



ÅNGBÅTEN Årg 35 • Nr 4 1999 • 97

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360
Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamr, e-post: ingvar.kronhamr@home.se, 031-51 22 20 (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, e-post: bertil@phc.dialnet.se, 031-21 61 73

Gunnar Söderberg, e-post: g.soderberg@telia.com, 031-29 88 65

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, e-post: markgraf@algonet.se, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för 1999 är 100 kronor.

Bidrag till tidningen kan ständas på olika sätt efter överenskomst med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Anderson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafikproduktion: Tryckeri AB Framåt 1999

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 1999 är 100 kr. Postgiron: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Charles de Serres, tel 031-28 16 89,

kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenspiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinnarspögning vid Skeppshorn, tel 031-13 14 20.

Beställningstrafiken har tel 031-68 25 82.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron (vid Stenspiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, MBS 0746-37 91 28.

Försalongen

Försalongen Dags för årets fjärde nummer av Ångbåten! Även den här gången på 24 sidor (men utan andra bilagor än inbetalningskortet för år 2000 vilket gör fribordet betryggande.

Från Göteborg har vi läst fullt och i röksalongen puffar lektor E.B. på sin sista, goda cigarr. Annars har vi förgäves väntat på några kollar från Lysekil.

De kommer säkert med en senare ångbåt, men julbåten måste hålla tidtabellen, den är säkert efterfrågad?

Vad har vi då mera i rummet och i mellandäck? Jo, rapporter om livet ombord, såväl till sjöss som i hamn. Och en ångbåt! Andra bilar medtages icke.

Och på omslaget, till jul, mycket passande, en hjulångare! Väl bekomme!

REDAKTIONEN

Omslagsbilden

föreställer hjulångaren ERIC NORDEVALL, en av den första generationen hjulångare avsedd för Göta Kanal. Foto efter en målning av Reinhardt Grosch.

ERIC NORDEVALL byggdes 1836 vid Hammarstens varv i Norrköping och fick två balansångmaskiner från Motala Verkstad.

1856 gick ångaren på grund i Vättern och sjönk. Där har den legat på 45 meters djup, ännu relativt välbevarad.

Men i Forsvik, vid Göta Kanal, byggs nu ERIC NORDEVALL III! Det är ett mycket intressant projekt som vi skall berätta mera om i kommande nummer!

Ångbåten Nr 4 1999

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvärd!

Välkommen ombord till ett nytt nummer av vår tidning. Det sista i detta århundrade!

Jag har under året inte tyckt att allt prat och skriviery angående tusenårskiftet varit något att fästa sig vid. Men ju närmare vi kommer, nog känns det lite speciellt?

Det är bara att vi går in i det nya seklet, med fartygens bästa för ögonen, som nu får gälla. Som jag brukar säga: **DETTA ÄR VÅR LEDSTJÄRNA!**

Våra fartyg har nu gått in i den långa vintersömnen. BOHUSLÄN är täckt med presenningar, vintergänter har kört igång och många arbeten pågår.

Maskingubbarna har härjat och rivit ur kolvar bl a. Det ser oroväckande ut, när man tittat ned i det vanligtvis välordnade maskinrummet. Med tanke på all kunskap maskinfolket besitter, tror jag nog att alla delar skall vara på plats i god tid innan vi börjar nästa säsong. Det får inte bli några skrivar över!

Cafeteria aktiveras när drivna och

en ny håller på att projekteras. En arbetsgrupp arbetar med detta, men det finns många viljor och många "specialister". Jag ser framtiden an med tillförsikt och tror att resultatet kommer att bli gott. Det viktiga är att personalen får en god arbetsmiljö att jobba i. Kan vi sedan få en ökad försäljning, så säger vi inte nej till det.

FÄRJAN 4 är i skrivande stund dockad på varv och besiktigad i botten. Sjöfartsverkets man var nöjd och det lilla fina fartyget kan segla vidare nästa säsong. Kom ihåg att gänget där ombord också gör en stor insats och behöver avlösning ibland. Så, har Du lust och ock, är Du välkommen ombord även i färjan!

Vad som är viktigt inför nästa sommar är följande: vi måste få ordning på intendenturfrågorna, både ansvarsbiten och besättningsanskaffare. Styrelsen skall snarast ta tag i detta.

Vi måste även få villiga närvar på däck och jobbet som besättningsanskaffare är vakant. Har du, käre medlem, några


ideer att komma med, kontakta mig gärna.

Sällskapets årsmöte ägde rum 30 oktober med ett sjuttioal medlemmar närvarande. Tre styrelsemedlemmar hade avböjt att bli omvalda. Detta innebär att tre nya medlemmar nu ingår i styrelsen.

Jag är väldigt glad över att jag fått förtroendet att i ytterligare två år verka som ordförande. Det är jobbigt ibland, men mest inspirerande och roligt. Det är en avundsvärd syssla att vara redare för två så vackra och härliga fartyg.

Som avslutning är ett stort tack på sin plats till alla medlemmar som stöttat Sällskapet under året. Både aktiva och stödmedlemmar. Jag vill önska Er alla och Era anhöriga en fin vinter, en god jul och ett riktigt gott 2000, då jag hoppas att få se många av Er ombord i våra fartyg.

ÅNGBÅTSHÅLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 97

Försalongen	2	För Göteborgs Maritima Centrum	9
Ordföranden har ordet	3	STORMPRINCESS	9
Medlemsavgiften	3	En utfärd II	10
Ångbåten 96	3	Pannbekymmer i västerled	14
Årsmötet 1999	4	Stanley Steamer	15
Höstens aktivmöte	4	De första ångbåtarna II	18
Arbeten ombord i BOHUSLÄN	5	Nordsteam 2000 i Bergen	22
Kiosken på akterdäck	6	Bildgätan	23
Ett glas vin	7	Båtar runt omkring	23
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Akterspegeln	24

Medlemsavgiften!

Med det här numret av Ångbåten medföljer inbetalningskort för medlemsavgiften för år 2000.

Medlemsavgiften är fortfarande bara 100 kronor. För den får Du tidningen Ångbåten fyra gånger om året med rapporter från våra fartyg, ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Dessutom artiklar om ångbåtar förr och nu

med tyngdpunkt på västsvenske och mycket annat.

Som medlem får Du sommarens program Ångbåtssturer med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 direkt i brevlådan. Som medlem i Sällskapet Ångbåten får Du även rabatt på vissa resor med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

Ångbåten nr 96

Tyvärr är det en del medlemmar som inte fick Ångbåten Nr 3 1999 har det visat sig.

Om Du råkar ut för detta beklagar vi det inträffade och ber Dig ringa, skriva eller skicka e-post så att vi kan skicka tidningen.

Telefonnummer och adresser finner Du i rutan på sidan 2.

Årsmötet 1999

Årsmötet hölls lördagen 30 oktober ombord i WALONA vid Stenpiren i Göteborg.

73 medlemmar deltog glädjande nog i årsmötet och det blev därför något trångt i WALONAS konferenssalong.

På revisorernas förslag beviljades styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 1 maj 1998 - 30 april 1999.

En votering om medlemsavgiftens storlek resulterade i oförändrad avgift, 100 kronor.

Två ledamöter och en suppleant hade av sagt sig omval och avtäckades med blommor: Lenelotte Almqvist, Göran Ringqvist och Paul Johansson.

Nya ledamöter är Barbro Johansson och Björn Fridén, ny suppleant Kim Forsblad.

Den nya styrelsen har därmed följande sammansättning:

Bengt Cremonese, ordförande

Steinar Lie, vice ordförande

Björn Persson, sekreterare

Charles Soleinrl de Serves, vice sekreterare

Ove Iko, kassör

Gunnar Bonander, vice kassör

Barbro Johansson, ledamot

Björn Fridén, ledamot

Bert Johansson, ledamot

Kim Forsblad, suppleant

Kerstin Bäckdahl, suppleant

Ny valberedning utsågs med Lenelotte

Almqvist, Paul Johansson och Göran

Ringqvist.

Avgående valberedningen, Britta An-

dersson, Gunnar Björnhag och Gunnar

Nordström avtäckades.

Inga motioner hade inkommit för behandling.

Bengt Cremonese informerade om arbeten ombord och om 1999 års trafik. Ove Iko redogjorde för en del kostnader i samband med sommartrafiken.

Därefter informerade ordföranden i Norsk Veteransklub, Magne J Hansen, om planerna och förberedelserna inför NORDSTEAM 2000 i Bergen 3-6 augusti 2000.

