däcksman slog upp dörren från salongen klar att förbereda landstigningen. "Va, e vi inte framme?" Han tittade upp mot skepparen som nu såg minst sagt bekymrad ut. "Det var länge sen de var sånt oväder" sa någon förnumstigt för att liksom förklara dröjsmålet. "Ja, de va hemskt va tjockt de e" svarade skepparen från sin upphöjda plats. Ännu en gång drog han i ångvisslan men ljudet dämpades effektivt i snöfallet och gav ingen som helst ledning för orienteringen.

Nu blev det oro inne i salongen. Allt fler tittade ut men lugnades av däcksman med "en får ta det lilla lugna i sånt oväder" för att övergå till vilda berättelser som han hört till sjöss.

"Har vi gått vilse tvärs över älva?" utbrast en yngling och uttalade vad nu de flesta insåg men knappast vågade tro.

Befälhavaren slog stopp och maskinens sakta dunkande upphörde. Det blev kusligt tyst. "Säg åt mäster att vi driver på älven" sa han till däcksman som försvann in i salongen. "A inte vesste vi va vi va" raljerade en påstruken äldre person som uppenbarligen inte insåg stundens allvar. Däcksman kom tillbaka. "Mäster undrar om vi står på grund, det har gått så trögt."

Det var då däcksman gjorde sig ett ärendet akterut. Ja, vad som är för och akter på en färja, till synes likadan i båda ändar, kan vara svårt att avgöra. I det här fallet gick han emellertid ut på det lilla däck som varit vänt åt stadssidan till.

God jul och gott nytt år! Han upptäckte vad han fruktade, han hade glömt att kasta loss. Djupt nere i snön fick han tag i det styva tagvirket och lirkade loss det från pollaren. Han tryckte klarsignal och hoppade i detsamma över grinden, ifland. I lå av vänthallen såg han färjan ge sig ut på älven. Ångvisslan tjöt och snart var ljusen försvunna. Skulle han våga visa sig igen? Nä, han beslöt sig för att mönstra ut snart igen. På större båtar som gick till varmare länder.

Men först skulle han fira jul. Tjohoo!

## Båtar runt omkring

AVANT - tidigare kländ som VXSTANFLAKT 6 - som under två somrar trafikerat skärgården mellan Malmö och Bovalstrand har nu sålts till Stockholms skärgård.

BJÖRN III, bogserbåt från Askerön nära Stenungsund skall bli passagerarbåt på Vättern. Det är Visingsöbåtarnas Rederi som köpt båten från bröderna Asker. Båten som är byggd vid Motala Verkstad 1885 får nu namnet VISINGSBORG.

STYRSÖ förlängde i år sommartrafiken till Marstrand under lör- och söndagar fram till 18 augusti. Söndag 19 augusti var STYRSÖ för första gången på några år åter extrabåt i den ordinarie trafiken på Vrångö.

I jul blir det vintertrafik med BLIDÖSUND som annandag jul gör en tur från Stockholm till Blidösundets bryggor och tillbaka. Det blir en rad arrangemang i mellandagarna som avslutas med nyårsbal på nyårsafton för ångarens vänner.

DJURGARDEN 3, Stiftelsen Skärgårdsbåtens ångfärja, ligger på land för omfattande arbeten. Färjan måste nu flyttas varför det brädskar att slutföra skrovarbetena liksom rostknackning och målning. Däcket har lagts om varvid styrhytternas plockades ner. Arbetena med färjan planeras nu kunna fortsätta vid kaj i Stockholm.

DROTTNINGHOLM gjorde söndagen 16 december den sedvanliga adventsresan för Stiftelsen Skärgårdsbåten i Stockholm. Resan gick denna gång till Askrikefjärdens vikar, holmar och glömda bryggor.

EJDERN fyller 100 år 1980!

GUSTAFSBERG VII har varit på varv för plåtbyten mm. Pannan undergick besiktning i våras av Statens Anläggningsprovning. Det var första pannan i Stockholm för SA. Ångstymmaskinen skall nu ersättas av en hydraulisk sådan.

MARIEFRED har under hösten besökt Finnboda varv. Säsongen har varit god. Stort problem är ångpannan som visserligen godkänns av Statens Anläggningsprovning men fått vidkännas en trycksänkning som gör det svårt att hålla farten. Det är alltså tid för pannbyte efter 76 år.

