



ÅNGBÅTEN Årg 36 • Nr 3 2000 • 100

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, G Björklundav 182, 417 28 Göteborg, e-post ingvar.kronhamn@home.se,
031-51 22 30 (ansvarig utgivare)

Bertil Halmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, e-post bertil@pbc.chalmers.se, 031-21 61 73,
Gunnar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V Frölunda, e-post g.soderberg@telia.com, 031-29 88 65.

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregat 3, 453 30 Lysekil, e-post markn@algomet.se, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53.
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2000 är 100 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebunngatan 16, 426 77 Västra Frölunda
eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2000.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg
www.steamboat.n.se

Medlemsavgiften för 2000 är 100 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,
kassör: Ove Iku, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppshuset, tel 031-13 14 20.

Beställningstrafiken har tel 031-68 25 82.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residenshamnen (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0740-35 41 82.

Försalongen

Ångbåten Nr 100 har lagt ut!

Lasttillgången till höstresan var så om-fattande att vi var tvungna att förlänga skutan med fyra sidor. Det är inte roligt att behöva lämna gods kvar på kajen. Men med kallelsen till årsmötet ligger vi ändå på märket, någon överlast har vi inte råd med!

Som vanligt är det trångt ombord. Några stora kollin innehåller ångbåtsmötet i Bergen, FÄRJAN 4:s 80-årsjubileum, fortsättningen om ångbåtar på amerikanska västkusten och så ännu en del om det första ångbåtsbolaget i Marstrand.

Mindre kollin fyller ut lastrum och mellandäck. På akterspeglarna har vi en norsk läsövning, en dikt som knyter an till ångbåtstraditionerna på norska västlandet.

Ångbåten Nr 100? Nja, egentligen är detta bara den nittionionde, gissa vilken Ångbåt som aldrig fick lämna kajen.

Välkomna med gods till julbåten!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 4 15 november.

Omslagsbilden

Homeward bound!
Ångaren BOHUSLÄN på hemväg från Bergen 7 augusti 2000.
Foto Bengt Cremonese

Ångbåten Nr 3 2000

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

När Du läser dessa rader är årets säsong över. Det har varit en sommar med en väderlek som ej har varit toppen, men vi måste ändå vara nöjda med årets seglatsion. Våra turer har varit bra belagda och antalet beställningsturer har varit rekordmånga.

Dessa turer är viktiga för vår fortlevnad, men vi sliter hårt på besättningarna. Så tack alla som seglat ombord som besättningsmedlemmar i sommar och tack alla medlemmar för fortsatt stöttning.

Nu stundar vinterarbeten ombord i

våra två fartyg. Vi håller på att förbereda dessa och information om utförda arbeten kommer att delges läsekretsens framåt nästa vår.

På en annan plats i detta nummer av tidskriften kan Du läsa om vår fina resa till Norge med ångaren BOHUSLÄN. Där fick vi verkligen ett kvitto på att maken till fartyg ej finns!

Därför är det viktigt att vi fortsätter vårt angelägna arbete med att hålla henne och FÄRJAN 4 igång, så att framtida generationer kan få uppleva dessa fantastiska fartyg. Det är vårt mål! Detta är viktigt att komma ihåg när vi jobbar

ombord. Att vi dessutom har trevligt inom skeppsborden är ju ytterligare en bonus att ta vara på.

Jag vill avsluta med att rikta ett från hjärtat kommet TACK till befattningshavare ombord och iland för Er stora insats under årets seglatsäsong!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR

BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 100

Försalongen	2	FÄRJAN 4 fyller 80 år!	14
Ordföranden har ordet	3	NALLE tillbaka i Oskarshamn	18
NORDSTEAM 2000 i Bergen	4	Tankenöten	19
Många intressanta fartyg i Bergen	7	Ångbåtar på västkusten del 2	20
De seglade i BOHUSLÄN	10	Vi har läst:	
Gullholmens ångbåtsbrygga som ny	11	Västkustmotiv från förra sekelskiftet	23
En sommarresa	12	Marstrand's Ångbåts AB - del 2	24
Göteborg direkt New York	13	Akterspeglarna: "Gamle Dampen"	28

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten hålles ombord i ms WALONA vid Stenpiren lördagen 28 oktober 2000 kl 12.00.

Dagordning enligt kallelsen som bifogas detta nummer av Ångbåten.

Tillfälle att följa med på årets sista stadsvandring med FÄRJAN 4!

Styrelsen

Den lilla ångslupen DEIVIN i Bergen under
NORDSTEAM 2000.
Foto Bengt Cremonese

Ångbåten Nr 3 2000



NORDSTEAM 2000 i Bergen

Äntligen har det åter varit ett ångbåts/veteranfartygsmöte igen. Vi deltog med ångaren BOHUSLÄN och här följer en redogörelse för resan. Den blev en stor succé.

Vi lämnade Stenpiren lördagen 29 juli på morgonen. I strålände väder gick vi nordöver mot Smögen, där vi påpassligt nog hade en beställningstur inbokad på eftermiddagen.

När den var klar och BOHUSLÄN gjorts sjöklar avseglade vi mot Kristiansand i södra Norge. Vilken natt! Havet låg blankt och månen lyste. Vi gjorde god fart och anlände vårt mål tidigt på morgonen.

Vid kaj låg redan ångaren BØRØYSUND från Oslo och det var trevligt att återknyta bekantskapen med vännerna där ombord. Hela vår besättning bjöds på lunch ombord i BØRØYSUND. Måltiden intogs på akterdeck i härligt soligt sommarväder.

Efter sedvanliga fartygsbestyr avgick vi vid 16-tiden tillsammans med BØRØYSUND. Färden gick inomskärs genom Ny Hellesund. Det var vackert. Vi kom ut i öppen sjö strax öster om Lindesnes.

Då började vädret bli sämre, nordvästen gav hals och regntunga skyar svepte över oss. De flesta i besättningen hade små runda plåster bakom öronen för att inte bli sjösjuka. Det gick inte att sova i

Ångaren BOHUSLÄN i Lysefjorden under Preikestolen 1 augusti 2000
Foto Helge Sande



Ångbåten Nr 3 2000



Ångaren BOHUSLÄN bland veteranholliger i Bergens hamn. Den Nordiska Veteranfartygsgräffan Nordsteam 2000 dominerades av fartyg från norska västlandet som vi inte uppmärksammat tidigare. I lag har de gamla ångbåtarna och deras efterföljare ersatts av snabbgående fartyg, bilfärjor, bilar och tankular.

Foto Bengt Boman

förskeppet eftersom hon satte i sjön.

Det är ju inte vidare bekvämt att stänga sig fram i motsjö, så jag meddelade våra norska vänner i BØRØYSUND att vi går in mot Flekkefjord för att få lä. Dom var på väg till en bunkerhamn nordöver och var tvungna att vara där tidigt nästa dag. Så dom fortsatte sin skumpiga resa.

Vi steamade in i Fedafjorden som var 450 meter djup! Kolsvart men med goda

fyrleder. Vi hittade en god belyst kaj och sent på natten var vi förtöjda vid Agnholmen.

Solig morgon, höga fjällsidor lodrätt upp från fjorden mötte den nyvakna besättningen. Efter frukost stack vi iväg. Vi gick nord Hitra inomskärs ett par timmar innan vi åter mötte Västerhavet som nu hade lugnat sig. Vi gjorde god fart och gick tätt utmed kusten för att anlända Stavanger kl 18.30.

Ångbåten Nr 3 2000

Där var det stor festlig mottagning och ett tiotal fartyg samlade. BOHUSLÄN var utsedd till representationsfartyg för hela mötet, vilket vi var stolta över.

På tisdagen, den 1 augusti, hölls lunch ombord för stadens "nobless". Vi hade även visning av fartyget för allmänheten. Gissa om vi sög i oss allt beröm vi fick för vår vackra ångare!

På eftermiddagen gick alla fartygen med betalande passagerare en fyratimmars tur in i Lysefjorden. Vi vände vid den 600 meter höga klippan som kallas Preikestolen (predikstolen på svenska). Minst sagt imponerande och storslaget. På kvällen var det humnfest för besättningarna och även för allmänheten.

Vi avgick Stavanger 2 augusti kl 11 med ett fåtal passagerare. Vi gick inomskärsleder upp till Haugesund där vi anlände kl 16.30. Efter en lugn kväll, med visning av fartyget och även här massor av beröm, förmade vi in tidigt.

Det blev en tidig morgontoalett och frukost. Vi avgick mot Bergen redan kl 08.00 med passagerare. Norrmännen är verkligen intresserade av fartyg och sjöfart, kunniga och vetgiriga är dom också.

Vår färd gick nordöver via en gammal trade och vi anlöpte flera bryggor för att ta ombord passagerare, precis som man gjorde här i gamla dagar.