Arrangörerna räknar med att även BOHUSLÄN skall delta i evenemanget. Bengt Cremonese lovade behandling av frågan vid kommande styrelsemöten.

Så avslutades årsmötet med kaffe och smörgås i WALONAS trivsamma salong.

För nya medlemmar som vill tjänstgöra ombord föreslogs ett informationskuvert med lämpligt innehåll.

Ett nytt bemanningsbeslut innebär att BOHUSLÄN i fortsättningen kan segla utan styrman inomskärs på kortare resor.

Därefter vidtog diskussion om akut sjukvård ombord vilket den mönstrade besättningen bör klara av. Vidare behöver ansvaret för att skaffa besättning delas upp under kortare tid.

Bengt Cremonese avslutade med att önska välkommen till vintertäckningen 4 november och ombord i våra fartyg nästa millennium.

Ångbåten Nr 4 1999

Arbeten ombord i BOHUSLÄN

Under vinterupphållet pågår en mängd underhålls- och reparationsarbeten ombord i ångaren BOHUSLÄN. Arbetet pågår främst dagtid tisdagar och torsdagar, 4 november täcktes ångaren med presenningar.

Charles de Serves, en av de få övervintrande "på däck", rapporterar:

På fördäck har nedgångskappen slipats och oljats under hösten. Främre och midskepps landgångar har försetts med nytt tågvirke. På övre akterdäck slipas och grundas den stora livbålslådan inför kommande ommålning. En av livbålssofforna repareras.

Skotten i nedre hallen som målades om förra vintern dras över med skyddande klarlack. I köket repareras däcksbeläggningen som förmodligen behöver förnyas nästa år.

På akterdäck har kiosken med pentryt rivits. Denna del av däckets har slipats och nåtats om. Just nu lackas det för att få samma lyster som övriga akterdäcket fick i våras. Även rännstenen renoveras.

Skottet mot trappan har frilagts från täckande masonite. All gammal färg som täckt skottet värms och skrapas bort. Skottet skall nu återställas som det en gång var med mörk teakfärg i ådrat utförande. Ett nytt försäljningsutrymme på samma plats är under planering.

I maskin är det fler igång under arbetsdagarna och där pågår också omfattande arbeten. Bengt Fliesberg rapporterar:

Ångpannan är klar och rengjord och zinkackor satta. Det var en hel del skräp i botten som städats ut. Förmodligen behöver pannan blåsas lite oftare under säsongen. Avblåsningsröret har borrats upp och förlängts.

Pannan är nu åter fylld med vatten och fungerar som värmemagasin. Fronten är vaskad och skall målas innan arbetena börjar med ojebrännarna.

Mellan- och lågtryckskolvorna i ångmaskinen är upptagna. Nya kolvringar behövs vilket medför vissa svårigheter. Även om rätta materialet finns hos Daros i Partille måste svärningen göras utomlands.



3 juli 1999 invigdes den nya ångbåtsbryggan i Marstrand, "Hällplats Marstrand". Den är i minsta laget för ångaren BOHUSLÄN som här lägger till välbekant assistans av hamnvakten. Foto Leif Magnusson

Kiosken på akterdäck

Kiosken på akterdäck har alltså rivits under hösten efter 29 säsongers drift. Den ersatte en tidigare kiosk som tillkom hösten 1953 när BOHUSLÄN byggdes om för nya trafikuppgifter i Öresund. Denna kiosk upplevde 17 somrar ombord.

Akterdäcket på BOHUSLÄN var ursprungligen ett öppet däck avsett för gods. Akter om maskinrumsdörren blev man således ut på det öppna akterdäcket. Detta var försedd med spålsor för rullning om för söndagarnas utflyktsresenärer.

I mitten fanns ett skylight som skänkte ljus uppifrån till aktersalongen under däck. Förstaklasspassagerarna kunde ta sig mellan toaletterna och trappan till övre däck genom en skyddad gång med dörrar ut mot akterdäck.

När akterdäcket byggdes in hösten 1953 vid Uddevallavarvet satte man in plexiglasfönster i de nuvarande fönsteröppningarna. För passagerarna byggdes tvåställda bord och soffor med röd galon. En gång i mitten gjorde att skylightet försvann liksom de ursprungliga sofforna utmed sidorna. Sidorna och taket kläddes med masonite och moderna lampkorpor sattes upp.

Gästerna hämtade mat och dryck vid en disk som var vänd akteröver från serveringsutrymmet på styrbordssidan. 1953 års kiosk revs hösten 1970 och ersattes av en ny våren 1971.

Kylskåpen togs tillvara men i övrigt förnyades inredningen. Masoniten försvann från akterdäcket liksom plexiglasfönstret som då blivit så krackelerade att man knappt kunde se ut genom dem.

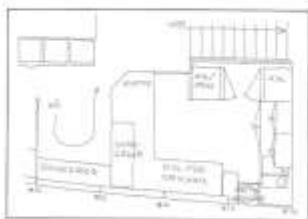


Så mygig var akterdäckets caféinredning fram till 1970, med rida gardiner för fönstret. Babordsidan förut. Foto Per Ahlgren.

Istället tillkom de nuvarande stora ljusöppningarna med samma form som det öppna däckets ursprungligen hade. I Ångbåten Nr 16 framgår att man sökte ansluta inredningen på akterdäck till förstaklassinredningen på övre däck.

Taket skrapades och lackades, däcksbalkarna målades cremevita. Belysningsarmaturer som var avsedda för de båda turbinångarna SUECIA och BRITANNIA sattes upp och sätter där än idag. Akterdäcket är det största sammanhängande utrymmet ombord.

Någon del förslag till ombyggnad som nu diskuteras.



Ångbåten Nr 4 1999

Ett glas vitt vin

Vid middagsservering under resor med BOHUSLÄN serveras öl, bordsvatten, rött eller vitt vin.

Under en av sommarens kustresor hade en herre vid ett bord beställt ett glas vitt vin till maten.

Av någon underlig anledning, jäkt och den s.k. mänskliga faktorn, kom det beställda glaset ej med vitt vin men, o fasa, med akvavit! Vätskorna har ju liknande färg.

Gästen, gastronom och finsmakare tydligen, upptäckte rätt omgående skillnaden mellan husets vita vin och ren akvavit och fällde kommentarer här om. Dessa följdes av tusen generade ursäkter från servicens sida med många troliga och otroliga förklaringar till hur denna förväxling kunnat ske.

Glaset byttes genast ut mot ett med rätt innehåll samt med löfte om senare påfyllning såsom kompensation för det skedd. Allt ändade med humor och goda skratt.

Det felaktiga glaset ställdes åt sidan på en hylla i pentryt för destruktions - ej av glaset, men av innehållet.

Efter avslutad måltid och avdukning kom emellertid det förtärliga glaset att bortglömt få stå kvar på sin hylla - mänskliga faktorn nr 2!

Båtsman för dagen, som hade ett snabbärende genom matsalongerna, varseblev glaset vid sin passage. Se där, ett orört glas vitt vin! Detta må inte få föras!

Och mycket mänskliga faktorn: en djup klunk ur glaset. Båtsman marscherade snabbt ut, rak i ryggen, lätt fläm-



En ögonblicksbild från målsalongen i ångaren BOHUSLÄN. Bohus Kamrater reser till Marstrand 1942. Foto från Clas Verner.

tande och med stel blick, ner till närmaste toalett för operation "varsågod och skölj".

En av däcksmännen som strax efter skulle hämta ner en del porslin, fick i pentryt se det halva glaset vitt vin stående helt övergivet. Synd på så rara årtor! Och så - mycket mänskliga faktorn nr 2 - svepte snabbt glaset.

Även denne ädling gick nu fort, flåsande och lätt bakåtböjd, ned till snabbmusköj.

Sens moral: en del blir straffade omländande! Och två på en gång.

Det händer alltid något under våra resor med BOHUSLÄN och det mesta tål att skrattas åt efteråt.

C&S

Not: När ovan relaterade små fadäser utspelade sig, låg BOHUSLÄN tryggt förtöjd vid kaj och de aktiva ombord förberedde sig för sin rättmätiga frid. All form av alkoholförtäring före och under trafik är givetvis strängt förbjuden och helt utesluten.

4

Aktuellt från FÄRJAN 4

Under hösten har FÄRJAN 4 utfört de nu sedvanliga stadsvandringarna på lördagar och dessutom några beställningsturer.

Stadsvandringarna har i medeltal haft 28 passagerare per tur. Vädret är förstas avgörande för hur många som följer med.

