



ÅNGBÅTEN

Årg 24 • Mars 1988 •

69

Ångbåten 69

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
460 12 GÖTEBORG 2
Postgiro: 62 16 06-3
Bankgiro: 673-68-62

Telefon till expeditionen - vanligen telefonsvarare - 031-10 15 01,
Telefon till ångaren "Behuslän" vid Steopiren under seglätionsäsong
031-13 14 00, under vinterupplägning vid Skeppshorn: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg.

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg, tel 031-18 88 65

Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, o/o Söderberg, Södra Viktoriagatan 52, 411 30 Göteborg.

Medlems- och prenumerationsavgift är 60 kronor per år.

Adressförändringar meddelas till Monica eller Bo Møller, tel 031-
98 00 20, eller på Postens blankett direkt till Sällskapets adress.

Redaktionshavare i Sällskapet Ångbåten:

Oredigerande	Stefan Forsablad	tel 031-93 89 09
Sekreterare	Håkan Järnatröm	52 57 04
Kassör	Monica Møller	98 00 30
Refraktare för "Behuslän"	Gunnar T Karlsson	19 69 00
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	40 38 65
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	23 87 05
maskin	Herbert Johansson	22 47 78

Ångbåten 69 var klar för tryckning 9 mars 1988 och trycktes
i 2100 exemplar av Trio-tryck.

På omslaget Behuslänns kustens vinterbåt "Byfjorden". Bilden efter
originaltidningen från 1903.

Det finns åtminstone ett par an-
ledningar till att ägna en Ångbåt
åt skärgårdsstrafiken under is-
vintrar. Dels gör sig båtarna
väl på bild i is och snö. Dels,
och kanske främst, ger vinter-
bilder på skärgårdsbåtar en sig-
nal om att de hade och har en
uppgift att fylla fjärran från lust-
resor i sommarsol. Vilket kan
vara en påminnelse för alla som
inte rest i skärgården de senaste
tre vintrarna.

Välkommen i rännan!

En rättelse

Bilden på sidan 19 i Ångbåten 68
är tyvärr feldaterad. Riktigt fo-
tografens anteckning fotograferat-
des "St Erik" 16/7 1929, men
ångaren var inte klar efter om-
byggnaden förrän den 19/8 då
hon gick premiärtur enligt ett
samtida tidningsreferat.

Innehåll

Vinterbåtar	4
Vintertrafik på 1940-talet	14
"Behuslän"s sommarturer	23
Vinterarbeten i ångbåtarna	24
Skorpionen på "Svred"	27
Kryssningsfartyg i Gbg	30

Isbrevet med ångaren "Hos-
stavan", "Kung Erik" och "Ro-
bert Thorsen" utgivet av Mat-
stavad vinturerna 1917. Foto
genom Dag Åhrén. ▶



VINTERBÅTEN

Isgående skärgårdsbåtar

Från början av 1870-talet skedde en snabb utveckling av trafiken i Göteborgs och Bohusläns skärgårdar. Antalet linjer, bryggor och båtar ökade stadigt. Befolkningen i kustbandet blev mer och mer beroende av bra ångbåtstrafik, även under vintrar när isen lade sig som ett hinder för sjöfarten.

Vintertid gick ångbåtarna så länge isförhållandena inte blev för svåra. Därefter fick man ligga stopp tills isen började gå upp fram på västkusten.

För att bättre tåla påfrestningarna vid gång i is förstärktes vissa båtar med mellanspann i förskeppen. Bordläggningen trycktes därmed lite in lika lätt av motståndet från isen. Fram till 1890-talets slut hade dock inga skärgårdsångare konstruerats speciellt med tanke på isbrytning.

Första isbrytarna

Även på andra håll i världen hade man problem med sjöfarten vid isläggning. Efter den hårda vintern 1871 beslöt man i Hamburg, att bygga en speciell isbrytare för att kunna klara trafiken på Elbe vid isläggning. Fartyget, som fick namnet "Eisbrecher I", var klart 1872. Förskeppet var skedformat och idén med detta var att fartyget skulle kunna pressa sig upp på isen och trycka sönder den med hjälp av fartygets tyngd.

Sveriges första isbrytare beställdes av Göteborgs stad efter förbild av den tyska isbrytaren. Hon fick vid leveransen från Långholmen 1882 namnet "Isbrytaren". Kunskaperna om hur man skulle förbättra fartygens förmåga att ta sig fram i is spreds även till skärgårdstrafiken.

I Stockholm hade överingenjören C A Lindwall vid Bergsund tagit fram en metod för att bygga om äldre fartyg så att förmågan att bryta is förbättrades. Hittills hade försälvarna varit konvext rundade under vattenlinjen och man hade varit

hänvisade till att stöta sig fram genom isen. Dessutom fick man ibland backa för att ta ny sats.

Lindwalls patent innebar att man byggde om förskeppet med en konkv gjutstälssköld med 20 graders anfallsvinkel mot isen. Följden blev att ångaren kunde pressa sig upp på isen och med hjälp av tyngden trycka sönder den. Den upprettade isen drogs av propellersuget åter över. En del krossis ville dock gärna komma upp till ytan och packa sig längs båtens långsidor. Ombyggnaden blev dock lyckad och båten fick nu en gungande gång ge-



Till vänster Ångslupsbolagets "Svalan" i Göteborgs skärgård omkring sekelskiftet. Foto från Dag Almén.

nom isen och så länge isen inte var för tjock behövde man inte hacka och ta ny sats. Den första skärgårdsångaren som byggdes om på detta sätt var "Gustafsberg IV" år 1896.

Ångaren "Ejderen"

De första skärgårdsångarna som konstruerades speciellt med tanke

på "Ejderen", som var den första riktiga isgående båten i Göteborgs skärgård. Foto från Ökarvets Museum.

på isbrytning var ångaren "Ejdera" för Göteborgs skärgård och "Waxholm II" för Stockholms skärgård. Båda levererades under 1899 och genom en bra skrovform blev "Waxholm II" en legendarisk god isbrytare, som gick i vintertrafik ända till 1958.

För att återgå till västkusten skall vi titta lite närmare på "Ejdera". Hon byggdes vid Eriksberg för Göteborgs Nya Ångslups AB och var avsedd för trafiken på norra skärgården. Ångaren var 27,3 m lång och 6,4 m bred. Skrovet var kraftigt dimensionerat för isgång. Förutom de vanliga spanten på 60 cm avstånd, hade mellanspant satts in längs hela bordläggningen från för till akter. Därmed ville man undvika att få intryckningar av bordläggningen vid isgång.

Skrovet var ganska bulligt utformat i vattenlinjen med konvexa spant i bogar och akterskepp. Förstälven var under vattenlinjen något konvext rundad med en anfällsvinkel mot isen på 33 grader, vilket egentligen var för brant för att bli en riktigt bra isbrytare. Aktern var utformad som en s k kryssarakter med en kraftig stävprofil för att låta att även backa i fast is. För att skydda rodröt vid backgång var hjärtstocken försedd med en roderhyla som gick ner en liten bit under vattenlinjen. I akterskeppet fanns en barlasttank som gjorde att man kunde trimma ned aktern för att ytterligare skydda roder och

propeller vid gång i is. Samtidigt fick man upp förskeppet något, vilket var en klar fördel vid isbrytning. Djupgåendet akter var ca 2,4 m.

"Ejdera" drevs av en compoundmaskin med ytcondenser. Maskinen utvecklade vid normal gång 180 ihk och vid forcering 240 ihk. Farten var 10-11 knop.

Efter Ångslupsbolagets konkurs övertogs ångaren 1922 av AB Skyrås Havsbad och bytte nu namn till "Skyrås II". Från 1923 kom hon att gå för Skyråbolaget och blev i fortsättningen södra skärgårdens vinterbåt. Sista året i vintertrafik var under den svåra isvintern 1947.

Halvsystem "Byfjorden"

Nästa isgående ångare som byggdes för västkusten var "Byfjorden" som levererades från Göteborgs Mek Verkstad 1903. Beställare var Ångbåts AB Bohuslänska Kusten som satte in ångaren på den viktiga linjen Uddevalla-Lyssekil-Smögen.

Skrovmässigt var "Byfjorden" närmast en kopia av "Ejdera", men hon hade förlängts till 30,3 m. Med en compoundmaskin på 245 ihk gjorde hon 10,5 knops fart. Den kontrakterade farten var 12 knop, men man hade fått ge sig för det faktum att en bra isbrytare sällan blir en snabb båt eftersom det är svårt att ge en isgående båt tillräckligt slanka skrovlinjer.

"Bohuslän" i södra öloppet i Marstrand vintern 1921-22.
Foto Alvar Nilsson.

"Byfjorden" såldes 1942 till kustartilleriet och kom att gå som transportbåt på ostkusten. 1949 köptes hon av Trafik AB Öckerö Skärgård, som byggde om och motoriserade henne. Med namnet "Burrö" gick hon sedan som vinterbåt på norra skärgården ända fram till nedläggningen av bolagets passagerartrafik 1969.