När vi rundade sista udden och kom in på fjorden utanför Bergen öppnade sig en fantastisk syn. Det var trettio gamla fartyg som väntade på att i parad gå in på Vågen, Bergens gamla hamn.

Dessutom var vi omringade av hundratals småbåtar.

BOHUSLÄN gick in som fartyg nummer 27 och presenterades i stora högtalare som den vita Lady från Göteborg. På kajerna stod ca 50.000 åskådare och applåderade! Intet öga ombord var torrt! Inte mina i alla fall.

Vi hann knappt föröka innan fartygsvisningen började. Vi hade även kafeservering ombord. Detta skedde hela tiden i Bergen när vi inte var ute på resor. Snacka om att besättningen fick jobba! De norska besökarna slet biljetterna från Åke där han stod vid landgången.

Senare på kvällen var det välkomstmottagning iland för alla besättningsmedlemmar i fartygen.

På fredag kväll, den 4 augusti, gjorde vi en tvåtimmars tur med inbjudna gäster. Det var bestämt redan innan vi lämnade Göteborg att det skulle röra sig om ett sextioal passagerare. Det blev 203! Det fixades i alla fall av Pekka och hans stab, så alla gick iland väldigt nöjda. Men besättningen var trötta.

Inte blev vi piggare nästa dag. Klockan fem på lördag morgon avgick vi tomma på en tur ut till öarna. Enligt gammal sed plockade vi upp passagerare från olika bryggor för att anlända till Bergen kl 10.40.

Man räknade då med upp emot 60.000 personer i rörelse på kajerna. Hela lördagen gick i nostalgins tecken. Det innebar en ny avgång kl 14.15 – den klassiska avgångstiden. Vi var åter förtojdade kl 16.40.

På kvällen avhölls bankett i Håkonshallen, byggd på 1200-talet, för besättningar och ledande personer från



ROGALAND byggdes 1929 som ångare för Det Stavangerke Dampskibsselskabs hurtigrute Sandnes-Stavanger-Oslo. 1944 utsattes ROGALAND för en våldsam explosion i Bergen och sjök vid kaj. Fartyget reparerades och fick 1950 dieselmotor. 1964 blev ROGALAND landblåstringfartyget STAVANGER. 1990 köptes fartyget av Stiftelsen Viteamskipslaget Rogaland i Stavanger. Foto Bengt Boman

Bergen. När vi trädde in i salen fick jag besked från kvällens toastmaster, viskning i vänster öra, att jag skulle hålla tal. Grattis!

Näväl, jag hoppas att alla 350 närvarande var nöjda med mitt i hög grad improviserade framträdande. Dessutom fick jag agera försångare när Jungman Jansson skulle sjungas unisont. Det var en lång aften med många, långa tal och mycket allsång.

Söndag 6 augusti kunde vi ta det

lugnt på morgonen. Senare efter lunch gick vi en femtimmarsresa till Garnes. Då kunde våra passagerare åka ångtåg ena vägen om de så önskade.

När vi hade förtöjt i Bergen på eftermiddagen gjorde vi sjöklart för att avgå mot Göteborg kl 18.30. Massor av människor vinkade av oss och många "tuuut" avgavs som avsked.

Efter inomskärgång började vår ångare slingra vid trediden på natten då vi hade passerat Karmøy. Efter Lista blev

Många intressanta fartyg i Bergen

der bättre, då fick vi sjön rakt akterifrån. Hon gick som en svan, vår gamla ångare!

Vi gjorde god fart och anlände Göteborg natten mot tisdag 8 augusti. Maskintelegrafien stod på full fart hela vägen och vi gjorde en snittfart från kaj till kaj på drygt 11 knop! Det är inte dåligt.

Tack kära BOHUSLÄN för att Du gjorde bra ifrån Dig. Du är ett fartyg att älska! Jättestack även till besättningen för gott jobb och trevlig samvaro under resan. Det finns en gammal sjömansfras som säger att besättningen gör om det är ett "happy ship".

Som befälhavare under resan kan jag bara konstatera att detta stämde väl in på resan till vårt grannland. Jag vill även nämna att vi nu har nya norska medlemmar och även norska andelsägare, det är mycket glädjande.

Då jag vet att vår tidskrift läses av ansvariga för NORDSTEAM 2000 vill jag till Er säga: tack för senast och tack för ett "kjempeloft möte".

Sist, men inte minst, sänder jag en hälsning till vår medlem sedan flera år, Lars Isdahl. Lars mönstrade i Stavanger och var med under alla våra resor som så kallad känd man. Tack Lars för ovärderlig hjälp på våra resor, besättningen framför sina bästa hälsningar!

BENGT C
ÅNGBÅTSBEFÄLHAVARE



SALTEN byggdes 1953 för Saltens Dampskibsselskap i Bodø för linjen Mojsen-Bodø-Narvik. SALTEN gick även som reverb på hurtigruten. 1967 blev SALTEN skalfartyget SPØKOR. Sedan 1995 blir SALTEN hemma i Stavanger och ägs av Ryfylke Dampskibsselskap. SALTEN har en seaxylindring Atlas Palat dieselmotor. Foto Bengt Boman

Norgeresan med BOHUSLÄN var en fantastisk trevlig upplevelse! Gott kamratskap, fina naturupplevelser och givande pratstunder med intresserade besökare.

Tyvärr blev det inte så mycket tid över för besök på övriga deltagande fartyg. Utfärder med vår fina ångare och guidning av besökare krävde sin man. Intresset var enormt!

Totalt deltog ett 35-tal fartyg i NORDSTEAM 2000, av dessa var ett

tiotal ångdrivna. De flesta hade varit ångdrivna men motoriserats.

Största intresset tilldrog sig, utöver BOHUSLÄN, en ca sju meter lång koleldad ångslup, IOLA, med en sex hästkrafters compoundångmaskin. Den flödes av två mycket originella och trevliga walesare.

Min hytt- och vaktkompis Björn F och jag fick följa med på en provtur i Stavangers hamn. Gissa om besättningen på BOHUSLÄN fotograferade turen



Ångbåten SOLA har plastkølv och är byggt 1989, 6,5 meter lång. Den har en tvåcylindrig compoundångmaskin på 6 hkr. Ägare är Richard Hayne från Wales. Foto från Lars Kihlgren.



HANSTEEN byggdes 1867 som sjömättningsfartyg och förvägs med både segel och ångmaskin. Fartyget såldes av staten 1897 för att bli last- och passagerångare. Mellan 1916 och 1952 gick ångaren på den utåtta Helgolandskanten. HANSTEEN låg som lagementsfartyg i Oslo när det 1978 övertogs av Stiftelsen D/S Hansteen i Trondheim för att återföras till sitt ursprungliga utseende. Foto Bengt Boman

flitigt, när vi ivrigt signalerande tuffade förbi.

Ytterligare två liknande små ångdrivna båtar deltog, dock ej koleldade, den ena var till och med försedd med kondensot.

Ångdrivna valfångsfartyg har det funnits många i Norge. SOUTHERN ACTOR är det enda som finns bevarat. Det ägs av Sandefjordsmuseerna. För att hinna upp en val som man ser "blåsa", gäller det att ha ordentliga fartesurser.

SOUTHERN ACTOR har en trippel-expansionsmaskin om 1650 hkr och två ångpannor. Enligt uppgift från besättningen kunde man komma upp i hela 17 knop. Idag använder man normalt bara en av pannorna.

När jag besökte maskinrummet blev jag imponerad av det fina skicket och naturligtvis av dimensionerna. Man hade till och med fina mattor på dunkarna och till synes perfekt ordning och reda.

Det kanske vackraste fartyget som deltog var ångaren HANSTEEN. Den byggdes 1867 som sjömättningsfartyg och blev utrustad med både segel och ångmaskin (compound).

Liksom i Bohuslän, har kustsjöfarten för såväl passagerare som last haft oerhört stor betydelse för kommunikationerna i Norge. Idag har betydelsen minskat, då allt fler vägar, broar och tunnlar har byggts. Vi såg flera pågående brobyggen under resan.

Ångbåten Nr 3 2000



OSTER byggdes 1908 för trafik mellan Bergen och Osterfjorden, norr om Bergen. OSTER gick änt om och hade en trippelmaskin för att klara gång i is. Ångaren var den sista "lokallåten" med koleldning när den lade upp julen 1963. Efter 30 år som motordriven lastbåt köptes fartyget 1996 av Nordhordland Veteranhilølag som i en första etapp återgav OSTER exteriören och ångdriften. Foto Bengt Boman

Av de större deltagande fartygen märktes GAMLE ROGALAND, byggd som ROGALAND 1929 för ruten Sandnes/Stavanger-Oslo. Den hade då en ångmaskin av Lentztyp (med ventiler).