Stormdagen den 2 oktober med 19 m/s i medelvind och 30 i byarna hade vi bara åtta passagerare. Bland dessa fanns våra trogna resenärer från Oslo, som i likhet med tidigare år hade tagit tåget till Göteborg bara för att få resa med FÄRJAN 4.

Efter sista stadsvandringen hölls en liten avslutningsfest för besättningarna ombord i färjan. På söndagen blåstes pannan och färjan avnästades inför vintern.

Nästa dag den 1 november dockades färjan vid Gotenius Varv med anledning av att passagerarfartygs-certifikatet skall förnyas.

Vi hade beställt axeldragning av förliga propelleraxeln för besiktning av hylsa och stödlager. Cedervallsboxen, som är hylsans yttre tätning mot vatten, demonterades för renovering.

Det är ju bra när 80-åriga delar fortfarande kan lämnas till tillverkaren Cedervall & Söner för renovering och i detta fallet dessutom till ett förmånligt pris.

Sjöfartsinspektionens besiktning av skrovet gick utan anmärkning denna gången. Den blåstring och målning som gjordes av skrovet i våras har stått sig bra och färjan ser riktigt fin ut i botten.



FÄRJAN 4 lämnar Residensbrans färjeläge 8 juli 1989. Foto Gunnar Stålerberg.

När detta skrivs står färjan fortfarande i dockan. Vad vi kan bedöma kommer varvsbesöket att kunna slutföras till ett överkomligt pris.

Inför nästa år planeras att FÄRJAN 4 skall vara i trafik redan den 26 mars. Då hålls Göteborgs Nostalgimässa i Eriksberghallen och vad borde väl passa bättre än att köra färjetrafik till mässan.

GUNNAR

Ångtåten Nr 4 1999

Föreningen Göteborgs Maritima Centrum STORMPRINCESS



Hamn färjan DAN BROSTRÖM bildar entré till Göteborgs Maritima Centrum. Den trafikerade Lindholmen från 1963 till dess den ersattes av Åbo-Snabbarna 1999.

Okänt för många är att Sällskapet Ångbåten är anslutet till denna förening, och har en representant, Claes Verner, som adjungerad medlem i styrelsen.

Vad är då detta för förening, undrar ni. Jo, Föreningen Göteborgs Maritima Centrum bildades 1986 med syfte att verka för att fartygen (inklusive BOHUSLÄN och FÄRJAN 4) bevaras samt att samlas och sprida kunskap om dessa och i övrigt stödja Göteborgs Maritima Centrum, i dagligt tal kallat GMC (fartygsmuseet vid Packhuskajen).

Ångtåten Nr 4 1999

Föreningen har ca 400 medlemmar, som genom tidningen Lanterninen får fortlöpaende information om GMC och möjlighet att följa med på trivseldagar/kvällar som kan vara studiebesök eller föredrag med marin anknytning.

Varför inte bli med själv? Genom att sätta in 125 kronor på postgiro 15 37 99-2 blir Du medlem och får möjlighet att bli en ännu mer maritim historiebävarare!

Välkommen ombord!

CLAES VERNER

Bogserbåten STORMPRINCESS som 1 maj 1998 överlämnades till Göteborgs Maritima Centrum, har kommit i goda händer.

Hela vintern och sommaren 1999 har personal vid GMC lagt nytt plätdäck, samt plåt under räckets. GMC har även demonterat och monterat inredningen samt målat hela båten. Arbetet som utförts av GMC är mycket bra, och båten är en prydnad.

Styrmaskinen har demonterats och monterats av oss gamla "Ångbåtare" som fortfarande sköter STORMPRINCESS.

Insamlingen bland Sällskapet Ångbåten medlemmar för däckbytet inbringade 17.000 kronor. Dessa har nu överförts till Göteborgs Maritima Centrum.

BERT JOHANSSON



En utfärd II

Här fortsätter reiserättelsen från förra numret. Latinlärare E.B. har en sommar-söndag på trettioalet tagit tåget från Vänersborg till Uddevalla. Därifrån går färden med Bohuslänska Kustens ångare BYFJORDEN till Smögen.

Fast mark under fötterna! Vi tar avsked av vår vänlige kapten. Nu ha vi ett par härliga timmar framför oss, innan båten återvänder från Hunnebostrand. Vi ha försiktigtvis beställt middagshord på Havsbadet men allra först ta vi en blick på samhället, vars samtliga fiskejakter ligger inne.

Längs de långa bryggorna ligger åtskilliga fiskejakter, vilkas ägare huvudsakligen ägna sig åt räkfiske. Alla jakter äro motoriserade och det var här på Smögen, som det dristiga vadlaget Korpen i begynnelsen av detta sekel utrustade sin jakt med motor från Lysekil.

Urmed hus- och bodväggar stå flera smögenbor i helgdagskläder och diskutera. Många bevista högmässan. Några stå alldeles vid ångarnas tilläggplats ty ångaren OSLO lägger just till. Endast några få stiga ombord. Vi kunna se passagerarna sitta i matsalen, där lunchen just serveras. Trots sorlet på bryggan höra vi svagt klirret av porslin från matsalongen.

Så giver kapten Eriksson avgångssignal i skeppsklockan och mjukt och ställa glider OSLO ut. Det är något aristokratiskt över hennes linjer med det långa svepande fördäcket med den rundade brädgången, den höga balaklutanande riggen och den smala skorstenen.



"Men allra först ta vi en blick på samhället, vars samtliga fiskejakter ligger inne". Två rundgattade träfiskebåtar vid Smögenbryggan 1986. Foto Ingvar Kronhamn.

Vi se, att hon ute vid kumlet Bytte-locket möter bolagets flaggskepp GÖTEBORG. Befälhavarna gå ut på sina kommandobryggor och hälsa varandra med honnöret. Passagerarna vinka.

Precis 1.15 e.m. glider GÖTEBORG in i Smögens hamn. Högt reser sig hennes skrov över bryggan. I fockmasten vajar den norska flaggan och på svinryggen framme på backen glänsa stävornamenten. Förvisso är hon ett flaggskepp. Några av passagerarna från BYFJORDEN embarkera. De ämnar sig till Oslo, dit ångaren anländer i morgon måndag klockan 1 e.m.

Klockan 2 e.m. skola vi dinera uppe på Havsbadet och det vore synd på fröken Petterssons läckerheter, om vi komme för sent och vi gå så sakteliga mot restauranten. Strax innan vi gå in, se vi marstrandsbåten BOHUSLÅN komma in i hamnen, något föresnad.

Smögens Havsbad har goda rum och man kan dessutom hyra propra sådana i angränsande hus och villor. Fröken G. Pettersson har lyckats i sin välmenade strävan att hålla priserna på en acceptabel nivå. Sälunda får man spendera 1,25 - 2,00 kronor för ett gott rum.

Ångbåten Nr 4 1999

Smögens Havsbad.



Belaget i yttersta hafsbudet med vackraste västkustnatur är en med varje år allt mer besökt rekreationort.

Badrestaurangen, erbjuder mycket god pension till humant pris med rabatt för familjer eller för längre tål. Goda rum i närbelägna villor. Härligaste salta varma hallbad! Rikaste tillfällen till fiske och segling! Danssällnar! Ny tennisplan med internationella mått! Inget societetssträng. Läkare Dr A. Wulff. Ref. och prospekt genom Sv. Turistföreningens byråer S. J. a. Resebyråer och Kamrerarkontoret Smögen. Säsing Maj—Sept. Telefon Smögen 43.

"Smögens Hafsbud i yttersta hafsbudet med vackraste västkustnatur". Ur Västkustens Bad- och Rekreationorter för 1933.

Helpension med trenne måltider samt kaffe med kaka betingar ett pris på 5,75 - 7,25 kronor, något som det kanske inte är alla förunnat att ha råd med. En pianist från Österrike spelar dagligen i stora matsalen och några aftnar dansas det. Sällskapsrummen äro kultiverat inredda och ha rundradio.

Vi ha beställt middag med entrérett och goda viner och köket har gjort sitt bästa.

Strax sitta vi bekvämt i rottingstolarna och låta oss maten väl smaka. Medan vi tära varmrisetten, höra vi helt avlägsat en ångbåt blåsa nere vid bryggan. En

hastig blick i turflistan ger oss upplysningen, att BOHUSLÅN nu åter kommer in. Hon har sin slutbrygga i Gravarne och har endast en halv timmes uppehåll där, innan hon åter vänder stäven mot Göteborg. Hennes kolrök ringlar över Smögens hustak.