"Bohuslän" beställs 1912

När Marstrands Nya Ångfartygs AB beställde ångaren "Bohuslän" vid Eriksberg hösten 1912, omnämndes i dagspressen att den nya ångaren skulle få isföretärkt skrov med isbrytande förskepp. I specifikationen för fartyget angavs att mellanspant skulle sättas in från förstäven till pannskottet. I förskeppet utfördes bordläggningen med 10 mm plåt-tjocklek i vattenlinjen. Aktern var utformad som kryssarakter. För att kunna trimma fartyget byggdes barlasttankar både i för- och akterskepp.

"Bohuslän" konstruerades dock inte med huvudsyfte att bli en bra isbrytare. För Marstrandbolaget

var det viktigare att få ett skrov som var lättdrivet i frät vatten. Kravet vid beställningen var att ångaren skulle klara 13,5 knops marschfart med 700 ihk maskinstyrka. Man sökte på att klara sträckan Göteborg-Marstrand på 1 1/2 timme!

För att kunna bryta is var man tvungen att få upp stäven genom att trimma ned aktern. Detta begrän-

sades dock genom att dagljusventilerna i akterskeppet snabbt kom i farozonen i vattenlinjen. Redan några år efter leveransen 1914 togs därför dagljusventilerna bort i maskinrummet och akterhytterna. Ventilerna i aktersalongen behölls dock, varför man ändå inte kunde aktertrimma fartyget tillräckligt för att hon skulle gå bra i is. Genom sin stora maskinstyrka kom hon

dock att bli självskriven i trafiken även under isvintrar. Några fler isgående ångbåtar byggdes inte för trafiken på bohuskusten. Några av de äldre båtarna byggdes dock om och försågs med isbrytarsläv. Det gällde Marstrandbolagets "S:t Erik" och "Albrechtsand" samt Bohuslänska Kustens "Robert Thorburn".



Öckeröbolaget fick en bra Isbrytare i ångaren "Öckerö", som inköptes från ett bolag i Mälaren 1935. Hon var byggd 1904 och hade byggd om för isbrytning med nytt för- och akterskepp redan 1907. "Öckerö" gjorde god tjänst under krigsårens hårda isvintrar och gick i vintertrafik till 1949.

"Öckerö" kämpar i islännen under någon av vinterna på 1940-talet. Foto från Angbåtens arkiv.

"Öckerö" i isen någon gång på 1940-talet. Längst i v står ångarens styrman Birger Hörsberg och ombord syns befälhavaren C F Stenöberg. Foto från Dag Almén.



G-P 21/1 1942:

"Det blir allt bevärligare för ångbåtstrafiken på norra skärgården, och i går kunde Hönsö och Öckerö inte anslutas. Ångaren Öckerö, som gick in till staden på morgonen, kunde inte göra 2.15-turen ut igen på grund av skada — ångaren hade fått bryta sig fram ända från Röro till Älvsborg, och en båt hade lossnat i hottnen. Istället tog Norra Skärgården godsset ut, och som isbrytare gick Ejdern med last av trä. Ejdern bröt och Norra Skärgården följde — avresan från Göteborg skedde strax efter 3 och kl 7 lämnade passagerarna till Hönsö och Öckerö fartyget vid Mårholmen för att förlades bege sig hem. Ångarna fortsatte sedan via Hjuvik, Varholmsundet och Kalvsund istället för att gå söder om Gröto."



Gamla "Vesta" före ombyggnad, fotograferad vid Bratten av Dag Almén 1970 och efter ombyggnad, fotograferad av Gunnar Söderberg vid Husvik 1985.

På nästa sida håller "Fröja" på att vända vid Köpstadsö vintern 1982. Foto Gunnar Söderberg.



Moderna motordrivna vinterbåtar

Syrsöbolaget bestört i mitten av 1930-talet att förnya sin flotta med två isbrytande dieselmotordrivna båtar. Det var "Disa" och "Vesta", som levererades från Lööse Varf 1936 resp 1937. De hade konstruerats av ingenjör Folke Seldén och representerade ett nytt tänkande inom skärgårdstrafiken. De var 22,7 m långa och 6,0 m breda. Framdrivningsmaskineriet bestod av en omkastbar femcylindrig Nohabdiesel på 160 ehk. Farten var 10 knop.

Av krigsårens vintrar var de bara igång under 1940. Från hösten 1940 till sommaren 1942 låg de upplagda p g a bolaget inte fick någon bränsletilldelning. Därefter var de inhyrda av flottan med placering i Vänern som hjälpvedtåtar. Hösten 1946 kom de åter i trafik på södra skärgården och har sedan dess kontinuerligt använts i vintertrafiken. Under åren 1976-78 blev de förlängda och ombyggda med bl a nya motorer.



Anteckningar förda av Sjöströmbolagets VD Gösta Lundquist vintern 1942:

"Trafiken inställd på grund av isbergläggning fr o m den 20/1 t o m 7/4 1942.

Den 8/4 började Sjöström II gå yttre vägen till iskanterna i Klipphamn, Vrångö och Donsö.

Den 10/4 var trafiken inställd på grund av hård SW-lig vind och tre st rapporterade minur där vår båt skulle gå. Minorerna var rapporterade på följande platser. En väst BÖTÖ, en utanför Klinsö Fjärrelör och en 1800 meter NW batteriet på Sjöström.

Söndagen den 12/4 var trafiken inställd. Sjöström II bröts denna dag in till Vrångö fiskerhamn. Den 13 april kom Sjöström II till kaj vid Tången. Den 14 april bröts den till vår ångbåtsbrygga vid Tången, där Neptun legat under isperioden. Den 15 april brutits fram till Bratten av Neptun. Isen var då lös och lätt att gå igenom. Neptun gått mellan Tången och Bratten.

Den 17 april hyrdes Victor Camp och isen bröts mellan Köpstadsö och Sjöström, från Sjöström ut till Kleven, runt Donsö Huvud, in till Donsö och Kustskjuthusets brygger samt mellan Klinsö och Brännö. Tid för Victor Camp 4 1/2 timma.

Lördagen den 18 april annonserades för första gången. Den 21 april bröts Donsö rännan av Sjöström II. Den 24 april var isen borta så att vi kunde köra Skifteskär-Längedrag."



1951 fick Sjöströmbolaget ytterligare en isbrytande båt. Det var den 26,5 m långa "Ylva", som var en vidareutveckling av "Disa"-typen. Skrovet hade fått slankare linjer och det märktes direkt på farten som blev 12 knop med en 325 hästkrafts Nohabdiesel. Inom parentes kan nämnas att "Ylva" stod som förebild när Waxholmsbolaget i början av 1960-talet beställde de tre Ö-båtarna "Tynningö", "Ramsö" och "Skarpö". Men då hade dimensionerna vuxit till 28,9 x 6,8 m.

1964 fick Kostertrafik den isgående norsksbyggda "Svanö" för Koster- och Haldentrafiken. Hon har måtten 25,5 x 5,7 m och drivs ursprungligen av en Wichmandiesel på 375 ehk. "Svanö" har ofta varit uthyrd till Sjöströmbolaget under vintertrafik.

En systerbåt till "Svanö" byggdes 1968 för Uddevalla Turisttrafik under namnet "Byfjorden". Eftersom bolaget bara bedriver sommartrafik var de ursprungliga planerna att hyra ut henne till andra rederierna för vintertrafik. Vintern 1969 fick hon ge sig ut på långresa när Waxholmsbolaget hyrde henne för trafik i Stockholms skärgård. Senare har hon i stort sett legat stilla vintertid.

Den hittills kraftigaste isgående båten för Göteborgs skärgård är Sjöströmbolagets "Fröja" som sattes i trafik i slutet av 1980. Hon har måtten 29,2 x 7,7 m och drivs av fyra Volvo-Pentadieslar på totalt 1040 ehk. "Fröja" har med sin stora maskinstyrka och stora deplacement inte haft några större besvär med 1980-talets svåra isvintrar.

GS



Marstrands Nya Ångfartygs A.-B.

Båtturerna äro t. v. inställda på grund av ishinder.
Gods emottages i bolagets kiosk, Stenpiren, f. v. h.
med lastbil.

Vidare meddela i Göteborg. Bolagets kiosk, Stenpiren, tel. 157515 och 157516. — Bolagets kommissionär i Göteborg är Speditönsfirman A.-B. Eric Hultgren & Co., Skeppsbron 4, tel. 17 25 65.

MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS A.-B.
Tel. 16. Marstrand Tel. 29.

Annonsen är ur GMP 19/2 1940. Vyhorstet är från någon av de tidiga krigsvintranar.



I och med bilismen har ju ångbåstrafiken förlorat sin betydelse, vilket jag är den siste att beklaga, efter de erfarenheter jag haft av ångbåtarna. En resa till Göteborg med ärevärdiga gamla "S:t Erik" tog ju sin ruodliga tid, även på somrarna, för att inte tala om vintern, då det ibland var verkligt besvärligt. Jag erinrar mig bärsiktigt en resa från Göteborg hem till Orust.

Det var den 23 december 1915. Vi lämnade Göteborg klockan nio på morgonen. Det var fruktansvärt kallt med 20 graders kyla och frisk blåst. Snart fick båten hämning av is. Någon isbrytare var ju inte "S:t Erik", och när vi lämnat Senungsund och kommit ut på Askeröfjorden, blev isen så svår, att kapten Skantzé

Styrmannen i "S:t Erik", Olle Lilja, tog några bilder på ångbåten då den bröt vägen i Stigfjorden efter ett vinteruppehåll.