MARIEHOLM har satts in i Öresundstrafik mellan Malmö och Köpenhamn i konkurrens med "stora båtar" som ännu finns kvar. Denna skara har starkt decimerats på senare tid till fördel för snabbgående kataraner, "westamaraner", och bärplansbåtar. Vi kan bara önska lycka till!

NORRSKÄR som sommardag trafikerar Sandhamnstraden backade 5 augusti in i Sandhamns lottsbygga varvid bl a hjärtstocken skadades. Motorfartyg ersatte resten av säsongen. Storrenovering planeras nästa vinter.

STORSKÄR har haft en god säsong och fortsatte skärgårdstrafiken i veckosluten ända fram till 14 oktober.

Stockholms stads förra Isbrytare SANKT ERIK, tidigare ISBRYTAREN II, kommer att bevaras som museifartyg. Fartyget levererades från Finnboda till Stockholms hamn 1915. Isbrytaren fick namnet SANKT ERIK i samband med ombyggnaden 1958 och uttrangerades 1977 då den ersattes av isbrytande bogseraren HEIMDAL. Stockholms kommun skänker SANKT ERIK och bekostar även en del av nödvändiga reparationer. SANKT ERIK kommer att förvaltas av Sjöhistoriska museet och placeras förmodligen vid Galärvarvet.

BALTIC STAR, tidigare Sveabolagets passagerarångare BIRGER JARL, sattes i början av augusti in på Ålandstrafiken för Anedinlinjen i Stockholm. Hon gör 24-timmarskryssningar med olika avgångstider varje dag. Tyvärr vanpryds den tidigare vackra exteriören av en omfattande överbyggnad längst akterut.

BALTIC STAR råkade ut för grundstötning i tjocka i oktober vilket bl a Svensk Sjöfartstidning omnämde. SST råkade benämna ångaren "färja" vilket resulterade i en insändare från ångbåtsvännen Thure Malmberg i Helsingfors. I den får man också lära känna de tre "olympiaångarnas" historia. (SST 45/79)

## Mittuppslaget

är från Nya Lidköpings-Tidningen den 16 juli 1979 med Lidköpings innerhamn fylld med ångbåtar under sommarens ångbåtsmöte på Värn. Från vänster (skymtar) ORNEN, därefter BOHUSLÅN, POLSTJARNAN, BØRØY-SUND, NALLE och TRAFIK.

Fotot är taget från silon på andra sidan av hamnen av NLT:s fotograf Tore Sahlström.



# STYRSÖ I

## – från ångbåt till lastbåt



Ångaren STYRSÖ I upplagd vid varv i Göteborg omkring år 1908-1910. Till höger skimtar Angslupsbolagets ångare SVALAN och LÄRKAN.

Vid Packhuskajen låg den 4 oktober en liten lastbåt med namnet REIGUN och med Svelvik i Norge som hemort. Skrovet bar tydliga linjer av skärgårdsbåt och vid samtal med besättningen ombord blev tanken besannad på att det ursprungligen varit STYRSÖ I av Göteborg. Fartyget såldes redan 1910 till Norge.

Vid sekelskiftet trafikerades södra skärgården av Angslupsbolaget. Vid Styrso Bratten låg Styrso Havsbad med badhus, restaurang och hotell. För att kunna driva verksamheten var man beroende av goda förbindelser med Göteborg. Badhusbolaget var missnöjt med Angslupsbolagets trafik, båtar och biljettpriser.

När Angslupsbolaget satte upp en reklamskylt för ett margarinmärke under Styrso Havsbads skylt var måttet rågat och man beslöt beställa två egna ångbåtar till sommartrafiken 1904.

Styrso Nya Badhus AB beställde en av ångarna vid Södra Varvet i Stockholm. Ångaren fick namnet STYRSÖ I. Längden var 29,90 m och bredden 6,82 m. Antalet passagerare var 310. En compoundmaskin på 290 ihk gav STYRSÖ I en fart av ca 12 knop. Samtidigt beställdes vid Eriksberg en något mindre ångare som fick namnet STYRSÖ II. Före leveransen av II:an hyrdes ångaren ELFKINGEN en tid.

Båtarna sattes in på linjen Göteborg-Styrso där Bratten, Villabron och Tjängen anlöptes. Badhusbolaget utfärdade förbud för Angslupsbolaget att anlöpa Havsbadets brygga. När inte förbudet följdes uppfördes ett plank med grind som vaktades av en polis med sabel. Grinden öppnades bara när Badhusbolagets båtar anlöpte bryggan.