I väntan på desserten och portvinet betrakta vi utsikten.

Den här vackra dag kunna vi se långt åt alla håll. I väster ligger havet i solglitter och i söder se vi Hällö fyr, dit ett otal motorbåtar för ut sommargäster till bad och sol.

Här inne i restauranten är det svalt

och behagligt. Luktan av välagrad mat blandar sig med dofterna från kaffe och cigarrer och någon gång förmimma vi en svag doft av rent linne från våra servetter och från den bländvita bordduken.

Efter kaffet och ävenca vandra vi så sakteliga nedåt bryggorna. Det är ännu gott om tid till avgången klockan 4 och hamnen vilår lugn. På människor synas men inifrån husen hörs ljud från kök och matbestick. Vinden håller redan på att dö ut. Flaggor och vimplar röra sig endast något litet och seglarna börja återvända efter en härlig dag. På en jakt spela några män kort. Bredvid dem står en liten flaska.

På telegrafstationen beställa vi ett samtal hem till våra anhöriga och meddela, hur underbart vi ha det. Strax in på telegrafstationen finns en liten bod, där vi köpa några vykort, som vi sända till några anförvanter.

Vårt cigarettföråd får en påfyllning här.

Klockans visare närmar sig 4. På ångbåtsbryggan ha efter hand åtskilliga resande samlats. Kappsäckar, matkorgar, väskor med badutstyrsel, allt står färdigt i väntan på ångbåten.

En orsbo upplyser oss om att BYFJORDEN endast har 45 minuter att göra sträckan Hunnebostrand - Smögen på. En dag som denna, då väderleken är behaglig, har kapten Olsson förmodligen gått ytter vägen över Sotefjorden för att vinna tid. Visserligen står det i turflistan, att ångaren går genom Sotekanalerna, men då man har ett fåtal eller inga passagerare ombord och kana-

len dessutom är starkt trafikerad av nöjesseglare, har kapten Olsson bolagets tillstånd att i gott väder gå yttre vägen.

Mycket riktigt, några minuter över fyra se vi BYFJORDEN komma ångande in söder om Smögen. Människorna dra sig mot tillägsplatsen. Kommissionsnären ordnar med landgången och en man drar undan några sockerlädor.

BYFJORDEN sveper in. Elegantly bringar kapten Olsson ångaren till stopp precis intill bryggkanten, förspringet far genom luften, flängas och läggs om en påle, några korta maskinmanövrar och ångaren ligger fint utmed bryggan. Landgången läggs på och vi få omedelbart embarkera.

Ett hundratal följer med från Smögen och svårt försenade backa vi ut. Kapten Olsson synes bekymrad: i Lysekil avgår aftonens sista tåg visserligen först klockan 7.30 e.m. men det är angeläget att var där i godan tid, eftersom tåget medför direkt sovvagn till Stockholm och vi ha åtminstone åtta passagerare, som skola med detta tåg. Ånskönt bolagets kommissionsnär meddelar Lysekils Järnväg att ångaren är sen, har järnvägen i sin tur uppgiften att passa statsbanornas tåg i Munkedal, vilket i sin tur har samtrafik med nattsälltåget på Västra Stambanan.

Vi skola ej anlöpa någon brygga utan gå direkt på Lysekil. Förseningen måste nedbringas. Roken bolmar hela tiden ur skorstenen. Vi kasta en blick ned i maskinrummet och se hur eldare arändigt kastar på kol och hur maskinrummet oupphörligt lysas upp av den



Ångaren BOHUSLÄN började expeditörerna mellan Göteborg och Gravsarne sommaren 1936. Här återvänder BOHUSLÄN till Smögen efter en halvtimmars uppehåll i Gravsarne. Foto Tore Winberg.

vitglödande fyren. Ibland hjälper även maskinisten till vid fyren. Maskinen löper på forcering, mycket snabbt men samtidigt jämt och tyst.

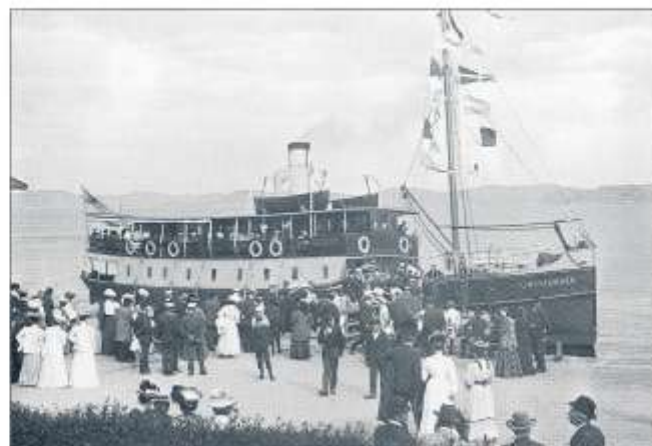
Den vackra dagen har lockat ut mängder av lustbåtar, vars vackra vita segel uppfylla farleden åt alla håll omkring oss. Vår båt tvingas till ideliga girar för att hålla undan för jaktarna, som röra sig endast obetydligt i den svaga vinden. Ängvislän ljuder stundtals.

Snart se vi Lysekil och trots att många fartyg ligger i vår väg, ta vi oss in i hamnen. Oaktat vår försening ha tågpassagerarna ändå en halv timme till

godo innan tåget avgår. En däcksmän anförtror oss, att om höstarna och värarna, då tjockan ligger tät, det är svårt att hålla ankomsttiderna, en sak, som ångbåtsbolaget då får klä skott för.

På utresan gingo vi genom Malö Strömmar. På återresan gå vi nu, efter ett kort anlöp i Fiskebäckskil, norröver i Gullmarsfjorden och hålla styrbord och löpa in i de så kallade Noedströmmarne, en tück framkomstled, som bereder ångbåtspassagerarna stort behag men ställer krav på fartygets befäl och roersman ty leden är ytterst smal och krokig samt beroende av tidvattnet.

Ångbåten Nr 4 1999



Ångbåtsbryggarna drog till sig resenärer och åskådare. Resan mellan Lysekil och Uddevalla tog drygt tre timmar men vad gjorde det när resan i sig var en upplevelse! Foto från Bobuslänska Kustens arkiv.

Tillsammans med övriga passagerare stå vi vid relingen och betrakta de lumtiga stränderna. Vid Källviken finns en färja men dess signal visar klart mot oss och vi ånga sakta förbi. Bolaget har en brygga här.

Efter något hundratal meter girar vi hårt babord hän och gå in i ett smalt sund med höga stränder. Strömmen är stark här och vårt fartyg får manövreras med varsamhet. En orsbo, som står bredvid oss, kallar stället för "Häleströmmen." Ett vittmel av olika sjömärken står framför oss, såväl ruskprickar som svart-vita släta.

Ångbåten Nr 4 1999

och att BYFJORDEN är i största laget för denna passage.

En vänlig herre, som liksom vi varit med på resan från Uddevalla sedan i morse, meddelar oss, att han lyckats reservera några platser i fartygets matsalong och inbjuder oss nu att intaga en liten aftonmåltid tillsammans.

Glada antaga vi erbjudandet ty även om det fortfarande är varmt ute, är solen i sjunkande och det börjar bli en smula fuktrigt. Med välbehag slå vi oss ned kring blänkande porlän och skinande glas. På buffén klirra bestick, glas och porlän i takt med maskinens hastiga men rogvande slag.

Medan maten dukas fram, lägga vi till någonstans på Bokenäset. Många passagerare hörs strömma ombord. Fartyget blir nästan fullsatt men här inne i salongen är det lugnt och stilla. Man släpper endast in dem, vilka ämnat förtära något och vilka det finns plats till.

Under måltiden framkommer det, att vårt nyvunna resesällskap ägnat åtskillig tid åt att resa omkring i Sverige med tåg och båt, och snart sitta vi inbegripna i ett livligt samtal, glömska för omvärlden. Vid kaffet, som vi dricka vid samma bord, framtaga vi ett litet rese-schatull i läder och sedan vi diskret förvissat oss om, att restaurationsbetjäningen inte har något däremot, bjuda vi vårt resesällskap helt förbindligt på några ädla droppar samt cigarrer.

Skynningen faller. Den stilsamma elektriska belysningen måste slås på. Kapten Olsson låter tända lanternorna. Från fördäcket hörs försiktiga drag-

13

spelstoner: en sommargäst förnöjer medpassagerarna med kända visor och kupletter. Cigarrröken tätnar.