ROGALAND skadades svårt vid en svår explosionsolycka i Bergen 1944 men sattes åter i stånd. 1950 fick den dieselmotor.

Idag pågår arbete med att återföra fartyget till originalskick så långt det är möjligt. ROGALAND skall även få tillba-

ka ångdriften, man har redan en lämplig ångmaskin.

SALTEN är en modernare kustbåt som byggdes 1953. 1967 blev SALTEN skolfartyg och 1995 veteranfartyg hemmahörande i Stavanger, nu med namnet GAMLE SALTEN. Den har en sexcylindrig Atlas Polar dieselmotor.

Flera av veteranerna har fått tillbaka sina gamla namn men med tillägget "Gamle". Detta gäller även OSTER som byggdes 1908 för trafiken mellan

Bergen och Osterfjorden.

Som den sista koleldade "lokallåten" i Bergen kom OSTER att personifiera "Gamle dampen" – den gamla ångbåten. OSTER byggdes om 1964 till motoriserat lastfartyg. Precis i tid till Nordsteam 2000 var GAMLE OSTER under ånga igen!

Flera fartyg som använts i mera lokala ruttor deltog. Här kan nämnas BØRØYSUND som vi mötte redan i Kristiansand och blev bjudna ombord i till en trevlig lunch. Den koleldade ångaren med sin trippelångmaskin ägs av Norsk Veteranskipsklubb.

Andra lokallåtar var motorfartygen ATLØY, GRANVIN, BRUVIK och RISKAJFJORD.

Till sist skall nämnas Hurtigrutens veteran med 40 år på kusten, HARALD JARL, 88 meter lång. Den byggdes 1960 för Det Nordenfjeldske Dampskipselskab i Trondheim men seglar sedan 1989 för Troms Fylkes Dampskipselskab i Tromsø.

LARS KIHLGREN

Gamle dampen

När nordhordlandsångaren OSTER lade upp julen 1963 blev den föremål för prästen Ragnvald Hammers vemodiga avskedshälsning "Gamle dampen".

Med Ivar Meddas melodi och framförande blev "Gamle dampen" en landsplåga i Norge på sextioalet.

Och givetvis är "Gamle dampen" skriven på nynorsk. Läs och njut på sista sidan av Dampen, förlåt Ångbåten.

Ångbåten Nr 3 2000

9

De seglade i BOHUSLÄN



Herbert Johansson fyllde 90 år i somras. Vår gamle chef trivdes bland sina uppsiktande gäster. Foto Ingvar Kronhamn



Bland gästerna märktes Åke Larsson dagen till ära iförd brun kubb. Åke fyllde sjätte 75 år i somras. Foto Ingvar Kronhamn



Boel Fagerström blev firad och avtackad ombord i Bohuslän den 18 augusti innan hon flyttade till Malmö. Foto Bert-Åke Larsson

Att segla innebär att tjänstgöra ombord. I vår serie "De seglade" ägnar vi oss denna gång åt tre veteraner i vår skara av entusiastiska medarbetare med ett gemensamt drag – de har spridit trevnad och glädje ombord, både bland besättningen och inte minst bland våra passagerare.

Nu har de lämnat den aktiva perioden i ångaren BOHUSLÄN men ännu har vi nöjet att träffa dem ombord ibland.

Hebbe, eller Herbert Johansson som denne tryggs skåning heter, seglade chef redan som tjugofemåring. Efter många år i Göteborgs Energiverk locka-

des han ombord i Bohuslän 1972. Det har blivit många resor i maskin på somrarna och många vinterkvällar ombord. Hebbe var i flera år även vice ordförande i Sällskapet Ångbåten.

Med ålderns rätt har Hebbe trappat ner engagemanget, men rätt som det är tar han en tur i BOHUSLÄN.

Åke Larsson är en äkta majpojke som håller på traditionerna. I BOHUSLÄN har han trivts som rörgångare men även bland andra sysslor på däck. Fortfarande kan vi förlita oss till Åkes insatser när tidningen skall kuverteras och postas.

Boel Fagerström har varit vårt ansikte utåt när passagerarna möter henne i darsalongen på övre däck. Boel har informerat om ångaren BOHUSLÄN och Sällskapet och sålt souvenirer och andelar som ingen annan. Och vem har lockat fler att arbeta ombord? Med sitt vinnande sätt är det inte konstigt att Boel blivit en "kändis" bland passagerarna.

Efter pensioneringen från sitt vanliga arbete har Boel flyttat söderut för att komma närmare barn och barnbarn. Vi önskar henne lycka till och välkommen tillbaka när tillfälle ges!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2000

Gullholmens ångbåtsbrygga som ny



Ångbåtsbryggan på Gullholmen har genomgått en omfattande reparation i sommar och lagom till BOHUSLÄNS kostresa 13 juli var bryggan färdig att användas.

Vi tackar Orusts kommun för denna tekniska och kulturhistoriska insats för att våra traditionerna i kusttrafiken! Vår medlem Sture Arvidsson rapporterar:

Jag har följt arbetet med bryggan och min uppfattning är att Frog Dyk AB har gjort ett grundligt reparationsarbete. Detta betyder att våra befälhavare i församlingen inte behöver ha hjärtat i halsgropen när man beordrar ett spring och full fram i maskin för att få in fartygsidan längs bryggan.

STURE ARVIDSSON

Ångbåten Nr 3 2000

Observera också badstegen som är placerad på bryggan. Denna kommer säkerligen att glädja mängden som vill ta sig ett dopp vid BOHUSLÄNS regelbundna tvåtimmars uppehåll på nordgående. Denna stega ligger nu inte på någon privat brygga utan är tillgänglig för envar.

I år blev det inte tid att prova stegen då BOHUSLÄN på grund av "frisk vind" hade tvingats insida Tjörn och anlände starkt försenad. Upphållet blev endast några minuter. Om sanningen skall fram så visade inte vattentemperaturen på några behagliga nivåer så premiärbadet får med nöje anstå till nästa år.

Ångaren BOHUSLÄN ligger till vid den reviderade ångbåtsbryggan på Gullholmen på tisdagseftermiddag 16 juli i år.

Gullholmen anlöps på kulturerna med BOHUSLÄN. På nordgående ingår ett tostrimmars uppehåll om inte vädet tvingar BOHUSLÄN att gå innanför Tjörn.

På Gullholmen finns möjlighet att bland annat besöka Skepparhuset, ett underbart museum som speglar Gullholmens storbåtstid för hundra år sedan.

Gullholmen har kvar sin fina namnskylt på bryggan. Vi ser också badstegen och hoppas på behagligare badtemperaturer kommande somrar.

Foto Sture Arvidsson

En sommarresa

Från Rosemarie Nilsson i Göteborg har vi fått fotografier från en resa hon gjorde med sina föräldrar sommaren 1950. Rosemarie skriver:

"Självt har jag inga egna minnen från just dessa sommar dagar, mer än det mamma berättat. Vi hälsade på någon i Skalhalla (norr om Lysekil). Vi hyrde in oss och cyklade runt i trakten. Vi reste fram och åter mellan Göteborg och Lysekil med ångaren BOHUSLÄN som mamma tog till sitt hjärta."

Rosemaries mamma, Rosa Pettersson, blev medlem i Sällskapet Ångbåten från starten. Och tog med dottern på resor med ångaren BOHUSLÄN. I somras tog Rosemarie med sin son på en resa med BOHUSLÄN. Vi hoppas att intresset för ångaren står sig genom generationerna.

Tack Rosemarie för de tidstypiska fotografierna från 1950!

Övre bilden visar Rosemarie och hennes mamma på BIRUSTA. Ans promenaddäck. Pappa fotografierar från kajen.

Vi ser att vindskyddet och vindeljärnet under bryggdäcket är brunmålad. Porten till mellan-däck är öppen med fartygsmanntvätt på den orömfärgade luckan.

På nedre bilden sitter Rosemarie i pappas knö på soffan utanför danssalongen. Och där inne står en pojke på knö på ruffan och tittar ut. Minnaren har han skuldrat på sig, mitt i sommaren.

På nästa sida har familjen Pettersson kommit fram till Lysekil. Rosemarie med syster och pappa poserar på ångbåtsbryggan medan BIRUSTA. AN hälsar ut och vänder mot Söngögen och Grönsjö. Kabröven badmar in över staden.



Ångbåten Nr 3 2000

"Göteborg direkt New York"



Ångbåten Nr 3 2000

heter Sjöfartsmuseets i Göteborg utställning om Svenska Amerika Linjen. Utställningen pågår till 7 januari 2001.

I museets minneshall visas intressanta föremål och fotografier från livet ombord i "amerikabåtarna". Här uppmärksammas kryssningspassagerare, emigranter och anställda.