Texten är hämtad ur en uppsats av Karl Hermansson i Från vår bygd, del IV, utgiven av Tegneby hembygdsförening 1971.

beslutade att vända och runt Tjörn försöka ta sig fram till Nösund. När båten lade till vid Hoviksnäs brygga på Tjörn, beslutade vi kamrater att gå iland där för att över Tjörn ta oss fram till Skäpesund och sen hem. En av kamraterna var från Tjörn, så för honom var ju inte valet svårt. Vårre var det för oss andra två, som var orustbor. Sen vi gått några kilometer i kylan fick vi gästgivar skjuts mot Skäpesund. Under tiden sökte vi ringa till min kamrats hem på Ängö, men telefonledningarna var sönder, och det var först efter flera misslyckade försök vi äntligen fick kontakt med Ängö. Och när vi äntligen kom fram till Skäpesund var Edvin Rutgersson oss tillmötes med häst och släde. Klockan var 11 på kvällen, när jag kom hem efter en resa på fjorton timmar. Nu tar det cirka en timme med bil från Göteborg till Orust. Som minne av den resan fick jag en längre tid dras med frost i ena örat. Ännu längre tid än för mig tog det för Martin Olssons på Kälkerön tre döttrar, som också var med på den resan. Som det varken bar eller brast till Kälkerön, måste de stanna några dagar på Orust, och det var först fram på nyåret som de kom hem till sin ö.



Årets hittills milda och isfria vinter har inte precis ställt till några besvär för skärgårdstrafiken. Annars har ju 1980-talet stått med flera hårda isvintrar, som har ställt till med stora problem för trafiken på de öar som fortfarande är beroende av passagerarbåtar eller vägfärjor. Den nuvarande trafiken består av ett flertal korta tvärlinjer med ganska stor turtäthet.

Vintertrafik på 1940-talet

Det är därför sällan som det blir totalstopp i trafiken ou för tiden.

Men hur klarade man vintertrafiken vid isläggning på den tiden när ångaren "Bohuslän" gick i året runttrafik för Marstrandsbolaget? Både Marstrandsbolaget och Bohuslänska Kusten hade ju flera långa linjer, som vintertid ofta hade högt en tur i vardera riktningen per dag.

"Bohuslän" närmar sig Kärvingen någon av 1940-talets krigsvintrar. Foto genom Nils Tengby.



Till höger utväxlat "Marstrand" gods vid iskanten i Marstrands hamn vintern 1921-22. Foto Alvan Nilsson.

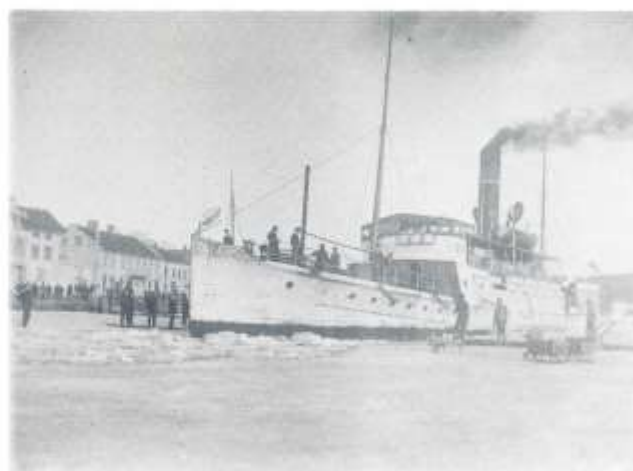
Två som minns hur det var

För att få reda på hur det gick till under 1940-talets isvintrar stämde vi träff med två personer, som var anställda hos Marstrandsbolaget under många år.

Det var Walter Nilsson, som började som kontorseelev sommaren 1930 på kontoret i Marstrand. Bertil Egnell var då direktör i Marstrandsbolaget, men ägnade sin mesta tid åt Marstrands Mek Verkstad, där han också var direktör. Det administrativa arbetet på kontoret ledde då av kapten Ernst Rutgersson. Walter fick fortsätta sin anställning efter sommarens slut och blev så småningom kamrer i bolaget. Han fortsatte i Marstrandsbolaget även sedan det hade nybildats 1961 och slutade först 1964, då han övergick till Thordén Line i Uddevalla.

Den andre var den nu 83-årige Evert Samuelsson som också anställdes i Marstrandsbolaget 1930. Han var under flera år styrman i ångaren "Marstrand", men övergick i slutet av 1930-talet till "St Erik" där han blev befälhavare. Evert slutade i november 1960, strax innan bolaget fick nya ägare och började istället i Frihamnsbolaget.

Båda har bli 1940-talets isvintrar i gott minne och har en hel del intressant att berätta.



"Marstrand" suverän isbrytare

Under 1940-talets vintrar gick ångarna "Bohuslän", "Marstrand" och "St Erik" eller "Albrechtsund" på huvudtraden Göteborg-Marstrand-Lyaekil-Gravarna. "Westkusten" gick Göteborg-Klädesholmen eller Skirhamn medan lilla "Tjörn" gick på linjen Göteborg-Stenungsund-Nösund.

"Marstrand" var en suverän isbrytare, berättar Walter Nilsson. För att få upp stälven tillräckligt vid isbrytning var man tvungen att trimma ned aktern. Detta gjordes genom att lasta tungt gods på akterdäck och lättare gods på fördäck.

"Marstrand", som enligt uppgift hade konstruerats av Hugo Ham-

mar, var inte byggd som isbrytare men genom lämplig skrofform och en stark maskin på 550 hästkrafter var hon ändå en bra isbåt.

—Efter en isvinter hade "Marstrand" rejäla intryckningar i plåten mellan spanen, säger Walter Nilsson. På Marstrands Mek Verkstad riktade man plåtarna, ibland med hjälp av en stor blåslampa och slaggor.

—"Bohuslän" var inte lika bra som isbrytare, eftersom hon på grund av de lågt placerade dagljusventilerna i akterskeppet inte gick att aktertrimma tillräckligt.

Genom sin stora maskinstyrka kom "Bohuslän" ändå att göra god tjänst under isvintrar. Vintern 1941



Bilden på "Sohaslän", som kommer från Dag Almqvists, visar hur tillvägagångsman i aktern då hon skulle bryta is.

låg hon dock upplagd, troligen för att minska bolagets bränslekostnader. Hon ersattes då med "Albrektsund" som var billigare i drift.

Iskövvojer

Isproblemen drabbade som regel först trafiken på Nösund, eftersom isen lade sig tidigt på Stigfjorden med sin ringa trafik. När ångaren "Tjörn" inte längre kunde klara trafiken, skickades godsset med båtarna på yttre linjen till Skärhamn och Mollösund, varifrån inhyrda lastbilar distribuerade godsset vidare.

Walter Nilsson berättar att när Eirjan mellan Marstrand och Arvidsvik inte kunde gå på grund av is, så lade man ut en isbro över farleden genom hamnen. Marstrandbåtarna fick ibland använda sig av ha-

ca det norra inloppet vid anlop av Marstrand.

—Göteborgs stads isbrytare bröt från Göteborg och till i höjd med Sällö. Marstrandbåtarna fick därefter klara sig själva norrut, tidvis genom farleden mellan Knippa och Hålsö förbi St Oset, berättar Walter.

En resa var Ewert Samuelsson med "Marstrand" som styrman:

—Vi hade last till Kåringö, med dit kom vi ju inte utan fick stoppa upp vid Järensö. Då kom köringöborna ut med slädar och sparkstöttingar över isen och fick då gå så långt för att hämta godsset från botten (ca 3 km).

När det var omöjligt för marstrandbåtarna att ta sig fram själva i isen och skärgårdssamhällena

G-P 9/2 1940:

"Trafiken utmed bohuskusten hotas snart av total isblockad. Bohuslänska Kusten släpper icke livig några fartyg fr o m idag — Oslo, som var på nordgående, måste vända i Gröbestad, och Göteborg på sydgående kommer troligtvis icke att gå sin ordinarie söndagsstur norrut. Kung Rane lämnade Göteborg i går med Uddevalla som mål — det var den sista båten på ett tag från Bohuslänska Kusten.

Marstrandbolagets Bohuslän och Westkusten gå dock kl 8 idag på morgonen, den förre med Lysekil som mål och Westkusten över Marstrand och Klädesholmen med gods. Det är emellertid svårt för fartygen — St Erik, som lämnade Göteborg kl 8 i går morse, hade bara hunnit till Kyrkesund på kvällen."

Till höger "Hummelbjörn I" i Marstrand vintern 1921-22. Foto ÅLVAR NILSSON.



MP 16/1 1941:

"Posten kommer sent till Marstrand trots landsvägen. Trots issvårigheterna gå marstrandbåtarna fortfarande, om ock med stora förseningar. I måndags inställdes ordinarie båt från Göteborg och Marstrand blev utan post ända till kvällen, då posten kom med buss. På tisdagen och onsdagen kom ej 6-båten från Göteborg förrän vid 13-tiden. St Erik, som norrifrån skulle inträffa i Marstrand kl 14, kom ej förrän strax före kl 19, men fortsatte dock till Göteborg. För postens skull äro marstrandborna missbelåtna, då den istället kunde sändas med buss och då vara i Marstrand redan kl 9,30 på morgonen."

började tida brist på livsmedel och bränsle, fick bolaget begära isbrytarhjälp hos iskontoret i Göteborg.