Senare se vi ljusen från Uddevalla glittra mot oss. Några börja redan packa samman sina tillhörigheter. En viss oro sprider sig ombord.

Snart glida vi upp för Båveån. Rakt föröver ligger båtens förtöjningsplats, där flera anhöriga stå och vänta. Bakom stationsbyggnaden höjer sig en röskpelare; vårt tåg står redan inne och då vi äro försenade, måste vi omedelbart embarcera taget. Endast några få minuter stå till buds. Med våra vänner komma vi överens att resa andra klass. Vi skola ordna goda platser på taget och de i sin tur ställa om våra biljetter på expeditionen.

Hastigt taga vi farväl av vår vänlige kapten och hans styrman. Vi ses igen! Så törna vi lätt mot kajens bolverk. Trossen går, maskintelegrafens pinglar, ångan pyser.

Man trängs. Några ungdomar äro redan på kajen innan landgången lagts ut. Nu, iväg! Raskt, smidigt och diskret bana vi oss väg genom strömmen av passagerare bort mot järnvägen.

Var finns andraklassvagnen? Där, främst i taget! Vi taga plats i en kupé. Gasfuset väser och kastar sitt vita sken över kupéns plyschinrede. Nu komma våra vänner i rask takt och stiga på. Inspektoren ger signal. Sakta, oändligt sakta pustar taget med dånande ångslag upp mot statsbanans station. Taget är fullsatt. Många äro de som få stå ute på de öppna plattformarna.

Den starka havsluften, vädret, maten och cigarrerna taga ut sin tribut. Trögare flyter vårt samtal. Långsamt tar sig taget upp förbi Hedegårde och regementet. Gasfuset väser. Förnöjda luta vi oss mot dynorna, medan Morpheus alltmör övermannar oss.

E. B. VÄNERSBORG

Denna långa berättelse var ursprungligen lastad ombord i Ångbåtarna 21 och 22.

Vi sökte på den tiden med ljus och lanternorna efter någon "gammal", som varit med "på den tiden".

I brist på en sådan fingerades en berättelse med äldre svensk språkbehandling för att verka "äkta".

Som viktigaste källa använde vi Sveriges kommunikationer 1935 och en biljett från U.V.H.J. och Bohuslänska Kusten. Svensk Kusthandbok, Bobus-kalendern och lämpliga sjökort användes också.

Vårt lilla bebrägerskyckades väl. Flera medlemmar skrev och önskade kontakt med denna förtäffliga gamla människa, som skrivit så sirligt.

Så här 28 år senare anser vi vårt brott preskriberat.

YVONNE OCH BO STARMARK

Pannbekymmer i västerled

I Storbritannien finns bara två (2) ångfartyg med gällande passagerarcertifikat, de båda hjulångarna WAVERLEY och KINGSWEAR CASTLE.

WAVERLY hör hemma i Glasgow, är byggd 1947, mäter 693 brutto, tar 1350 passagerare, och har en trippel på 2100 hkr. Hon fick en ny panna 1982 (efter endast 35 år) och är i n upplagd för en omfattande ombyggnad. För er som har surfmöjligheter, gå in på <http://www.btinternet.com/~Paddlers/PSWaverley/>.

KINGSWEAR CASTLE är äldre men mycket mindre. Hon är byggd 1924, mäter 94 brutto, tar 235 passagerare, och har en compoundmaskin på 130 hkr. Hon trafikerar Medway River, sydost om London. Ta taget från Charing Cross till Strood, promenera till ångbåtskajen och följ med utför floden till Chatham och dess historiska skeppsvarv, Storbritanniens Karlskrona.

Och så orsaken till denna notis: KINGSWEAR CASTLE's nuvarande panna installerades 1961 och redan (efter 37 år) i behov av ersättning. I Storbritannien betraktas veteranångare som kulturföremål, värda stöd från det allmänna. Man har fått 79 000 GBP från Heritage Lottery Fund, vilket täcker 80 % av kostnaden för den nya pannan, som sätts in under vintern/våren (<http://www.pskc.fireserve.co.uk/>)

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 4 1999

Stanley Steamer – en bil som ångade på

Under en resa i USA sommaren 1998 fick jag se en bil som jag borde tala mycket om under den period i mitt liv då jag var intresserad av bilar – en Stanley Steamer. Just det, en ångdriven bil!

I den lilla orten Estes Park i Colorado, vid foten av Klippiga bergen, ligger *the Stanley Hotel* på toppen av en kulle nedanför de höga bergen. I lobbyn på hotellet finns en *Stanley Steam Car Model EX Runabout* från 1906 utställd. I källaren finns dessutom ett litet museum ägnat mannen bakom bilen och hotellet, en viss F O Stanley.

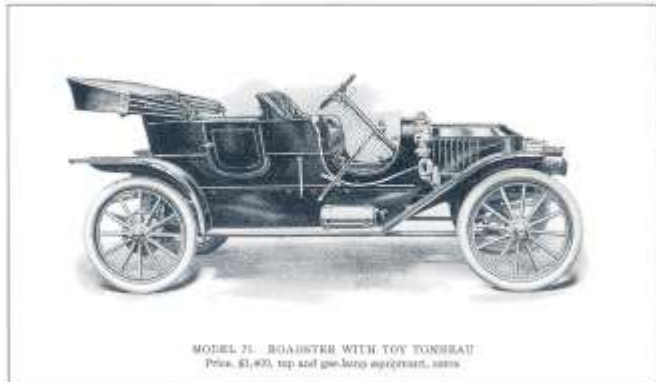
F O Stanley hade tillsammans med sin tvillingbror F E Stanley utvecklat och patenterat en metod för att belägga glasplåtar med fotografisk emulsion. Fotograferingskonsten var på frammarsch och affärerna gick bra, så bra att bröderna med god förtjänst kunde sälja rörelsen och patentet till störste konkurrenten George Eastman, han som senare lanserade varumärket Kodak.

Efter försäljningen av fotofabriken startade bröderna 1897 en bilfabrik i Newton i Massachusetts. Där tillverkades ångdrivna bilar, *Stanley Steam Cars*, ända in på 1920-talet. Populärt kallades deras bil *the Stanley Steamer*.

Dokumentationen jag har om bilarna är fabriken produktkatalog från 1911, som innehåller fyra bilmodeller. Priserna var från 1 000 \$ till 1 500 \$, exklusive extrautrustning. Som jämförelse kan nämnas att 1912 kostade den enklaste T-forden 525 dollar, vilket då var en genomsnittlig årslön i USA.

Utän att ha undersökt saken antar jag

Ångbåten Nr 4 1999



MODEL 71. ROADSTER WITH TOY TONSURE!
Price: \$1,400, top and gas-lamp optional. 1906

att utseendet var ganska typiskt för den tidens bilar. Speciellt för Stanley Steamer var dock den rundade fronten på huven som inte var någon motorhuve. Den innehöll ångpannan som var en eldröspanna med korta, vertikala tuber. Under den cylindriska pannan satt bensinbrännaren som också var en cylinder med samma diameter som pannan. Allt detta rymdes bakom den rundade fronten.

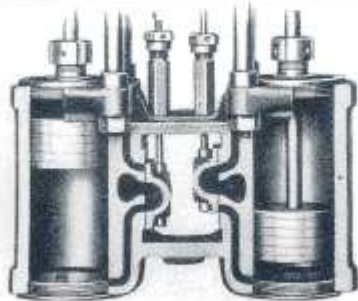
Motorn var en tvåcylindrig ångmaskin (se bilden) som låg under golvet i bilens längdriktning. Det var ingen compoundmaskin utan en tvillingmaskin, dvs två encylindriga maskiner bredvid varandra, där ångan expanderade endast i ett steg. Verkningsgraden kan inte ha varit så hög, på fartyg hade man ju vid den här tiden redan övergått till trippelmaskiner för att få bättre

verkningsgrad än i en compoundmaskin.

Av bilden framgår att excentrarna och slidrörelserna (Stephensons precis som på BOHUSLÄN, men med mycket korta kulissbågar) finns mellan cylindrarna. Mitt på veaxeln sitter ett kugghjul som driver direkt på ett likadant kugghjul på differentialen. Motor och differential är inneslutna i ett olje- och dammtätt plåtfodral som ser ut som en lång kopparkruk.

Motorn driver också fyra sammanbyggda pumpar, två för matarvatten till pannan, en för bensin till brännaren och en för cylinderolja till motorn. Bensinen leds genom en förångare ovanför brännaren och ångan överhettas på liknande sätt på väg till motorn.