Utställningen omfattar även nio modeller av de större fartygen, från första STOCKHOLM som inledde trafiken 1915, till sista KUNGSBOLM som avslutade denna legendariska rederieepok 1975.

Sjöfartsmuseet är öppet tisdag-fredag 10-16, onsdag även 16-20, lördag och söndag 11-17. SAL-utställningen visas av guide söndagar kl 13 tom 26/11.

Sjöfartsmuseets Höstprogram 2000
Onsdagskvällar kl 19 i museets hörsal

11/10 "Amerika Linjen - Historier och historik" Hans P Pettersson berättar.

18/10 Visning av SAL-utställningen av Örjan Slätte, fd informationschef i SAL.

25/10 "De reste ut - Hur gick det sen?" F museichef Allan T Nilsson berättar om svenska utvandrare han mött i USA

1/11 Filmkväll Nygamla pärlor ur Svenska Amerika Linjens arkiv.

8/11 Se 18/10

15/11 Passagerar- och kryssningstrafik idag och i framtiden. Marknads- och försäljningschef Solweig Adolfsson, Göteborgs Hamn AB.

22/11 Berättelser från SAL och TOR LINE Fd chefsintendent Herman Sjögren firar firadlar upplevelser från sina

40 år till havs

FÄRJAN 4 fyller 80 år!



FÄRJAN 4 vid Hamnstyrelsens depå vid Kusten efter leveransturen från Motala i oktober 1920. Foto från Bertil Söderberg

I höst är det 80 år sedan FÄRJAN 4 levererades från Motala Verkstad till Göteborgs Hamnstyrelse. Av dessa 80 år har Sällskapet Ångbåten drivit färjan under 27 år eller en tredjedel av tiden.

Färijans historiska bakgrund är intressant. När Göteborgs stad 1906 införlivade Lundby socken på Hisingen ställdes krav på att staden skulle ordna bättre förbindelser över älven.

På Hisingen låg de tre storvarven

Götaverken, Lindholmen och Eriksberg. Många av varvens anställda bodde på stadssidan och hade behov av bra förbindelser i likhet med de boende i den snabbt växande stadsdelen Lundby.

Sedan 1874 fanns Hisingensbron intill Lilla Bommen som enda fasta förbindelse över älven. Därifrån var det långt till varven och för många var det snabbarare att åka med ångslup över älven. Huvuddelen av ångslupstrafiken och en

färjelinje sköttes av Göteborgs Nya Ångslups AB.

Ångslupsbolagets trafikuppdrag

Göteborgs stad mötte kraven på bättre förbindelser genom att ge Göteborgs Hamnstyrelse i uppdrag att vara huvudman för ångslups- och färjetrafiken.

Hamnstyrelsen tecknade 1911 ett avtal med Ångslupsbolaget som skulle svara för trafiken på sex linjer mot en

förlustgaranti. Det kan liknas vid ett tidigt exempel på det nu rådande systemet med beställare och utförare inom kollektivtrafiken.

Under början av första världskriget fick Ångslupsbolaget ekonomiska svårigheter. Till viss del berodde detta på ett utbrett fusk där en del av intäkterna gick direkt i besättningarnas fickor. En starkt bidragande orsak var också kraftigt stigande kolpriser.

Hamnstyrelsen tar över

Inför hot om trafikstopp mitt under pågående avtalsperiod gav staden nu Hamnstyrelsen i uppdrag att driva trafiken i egen regi från 1 juli 1915.

Hamnstyrelsens egna fordonsfärjor, FÄRJAN 1 och FÄRJAN 2, blev stommen i trafiken tillsammans med inhyrda slupar från Ångslupsbolaget.

1917 köpte hamnstyrelsen ångsluparna AGDA, ANNA, EBBA och GERDA samt ångfärjan VICTORIA från Ångslupsbolaget. Inom kort inköptes ytterligare fyra begagnade slupar från olika håll; 1918 ELSA, EVA och HILDA samt 1919 BRYNHILD.

Ångsluparna räcker inte till

Ångsluparna tog knappt 100 passagerare var och blev snabbt för små för den ökande trafiken. Hamnstyrelsen önskade redan 1917 ersätta sluparna med nya ångfärjor. På grund av det höga kostnadsläget under första världskriget ville man emellertid avvakta en tid.

Den 23 oktober 1919 beslör dock stadsfullmäktige att bifalla Hamn-

styrelsens förslag att anskaffa två nya personfärjor för 400 000 kronor och samtidigt bygga nya färjelägen vid Residensbron och Götaverken för 20 000 kr.

Ånga eller elektrisk drift?

Inför beställningen infordrade Hamnstyrelsen anbud från Motala Verkstad, Brodins Varf i Gävle, Lundby Mek. Verkstad i Göteborg, Hålsingborgs Varf och Kristinehamns Nya Gjuteri och Mek Verkstad.

Från Svenska Maskinverken infordrades anbud på ett elektriskt maskineri med elmotor och ackumulator och med laddningsaggregat iland. Kostnaden för elmaskineri skulle uppgå till 230 000 kronor medan ett ångmaskineri bara kostade 70 000 kr. Visserligen skulle man spara in kostnaden för maskinist men förslaget föll på befarad sämre driftsäkerhet.

Två ångfärjor beställs

Beställningen av färjorna gick till Motala Verkstads Nya AB som för 184 400 kronor erbjöd sig att leverera två färjor 5 1/2 resp 6 månader efter tecknat kontrakt.

De beställda färjorna var 20,28 m långa mellan stälvarnas innerkanter i däck och 5,35 m breda på spant. Compoundmaskinerna var på 70 indikerade hästkrafter och försedda med ytkondensor.

Kontraktet undertecknades för Hamnstyrelsen av Figge Blidberg den 31 januari 1920. Vid beställningen

pågick ett samgående mellan Motala verkstad och Lindholmens Varv och det nya bolaget antog i början av 1920 namnet AB Lindholmen-Motala.

I kontraktet anges att om inte annat angavs skulle som norm vid bedömandet av beskaftenhet och ändamålsenlighet av material och utförande jämföras med Hamnstyrelsens inspektionsångare HAMNEN vad gällde maskineriet och DJURGÅRDEN 3 vad avser motsvarande delar av färjorna i övrigt.

Skrovrutningarna var dock närmast identiska med LEDINGÖFÄRJAN 2 som var byggd 1907 och hade samma dimensioner. Denna färja kom från 1927 att bli FÄRJAN 6 i Göteborg.

Förseade leveranser

Motala Verkstad kunde inte hålla den utlovade leveranstiden som även med nutida mått förefaller kort. Den första färjan fick namnet FÄRJAN 3 och gick på prov- och leveranstur den 18 september 1920.

System FÄRJAN 4 gick på prov- och leveranstur på sjön Boren den 8 oktober. Maskinen indikerades till 86,6 hästkrafter, alltså en bra bit utöver vad kontraktet angav. Enligt Fartygsinspektionens noteringar varade provturen i fem timmar. Passagerarfartygscertifikat för 196 passagerare utfärdades.

FÄRJAN 4 blev Motala Verkstads sista fartygsleverans. Det första fartyget hade byggts redan 1831. FÄRJAN 3 sattes in på linjen Sinkverket-Hisingstad där den ersatte VICTORIA som namnändrades till FÄRJAN 5.

I trafik på Götaverken

FÄRJAN 4 sattes in som ordinarie färja på linjen Residensbron-Götaverken. Där fick den en hård trafikuppgift med avgång var femtonde minut, vardagar från 05.45 till 01.00, söndagar från 07.00 till 24.00.

Varje enkel tur innebar fem minuters överfart och 2 1/2 minut för iland- och ombordstigning. Färjan bemannades av befälhavare, maskinist och däcksmän. Dessa hade två tjänstgöringspass per dag, arbetstiden var 63 timmar i veckan.

Under höghäufiga vardagar gick även FÄRJAN 5 på linjen vilket gav en turtäthet på 7 1/2 minut. 1925 reste 160 000 passagerare per månad bara på denna linje.

Hård trafik med stort slitage

"4:an" gick drygt 6 000 gångtimmar per år. En dag i veckan låg den stopp under fyra timmar för kolning och årföljande vaskning. Vartannat år låg den en månad på sommaren för besiktning och reparationer. Med så mycket drifttid var förstaslitaget stort.

Sommaren 1934 skedde en märkbar yttre förändring av färjan. Den fick då nya styrhytter och salongsskott i teak samtidigt som taken över för- och akterdäck tillkom. 1956 förstörades styrhytterna i akterkant och fick därmed sitt nuvarande utförande.