—Vanligtvis ställde iskontoret fiskeristyrelsens "Skagerak" till förfogande, men det hände också att Sveabolagets "Wormo", "Waria" eller andra av marinen disponerade fartyg fick tjänstgöra som isbrytare.

—Skärgårdsbefolkningen var väldigt tacksam när det gick att ordna båturer, säger Walter Nilsson. Men det fick bli helt apocryfiskt. Ibland kunde vi annonsera, men annars spred det sig som en löpeld längs kusten om någon färdare var på väg med gods.

I slutet av februari 1941 ordnades en iskövvoj med "Skagerak" som isbrytare och med "Marstrand", "Albrektsund" och "St Erik" fulla-

tade med gods. Färden ställdes ut förbi Vinga och utomskärs till Marstrand dit "St Erik" var destination. "Albrektsund" hade gods till stationerna upp till Mollösund medan "Marstrand" skulle hola sträckan upp till Gravarne.

Benvärdig packis

En gång fram på vintern 1946 när isen började ge sig hade man stora problem med packis på Marstrandfjorden. Vi låter Ewert Samuelsson berättat.

—Jag kom norrifrån med "St Erik". När jag kom till Mollösund gick jag iland och ringde till kontoret i Marstrand för att höra hur det var med isen där nere. Jag fick svaret att "Marstrand" och "Bohus-



"Westkusten", "Skägården" och "Lysekil" vid Marstrand's Mechaniska Verkstad. Foto Walter Nilsson 1941.

Till höger kommer m/s "Tjörn" tungt lastad genom drivisen i Marstrand. Foto Walter Nilsson.

län" hade passerat Marstrand på väg norrut. Men lotskikken hade meddelat att båda ångarna hade fastnat i packisen vid Berlin i norra delen av Marstrandfjorden. Eftersom jag insåg att "St Erik" med sin svaga maskin på 210 hästkrafter inte skulle klara den vägen ringde jag till Skåpesund. Där sade man att det var fast tunn is i Siggfjorden och jag beslöj då att gå den vägen, eftersom jag visste att "St Erik" gick bra i fast is, om den bara inte

var för tjock. Jag gick genom Strömsund och vidare genom Stigfjorden och Hakefjorden och kom så småningom till Marstrand. Då låg fortfarande de två andra ångarna kvar och bökte i packisen, men vi kunde fortsätta till Göteborg på kvällen.

I början av februari 1940 fick all trafik ställas in helt. Gods togs då emot på Stenpiren och vidarebefordrades med lastbil till de stationer som gick ut på landvägen. Till

Marstrand kom man med lastbil genom att först köra till Tjukil och sedan vidare ut på isen och genom Albrektsunds kanal till Marstrand. Vägen över Instön och Koön var inte klar förrän på hösten 1940. Även under vintrarna 1941 och 1942 var det helt stopp i trafiken, liksom under en kortare period 1947 men då handlade det mest om att försöka pressa staden på bidrag till vintertrafiken.

GS



VINTERTRAFIK MED PROBLEM

Lösa dagboksanteckningar från mars 1946.

Tisdag 19/3

Dimma och is. Redan i går sågs ett packishält på norra delen av Marstrandfjorden och i dag fick "Bohuslän", som var på ordinarie tur mot Gravarne, vända tillbaka till Marstrand efter att ha bökat med isen i flera timmar. Även "Tjörn", som var på resa till Göteborg, låg kvar i Marstrand över natten. På en gick "Westkusten" i dimman på grund vid Varholmen och måste bogseras tillbaka till Göteborg med skadat roder.

Onsdag 20/3

Fortsatt intensiv tjocka. "Tjörn" avgår i ottan från Marstrand mot Göteborg. "Bohuslän" gör ett nytt men misslyckat försök att forcera packisen på Marstrandfjorden men återvänder till Marstrand och får där sällskap med "Marstrand" på

ordinarie tur från Göteborg till Gravarne. Även "Marstrand" knyter fast och avvaktar morgondagen. Isen i hamnen pressar "Hamnfärjan" svårt och motorbåten "Transport" får ta över. "Westkustens" roderskada är allvarlig och hon skall bogseras så snart som möjligt till Marstrand's Mek Verkstad för reparation bara tjockan lättar.

Torsdag 21/3

"Bohuslän" och "Marstrand" startar tidigt fast dimman är tät. "Tjörn" kommer i laga tid från Göteborg och "St Erik", som på sydgående från Gravarne tisdag tvingats stanna i Mollösund, beslutar gå genom fasta isen på Siggfjorden för att undvika packishältet norr om Marstrand. Resan går bra trots en lättare grundkänning vid Måvholmen där hon assisteras av hjälpveddthåten 51, "Roland" går till Göteborg och "Westkusten" bogseras till Marstrand med ankomst kl 16,00. "Bo-

huslän" och "Marstrand" lyckas forcera isen och ta sig vidare norrut.

Freitag 22/3

Tidvis klar sikt, tidvis tjocka. Packisen fortfarande besvärlig men "Roland" lyckas ta sig igenom från Göteborg till Marstrand. "Bohuslän" är på väg söderut men hindras i Mollösund av packisen på Kråkfjorden, och anländer till Marstrand först kl 20,00 och till Göteborg kl 22,00.

Lördag 23/3

All packis är borta efter vindkantning. "St Erik" som lastat i Göteborg går norrut med full last och har en arbetsam resa framför sig mot Gravarne.

Söndag 24/3

L B Olsson, som övervakar "Westkustens" reparation, reser till Göteborg med material för reparation av hjärtstocken och hoppas Chalmers skall godkänna stålet. Evert Samuelsson mönstrar ny styrman, Hilding Norrman, till "St Erik".

Freitag 29/3

L B Olsson rapporterar underkänt material för "Westkusten" och arbetet försenas. Situationen dyster men reder så småningom upp sig.

Tisdag 2/4

"Westkusten" äntligen reparerad och godkänd. Hon lämnar verkstaden och går in i turlistan igen.

Walter Nilsson



"Bohuslän" i Snögen en decembernatt 1923.
Foto Dan Samuelsson ut Bohuslänns Museums arkiv. →

"Härstrand" fotograferad under en isresa i mars 1917.
Foton genom Dag Almén.



Sommarturerna med "Bohuslän"

Trafikutbudet för ångaren "Bohusläns" sommarturer kommer i år att bli betydligt reducerat jämfört med tidigare år. Detta beror på att "Bohuslän" kommer att göra en långresa till Stockholm och Köpenhamn och därmed kommer att vara borta från Göteborg mellan den 21/7 och 8/8.

Anledningen till långresan är att organisationen North Steam inbjuder till ångbåtsmöte i Köpenhamn den 3-6/8. Inbjudan har utgått till hela 34 ångbåtar runt om i Europa, men det är väl osannolikt att det blir så många deltagare. De flesta passagerarångarna är ju upptagna med sin turistbundna sommartrafik.

Samtidigt som ångbåtsmötet pågår är Köpenhamn slutmål för Tall Ships Race, som startar i Karlskrona den 5/7. Köpenhamn får därmed uppleva det vimmel av segelfartyg, som vi upplevde i Göteborg sommaren 1986. När segelfartygen lämnar Köpenhamn lördag 6/8 kommer ångaren "Bohuslän" och övriga deltagande passagerarångare att följa avseglingen med betalande passagerare ombord.

Innan "Bohuslän" besöker Köpenhamn kommer ångaren att besöka Stockholm mellan den 25/7 och 31/7. Under besöket i Stockholm kommer "Bohuslän" att göra några resor för allmänheten i samarbete med Siftelsen Skärgårdsbåten. Varför inte ordna något gemensamt arrange-

man med gamla marstrandsskolligan "S:t Erik", som ju uppträder i Stockholms skärgård under artistnamnet "Kung Erik"?

Besättning till långresan kommer att plockas ur skaran av medlemmar som ställer upp och arbetar för "Bohuslän" på något sätt. Arbetsinsatser ombord i fartyget under vintern ger speciellt många inträdespoäng!

Till Kättingön

Vad blir det då för resor med "Bohuslän" längs bohuskusten i sommar? Gravarturerna har tyvärr strukits ur turistlistan, eftersom de anses för arbetskrävande i år när det är så mycket annat stort på gång. Vi får hoppas att Gravarturerna kan återkomma 1989. Söndagsturerna till Marstrand här också strukits eftersom vår samarbetspartner Styrsöbolaget ställer krav på att "Bohuslän" i så fall skall gå samtliga söndagsturer för att trafiken på Marstrand skall bli daglig. "Styrsö" kan ju inte bara ligga i reserv på söndagar för att rycka in när "Bohuslän" försvinner på andra resor. Söndagsturerna kommer därför att utföras med "Styrsö" i sommar.

Resan till Fallens Dag i Trollhättan kan inte heller utföras av "Bohuslän" i sommar. Eventuellt kommer turen tillfalligvis att köras med "Silvertärnan" i sommar.