Som motdrag byggde Angslupsbolaget eget badhus och brygga vid Bratten och be-



Efter försäljningen till Oslo fick ångaren namnet OSCARSBORG I. Förutom två nya master är ångaren oförändrad sedan göteborgstiden. Foto från Norsk Folkemuseum, Oslo.

ställde ångaren STYRSÖ som levererades sommaren 1907. Till konkurrensen hörde givetvis sänkta biljettpriser och kappkörningar. Efter fyra års konkurrens hade Badhusbolaget förlorat en halv miljon kronor och Angslupsbolaget var barskrapat. Våren 1908 övertog Havsbadets ägare aktiemajoriteten i Angslupsbolaget och trafiken normaliserades. STYRSÖ II såldes genast till A/S Nesodden Dampskibsselskab i Oslo och omdöptes till KRONPRINS OLAV.

Till en början behölls STYRSÖ I för trafiken i södra skärgården tillsammans med Angslupsbolagets båtar. 1910 köpte Nesodden Dampskibsselskab även STYRSÖ I som fick namnet OSCARSBORG I och sattes i trafik mellan Oslo och yttre delen av Oslofjorden. 1918 byggdes ångaren om för vintertrafik. Eftersom Nesoddens ekonomi var dålig beslöt man utvidga aktiekapitalet. Skeppsredare Fred Olsen tecknade sig för det belopp som motsvarade ombyggnaden av OSCARSBORG I.

1920 beslöt Nesodden Dampskibsselskab att dra sig ur trafiken på yttre delen av Oslofjorden och begränsa linjen till Dröbak. Vid denna tidpunkt trafikerade ånga-

ren traden Oslo-Dröbak-Hvitsten. För att stärka sin likviditet sålde bolaget OSCARSBORG I till Fred Olsen.

Ångaren som populärt kallades BORGEN fick Fred Olsens skorstensmärke men administrerades fortfarande av Nesoddenbolaget. Fartyget trafikerade Oslofjorden fram till 1954 då trafiken på yttre delen av fjorden fick läggas ner på grund av bilismen.



OSCARSBORG I som modell i Fred Olsens "storstue". Observera iastrumsluckan och lastbommen på fördäck.



STYRSÖ I i nuvarande skepnad som lastbåten REIGUN vid Packhuskajen i Göteborg den 10 okt 1979. Foto Gunnar Söderberg.



OSCARSBORG I efter ombyggnaden till vinterbåt. Foto från Fred Olsens tidning "Linjen".

Fartyget såldes då till den nuvarande ägaren Reidar K Olsen i Svelvik som motoriserade och byggde om fartyget till lastbåt med namnet REIGUN.

Anledningen till årets besök i Göteborg var en transport av 50 ton maskindelar från Skandiahammen till Horten i Oslofjorden.

Rederiet Fred Olsen & Co äger i dag bl a BOLERO som under namnet SCANDINAVICA är uthyrd till Stena Line för tysklandstrafiken.

GS

## STYRSÖ HAFSBAD STYRSÖ SEEBAD

SAISON: 25 MAI - 6 SEPTEMBER

Herrliche Lage am Meere in GÖTEBORGS südlichem Archipel, cirka 50 Min. Dampferfahrt von GÖTEBORG mit erstklassigen Schnell dampfern, jede Gefahr, seekrank zu werden, vollständig ausgeschlossen.

Badearzt. — Kämmerer.

## Pater Noster



Hösten 1979 slutfördes restaureringsarbetet på Pater Noster, den välkända fyren utanför Marstrand. Fyren släcktes på hösten 1977 efter nära 110 års tjänst och ersattes av den bottenfasta kasunfyren Hätteberget som står ute i sjön söder om sin föregångare. Hätteberget varnar således sjöfarande för de förrådiska Pater Nosterskären som löper ut från Tjörn samtidigt som den leder trafiken in i farleden till Wallhamn, Stenungsund och Uddevalla.

Pater Nosters fyr byggdes 1868 och konstruerades av Gustaf Heidenstam, fader till skalden Verner. Fyren består av ett stående rör med fyrhuset i toppen och runtom en kjol av stag, avsmalnande uppåt. Denna fyrtyp, "heidenstammare" kallad, byggdes på flera platser, bl a på Måseskär och Väderöarna. Pater Noster är 36 meter hög.