Efter motorn finns ingen kondensator utan ångan släpps via en ljuddämpare ur



View of part of Stanley engine with cylinders cut away, to show piston and valve motion. The Stanley engine is a simple engine, double acting (four impulses to the revolution), with slide valves and link motion reverse.

i fria luften bakom bilen. Därför blir vattenförbrukningen stor och bilen måste vattnas precis som ett ånglok. Vattentanken är placerad under förarsätet och bensintanken längst bak under kofferten.

Ångutsläppet i fria luften bör ha varit harmlös, i varmt och torrt väder såg man knappast så mycket av ångan och den lukade inte annat än vattenånga. Men i regnväder och dimma (vanligt i Colorado) blev luften mättad med vattenånga. Det sades att i sådant väder gjorde ångmolnen efter en Stanley Steamer dimman ännu tätare.

Ångtrycket i pannan styrde bensintillförseln till brännaren och när bilen stod stilla och ingen ånga förbrukades brann en liten + k pilotbrännare för att hålla trycket i pannan. När man skulle köra igen måste man pumpa upp bräns-

lettrycket för hand för att få igång den stora brännaren.

En ångmaskin har ju stort vridmoment redan från stillastående, och därför behövde ångbilarna inga växellådor. Därför kunde motorn i en Stanley Steamer driva direkt på differentialen. Det stora vridmomentet kom väl till pass i den backiga terrängen i Colorado. I reklamen angavs att Stanley Steamer var ensam bland bilar att klara stigningar på 30 %.

Fabrikens supermodell, *Model 71 Roadster*, är den enda där man i katalogen talar om hastighet. Det står att den är avsedd för dem som vill *bit up a speed of 60 to 70 miles an hour* (en mil är i USA 1609 m). Vid 30 miles per timme gjorde motorn 370 varv per minut. Den här modellen hade en tank för 36 gallon vatten (en gallon är i USA ca 3,8 liter)

som uppgavs räcka för att köra 45–55 miles. Bensintanken var på 16 gallon vilket skulle räcka för 125–175 miles.

De två enklare modellerna hade en motor på 10 hästar² och en ångpanna med 18 tum diameter. De två dyrare modellerna hade 20 hästas motor och 23 tum ångpanna. Cylinderdimensionerna var i första fallet 3/4 x 4 1/4 tum, i andra 4 x 5 tum.

Gasreglaget satt på ratten i form av en hävarm som styrde ångpådraget. Den stack ut under ratten till höger så att föraren kunde hålla den mellan pekfingeret och långfingeret. När man släppte handbromsen (en lång spak på utsidan av karossen) och drog på ånga gick bilen framåt. Ville man backa fick man först trampa ner backpedalen som fanns till vänster. Då fäsköts kullisbågarna över till backläge.

Stanley-bilarna hade också en pedal för höger fot, en bromspedal. I katalogen står omnämnet som en finess att man också kunde bromsa genom att trampa på backpedalen. Eftersom motorn normalt släpper ut ångan i luften kommer den i sådant fall att verka som en kompressor som pumpar luft mot panntrycket.

Omkring 1910 hade flesta biltillverkare gått över till bensinmotorer, och ångbilarna och elbilarna blev allt färre.

² I det här fallet *horsepower (hp)* som är ca 7675 av en *horsepower (hk)* enligt definitionerna. Skillnaden mellan hp och hk brukar ofta försummas eller glömmas bort.

Bensinmotorerna hade ju blivit mindre, lättare och tillförlitligare. En nackdel hade de fortfarande, de måste vevas igång. Bröderna Stanley utnyttjade detta i sin reklam och framhövde Stanley Steamers lämplighet för damer: *Det är lättare att starta med tändsticka än med startves!* När Cadillac kom med en bilmodell med elektrisk startmotor 1912 var det första spiken i likkistan för de ångdrivna bilar som fortfarande tillverkades. I början var det bara lyxbilar som utrustades med självstart men det var en finess som småningom blev självklar.

Dödstöten för Stanleybilarna blev brödernas vägran att utrusta sina bilar med kondensor. När andra ångbilstillverkare försåg sina bilar med slutet vattensystem med kondensor, fick Stanleys ge upp. Det fick de andra tillverkarna också göra några år senare i konkurrensen med bensinmotorn.

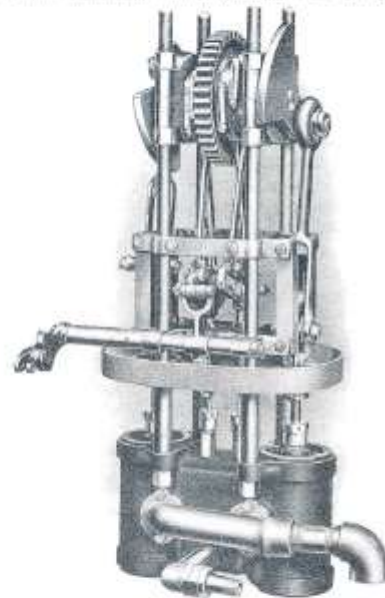
F O Stanley kom till Estes Park 1903. Han led av tuberkulos och hade fått ett halvår att leva av läkarna. Han blev rekommenderad att fara upp i bergen för att kanske förlänga livet några månader. I Estes Park botades hans tuberkulos och han levde till 1940.

F O Stanley såg möjligheterna att utveckla turismen i området. Han satte igång med att bygga ett modernt hotell och utvecklade infrastrukturen med vägar, el, vatten och avlopp, osv. Stanley Hotel, som öppnades 1909, använde Stanley Steamers bussmodell, Mountain Wagon, för att hämta gästerna vid närmaste järnvägsstation. Jag har tyvärr inga uppgifter om ångbussarna. Utöver det lilla museet i Estes Park finns ett, förmodligen större, Stanley-museum i brödernas födelsestad Kingfield i Maine. Det lär finnas uppskattningsvis 7 000 ångdrivna bilar kvar i USA, därav ca 1 000 kördugliga.

OVE IKO

Stanley Engine (Patented)

The engine used in the Stanley Steam Car is of our own design and manufacture and is patented. It is two cylinder,



View of Stanley engine, obliquely from above. Showing main-bearing; eccentric; link motion; buffer-plate "locking-up" device. There are but thirteen moving parts (exclusive of balls) in the Stanley engine.

double acting, of the locomotive type, with plain slide valves and link motion reverse.

Källor:

Stanley Steamer Sales Brochure 1911.
Reprinted 1993 by Roger Bergquist, Estes Park, CO, USA
Turistbroschyrer.

De första ångbåtarna II

Som vi berättade i förra nummer av Ångbåten byggdes Göteborgs första ångbåt, hjulångaren BRAUT-ANUND, vid Vikens varv i Göteborg 1822.

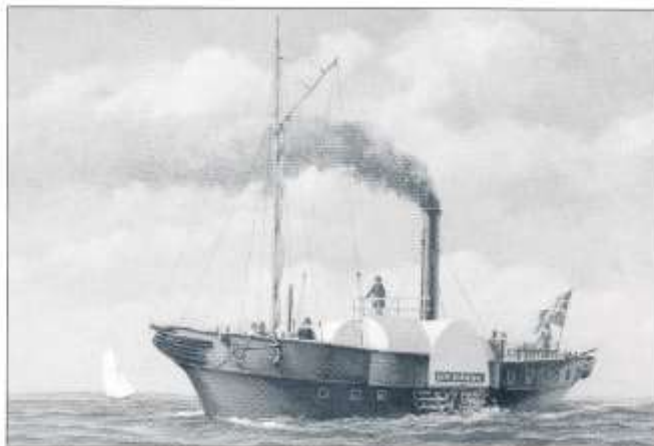
Sedan en misstänkt ångmaskin installerats i Landskrona fick den kände mekanikern Samuel Owen i Stockholm sätta in en fungerande maskin 1823. BRAUT-ANUND återvände till Göteborg i augusti 1823.

Efter några säsonger i trafik på Vänern och den under byggnad varande Göta kanal kom BRAUT-ANUND tillbaka till Stockholm 1827 för fortsatt trafik, huvudsakligen på Mälaren.