I sommar blir det tre dagsturer till Kättingön; söndagarna den 19/6, 3/7 och 10/7. Avgångstiden från Skepiaren är som vanligt kl 9. Resan till Kättingön tar 4 1/2 timme och Marstrand, Kyrkesund och Mollösund anlöps. Uppehållet på Kättingön är två och en halv timme. "Bohuslän" är i åter i Göteborg kl 20.30. Resan kostar 80 kr tur och retur. Ombord är både matsal och kaféservingen öppen.

Fler kvällsturer

Kvällsrundturerna i skärgården på onsdagar körs under tiden 1/6-31/8, med undantag för 27/7 och 3/8 då "Styrsö" ersätter. En nyhet är att kvällsrundturen även kommer att köras söndagarna den 5/6, 12/6, 17/7 och 14/8. Avgångstiden från Skepiaren är kl 18.30. Under resan passeras det mest sevärda i södra och norra skärgården. Resan tar tre timmar och ombord finns kaféserving och ibland musikunderhållning. Om det är någon som vill ställa upp och spela ideellt ombord i "Bohuslän", kontakta i så fall Stefan Westerberg tel 14 22 76 och bocka in en kvällstur.

Fler allmänna turer än dessa blir det tyvärr inte i sommar. De riktiga entusiasterna kan förstås ta tåget till Stockholm eller Köpenhamn för att få resa med "Bohuslän" eller någon annan ångbåt på litte annorlunda farvatten.

GS

I förra numret av Ångbåten berättade vi lite om vinterns planerade arbeten ombord i "Bohuslän". Av de uppräknade arbetena har översynen av livbåtarna skjutits fram ett år p g a att vi själva av tidsbrist inte kan göra arbetet. Vi har heller inte hittat någon lämplig entreprenör som kan göra arbetet åt oss i vinter. Sedvanlig våröversyn av livbåtarna måste vi naturligtvis göra för att livbåtarna skall vara i godkänt skick.

Efter varvsbesöket hos Nimar förhulades "Bohuslän" till Cityvarvet den 26 november för torsåsättning och bottenbesiktning. Genom det i höstas påbörjade bytet av cirkulationspumpen på babordssidan hade bordläggningen under darken frilagts. Eftersom delar av webbspanen var rostskadade reparerades dessa av varvet. I övrigt fanns inga anmärkningar på skrovet och "Bohuslän" kunde därför sjösättas igen den 1 december och därefter bogseras till vinterkajplatsen vid Skeppsbron.

Vad är det då som pågår ombord i "Bohuslän" just nu? Jo, i skansen pågår återställning av garnering och inredning efter Nimars reparation av haveriskadan som vi nämnde i förra numret av tidningen. Samtidigt har vi passat på att ta loss och renovera dagljustventilerna och in-

tilliggande bordläggningsplåt i skansen.

På mellandäck pågår återuppbyggnaden av duschrummet, som här varit demonterat efter plåtbyte i överbyggnadssidan. Samtliga öppningsbara fönster i överbyggnaden på mellandäck har nu försetts med dropplistor för att samla upp läcka-gevatens. I styrmanshytten och maskinhytten pågår kompletterande träarbeten i inredningen. Dessa hytter skall även få nya plyschklädda soffdynor.

På promenaddäcket pågår målning av de utbytta delarna av takstöttor och relingsfästet som var rostskadade. Kombinationen stål och trä är ju inte den bästa varken ur rostskydds eller rötskyddssynpunkt. Den gamla teakrelingen kommer att förnyas helt, eftersom den gamla var rätt dålig vid infästningarna, trots upprepade läppningar och reparationer genom årens lopp. Arbetet med renoveringen av undersidan av båtdecket fortsätter med renbankning och målning av däcksbalkarna.

I akterinredningen börjar man se slutet på renoveringen av aktersalongen. Salongens tak och skott är nu färdigmålade. Taket är antikt vitt medan skotten är laserade med gulockra och halymatt klarlack. Det låga mahognyröcket som skall

sitta på hyllan ovanför ryggstöden renoveras just nu hemma hos en av medlemmarna. Vi får hoppas att salongen hinner att bli klar till säsongsstarten.

Damsalongen under akterdäck som varit delvis nedmonterad de två senaste somrarna, är nu återställd, men än återstår en del kompletterande målningsarbeten.

GS

Maskinarbeten i "Bohuslän"

Den eftertraktade förnyelsen av cirkulationspumpen till huvudmaskinen kommer nu till stånd. Arbetet är både komplicerat och dyrbart. Den gamla pumpen med tillhörande anslutningar är tillverkad i gjutjärn, som givetvis påverkats av det ständigt genomströmmande sjövattnet.

— Ritningar och specifikationer saknas. Förfrågningar hos gamla pumptillverkare blev resultatlösa. Lösningen blev att med användande av den gamla men den gjutes i metall istället för gjutjärn och får således en mycket lång livslängd. Huvudentreprenör är Cederwall & Söner AB. Kostnaden beräknas till omkring 130.000 kronor.

I huvudmaskinen har kulissbågarna slipats för att ta bort spel i slidrörelsen som inte kunnat kompenseras med mellanlägg. Genom att maskineriet hela tiden går framåt — med undantag för backmanövrarna — slits bågarna bara i en ändan. Om man lägger in mellanlägg så att kotans glidplan passerar för framåtgång fastnar den i backläge. Nu är bågarnas glidplan slipade till samma dimension över hela bågens glidyta. Även slidstängerna har setts över.

Som ett led i den fortlöpande pågående översynen av armatur och utrustning sker i vinter utbyte av större delen av hjälpangledningarna. Sälunda byts den gamla ånglådans mot en ny liksom ventiler och rörledningar, som ersätts med nya av klassat material. Det kan i detta sammanhang nämnas att den nya ånglådans måste tillverkas genom svetsning eftersom tillfrågade järngjuterier inte velat åta sig ett så udda arbete som en enda ånglåda.

Då en del av brandvattenledningen var i behov av förnyelse har detta ledningssystem försatts med rör av koppar, vilket innebär avsevärt ökad livslängd.

I samband med arbetet med byte av cirkulationspump har kondensorns grova till- och avloppsrör av koppar lösttagits och glödgats för att avlägsna eventuell uppkomsten hårdhet.

SHB



Färjan i Hälleviksstrand. Foto SH.

Färjan tillbaka från varvet

I oktobernumret av Ångbåten berättade vi att "Färjan 4" stod på slipen vid Hälleviksstrands Varv för byte av det rostskadade akterdäcket och därmed sammanhängande plåtarbeten.

Eftersom passagerarfartygscertifikatet går ut i februari passade vi på att låta sjöfartsinspektionen besiktiga skrov och bottenventiler.

Vid besiktningen fick inte färjan några anmärkningar som krävde omedelbar åtgärd. På sjuk behöver vi dock göra bussningar för roder-tapparna i sköddan. Tack vare den noggranna blästringen och målningen, som gjordes av skrovet när färjan stod på land för några år sedan, var i stort sett all färg under vattenlinjen helt intakt och vi behövde bara fläckstrapa och bättringsmålning på botten.

I början av november var varvet klart med de arbeten som skulle utföras. Hela akterdäcket, förutom några få däcksplankor, är nylagt, målat, slipat och oljat. Den 12 november sjösattes färjan och då var det bara att hoppas på att det skulle bli en paus mellan de seglövade lågtrycken, så att vi skulle ha möjlighet att hämta färjan från den synnerligen oskyddade bryggan vid varvet.

Söndag 15 november reste Sven-Hugo och Herbert till Hälleviksstrand för att slika fyr under pannan och två dagar senare var allt klart för avgång sedan även däcksgängat hade anlänt.

För att inte ta några onödiga risker genom att gå över Marstrandfjorden, valde vi istället inre vägen förbi Nösund, genom Skäpesund och Instö ränna till Göteborg som anlöptes efter nästan åtta timmars gång med ca 7 knops fart. En liten koleddad ångfärja på höstrens i bohusskärگردen tillhör ju inte precis vardagen.

Vinterarbeten på ångbåtarna

Årets sista resa med "Färjan 4" utfördes den 24/11 då riksdagens kulturutskott besökte Göteborg och reste med färjan från Lilla Bommen till Eriksberg och vidare till Klippans ångbåtsbrygga. Samma dag täcktes färjans långsidor in med vinterkapellet och dagen därpå blåstes pannan som ett tecken på att säsongen var avslutad.

Sedan dess har resten av färjan packats in ordentligt i presenningar. Pannans roster har plockats ur för att möjliggöra inspektion av de inre delarna av eldstaden. Länspumpen har renoverats och fått en nyttillverkad plunje. För sjöfartsinspektionens del återstår nu besiktning av säkerhetsutrustningen innan vi kan få nytt passagerarfartygscertifikat.

Färjans sommarprogram har ännu ej beslutats. Klart är dock att förra sommarens trafik för Maritima Central inte återkommer eftersom man anser det vara för dyrt att hyra in färjan. Vi räknar dock med att stadsvandringarna med färjan skall kunna utvecklas vidare i egen regi.

Till sist några tänkvärda rader ur senaste numret av tidningen Skärgårdsbåten, där tidningen berättar om stockholmarnas 90-årsjubilerande ångfärja "Djurgården 3": "Tillsammans med den 23 år yngre Färjan 4 i Göteborg är Djurgården 3 den enda kvarvarande trafikdagliga ångfärjan i Europa och kanske i världen.". Det gäller att vi vårdar "Färjan 4" väl!