Trots att Göta Älvbron togs i bruk 1939 spelade färjetrafiken en viktig roll ännu några decennier framåt. FÄRJAN 4 gick troget på sin linje fram till 2 juni 1954. Då ersattes den av nybyggda



Bilden visar Götaverkens färjeläge vid resterna av det som tidigare var T-kanalen. Sommaren 1954 flyttades trafiken till ett nytt färjeläge i Lundbyhamnen. Foto från Götaverken samiskt vintern 1954.

motorfärjan HUGO HAMMAR. Samtidigt flyttades färjeläget från Götaverken till Lundbyhamnen.

Lugnare trafikuppgifter

För "4:an" blev det lite lugnare framöver. Den blev extrafärja under höghäufiga på andra linjer fram till början av 1960-talet. Därefter låg den som reserv för de andra färjorna och var påeldad för att snabbt kunna sättas i trafik.

Åren 1960-63 var färjetrafiken på sin

topp. De fem linjerna trafikerades med nio färjor varav sex var ångdrivna. Feln 1965 till 1970 påverkade samhällsutvecklingen underlaget för färjetrafiken så att fyra av de fem linjerna upphörde och de flesta färjorna såldes.

Två nya förbindelser över älven tillkom; Älvsborgsbron 1966 och Tingstadstunneln 1968. Många av de tidigare resenärerna flyttade till nya bostäder i yttreområdena vilket i sin tur innebar att fler valde att resa med bil.

Ångbåten Nr 3 2000



FÄRJAN 4 är på väg till Residensbron sista året i regelfär trafik på sin gamla linje. Foto Bertil Söderberg i april 1970

Sista åren i regelfär trafik

FÄRJAN 3 såldes hösten 1968 och slutade sina dagar som utfyllnad i en vik på Styrsö Skäret ca 20 år senare.

Under 1968 fick HUGO HAMMAR annan trafikuppgift och FÄRJAN 4 blev åter ordinarie färja på sin gamla linje. Även under 1969 och 1970 gick den under långa perioder på sin gamla linje medan motorfärjan istället låg i reserv.

31 juli 1970 upphörde linjen Residensbron-Lundbyhamnen och FÄRJAN 4

blev överflödig. Den kvarvarande linjen Haker-Lindholmen och färjan DAN BRÖSTRÖM överläts till Styrsöbolaget 1 januari 1972.

Tanken på att bevara den sista kvarvarande ångfärjan väcktes. 29 juni 1972 överlämnade Hamnstyrelsen FÄRJAN 4 till Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Museet hade dock inga möjligheter att bevara färjan i körbart skick. Sällskapet Ångbåten visade då intresse för "4:an" och 5 februari 1973 träffades

ett avtal där föreningen fick disponera FÄRJAN 4 mot att man åtog sig att bevara den i trafikdugligt skick.

På nya uppdrag

1973 var FÄRJAN 4 i slitet tillstånd med eftersatt underhåll. Maskineriet var emellertid förhållandevis välvårdat och från 1974 kunde färjan åter användas för turer med passagerare. Sedan dess har färjan använts för både beställningsturer och allmänna turer.

En klassiker är stadsvandringarna som började köras redan 1987. I höst går dessa varje lördag t o m 28 oktober med avgång från Residensbrons färjeläge vid Packhusplatsen kl 14.00. Under resan görs en promenad iland vid Lindholmen eller Klippan. Välkommen ombord på göteborgarnas 80-åriga ångfärja!

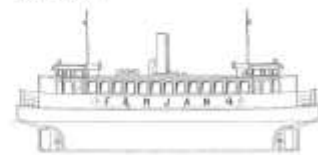
GUNNAR SÖDERBERG

Källor:

Bertil Söderbergs artiklar om färjorna i Ångbåten 34 och 37

Stadsfullmäktiges handlingar 1906-1920

Fartygsinspektionens handlingar 1920-1958



NALLE tillbaka i Oskarshamn

Bogserångaren NALLE har hittat hem till Oskarshamn igen! Det var där som NALLE var stadens bogserbåt, om vintern dessutom isbrytare och om somrarna utflyktsbåt.

NALLE byggdes vid Oskarshamns Mek Verlostada och Skeppsdockas AB och levererades i april 1923 till hamndirektionen i Oskarshamn. Kostnaden var 112 000 kronor.

Längd över allt var 20,24 m, mallade bredden 5,50 m och mallat djup 3,35 m. Ångpannan var koleldad med ett arbetstryck på 9 kg/cm².

Bränsleåtgången uppgavs till 270 kg kol per timme. Ångmaskinen var en tvåcylindrig compoundmaskin på 200 indikerade hästkrafter.

NALLE hade en besättning på fyra man; skeppare, maskinist, däcksmän och eldare. För dessa fanns tre hytter ombord.

Det var en behändig och kraftfull bogserbåt som bogserade fartyg till och från kaj och bröt loss dem ur isens grepp om vintern.

Fram till 1960 hade NALLE certifikat för 110 passagerare. Om somrarna gjorde man utflykter i skärgården och till Blå Jungfrun. Då hade ångaren soltak över däck.

Under kriget var NALLE inkallad några år i Marinens tjänst.

Hösten 1961 togs den nya oljehamnen i Oskarshamn i bruk och därmed ökade kraven på bogserbåtarna i hamnen. 1963 tillkom en ny torrlastkaj och samma år såldes den koleldade bogserångaren BJÖRN. En ny isbrytande



NALLE på väg in till Oskarshamn efter bogseringen från Köpenhamn. Efter 35 år har NALLE återvänt till sin gamla hemmahamn. Foto Lars Håkansson

bogserbåt, ISBJÖRN, levererades från varvet i Oskarshamn 1964.

1965 såldes även NALLE. Köpare var Arne Avelin, Lidingsö. NALLE bytte ägare ännu några gånger innan den 1976 kom till Göteborg där NALLE deltog i veteranångarfartygsnötet i juli samma år.

1984 såldes NALLE till Danmark och låg som bostad i Köpenhamn fram till i vintern. Namnet var NALLE PUH när tillfället plötsligt öppnade sig för ångbåtsvännerna i Oskarshamn att köpa gamla NALLE.

I april i år kunde NALLE hämtas hem

till Oskarshamn och i slutet på juli torrsattes fartyget för blästring och målning. Arbetet gjordes i dockan på Oskarshamnsväret.

Birger Hellman i Oskarshamn står som ägare för NALLE och Föreningen S/S NALLE har bildats för att på sikt ta över ansvaret för fartyget.

Föreningen har ett hundratals medlemmar. Intresserade kan vända sig till Kurt Löfgren på Oskarshamns Sjöfartsmuseum, Box 180, 572 24 Oskarshamn, tel 0491-880 45.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2000

Tankenöten



En sällsam sjuåttio av FÄRDIG från släpen någonstans i Göteborg? Lilla bilden med Justinus Pettersson framför båten på Risö i slutet av 1930-talet.

Vi har fått en nöt insänd av Thomas Davidson i Hovås. Även den här gången rör det sig om en katt bland hermelinerna, det vill säga en motorbåt.

Båten sägs vara en Pettersson-båt från 1917 som lågdes av ett rederi i Göteborg och användes för att föra sjöbefäl till och från fartyg på redde. Namnet var enligt uppgift FÄRDIG.

FÄRDIG såldes omkring 1935 till Justinus Pettersson som drev möbelfabrik på Risö söder om Tjörn. Där användes den bland annat till att frakta möbler in till fastlandet. Då kriget bröt ut och bensinen rationerades lades båten upp på land på Risö.

Ångbåten Nr 3 2000

FÄRDIG hade en fyrcylindrig Penta bensinmotor med beteckningen C 4. Motorn, som var konstruerad av Edvard Hubendick, var på 24 hk och hade 5 liter cylindervolym samt överliggande kamaxel vilket var ovanligt på den tiden.

Motorn som vägde 800 kg skruvades isär och delarna lyftes ur båten. Vissa delar såldes till AB Pentaverken, tidigare Sköfde Mekaniska Verkstad, för att få nya ramlager och vevstaklager gjutna. Den sattes aldrig samman utan lades på möbelfabriksens vind.

Då kriget drog ut på tiden och båten varit illa på land, så sågades den sönder



och brändes där den låg på Risö. Motorn flyttades efter många år till ett garage i Rönning där den återigen blev liggande i många år.

För ett par år sedan fick Thomas Davidson överta motorn av Justinus son, Kaj Ljunggren. Efter att ha legat isärplockad under ca 56 år startades den åter 1997, dock utan båt.

Thomas Davidson har sänt oss några foton på båten och på motorn. Finns det något bland läsarna som kan berätta något om båten och dess första ägare? Hör av er!

REDAKTIONEN

19

Ångbåtar på västkusten – del 2

Här fortsätter Ove Iho sin berättelse om ångbåtar på nordamerikanska västkusten där han gjorde en resa sommaren 1998.