Sjöfartsverkets planer att helt enkelt riva ned fyren efter Hättebergets tillkomst lämnade särskilt Tjörnborna ingen ro. De bildade Föreningen Rädda Pater Noster sedan landstinget förklarade att det inte hade möjligheter att bevara fyren. Föreningen Rädda Pater Noster drog igång en uppmärksammas insamling för fyrens bevarande. Föreningen sålde tröjor, litografier, handdukar och anordnade lotterier m m. Även ångaren BOHUSLÄN har vä-

rit engagerad på Pater Noster-kryssningar flera år i rad. Tillsammans med den stödkommitté som svarat för främst myndighetskontakter har tills nu ca 430.000 kronor samlats ihop för Pater Nosters bevarande. I sanning ett imponerande belopp.

Tjörn har som enda kommun bidragit med 60.000 kronor. Thordénfonden står för lika mycket och Kungafonden för 20.000 kr för att nämna de största givarna.

För arbetena med upprustningen av Pater Noster anslag länsarbetsnämnden 500.000 kronor. Fyren blåstrades, reparerades och målades under 1979, ett besvärligt arbete på det lilla skäret långt ute till havs. Fyren har nu överlämnats i Länsmuseumets i Uddevalla vård tillsammans med de 430.000 kronor insamlingarna inbringat. Dessa medel är avsedda för årligt underhåll och mera omfattande översyn efter ca 15 år.

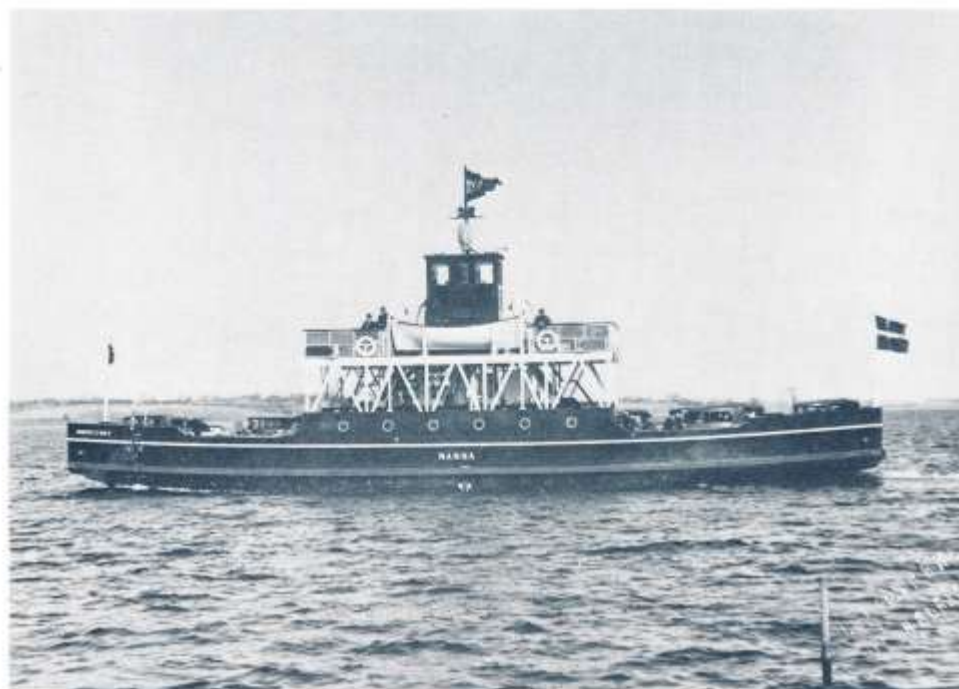
Stor hjälp har aktionen för fyrens bevarande erhållit från Sjöfartsverket och då speciellt av lotsdirektören i västra lotsdistriktet, Harry Sellman. "Rivningspengarna", dvs de slantar som rivningen beräknades kosta, har emellertid inte setts till ännu.

Aterinvigningen av Pater Noster beräknas ske under våren 1980.

INGVAR



# GÖTA



Färjan GÖTA hette ursprungligen NANNA och trafikerade Lilla Bält i Danmark. Under bildäck fanns en stor passagerarsalong med plyschsoffor.  
Foto från Ove Nielsen, Danmark.