GS

ÅRSMÖTET BESLÖT: 60 KR I MEDLEMSAVGIFT

Lördagen den 14 november hölls årsmötet i Sällskapet Ångbåten. Mötet avhölls på sedvanligt sätt i Sjöfartsmuseets filmsal.

Sekreteraren Christer Eliasson hade avlagt sig vidare uppdrag i styrelsen. Att Christer i vissa lägen kan vara oersättlig visste vi ju, och valkommittén gick nästan bet på att försöka locka någon skrivkunnig att ta över den tunga blypannan. Problemet löstes till slut: En ny post som vice sekreterare tillsattes för att minska på arbetsbördan. Ledamoten Håkan Järnström valdes till ny sekreterare och till vice sekreterare valdes ledamoten Charles de Serves.

Detta medförde att suppleanten Sven-Hugo Bengtsson valdes till ny ledamot. Till ny suppleant invaldes Margaretha Jedmo, som här visat sig vara en bra vitaminspruta inom intendenturen i ångaren "Bokuslän". Sällskapets nya styrelse ser nu ut så här:

Ordförande	Svefan Forssblad
Vice ordf	Herbert Johansson
Kassör	Monica Möller
Sekreterare	Håkan Järnström
Vice sekre	Charles de Serves
Ledamot	Ingo Nilsson
Ledamot	Sven-Hugo Bengtsson
Suppleant	Kennet Magnusson
Suppleant	Margaretha Jedmo

Ångbåten ekonomisk förening representeras i Sällskapet Ångbåten styrelse av Christina Gustavson och Boel Fagerström.

Revisorerna René Sjöstrand och Lolf Forsberg samt deras suppleanter Roger Mattsson och Claes Nordström omvaldes.

Christer Eliasson kom dock inte undan ansvar helt. Han invaldes i valkommittén tillsammans med kvarsittaren Gunnar Söderberg.

Årsmötet beslutade att höja medlemsavgiften med 10 kr till 60 kronor för 1988. Medlemsavgiften inbetalas löstast med inbetalningskortet som medföljer tidningen.

Det välbesökta årsmötet avslutades med kaffe och dopp samt några arkivfilmer från Sjöfartsmuseet.

MEDDELANDE FRÅN MEDLEMSREGISTERET

Många - cirka 200 - medlemmar har inte betalt sin medlemsavgift för 1987. Vi förmodar att det beror på glömska.

Men hav tröst, det är ännu inte för sent. Ni har möjlighet att betala 1987 års avgift ännu. Men gör det snarast, gärna tillsammans med medlemsavgiften för 1988! Om ni är osäkra på om ni har betalt tidigare, så ring gärna Bo eller Monica på tel 031-99 06 30.

Medlemsavgiften för 1987 var 50 kr och för 1988 är den 60 kr.

Bosse



Dag Alwén fotograferade "Styrsö" då hon lämnade Göteborg för Marstrand 2 juli 1987 (ovan) och då hon anlände Rävö dagen därpå (sid 29).

Slutord om skorstenen

Signaturen Wbg vill tydligen få igång en debatt om m/s Styrsö:s nya skorsten, som inte tycks falla honom i smaken. Varför behövs man inte den gamla? När hon nu äntligen fått en kopia av sin ångbåtsskorsten, vill Wbg betrakta 50-talets stilbrytande plåttinkar som kulturföremål, som inte får ändras, då de speglar en epok i skärgårdsbåtarnas historia. Jag tycker i stället, att vi ska försöka glömma eländet och vara tack-

samma för att "Styrsö" nu fått sin gamla prydnad tillbaka.

Det är inte av nostalgiska skäl jag anser detta. Inte heller är avsikten att inbilla ansingslösa människor, att "Styrsö" återuppstått som ångbåt. Det är av rent estetiska orsaker.

Nog är det exempelvis beklämmande att se stora perspektivfönster i gamla, välproportionerade fiskarstugor - ett stilbrott, som inte går

att försvara. Lika tokigt är det att förse gamla skärgårdsbåtar, som av ekonomiska skäl motoriserats, med korta, snedskurna skorstenar, som mest liknar stympade koner. De f d ångbåtarna "St Erik", "Albrektsund" och "Styrsö" är sålunda några exempel på 50-talets barbariska ombyggnadsideal. Man skulle möjligen kunna tänka sig en något avkortad ångbåtsskorsten, men absolut inte dessa stympade fäntrattar,

som missklär en skärgårdsbåt med f.ö. bibehållen ångbåtskaraktär.

En riktig skärgårdsbåt skall naturligtvis också vara försedd med en prydlig mast och inte en förlängd gbestake, som jag brukar kalla "stockholmspinne". Att "Styrsö" nu begåvats med två resliga master, precis som förr i världen, må väl ses som ett offer på nostalgins altare. Men låt gå för det!

Men varför fick vi inte se en bild av "nya" "Styrsö" i Wbg:s något spetsfunda skorstensartikel? Jag hoppas, att det kommer en sådan i nästa nummer av "Ångbåten" - när det nu blir! Det är tyvärr alltför gles mellan de alltid efterlämnade bladen.

Dag Almén

Skorstenar - ett känsligt kapitel.

Att skorstenar på fartyg är ett känsligt kapitel kan man förstå av en artikel i föregående nummer av "Ångbåten". "Debatt: "Styrsö" - och dess skorsten" hette inlägget. Visst är kapitlet känsligt - en skorsten brukar ju ge det mesta av karaktär och signalement åt dess båtare.

Jag hade en far, som var mycket intresserad av båtar och detta sitt intresse delade han med sig åt mig. Mycken ledig tid ägnade vi tillsammans åt promenader i Göteborgs hamn. Vi bodde på den tiden i Majorna och eftersom far fick allt svårare att gå, så blev Klippans ångbåtsbrygga ett kärt tillhåll. Där såg vi båtar av alla de modeller komma och gå - inte

minst skärgårdsbåtarna.

När vi satt där på bryggbanken, så fick jag mig mycken sjöfartshistoria till livs. I sin ungdom - han var visst sjutton år då - hade han själv stuckit till sjöss och sedan gjort rekryten i pansarbåten "Thule". Allt hade skett under Bresta världskriget med prejningar av både tyskar och engelsmän. Sådant var spännande för en tonåring och det satt i hela mitt liv.

Min far berättade mycket om just skärgårdsbåtarna. Visste mycket om deras historia, hur de hade bytt namn och hur de under olika tider seglat under olika redereflagg. Men jag minns också hans kommentarer, när de började motorisera skärgårdsflottan. En gång, då vi satt där på bänken på "Klippebrygga", så kommer en av de där nye med kort skorsten in. Han utbrister spontant: "Nu har de fördärvat den vackra båten också!"

När detta hände var jag väl omkring 15-16 år. Pojkar i den åldern brukar ju inte vara rädda för det som är nytt. Men ändå på något sätt höll jag med far. Dieselmotorer med ty åtföljande förändringar passade inte för de gamla båtarna. Det var två alltför olika stilar man försökte kombinera. De blev halvmesyrer - mer eller mindre misslyckade hybrider med utseende därefter. De gamla båtarna var byggda för ångmaskiner och skorstenar därtill. Med sina nya, korta, ofta knötbliga skorstenar, såg de stympade ut.

Det är nu omkring 40 år sedan jag satt där nere vid Klippan tillsammans med far. Under de år som gått sedan dess, så har man fått se många märkliga flytetyg till sjöss. Man har så att säga fått vänja sig vid det mesta. Men i sommar, när jag var nere på kajen i Marstrand med min fru, så kommer "Styrsö" in och jag säger spontant till henne: "Oj, se, de har satt på henne en riktig skorsten igen!"

Utseende och smak skall man ju egentligen inte diskutera. Det som sticker en del i ögonen, tycker andra är en smekning för ögat. Varför det är på det sättet är svårt att förklara. Det ingår i skapelsens mångfald och det kan vi bara acceptera.

Men det fanns väl ändå någon praktisk mening med de höga skorstenarna? Jovisst, man kan nog påstå, att de hade två uppgifter. Den primära var att ge bra drag i fyren under ångpannan. Ser man obehart, till den funktionen, så är den ju helt överflödigt, när det gäller en dadieslare. Men de gamla båtarna eldades med kol och det blev väldiga avgasmängder. Hade inte skorstenarna hållit röken på avstånd från passagerarna så hade de snart sett ut som om se seglat ödes från Afrika. Trevligt att komma fram till sommarbrevet svart som en sotare!

Behövs det då inga långa skorstenar på motorbåtarna? Nej, inte för maskinens skull. Den stånkar



lika bra ändå. Ock det skället tycks den tekniska expertisen nöja sig med. Dieselmotorer avger så ringa mängder avgaser, så långa avgasrör behövs inte alls, menar man. En skorsten är ju egentligen inget annat än ett mer eller mindre utbroderat avgasrör. Ett faktum, som man kanske inte alltid tänker på. Men senast förra sommaren gjorde vi ett par turer in till Göteborg med "Kortskorstenstyrsö" och vi noterade då flera nedslag av svavelosande dieselångor ner på däck och det smakade inte alls gott. Ett tag blev det så mycket av det goda på läsidan, så vi var tvungna att gå ut i den friska vinden. Samma situation hamnade vi i för ett par år sedan, när vi for över till Finland med en av de stora, nybyggda färjorna. Trots fenor på skorstenen, vilka enligt uppgift var till för att hålla de feta avgaserna i

styr, så slog dessa ner på akterdäck bland alla dem som satt där och dyrkade solen. Den sololjan uppskattades inte alls. Däcket blev rent på nolltid.