Vi för norrut med buss från San Diego längs Kaliforniens svala kust och kom till San Francisco där det var råkalt. Staden är känd för sitt kalla klimat och för sina sju kullar.

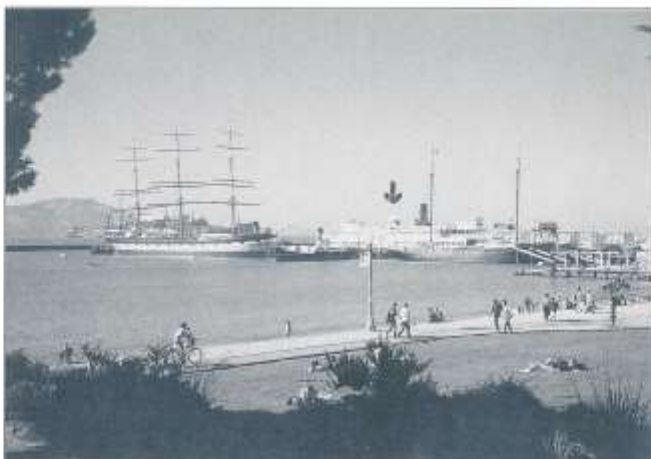
Kullarna gör att gatorna blir backiga och därför är San Francisco också känt för sina unika spårvagnar, *cable cars*, som drivs av vajrar som löper i ett spår i gatan mellan vagnspåren.

San Francisco Maritime National Historic park

Det långa namnet visar att sjöfartsmuseet i San Francisco ingår i en nationalpark som omfattar ett hamnområde och en park med ett gammalt fort nära sökta tillfarten till Golden Gatebron. Museivakterna på piren kallas *rangers* och uppträder i stora vidbrättade hattar, precis som parkvakterna i de andra nationalparkerna i USA.

Själva sjöfartsmuseet består av en byggnad som hyser samlingar av föremål och modeller med anknytning till sjöfarten på västkusten. I en annan byggnad finns, förutom kontorsutrymmen, ett bibliotek med mer än 12.000 volymer och ett arkiv med bl a 120.000 fartygsritningar och 250.000 fotografier.

Den tillgängliga tiden medgav inte besök i dessa byggnader utan jag ägnade mig åt piren, *the Hyde Street Pier*, där fartygen finns. Den ligger intill det



Vy över vattnet mot Hyde Street Pier med BALCLUTHA och EUREKA och de mindre fartygen. Pilen visar för EUREKA pekar på balansen till ångmaskinen. Foto Ove Iho 1998.

gamla sjöfartskvarteret *Fisherman's Wharf* som numera är turistkvarter.

Det är bekvämt att komma dit, en linje av kabelspårvagnarna går ända fram, men i rusningstid är det svårt att komma med på en kabelvagn. Det är dock värt mödan att försöka, och helst bär man också ta sig tid att besöka *the Cable Car Museum*. Det är dock en annan historia som passar bättre i en annan tidskrift.

Vid piren ligger en mängd veteranfartyg, mer eller mindre restaurerade. Alla

fartyg var inte öppna för besök när jag var där. Innan jag behandlar de två största skall jag nämna några av de andra.

Tremastade slätskonaren C. A. THAYER, byggd 1895, ingick i en flotta av 900 som fraktade timmer och fisk från Alaska och Berings hav till Kaliforniens växande städer. Hon var den sista segelskutan i fraktfart på västkusten.

ALMA, som är en *scow schooner* från 1891, påminner om en östersjögalas till skrov och rigg, bortsett från att hon är



Ångbogsaren HERCULES och ångfärjan EUREKA. Pilen pekar på EUREKAs fackverksbyggda balans som överför vriden från kolostängen till vevstaken. Foto Ove Iho 1998.

flathottad. Hon seglade med bulklast i San Franciscoviken.

Bland de maskindrivna fartygen märks HERCULES, som är en timmerbogsare som byggdes 1907 på ostkusten och som började sin karriär med att bogsera sitt systerfartyg genom Magellans Sund till västkusten. Hon är den enda bevarade kustbogserbåten i Nordamerika.

Hjulbogserrängaren EPPLETON HALL, byggd i England 1914, har hamnat här för att påminna om de bogserbåtar som

fanns i San Francisco på guldrushens tid. På annan plats håller man på att restaurera ångskonaren WAPAMA.

Utöver fartygen finns på piren mindre utställningar, båtbyggerverkstad där man håller kurser, föreläsningssal, etc. Utanför grinden finns en butik som i första hand är en välförsedd bokhandel för marin litteratur, men som även har det vanliga museisortimentet av souvenirer. Butiken sköts av museets stödförening, *National Maritime Museum Association*.

BALCLUTHA ex PACIFIC QUEEN ex STAR of ALASKA ex BALCLUTHA

Dimensioner: 78,12 x 11,73 x 6,92 m,
1862 brt, 1590 nrt.

Fullriggaren BALCLUTHA byggdes av stål i Glasgow 1886 för en skotsk redare och seglade i trampfart mellan Europa och amerikanska västkusten. Hon hann med 17 resor runt Hornet innan hon 1899, liksom STAR OF ALASKA ex EUTERPE i San Diego, kom i timmerfart under hawaiiansk flagg.

Sedan hamnade också hon hos Alaska Packers 1906 som STAR OF ALASKA. Senare seglade hon under namnet PACIFIC QUEEN. Då hon kom i museets ägo 1955 fick hon tillbaka sitt ursprungliga namn. Hon är restaurerad till ursprungligt skick för att visa hur man förr reste från Europa till San Francisco, runt Kap Horn förstås.

EUREKA, ex UKIAH

Dimensioner: 82,60 x 12,80
2564 brt, 2018 nrt.

Museets största fartyg är hjuldrivna färjan EUREKA som byggdes 1890 som tåg-färja för Northwestern Pacific Railroad. Under åren 1922–41 gick hon som bil-färja över San Franciscoviken för Southern Pacific Railroad. Hon skall under denna tid ha varit världens största passagerarfärja. Kapaciteten var 2.300 passagerare och 120 bilar. Hennes

dimensioner är ju obetydligt större än BERKELEYS, som ju gick här uppe innan hon hamnade i San Diego.

EUREKA har ett ålderdomligt maskineri, en balansångmaskin. Det var en typ som härstammade från de första ångmaskinerna för gruvpumpar. Den vertikala rörelsen hos kolstången (som sticker ut på ovansidan av cylindern) överförs till en pumpstäng medelst en balans, en vippande balk, på engelska *racking beam* eller *walking beam*. I Ångbåten nr 3/99 (nr 96) fanns en balansångmaskin avbildad.

I en *side wheel* som EUREKA ligger hjulaxeln högt, vanligtvis i däckshöjd, och då måste balansen ligga så högt att vevstaken får plats mellan balansen och hjulaxeln, som också är vevaxel. På EUREKA ligger därför balansen i det fria ovanför översta däck. Alternativet att sätta vevstaken under hjulaxeln förekom också, men krävde dubbla balanser, *side levers*, på ömse sidor om cylindern.

Enklare blev det först när man kunde tillverka stora compound- och trippelmaskiner med cylindrarna ställda snett nedåt i fartygets längdriktning. Sådana maskiner finns t ex i hjulångarna på europeiska floder och sjöar, och i WAVERLEY i Skottland. Ett reportage om den senare finns i Ångbåten nr 81 (oktober 1993).

Genom fönster i maskinkappen kan man på EUREKA se maskineriet från olika håll och få en uppfattning om hur det fungerar. Det rör sig om en långsamgående encylindrig maskin. Tillöpp och avlopp för ångan styrs av kolstång-

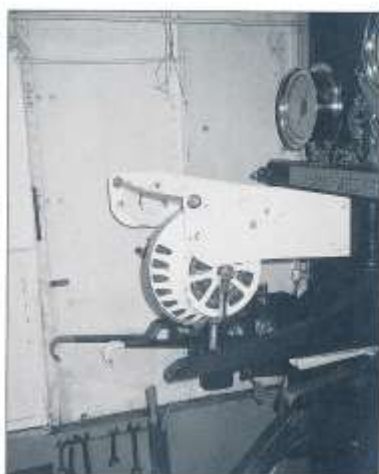
ens rörelse och omkastning av rörelseriktningen sker genom att trixa med samma mekanism.

Det påminner något om en duplex-pump, som är en tvåcylindrig kolpump där den ena sliden styrs av den andra kolstångens rörelse. Hur duplex-pumpar fungerar kan vi visa i BOHUSLANS maskinrum där det finns tre stycken. Maskineriet i EUREKA påminner mer om en simplex-pump som gör samma sak med bara en cylinder, men någon sådan har vi inte ombord i BOHUSLAN.