Byggt 1932 vid Frederikshavns Vaerft & Flydedok A/S, Danmark för A/S Middelfart Dampskibsselskab i Middelfart.

Reg.nr som svensk	8022
Signalbokstäver	SKWD
Längd över allt	30,84 m
Bredd	7,63 m
Djup	1,96 m
Djupgående	2,18 m
Dödvikt	50 ton
Bruttodräktighet	103,81 reg ton
efter 1964	96,46   "-
Nettodräktighet	45,79   "-
efter 1964	22       "-
Fart	9 knop

4-cyl Høleby dieselmotor 195 hkr,  
1977 ny 6-cyl Grenaa diesel 330 hkr.

"NANNA er dit navn, HeId og Lykke paa din Fart!" Med dessa ord och den traditionella champagneflaskan som krossades mot stäven döpte gudmodern, fröken Nanna

Schmidt, den nya motorfärjan, nybygge nr 197, vid Frederikshavns Vaerft og Flydedok den 10 februari 1932. NANNA kunde glida ner i sitt rätta element.

NANNA levererades i mars 1932 och sattes in på färjeleden Middelfart-Snoghøj i Lilla Bält. Med sin kapacitet av 20 bilar blev färjan ett fint tillskott på leden vars trafik pågick så gott som oavbrutet. Priset för den nya färjan var 150.000 danska kronor.

NANNA blev emellertid inte gammal på sin linje. Redan efter tre år invigdes bron över Lilla Bält 1935 och färjorna blev överflödiga. NANNA såldes den 23 maj till Angbåts AB Kalmarsund för 135.000 d kr och döptes om till KALMARSUND III för att sättas in som första fordonsfärja på linjen Kalmar-Färjestaden. Efter hand fick färjan flera moderna efterföljare och från slutet av 1950-talet användes KALMARSUND III endast som reservfärja.



Under namnet KALMARSUND III trafikerade hon under nära 30 år linjen Kalmar-Färjestaden. Foto Krister Bång 23 juli 1964.



1964 blev färjan ombyggd till personfärja för Götaverkens personaltransporter och fick namnet GÖTA. Foto Krister Bång 7 februari 1965.



1977 blev GÖTA ombyggd till lastfärja för godstrafiken på södra skärgården. På bilden som är från augusti 1978 skymtar den vid Götaverken byggda bostadsplattformen SAFE ASTORIA. Foto Bertil Söderberg.

1964 såg sig Götaverken om efter en ersättare för sin egen gamla ångfärja GÖTAVERKEN. Lösningen blev att AB Långe- drag hösten 1964 inköpte KALMARSUND III för att hyra ut färjan till sitt dotterbolag Styrso Trafik AB som övertog Götaverkens personaltransporter över älven på entreprenad. För att bättre passa till sin nya uppgift som enbart personfärja byggdes hela överbyggnaden om vid Falkenberg's Varv.

Under namnet GÖTA sattes färjan i november 1964 in i trafiken på Götaverken. Genom att stora delar av inredningen under däck efter en tid fylldes med cellplast kunde passagerarantalet ökas från 479 till 640. Vid sidan av sin egentliga trafikuppgift har GÖTA vid några enstaka tillfällen även gjort badturer till Vrångö.

GÖTA trafikerade till en början linjen Rosenlund-Götaverken och efter indragningen av kommunägda HUGO HAMMAR senare även Packhusplatsen. Då flyttades också färjeläget vid Götaverken från strax öster om dockorna till det gamla ångfärjeläget i Lundbyhamnen. Hösten 1975 råkade GÖTA ut för maskinhaveri. Det visade sig

omöjligt att få reservdelar till Holeby-motorn från 1932 varför GÖTA fick läggas upp. Vid årsskiftet 1975-76 upphörde Götaverkens personaltransporter över älven och under de månader som återstod skötte Styrsobolagets passagerarbåttrafiken.

Sedan GÖTA legat upplagd från hösten 1975 köptes hon av Styrsobolaget i mars 1976. Hon bogserades i juli 1977 till Alborg för att vid Limfjordsvarvet byggas om till gods-färja. Den gamla motorn togs ur och en ny Grenaa-diesel på 330 hkr sattes in istället. I mitten av december återvände GÖTA till Göteborg och efter en del justeringar sattes hon in som gods-färja på Styrsobolagets linjer i Göteborgs södra skärgård. Första turen gjordes 22 februari 1978 varefter rederiets gamla skuta SOLAMIT blev reservbåt.