Medan Stockholm vid denna tid hade en mängd ångbåtar saknade Göteborg och västkusten denna modernitet. I maj 1827 började norska postverkets ångare PRINDS CARL anlöpa Göteborg på sina resor mellan Fredriksvaern i Oslofjorden och Köpenhamn. Ångaren ankrade vid Klippan, Göteborgs uthamn vid den här tiden. Ovanför Gamla varvet var Göta älv uppgrudad av slam. När Trollhätte kanal år 1800 förband Vänern med Västerhavet var djupgåendet i slussarna endast 7 fot, 2,08 m.

Göta kanals västgötadel mellan Vänern och Vättern öppnades 1822 medan östgötadeln öppnades först 1832.

I Motala anlades 1822 Motala Verkstad. De första fartygen från verkstaden, hjulångarna ROSEN och MOTALA, levererades 1831. Skroven var av trä och de hade två balansmaskiner var. De bogserades till Göteborg för att få sidohjul och hjulhus monterade.



Hjulångaren ERIC NORDEVALL, byggd 1836, var en av "fiolbåtarna", första generationens Göta kanalångare. Byggnad av repa ERIC NORDEVALL, pågår som last i Forsvik vid Göta kanal. Efter målning av Reinhardt Grösch.

ROSEN gjorde provtur 1 juli mellan Göteborg och Marstrand och bör därmed vara den andra ångbåten som uppenbarade sig i Marstrand. Besöket beskrevs av Emely Nonnen i boken "Systerarna på Liseberg".

Sedan Göta kanal färdigställdes 1832 underlättades trafiken med gods och passagerare mellan ost- och västkusten. För trafiken mellan Stockholm och Göteborg bildades i Stockholm "Stora Bolaget". För detta rederi byggdes en serie hjulångare i trä vid Hammarstens varv i Norrköping och med balansångmaskiner från Motala Verkstad.

De gamla slussarna i Trollhätte kanal som byggdes om först 1844 bestämde bredden på fartygen, 6,5 meter.

För att få någotlunda stabilitet var sidohjulen indragna i skroven midskjepps för att medge passage genom slussarna. På grund av sin form kallades de fiolbåtar. 1834 anlände den första kanalbåten till Göteborg, AMIRAL VON PLATEN.

En av dessa "fiolbåtar" är just nu aktuell, ERIC NORDEVALL byggdes 1836 och förläste 1856 på Vättern. Där står den sedan dess på botten på 45 meters djup, ännu relativt välbevarad.

Ångbåten Nr 4 1999



Hjulångaren UDDEVALLA i Bårvåden i Uddevalla på 1860-talet. Vändbassängen i förgrunden byggdes 1853 och låg vid nuvarande Västerbron. Kiosken på kajen "varifrån trafiken skötes". Foto Bohusläns Museum, Bildarkivet.

Att bärga den skulle innebära stora kostnader liksom fortsatt bevarande.

Sedan 1996 pågår byggnad av en ny hjulångare med ERIC NORDEVALL som förebild, med träskrov och balansångmaskiner, i Forsvik vid Göta kanal. Ångpannan kommer att byggas så nära originalet det går, när den ursprungliga pannan byggdes var livslängden på ångpannor bara fyra år!

Med kanalen och ångbåtarna blev det bekvämare att nå de badorter som etablerades på västkusten. Men ännu var det inte lika enkelt att fortsätta resan längs kusten.

Ångbåten Nr 4 1999

1836 fick Uddevalla förbindelse med Göteborg två gånger i veckan med en fyrehjulig hästdragen vagn mellan Uddevalla och Ström vid Göta älv.

Mellan Göteborg och Ström gjorde hjulångaren GÖTHA ELF "bogseringsresor" där den bistod icke maskindrivna fartyg på älven. På söndagarna gjorde ångaren lustror till Kungälv, Särö och Marstrand. GÖTHA ELF var byggd vid Gamla varvet 1833 och hade ångpanna och bunker på däck. Den var mycket rank.

Att det inte var helt riskfritt att trafikera kanalen vittnar ångaren IN-

DUSTRIEN, byggd 1835 i Skottland för att bogsera fartyg på Göta älv mellan Ström och Åkersvass. Den gick utför fallet vid sidan av slussen vid Åkersström men klarade sig. Den brann där efter 1839 och byggdes om.

Som ångaren CARL gick den i trafik sommaren 1840 från Göteborg till Särö och Marstrand. 1841 utsträcktes turerna en gång i veckan till Uddevalla. Sommaren därpå fortsatte trafiken på Uddevalla med ångaren WETTERN.

Vid den här tiden var det så märkvärdigt att resa med ångbåtar att ortstidningarna publicerade passagerarlistorna med titlar och namn. Det var givetvis förmögat folk som använde sig av det moderna fortskaffningsmedlet. Det skulle dröja innan resandet blev mera utbrett. Ända fram till 1860 krävdes inrikespass för resor i Sverige.

Att inställningen till ångbåtar inte var odelat positiv visar riksdagsman Leonhard F Rääfs reservation i statsutskottet 1848:

Samballets lycka består, enligt min tanks, i att äga medborgare, vilkas själ- och kroppsförmågenheter uppnått den högsta möjliga styrka. Ångkraften förlappas då.

Låt oss betrakta ett seglande fartyg. Vilken beslutsamhet i ändamålet, vilken rashet och kraft i utförandet implantas ej hos dess besättningmän.

Däremot ett paddlande fartyg, vilken uthållighet! - en eller ett par halvstekt gryteldare! Maskinerna döda allmänhetens omdömesförmåga, kraft och vältånd

19

Under 1840-talet berörde ångbåtstrafiken på kusten huvudsakligen Särö, Marstrand och de inre fjordarna mot Uddevalla. Den pågick dessutom bara sommartid. Mot slutet av 1840-talet insåg man emellertid i kustorterna att ångbåtarna var lämpliga att transportera gods och passagerare i det bohuslänska kustlandskapet inte bara under sommaren.

Initiativet till en ångbåtlinje längs kusten kom från Strömstad. Man köpte en hjulångare med balansmaskin, byggd 1837 och ca 20 meter lång. Lilla UNIONEN började i maj 1848 att trafikera linjen Göteborg-Strömstad med en tur i veckan och övernattnings i Uddevalla.

Detta gav Uddevallaborna ingen ro. 1850 bildades Göteborgs och Uddevalla Ångbåtsbolag som köpte hjulångaren DANIEL THUNBERG, byggd för Göta kanal 1835. Under namnet THORILD sattes den i trafik mellan Göteborg och Uddevalla med två turer i veckan.

1851 fick man konkurrens från köpman P E Grundell som satte in propellerångaren ANDERS KNAPE på samma linje. Även den var byggd som "fiolbåt" men senare ombyggd.

De tidiga ångbåtarna hade träskrov med primitiva pannor och maskiner. Den första lagstiftningen om ångfartygsbyggnad, utrustning och begagnande började gälla först 1852.

När nu Göteborgs och Uddevalla Ångbåtsbolag beställde en ny ångare, men likväl en hjulångare, hade utveck-



Hjulångaren UDDEVALLA inför en utflyktsresa från Uddevalla med lokala skarpökyttar. Skarpskutterbåden var en frivillig försvarsövning som tillkom 1860. Foto Bohusläns Museum, Bildarkivet, Maria Lundbäcks fotoalbum.

lingen kommit ett gott stycke mot fulländning.

Hjulångaren UDDEVALLA byggdes av järn vid Motala Warf i Norrköping medan den direktverkande ångmaskinen om 70 nominella hästkrafter tillverkades vid Motala Verkstad.

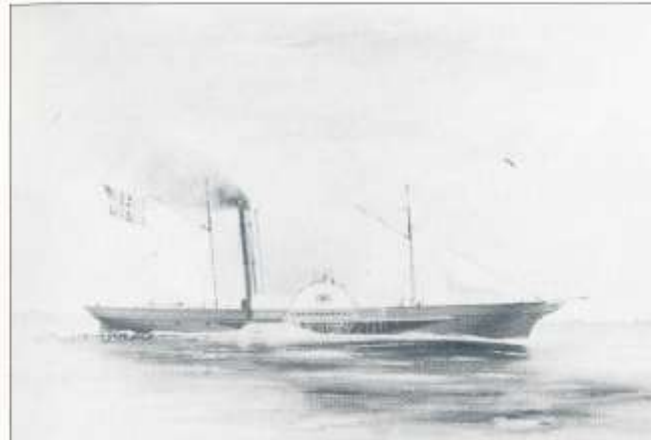
UDDEVALLA ansågs med sina 12 å 13 knops fart vara Sveriges snabbaste maskindrivna fartyg när den sattes i trafik i oktober 1852.