Jag har sett en uppgift om effekten 1500 hk. Cylinderdiametern är 65 tum. Jag har inga andra data för maskinen, men med lika stor slaglängd och ett ångmedeltryck av 2 bar i cylindern så skulle den effekten kräva ett varvtal av 49 varv per minut.

Jag kan inte säga något om det verkliga varvtalet annat än att det måste ha varit lågt med tanke på maskineriets dimensioner. Min räknövning visar att det går att pussla ihop rimliga värden för ångtryck, slaglängd och varvtal så att effekten blir den uppgivna.

Det är meningen att man skall kunna köra maskineriet runt med en elektrisk motor, men anordningen var inte i funktion när jag var där. EUREKA hör till de fartyg i museet som är i behov av upprustning. Jag hoppas att bilderna kan visa något av vad jag försökt förklara om balansångmaskiner



En bild av manöverplattan i EUREKAs maskinrum. De krossfärdiga handtagen under maskintelegrafin användes för att påverka slätdryningen så att maskinen startar med rätt rotationsriktning. Foto Ove Iko 1998.

Liksom i del 1 av min artikel är det registerlängd, största bredd och mallat djup, samt brutto- och nettodräktigheten som anges.

Källor

Brouwer, N J: *International Register of Historic Ships*.
Over Wallop, England 1985
San Francisco Maritime Museum.
Besöksbroschyrer

OVE IKO

Ångbåten Nr 3 2000

Vi har läst: Västkostmotiv från förra sekelskiftet



Foto från 1920, sannolikt ett av de sista Ester Läckgren tog. Ångaren BOHUSLAN lämnar Mollösund på väg norrut. Viken norr om ångbåtbyggnaden är utfylld sedan många år. Språket glasnegativ som retscherats. Bilden något beskuren.

Bertil Olsson:
Västkostmotiv från förra sekelskiftet
Foto Ester Läckgren
Förlag ABO Trading
ISBN 91-630-9701-X

För några år sedan fann Bertil Olsson sin farmor Ester Läckgrens gamla glasnegativ.

Ester var fotograf under åren 1894-1920 och verksam främst på västkusten. Efter att ha arbetat på ateljéer i bl a Strömstad, Grebbestad och Göteborg hade hon från 1903 egen ateljé i Nösund.

Där träffade hon Martin B Olsson

som var befälhavare i Marstrandsbolagets lastfartyg ORUST. De gifte sig 1909 och han blev snart befälhavare i ångaren WESTKUSTEN.

Efter sonen Eriks födelse tillbringade familjen somrarna på bl a Mollösund och gjorde många utflykter med bolagets båtar.

I boken får läsaren på ca 10 textsidor och 75 bildsidor följa Esters liv som fotograf. Det är huvudsakligen utomhusmotiv och de glasklara fotografierna har fått var sin sida.

Bildtexterna är både på svenska och engelska. Förutom fotografier från Bohuslän finns Karlsborg, Laholm och

Halmstad representerade i boken.

För oss som är intresserade av skärgårdsstrafiken är boken speciellt värdefull med fina miljöbilder på Marstrandsbolagets båtar vid bryggorna i Nösund, Skärhamn och Käringön.

När Martin avlider 1920 slutar Ester fotografera. Hennes troligen sista fotografi visar ångaren BOHUSLAN på nordgående i Mollösund.

Boken är på 92 sidor i format 21 x 27 cm. Förutom i bokhandeln kan boken beställas direkt av författaren Bertil Olsson via fax 046-29 29 84. Priset är 292 kr plus frakt.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2000

Marstrands Ångbåts Aktiebolag – del 2

I Ångbåten 99 beskrivs tillkomsten av bolaget, beställningen av ALBREKTSUND vid Oskarshamns Mek Verkstad, leveransen och ångarens maskineri.

Skrov, inredning och utrustning

ALBREKTSUND var byggd som "första klassens ångare" enligt 1864 års föreskrift om passagerarfartyg. Som sådan fick den befara alla färvatten men skulle ha två master med segel tillräckliga för att kunna manövrera utan maskinkraft.

Skrovet var av järn och maskineriet omgavs av vattentåta skott. Förut fanns ett kollisionsskott mellan försalong och skans.

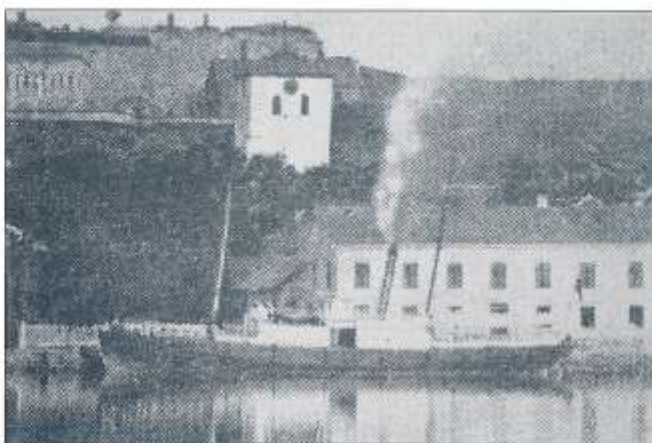
Ombord fanns två livbåtar, livbojor och livbälten. Läns-pumpar fanns om fartyget tog in vatten, och brandpump med slangar om det utbröt brand ombord. Det fanns även två ankare med tillhörande kätting om man behövde ankra.

ALBREKTSUND hade ett slankt och lättdrivet skrov som inte var lämpat för isbrytning. Maskineffekten var otillräcklig för högre fart än 10 knop. Styrelsens förhoppningar att öka farten med en större propeller hade inte kunnat infrias.

Skrovet byggdes med halvdäck för- och akterut och försågs med överbyggnad midskepps. På överbyggnaden fanns en liten navigationshytt.

Akterut, i halvdäcket och under däck, fanns för salongspassagerare herr- och damsalong samt en hytt för kaptenen.

För därom låg pann- och maskin-



Ångaren ALBREKTSUND vid kajen i Marstrand förmodligen sommaren 1870. Ångaren hade sin kajplats utanför kanal Widells hus som senare skulle bli Marstrands Sjömanshus. A N Widell var korrespondentredare och hade ångbåtskontoret i sin fastighet. Del av foto av Robert Dabillif som hade utgått i Marstrand och Göteborg. Hela bilden beskrivs på nästa sida.

rummet, ett lastrum med lucka i däck samt en försalong med kök, penry och två hytter.

Längst förut, delvis i halvdäcket, låg skansen för fyra man.

I överbyggnaden på huvuddäck fanns hytter för styrman och maskinisten, toaletter samt en expeditiionshytt.

På de tidiga fotografierna av ALBREKTSUND är skrovet mycket mörkt medan midskeppsöverbyggnaden är

ljus. Färgsättningen har inte dokumenterats i bolagets handlingar men enligt samstämmiga uppgifter var skrovet grönmålat.

De andra ångbåtarna som anlöpte Marstrand hade roed all sannolikhet svarta skrov varför man kan förmoda att grönt var nog så elegant. Skorstenen var helt svart utan den för marstrandsbåtarna senare så typiska vita ringen.



Bilden är en avfotografiering av en enorm förstoring i Marstrand Hembyggsförenings ägo. ALBREKTSUND kom till Marstrand första gången 22 januari 1870. På Carlstens fästning ryms fyren som släcktes när Hannekör tändes 1 november 1868. På fästningen ryms även den opriska telegrafan som ersattes av den elektriska 13 juli 1871. Den senare var inrymd i Rådhuset, t o m gavelhuset, och försågs med en ihyll mot kajen. Skytten saknas på bilden. Rådhuset brann ned 1947.

Bolagsstämman 1870

Vid bolagsstämman 24 februari 1870 konstaterades: att aktiekapitalet ännu inte var fulltecknat. Oskarshamns Mek Verkstad hade tecknat 33 akrier men vägrade betala. Sammanlagt var 42 aktier osålda och styrelsen fick ta upp ett lån för att kunna fullgöra den andra betalningen till varvet.

Vidare uppstod en livlig diskussion med anledning av styrelsens förslag till

turlista. Stämman framförde en uttrycklig önskan "att icke alltför stora fordringar skulle sättas på fartyg och besättning".

Stämman föreslog att biljettpriset mellan Göteborg och Marstrand skulle vara som på ångaren UDDEVALLA.

Enkel biljett skulle kosta i salong 1 Rdr 50 öre, på fördäck 1 Rdr. Tur och retur skulle resan kosta i salong 2 Rdr 50 öre, på fördäck 1 Rdr 50 öre.

Den 17 mars kunde styrelsen äntligen enas om varturlistan. ALBREKTSUND skulle avgå från Göteborg söndag och torsdag kl 08 och från Nösund tisdag och fredag kl 07.