Att de korta skorstenarna trots allt utgör ett problem på dieselfartygen visar väl tydligt nog de där fula avgasrören, som man ofta ser sticka upp ur den egentliga skorstenen. Rör, som många gånger har kommit till i efterhand. Vid ett par tillfällen har jag på kryssningsfartyg, som har extra kräsna passagerare, sett, att man lett ut avgaserna genom aktermasten för att få bort dem från däck. Men masten fick naturligtvis utseende därefter - tjock, klumpig och föga fager. Och frågan är väl: var det en mast eller en skorsten? Ja, var den det senare, så kan man ju förstå, att även dieslare behöver långa skorstenar, in-

te minst för trevningen ombord.

Som läsaren förstått av ovanstående rader är jag övermåttan förtjust över "Styrsö"s nygamla skorsten. En fördärvat båt har fått sin yttre stil och charm tillbaka samtidigt som skorstenen på nytt fyller en av sina gamla funktioner. Men jag är ändå inte helt nöjd - man strävar ju alltid efter fullkomningen. Den inre stilen på "Styrsö" är fortfarande fördärvat av det där bullrande och skakande monstret, som står där nere i botten på båten. Att få den utkastad och på nytt ersatt av en ångmaskin - det skulle vara något det. Men det är väl en alltför stor nåd att ställa bedja om.

John Eriksson.

Ett gammalt föremål bedöms i allmänhet ha större historiskt värde än ett nytt. Enligt mina beräkningar är ett 35 år gammalt föremål äldre än ett som tillverkades för ett år sedan.

I mitt inlägg hävdade jag att det borde vara självklart att en båt som "Styrsö" tas om hand på ett sätt som utgår från det historiska värde fartyget representerar. Viktigare än att förbättra gamla föremål utifrån estetiska ideal är väl att spara genuina tidsdokument som gör historien begriplig. Det är synd att dessa dokument alltid skall stidas bort, såväl till lands som till sjöss.

Stefan Westerberg

Kryssningsfartyg i Göteborg 1987



Även 1987 inleddes med numera panamaflaggade "Funchal's" återkomst från fartygets årliga jul och nyårs-kryssning till Västindien. Fartyget återkom igen för att under sommar-månaderna genomföra sitt årliga program; kryssningar till olika sevärdheter i Nordeuropa.

Fridsresor/Startour som ligger "Funchal" tillsammans med Epirotiki Lines i Pireus, har under året köpt ytterligare ett fartyg, portugisiska "Infante Dom Henrique". Detta fartyg är, mycket enkelt uttryckt, en något mer än dubbelt så stor "Funchal". Detta fartyg är också byggt 1961 och har fortfarande kvar sina Parsonsturbiner.

"Infante Dom Henrique" har sedan november 1977 legat som bostadsfartyg vid ett anläggningsbygge

Fransyskan "Mermoz", här fotograferad från "Bohuslän" vid ett besök i Göteborg 1987.

"Pacific Princess" premiäranlöper Göteborg 9 juni 1987.

Turbinångaren "Royal Odyssey" anländer till Göteborg 1 sept 1987. Maritima Centrets flodspruta hälsar fartyget välkommet.



i Sines i sydöstra hörnet av Portugal. Fartyget övertogs av de nya ägarerna i november 1986 och genomgår en säkerhets- och välbefinningsupprustning i Lissabon. Fartyget förväntas vara klart att sättas in i kryssningstrafik under 1988.

Redan den 7 mars anlände polska fartyget "Rogalia" och lade till i Frihamnen. "Rogalia" är byggt för Finska Ångfartygs AB som "Aallotar" 1972, och gick i Sölas regi mellan Stockholm och Helsingfors, ibland även Norrtälje-Åbo.

Hösten 1977 gick fartyget in på charter för PZG (Polska Żegluga Bałtycka), d.v.s. Polska Östersjö-rederiet, och sattes i trafik mellan Gdynia och Helsingfors. I maj 1978 köpte PZB fartyget, som då fick sitt nya namn "Rogalia" och sattes in på rederiets olika rutter runt Östersjön.

I maj 1983 fick "Rogalia" en charter för Isländska Paraship i Reykjavik och hette under denna period "Edda".

Drygt en månad efter besöket i Göteborg gick "Rogalia" in på ny charter mellan Swansea och Cork i irländska sjön, denna gång heter fartyget "Colie Pride".

"Royal Odyssey", byggd 1964, blev även detta år den enda ångdrivna representanten för kryssningsfartygen. "Royal Odyssey" var här vid lite mindre än nju tillfällen. Hon hälsades välkommen med väntekacklor av Maritima Centrets

flodspruta, som tydligen tagit upp en gammal tradition igen.

Troligen var det sista året som "Royal Odyssey" anlöpte Göteborg. Hon har sålts till Regency Cruises i New York för leverans i november 1988.

"Pacific Princess" var en ny bekant-skap som besökte Göteborg tre gånger under sommaren. Fartyget byggdes 1971 i Tyskland för norska linjens som "Sea Venture". Under 1974 försälldes fartyget till engelska P&O (Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.). Vid övertagandet i april 1975 fick fartyget det nuvarande namnet "Pacific Princess". P&O firade under året sitt 150-årsjubileum. Vid firandet av detta i juli var det just "Pacific Princess" det fartyg som gick upp i Thomas och om bord hölls galamiddagen som avslutades med festfyrvärkeri.

Fransyskan "Mermoz", byggd 1957 i Frankrike, var på besök den 3 augusti. Fartyget byggdes som "Jean Mermoz" och gick från början i medelhavstrafik som konventionell passagerarfartyg uppdelat på tre klasser. Fartyget förlängdes och byggdes om kraftigt 1970. Efter denna ombyggnad är hon ett renodlat kryssningsfartyg med endast en klass, den första. Man förlämnar nu även namnet till "Mermoz".

Lilla norska "Brund VII", byggd 1950, besökte Göteborg även 1987 vid några tillfällen på väg till olika sevärdheter i Norden.

En för mig gammal besök, "Norröna", var här på besök med tyska brandmän. Hon blev årets sista kryssningsfartyg i Göteborg.

"Norröna" är en gammal färjeveteran byggd 1973 i Tyskland som svenska "Gustav Vasa". Hon gick under sin tid som svensk i Malms-Travelmande Linjens regi mellan de två platserna. Mellan 1976 och 1980 besöktes även Helsingborg. "Gustav Vasa" ägdes på senare tid av SAGA-linjen (Lion Ferry, Halmstad).

I maj 1988 försälldes fartyget till de nuvarande ägarna Seydlitz Line i Torshavn. Efter viss ombyggnad sattes fartyget in i rederiets sommartrafik Helsingborg-Bergen-Lerwick-Torshavn-Seydlitzfjörder. Under de perioder hon ej är sysselsatt med denna trafik, har hon haft divors charter bli a för Nato som trupptransportfartyg. Under vintern 1986-87 lag hon i Köpenhamns Frihamn som bostadsfartyg för flyktingar.

Göteborgs Hamn som på senare år mest satsat på frakt och inte så mycket på passagerare, har nu beslutat att bygga om klassiska Berntoogskajen, som är byggd 1912 och ritades av Hans Hedlund. Den gamla passagerarterminalen skall byggas om till en modern kryssningsterminal som motsvarar Idéens krav. Vidare har en kryssningsmanövrerbilbygge med uppgitt att etablera Göteborg som kryssningstamn.

Text och foto: Lars-Olaf Hansson.

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B.

Turlista för Påskhelgen 1940

Ang. BOHUSLÄN, MARSTRAND, S:T ERIK och VESTKUSTEN.

Göteborg—Marstrand

Från Göteborg:		Från Marstrand:	
Torsdag 21/3 kl. 8.00 SE	14.15 V.	Torsdag 21/3 kl. 7.15 V.	14.00 M.
Freddag 22/3 kl. 8.00 B.	14.15 V.	Freddag 22/3 kl. 14.00 SE	14.00 B.
Lördag 23/3 kl. 8.00 M.	14.15 V.	Lördag 23/3 kl. 7.15 V.	14.00 B.
Söndag 24/3 kl. 8.00 B.	14.15 V.	Söndag 24/3 kl. 16.00 B.	14.00 B.
Tisdag 26/3 kl. 8.00 B.	14.15 V.	Tisdag 26/3 kl. 16.00 M.	14.00 B.

Måndagen den 25/3 uppehålls ingen trafik.