BERTIL SÖDERBERG



## Vi har läst . . .

VÄSTRA KUSTEN

-Fiskelägen Människor Framtid

av Arne Lindgren. Liber Förlag 1978. 212 sidor, rikligt illustrerad. Pris 65-95 kr.

I denna bok förekommer ångaren BOHUSLÄN i två avsnitt vilket kan vara av intresse för Ångbåtens läsare. I kapitlet "Ångaren Bohuslän drar ner ridåer framför tillvarons otäckheter" får läsaren följa med på STF:s medlemsresa Lysekil-Strömstad den 19 maj 1977. Vädret var med oss och gav deltagarna en alldeles särskild upplevelse av denna del av landskapet Bohuslän. Författaren är hänförd i sin beskrivning av färden:

"Allt var så trevligt. Vi var turister och färdades i turistföreningens regi. För oss ägde inte landskapet någon djupdimension. Vi hade opererat bort människorna i bergsskrevorna, vintermänniskorna. Vi var vårmänniskor, sommarmänniskor. Livets verklighet var denna dag obekant för oss. Vi behövde fly från verkligheten. Ångaren Bohuslän är för sådan flykt förträfflig."

Att Bohuslän inte bara är sol, klippor och saltbad framgår nog, landskapet måste leva även mellan september och maj. Förutsättningarna finns, menar författaren, men de utnyttjas ännu inte. Han för fram sitt budskap i de mest oväntade situationer. Läsaren kastas mellan forn- och nutid, fiske och industri, idyll och oviss framtid. Det här är en debattbok med allvarlig grundton.

I kapitlet "S/S Bohuslän angräps av ett nytt slags hajstim" risas fritidsbåtarnas ökande skara. Fritidsbåtarnas segel liknas vid hajfenor. Det är en reguljär tur Göteborg-Lysekil och retur som här beskrivs, inte helt till sin fördel. BOHUSLÄN får inte plats i Marstrands hamn där hajstimmet söker skydd för vinden till havs. Här kliver ett gäng (inte precis representativa) seglare ombord på BOHUSLÄN och förgiftar trivselen med flaskor och skräp under den skvalpiga färden över Marstrands- och Hjärteröfjorden. I Mollösund blir de avfösta av den nu uppretade besättningen.

Mätte inte läsaren av denna bok tro att sådant här hör till vanligheterna under våra i övrigt trivsamma resor!

På återvägen får det glada gänget komma ombord igen, nu tystare och med böjda huvuden.

"På samma sätt skall Västra havet i sista omgången segra över sin ohyra, de stora fenstimmerna. Deras folk skall böja sina nackar inför fiskelägenas vita kycklingflockar och tacka för att de får gå iland där. Tiderna skall förändras."



MARSTRANDSGUIDEN

producerad och utgiven av Marstrands Fotoklubb 1977. Format: liggande A5, 30 sidor, rikligt illustrerad. Pris ca 13 kr.

Tyvärr har vi inte observerat denna lilla fina skrift tidigare. Det är en utmärkt vägvisare för marstrandsbesökaren och ytterst informativ.

Guiden börjar med en kortare presentation av Marstrands historia följt av en karta över staden med två föreslagna promenader inprickade. I nummerföljd återfinns promenadens sevärdheter i text och bild. Därefter kommer fästningens historia med beskrivning av det man bör observera vid en promenad genom den. Guiden har inte mindre än tre promenader att föreslå runt Marstrandsön. Även här finns sevärdheterna presenterade som ovan. Allra sist presenteras i korthet Koön jämte litteraturförslag för den som vill läsa mera om Marstrand.

## Sjöfartskvällar

Sjöfartsmuséens sjöfartskvällar fortsätter under våren i februari och mars onsdagskvällar kl 19.15.

För aktuella program, se museernas gemensamma annons i GHT samt lördagar i G-P.



## Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

*Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.*

### ÖPPET

**Vinterhalvåret september—april:** tisd.—fred. 12.00—15.00, lörd., sönd. och helgd. 10.00—17.00, månd. stängt. Kvällsöppet onsd. 17.00—21.00.

**Sommarhalvåret maj—augusti:** alla dagar 11.00—16.00.

## Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

*Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.*

### ÖPPET

**Sept.—april:** lörd. 10.00—15.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.

**Maj—augusti:** vard. 10.00—17.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.