Isvinter

Det skulle dröja innan de planerade turerna kunde genomföras. Vintern 1870 blev sträng med kraftig isläggning.

I mitten av mars började isläget förbättras och söndagen 20 mars gjorde ALBREKTSUND sin första resa från Göteborg norrut genom skärgården. Stationerna visar bolagets ambitioner: Marstrand, Nösund, Gullholmen och Lysekil.

Ångaren återvände på tisdagen och gjorde ännu en resa söndagen därpå då även Kyrkesund anlöptes.

Inte förän torsdagen 7 april kunde de ordinarie turerna mellan Göteborg och Nösund börja. ALBREKTSUND anlöpte Marstrand, Rörtängen, Låka, Sreningsund och Skäpesund. Hösten 1870 började även Käkenäs att anlöpas.

Trafikområdet

Norr om Marstrand trafikerade den nya ångbåtslinjen jordbruksbygder på Tjörn, Inland och Örust. Det var med andra ord inte den fiskelägesbygd som bolagets senare kustlinje kom att trafikera.

Bönderna tog tacksamt emot möjligheten att kunna transportera sina produkter utmed en fastställd båtlinje på bestämda tider.

Även om kapten Eilfverson hade fört STRÖMSTAD utmed kusten mellan Göteborg och Strömstad var det nya vatten han nu skulle navigera i.

1869-70 kom de första skärgårds-sjökortet för dessa områden i skala 1:50 000. De är synnerligen detaljerade och förvånansvärt verklighetstroga. Men det är glesst mellan fyrar och prickar.

Förutom fyren på Nya Älvsborg fanns det ingen annan fyr längs linjen än fyren Marstrand (Lyktan) i norra inloppet till Marstrand. På en del skär och uddar fanns kummel och stängmärken och på några ställen förankrade prickar, släta eller försedda med ruskor, ruskprickar.

Några missöden från denna tid känner vi inte till varför vi kan anta att kapten Eilfverson lyckades navigera genom skärgården i såväl mörker som tjocka.

I gott väder noterades i en anteckningsbok kompasskurser och gångtider mellan stationerna. Med hjälp av klocka och fartygets kompass kunde man även navigera i mörker och tjocka. Farten kontrollerades med hjälp av maskinens varvtal.

Stationer på ångbåtslinjen

I Göteborg hade ALBREKTSUND kajplats vid Stenpiren. Det var ett mycket centralt läge dit kust- och skärgårds-trafiken var koncentrerad. Alldeles intill, vid Packhusplatsen, byggdes huvudpostkontoret 1873.

I Marstrand hade ALBREKTSUND sin plats vid kajen utanför konsul A. N.



Widells hus, det som senare skulle bli Marstrands Sjömanshus. Widell var korrespondentredare ("vd") och hade ångbåtskontoret i sin fastighet.

När det gäller stationerna längre norrut

hade det nya ångbåtsbolaget vissa svårigheter.

Det finns få existerande bryggor vid de platser som bolaget "funnit löjande att anlöpa".

Rörtängen i Solberga socken hade en förespråkare i patron Snogg på Gallbringa egendom i Håltå socken. Därifrån var det betydligt närmare till Tjuvkil.

Tjuvkil användes för färder med mindre båtar mellan fastlandet och Marstrand men hamnen var grund och utsatt för nordvästlig vågbildning. En stenpir skyddade hamnen men omöjliggjorde samtidigt anlop av större fartyg.

Då var Rörtängen lämpligare. Sundet mot Brattön är ganska djupt och skyddat. Redan vid bolagsstämman 1869 anlogs 150 Rdr för att bygga en brygga här med villkoret att ingen annan ångbåt fick lägga till.

Låka ligger ca 500 meter söder om Höviksnäs på Tjörn som sedan gammalt var överfartsort till Käkenäs på fastlandet. När ångbåtstrafiken på Uddevalla startade på 1850-talet blev Låka tilläggsplats på Tjörn. Låka fick då handelsbod och öns första badinrättning.

Innan trafiken med ALBREKTSUND kom igång träffade bolaget avtal med handlande Holst på Låka om rätten att anlöpa bryggan. Holst åtog sig dessutom kommissionärskapet, dvs att svara för gods som lossades och lastades vid bryggan, för 150 Rdr om året.

Bolagsstämman 1869 beviljade styrelsen ytterligare 500 Rdr för att skaffa bryggor vid andra stationer. Av dessa anlogs 150 Rdr för en brygga vid Käkenäs.

Käkenäs ligger tre km söder om Stenungsund. Käkenäs var hamnplats för de närmaste socknarna och över-

fartsort till Tjörn. Söder om Stenungsund är stränderna långgrunda och inte heller vid Käkenäs är vattnet särskilt djupt. Platsen har ett utsatt läge när sydvästen ligger på och då hade ångbåtarna svårt att lägga till.

Från 1845 fanns på Käkenäs handelsbod och handel med spännmål och trävaror. Härifrån skeppades även ved ut i skärgården. Handelshuset brann 1893. Käkenäs roll som handelsplats övertogs av Stenungsund.

Stenungsund förde vid denna tid en blygsam tillvaro jämfört med Käkenäs. Däremot fanns det en brygga som kunde övertas från det upplösta bolaget för ångaren WESTERGÖTLAND som trafikerat linjen Göteborg-Uddevalla 1869.

Stenungsund hade sedan 1866 poststation sommardag. När ALBREKTSUND kom i trafik hölls posten öppen under seglationssäsongen. Inte förrän 1906 blev posten öppen året om.

Med den tilltagande ångbåtstrafiken kom affärlivet igång och Stenungsund växte som sambälle.

Redan 1846 inleddes badortsepoken på Stenungsund. Då uppfördes ett varmbadhus och villor för uthyrning. Senare såldes tomter där stora sommarvillor uppfördes av förmögna stadsbor som föredrog innerfjordarnas trädbevuxna öar och stränder. Trafiken mellan ön och Stenungsund upprätthölls med roddbåt.

Nästa station för ALBREKTSUND var Skåpesund, sundet mellan Orust och ön Mjörn på Tjörnsidan. Över Skåpesund var sedan gammalt färjed mellan Orust och Tjörn. Fram till 1909 roddes färjor-

na över sundet.

Inte Rörtän i april 1870 beslöt bolagsstyrelsen att låta uppföra bryggor i Skåpesund och Nösund för tillsammans 400 Rdr. En snickare fick uppdraget att göra ritningar och kostnadsförslag. I juni upprättades kontrakt om brygga i Skåpesund för 150 rdr.

Skåpesunds ångbåtsbrygga, på Orustsidan, betjänade främst befolkningen i Värekil, 5 km norrut. Vid bryggan byggdes handelsbod och spännmålsmagasinet.

Från Nösund, på sydvästra Orust, skeppades havre och orten blev under 1800-talet handelsplats där det fanns gästgiveri, flera affärer och hantverkare. Från det inre av Orust gick vägen till Nösund som under 1800-talet blev något av centralort på ön. Fiskelägena på västsidan levde sitt eget liv utan vägförbindelser.

Marstrandbolaget valde Nösund till slutstation för sin trafik. I april 1870 antogs handlanden Hagberg som kommissionär i Nösund för 75 Rdr per år.

INGVAR KRONHAMN

Del 3 av berättelsen om Marstrands Ångbåts AB införs i nästa nummer.

Akterspegeln

Ragnvald Hammers avskedshälsning till ångaren OSTER - gamle dampen. Se sidan 9.

GAMLE DAMPEN

Ve Bryjjå i Bergen dar ligg da eidn båt
so blånkpust å fin at han lyse
med sjikkelæ mast å pipa me låt
å mange slags vare han hyse.
Dar kjem dampen, gamle dampen,
tak på deg triskona å spring.
Dar kjem dampen, gamle dampen,
dinge-dinge-dinge-dinge-ling.

I rubme ligg mjølsekkjena i høge lag
å kassa me abelsine,
på dekkje e da fullt utå adle slag:
mjelkespadn å røyre å tine.

So rinje kapteidn, å skutå legg ifrå
no vinka dei adle dei kjende,
å allti kjem Oster i ruta utpå,
å allti han kjem seg attende.

Han fær idnijønå me damp og me køl
nett snøgt ikkje fram han fære.
Men leiæ den veit han å fidn kvært eit høl
dit gøtt ifrå bydn han vil bære.

Å no har han sigla i femtifem år
bidna by å land saman han kunne.
Å når no eidngång ikkje lenger han går,
då græt både bymann og bonne.
Dar jekk dampen, gamle dampen,
far or triskorna, far stilt.
Dar jekk dampen, gamle dampen!
Å dette var surjele ilt.

RAGNVALD HAMMER