Göteborg—Skärhamn—Lysekil—Gravarne

	Torsdag 21/3		Fred. 22/3		Lördag 23/3		Tisd. 26/3	
	Ang. SE	Ang. V	Ang. B	Ang. M	Ang. V	Ang. B	Ang. V	Ang. B
Från GÖTEBORG	8.00	14.15	8.00	8.00	14.15	8.00	14.15	8.00
anl. MARSTRAND	10.15	16.30	10.00	10.00	16.30	10.00	16.30	10.00
Rönning (event.)	—	*	—	*	—	*	—	*
Klädesholmen	10.50	17.15	—	10.45	17.15	—	—	—
Stockvik	—	—	—	11.00	—	—	—	—
Skärhamn	11.20	17.45	10.50	—	17.45	10.50	—	—
Kyrkesund	11.40	—	11.10	11.30	—	11.16	—	—
Mollösund	12.20	—	11.40	12.00	—	11.40	—	—
Hällviksstrand	12.40	—	12.10	—	12.10	—	—	—
Käringön	—	—	12.30	—	—	—	—	—
Gullholmen	12.10	—	12.35	12.05	—	12.35	—	—
Ellis	—	—	13.00	—	—	13.00	—	—
Grundsvand	12.40	—	12.45	12.45	—	—	—	—
Fiskebäckskil	14.10	—	14.00	14.00	—	14.00	—	—
till LYSEKIL	14.25	—	14.00	14.00	—	14.00	—	—
från LYSEKIL	15.00	—	14.45	14.30	—	14.30	—	—
anl. Malmön	15.45	—	15.30	15.15	—	15.15	—	—
Smögen	15.15	—	15.00	15.45	—	15.45	—	—
till GRAVARNE	16.20	—	16.15	16.00	—	16.00	—	—

*) Rönning anlöpes om ledtillståndens medgivande.

Gods till Djupvik, Rosjön och Näsund samt till Örn och Hovenässet vidarebefordras med lastbil och längs dessa stationer ej kunna anlöpas på grund av ishinder.

Gravarne—Lysekil—Skärhamn—Göteborg

	Torsdag 21/3		Fred. 22/3		Lördag 23/3		Tisd. 26/3	
	Ang. V	Ang. M	Ang. SE	Ang. V	Ang. B	Ang. M	Ang. V	Ang. B
Från GRAVARNE	—	7.00	7.00	—	7.00	9.20	—	—
anl. Smögen	—	7.15	7.15	—	7.15	9.45	—	—
Malmön	—	7.40	7.40	—	7.40	10.10	—	—
till LYSEKIL	—	8.20	8.20	—	8.20	11.00	—	—
från LYSEKIL	—	9.20	9.20	—	9.20	11.30	—	—
anl. Fiskebäckskil	—	9.45	—	—	9.45	11.40	—	—
Grundsvand	—	—	10.00	—	—	12.00	—	—
Ellis	—	—	—	—	—	10.30	—	—
Gullholmen	—	10.15	10.30	—	11.00	12.20	—	—
Käringön	—	11.00	—	—	—	12.55	—	—
Hällviksstrand	—	—	11.00	—	11.30	13.25	—	—
Mollösund	—	11.30	11.50	—	12.00	13.50	—	—
Kyrkesund	—	12.00	12.00	—	12.00	14.20	—	—
Skärhamn	6.00	12.20	12.20	8.00	12.45	14.40	—	—
Stockvik	—	—	—	—	—	15.00	—	—
Klädesholmen	6.25	12.50	13.00	8.25	—	15.15	—	—
Rönning (event.)	*	—	—	*	—	—	—	—
till MARSTRAND	7.00	13.20	13.20	7.00	13.20	15.45	—	—
från MARSTRAND	7.15	14.00	14.00	7.15	14.00	16.00	—	—
till GÖTEBORG	9.20	16.00	16.15	9.20	16.00	16.00	—	—

*) Rönning anlöpes om ledtillståndens medgivande.

Prislistegget i enkla biljetter borttaget. Tur och returbiljetter sällas till ordinarie priser.

Gods emottages senast till 15 min. före resp. ångares avgång. — Reservation för naturhinder och övrigt utom Bolagets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. — Vidare meddela i Göteborg, Bolagets Kiosk, Slottspiren, tel. 15 71 15 och 15 71 16. — Bolagets kommissionär i Göteborg är Speditionsfirman A.-B. Eric Hultgren & Co., Skarpsbron 4, tel. 17 25 45.

MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS A.-B.

Tel. Göteborg nr 15 71 15, 15 71 16.

Marstrand nr 15, 29.

BOHUSBÄTARNAS

TURLISTA fr. o. m. den 12 april 1940 tills vidare

Ang. »Kung Rane» = KR., »Robert Thorburn» = RT och »Bohus» = Bhs.
GÖTEBORG—TJÖRN—STENUNGUND—ORUST—LJUNGSKILE—
UDDEVALLA—HENAN—LYSEKIL—GRAVARNE.

	Sön- dag RT	Mån- dag RT	Tis- dag Bhs	Tors- dag RT	Freddag Bhs	Kr.
Fr. Göteborg	8.00	—	8.00	8.00	8.00	13.30
• Mörklunda	12.00	—	8.30	8.00	—	15.30
• Stenungund	12.15	—	9.00	9.20	—	16.00
• Svensund	11.00	—	8.20	9.00	—	16.30
• Seelickren	—	—	—	10.30	—	—
• Stillingen	12.20	—	10.00	—	—	17.00
• Allnag	12.45	—	—	—	—	—
• Ljungskile	—	—	10.30	—	—	17.30
• Bussvika	—	—	—	10.45	—	—
• Slussen	14.30	—	11.30	—	—	18.30
Ank. Uddevalla	10.00	—	13.00	12.00	12.00	20.00
Fr. Uddevalla	—	8.00	—	12.45	14.00	—
• Sundsvik	—	8.45	—	13.30	—	—
• Kävlinge	—	10.40	—	—	—	—
• Henan	—	10.20	—	14.15	15.30	—
• Gröteborg	—	—	—	14.20	—	—
• Mörklunda	—	—	—	15.15	16.30	—
• Fästun	—	—	—	15.30	—	—
• Ellis (Hällg. br.)	—	11.45	—	15.45	—	—
• Ellis (Stern. br.)	—	11.50	—	15.50	17.00	—
• Källviken	—	12.15	—	—	—	—
• Fiskebäckskil	—	12.45	—	16.45	18.00	—
Ank. Lysekil	—	13.15	—	17.15	18.30	—
Fr. Lysekil	—	—	—	—	8.00	—
• Malmön	—	—	—	—	7.00	—
• Fiskebäckskil	—	—	—	—	7.15	—
• Smögen	—	—	—	—	7.30	—
Ank. Gravarne	—	—	—	—	7.45	—

*) Besat fortsett till Mörklunda.

	Sön- dag Kr	Tis- dag Bhs	Tors- dag Bhs	Ons- dag Bhs	Tors- dag Bhs	Freddag RT
Fr. Gravarne	—	—	8.30	—	—	—
• Malmön	—	—	10.00	—	—	—
Ank. Lysekil	—	—	11.00	—	—	—
Fr. Lysekil	—	9.30	11.35	—	—	8.20
• Fiskebäckskil	—	9.45	—	—	—	9.45
• Källviken	—	—	—	—	—	10.15
• Ellis	—	10.45	12.00	—	—	10.45
• Mörklunda	—	11.15	—	—	—	11.15
• Gröteborg	—	11.45	—	—	—	—
• Henan	—	12.15	—	—	—	12.15
• Svartviken	—	—	—	—	—	12.30
• Sundsvik	—	12.45	13.15	—	—	12.45
Ank. Uddevalla	—	—	14.20	—	—	—
Fr. Uddevalla	—	8.00	—	8.00	—	—
• Slussen	—	8.45	—	8.45	—	—
• Bussvika	—	—	12.20	—	—	12.20
• Ljungskile	—	10.30	—	—	—	7.30
• Stillingen	—	11.00	—	—	—	8.00
• Svensund	—	11.30	—	—	—	8.30
• Stenungund	—	12.00	—	—	—	9.00
• Höviken	—	12.30	—	—	—	9.30
Ank. Gröteborg	—	13.20	—	12.00	12.30	10.20

Allmog. Kävlinge, Gröteborg, Ljungskile, Slussen anlöpes ej t. v. på grund av ishinder.

GÖTEBORG—UDDEVALLA—LYSEKIL. Uddevalla, Ellis, Lysekil, Malmön, Gravarne, Bussvikastränd, Humbergsund, Fjällbacka, Gröbäck, Hällesund, Strömstad, Sällviken och Fredrikstad anlöpes alla resor.
Henan, Mörklunda, Fiskebäckskil, Fiskebäckskil, Smögen och Bussvikastränd (verifika lastbilspanport till Gröteborg) anlöpes på vardagarna.

Restoranter på alla båtar. Reservation för naturhinder och eventuella ändringar samt för utbyte av båtar. Avgångstider från mellanstationer och ankomsttider är ungefärliga.

Ang. »Göteborg» och »Odus» färjer inrättade t. v. På grund av ishinder är t. v. följande färjer inrättade: Trafiken på Gullmarfjärden ang. »Göteborg».

Desbeton kro åren en del stationer stängda på grund av is. Vidare meddela: OTTO XELL, Göteborg. Tel. 11 01 32 och 11 45 82.

Ångbåtsbolaget Bohuslänska Kurser, Uddevalla. — Tel. 11 49 01 — 11 49 02.