Strömstadsångaren UNION ersattes av andra ångare. 1853 byggde Alexander Keiller på sin verkstad vid Skarpsbron i Göteborg hjulångaren NECKEN. Den

sattes in mellan Varberg och Fredrikshald med mellanstationer. Befälhavare var E J Elfversson, en skånsk sjökaptan som tidigare fört en skonare från Halmstad.

NECKEN sändes till Norge redan 1855. Då bildades i Göteborg Ångbåtsbolaget Göteborg-Strömstad. Bolaget köpte en hjulångare från England. Den kom till Sverige sommaren 1856 och fick namnet STRÖMSTAD.

STRÖMSTAD anlöpte inte Uddevalla utan trafikerade yttre kustlinjen med mellanstationer. 1858 träffades avtal mellan bolagen i Uddevalla och Strömstad där UDDEVALLA avstod



Hjulångaren STRÖMSTAD Foto av akvarell i Göteborgs Sjöfartsmuseum, ursprungligen ägt av befälhavaren E J Elfversson.

från yttre linjen för att hålla sig till linjen Göteborg-Uddevalla-Lysekil.

Propellerångaren WERNER som byggdes 1853 vid Keillers Werkstad i Göteborg trafikerade inte bara Göteborg och Väneren utan konkurrerade även med hjulångaren UDDEVALLA om somrarna.

UDDEVALLA var dock snabbare jämfört med WERNERS 10 knop. Efter några år som SÄRÖ inköptes ångaren av Uddevallabolaget 1862 och fick namnet MARSTRAND. Den gick mellan Göteborg och Marstrand med vissa turer även till Uddevalla.

Hjulångaren STRÖMSTAD fick somrarna 1864-66 konkurrens från Hallandsbolagets hjulångare HALLAND på linjen Göteborg-Strömstad-Fredrikshald.

I slutet av 1866 överläts STRÖMSTAD till ett konsortium i Strömstad med kapten E J Elfversson som delägare. Väneren 1867 fick STRÖMSTAD ny ångmaskin och hjulen byttes till propeller.

Med propeller kunde ångaren förlänga säsongen som i allmänhet pågick från maj till oktober. Vintern 1868 var emellertid besvärlig med is långt ute till

havs. En resa från Göteborg till Strömstad i januari tog en hel månad.

Samma vinter bildades i Strömstad Strömstads Ångbåts Aktie-Bolag som köpte den tidigare postångaren, hjulångaren EUGENIA, byggd 1855. Den var såväl större som snabbare än STRÖMSTAD.

I maj 1868 började trafiken mellan Göteborg och Strömstad. Tillsammans med STRÖMSTAD blev det fyra turer i veckan i varje riktning. STRÖMSTAD fick till stånd ett samselingsavtal med EUGENIA men övertogs snart av Strömstads Ångbåts AB. Kapten Elfversson lämnade Strömstad och sin ångare för att flytta till Marstrand.

Strömstadsbåtarna anlöpte Marstrand men turerna tilltalade inte marstrandresenärerna. Kapten Elfversson behövde inte övertyga marstrandborna om sin idé att etablera ett ångbåtsbolag med tätare och bättre tillrättalagda turer mellan Göteborg och Marstrand.

1868 tillsatte stadsfullmäktige en kommitté för att utreda planerna. Man beslöt att inbjuda till aktieteckning för en ångare mellan Göteborg, Marstrand, Tjörn och Orust.

Strömstadsbolaget följde utvecklingen i Marstrand. 1869 slopad man anlöpen av Marstrand sedan man förgäves klagat över de höga hamnavgifterna och för att vinna tid på resorna mellan Göteborg och norra Bohuslän. Marstrandresenärerna blev nu hänvisade till UDDEVALLA och MARSTRAND.

INGVAR KRONHAMN

NORDSTEAM 2000 i Bergen

Bergen står för värdskapet när NORDSTEAM 2000 hålls 3-6 augusti år 2000.

Sjöfartsstaden Bergen är en av nio europeiska kulturstäder som uppmärksammas under år 2000. NORDSTEAM 2000 ingår som en del av "Kulturby Bergen" med medverkan från Bergen kommun och Bergen Havn.

Det blir en nordisk veteranfartygs- och samfärdsfestival med aktivt deltagande från Bergens Tekniska Museum, Norsk Jernbaneklubb och Norsk Veterantvognklubb. Som arrangörer står Veteranskipslaget Fjordbåten, Nordhordland Veteranbåtlag och Norsk Veteranskipklubb.

Tanken med NORDSTEAM 2000 är att försöka återskapa livet i Bergens hamn under 1950-talet med kust- och skärgårdsångare, fraktskutor och bogserbåtar, bussar, lastbilar och järnvägsvagnar.

Det ännu så länge preliminerade programmet börjar med att de besökande veteranfartygen kommer in på Vågen torsdag kväll den 3 augusti. Därmed inbegrips arrangemanget.

Freitag lämnar fartygen hamnen för att möta HARALD JARL, hurtigrutens äldsta fartyg, byggd 1960. Val i hamn bjöds besökande besätningar ombord för att få lyssna till hurtigrutens historia. När HARALD JARL lämnar Bergen 22.30 följer flera av de deltagande fartygen efter med passagerare, servering och nattjazz. De återvänder till Vågen för fortsatt bryggdass.

Lördag blir festivalens höjdpunkt. Några av fartygen kommer in från skärgården med ytterligare åskådare till Bergen. Alla fartyg är öppna för besök. Ångloksdragnet tåg, gamla lastbilar, brandbilar, bussar och spårvagnar tillhör attraktionerna. Musikalen "Dampen" uppförs ombord på ett av fartygen i hamnen. Konsert ges med orkester och ångvissa.

Kl 13.00 är det parad med gamla och nya fartyg



som kommer in på Vågen, "från roddbåt till katamaran". Kl 14.15, den klassiska avgångstiden, lämnar de deltagande fartygen Vågen med passagerare på olika tradar i skärgården. De återkommer till Bergen kl 19.00. Kl 20.00 är det bankett för gäster och arrangörer.

Så avslutas festivalen på söndag med gemensam frukost, gudstjänst i Mariakyrkan kl 11.00 och en avslutningsceremoni kl 13.00 innan deltagarna beger sig hem igen.

Ångbåten Nr 4 1999

Bildgåtan

Den här gången sträcker vi oss en rejäl bit utanför Marstrandsbolagets trafikområde.

T W Abrahamsson gjorde militärtjänst i Marinen och tog då denna bild 1955 (eller 1954), alltså före ro/ro-färjornas och containertransporternas tidsålder.

Vad kan detta vara för ångare, undrar han, och var är bilden tagen?

Vi tackar för hjälpen med att aktivera lässekretsen.

Hör av er!



Båtar runt omkring

Som vi tidigare rapporterat såldes Styröbolagets DISA till Stockholm i våras. Nu har fartyget bytt namn till RIDDARFJÄRDEN och genomgår en omfattande ombyggnad. Ägaren Göta Kanal Charter Stockholm AB anger att man vill försöka återskapa en trettiotalskaraktär på fartyget.

Akter om styrhytten har en "vålustrad" salong byggts och man uppger att totalt 102 platser finns i matsalongen ombord. Fartyget beräknas vara klart i slutet av året, fartyget har annonserats för julbordsturer.

Steket tycks ganska stort från göteborgsbesättningens kaffebruggare,

mikrovågsugn och fikabord för två.

Namnet DISA har av Styröbolaget reserverats för kommande behov.

I våras inledde nya Västrafik upphandlingen av kollektivtrafik med båt. Först ut blev linjerna Hjuvik-Stora Varholmen och Björkö-Knippla. Den senare körs som komplettering till Nordöfärjornas trafik från Burö.

Upphandlingen vanns av Börjessons Sjötaxi på Donsö med FJORDSKÄR. Trafikstarten skedde den 14 juni. Den tidigare-entreprenören Wikeryds Taxibåtar på Knippla är nu delvis underentreprenör åt Börjessons Sjötaxi.

Även linjen Lysekil-Fiskebäckskil-

Östersidan har under hösten upphandlats av Västrafik. Här blev det den tidigare-entreprenören Lysekils Hamn som vann upphandlingen. Det innebär att CARL WILHELMSON kommer fortsätta trafiken med RAN som reserv.

Akterspegeln

GÖTA LEJON ligger vid tvärkajen vid Majnabbe och väntar på att få bryta is en vinter i början av 1960-talet.

Foto Ingvar Kronhamn.



**En God Helg
önskas
Ångbåtens läsare!**