



ÅNGBÅTEN Årg 40 • Nr 2 2004 • 115

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen

Ingvar Kroonham, Gamla Björländarvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kroonham@boms.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@gothnet.se
Marias Jarlstedt, Aspluckyevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
marias@jarlstedt.com

Gunnar Söderberg, Bergvägen 4, 426 69 V. Frolunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, muelgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2004 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan skickas på olika sätt efter överenskomelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frolunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Gratifikationer: Linorapid Media AB 2004.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2004 är 150 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, mallepe@passagen.se

kassör: Uwe Iku, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggspolis vid Stenpiren, Göteborg,

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

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson, tel/fax 031-68 25 82.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläger vid Resödershorn.

För beställningstrafiken svarar Claes Venner, tel 0706-59 50 60.

Försalongen

Släpp ångarna loss, det är vär!

Denna travesti på en Sjöbergsdikt och tillika filmritel kommer för oss när vi första maj ser ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 ligga under ånga, färdiga för avgång. Underbart, fantastiskt! En ny ångbåtssäsong ligger framför oss.

I detta nummer av Ångbåten uppmärksammar vi att BOHUSLÄN har uppnått den aktningsvärda åldern av 90 år. Låt oss då betänka att det är fyrtio år sedan planerna på att bevara ångaren BOHUSLÄN tog form.

Ja, tänk vad tiden går! Låt oss därför utnyttja ångbåtssommaren väl. Med programmet *Ångbåtturer 2004* som medföljer det här numret av *Ångbåten* kan vi planera resorna med BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

För övrigt kan vi bl. a. bjuda på ett besök på turistmässan, en berättelse om vad som gjorts i maskin under vintern och så lite mer om Marstrandsbåten S:t ERIK som faktiskt ännu existerar.

Trevlig resa ombord i våra ångare och i *Ångbåten Nr 115!*

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2004: 6 september 2004

Nr 4 2004: 8 november 2004

Nr 1 2004: 31 januari 2005

Nr 2 2004: 11 april 2005

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN under gång (se även sidan 21!)

Foto Göran Ohlsson 2003

Ångbåten Nr 2 2004

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Våren har kommit med varmt och soligt väder. Vi har högttryck, både vädermässigt och i pannan ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Så nu är det äntligen dags att komma igång, både med Ångaren och den lilla klenoden FÄRJAN 4. Ett sedvanligt, men från hjärtat kommet stort tack och heder åt Er, alla vinterjobbare, som spenderat många dagar ombord i fartygen under vinterhalvåret. Ni har gjort ett kanonjobb! Tack också till alla fruar och övriga anhöriga, som står ut med att Ni utövar denna viktiga verksamhet.

Nu kör vi alltså igång med seglatsäsongen och jag förutsätter att Du som aktiv besättnings kvinna/man har alla nödvändiga papper i god ordning. Då är Ni alla välkomna ombord för att arbeta, men även för trevlig gemenskap. Ta en titt i årets turlista, som medföljer denna tidning, ring sedan de olika besättningsansluffarna, så blir dom otroligt glada.

Tänk även över om Du har möjlighet att värva ytterligare medlemmar. Om så är fallet, så ta med dem ombord. Det finns alltid plats för nya arbetskamrater i de olika avdelningarna. Men kom ihåg att vi skall bemöta de nya med vänlighet och respekt. Det är kanske inte så lätt att göra entré bland gänget ombord, allra helst om vederbörande aldrig förr jobbat inom skeppsbord.

Ångaren BOHUSLÄN är i år dockad och hottenbesiktigad av Sjöfartsinspektionen, allt var i god ordning. Fartyget är målat från botten till masttopparna och skinner som ett smycke. Ett fartyg vi skall

vara stolta över! Hon fyller ju 90 år och den 14 maj går vi samma resa som ägde rum denna dag 1914, nämligen från Eriksberg via Styrsö till Marstrand och åter till ordinarie kajplats vid Stenpiren. Dagen efter går vi en skärgårdskryss som kostar 90 kronor för allmänheten, inklusive kaffe och dopp. Denna resa står ej i årets turlista, utan annonseras i dagspressen.

Sista veckan i juli månad går vi med BOHUSLÄN till Karlskrona, där ett möte för traditionsfartyg äger rum i fyra dagar. Det är alltid trevligt att delta vid dessa träffar som sker ungefär vartannat år. Det är då vi suger i oss av berömmet vi brukar få av folk som kommer ombord i Ångaren för att visas runt vid kaj eller göra en resa med oss. Det är då jag brukar tänka att det är bl.a. dessa lovord som gör det värt att vara ångbåtsvän och ångbåtsskeppare. Jag vet att det samma gäller Er alla som brukar segla som besättning ombord.


Till Er som är medlemmar i Sällskapet, men inte jobbar aktivt ombord, vill jag även sända en tanke och ett tack för det stöd Ni bidrar med i form av årsavgiften, samt att många av Er reser med oss under sommaren och därmed bidrar till att vi kan hålla våra fartyg i gott skick.

Det är både roligt och inspirerande att träffa alla stamresenärer på turerna under säsongen. Ni skall veta att det idag är förenat med stora kostnader att driva Ångaren och Färjan och vi är i stort behov av alla intäkter, för vidare drift av fartygen. Vi har inga som helst bidrag, varken från

staten eller kommunen, och har ej heller vid något tillfälle ansökt om detta. Vi kommer även i fortsättningen att finansiera verksamheten på inseglade pengar, det är detta som sporrar oss alla att fortsätta vårt viktiga kulturarbete, nämligen bevarandet av fartygen, så att kommande generationer kan få uppleva lyckan av att segla ut i skärgården under ånga!

Ni är alla hjärtligt välkomna ombord!

ÅNGRÄTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Kurs i krishantering

för aktiva medlemmar som missat tidigare kurstillfällen hålls ombord i WALONA vid Stenpiren söndagen 23 maj kl. 13.00. Efter kursgenomgången hålls brandövning på kajen.

Aktiva medlemmar

som ännu inte kompletterat sina personuppgifter med närmaste anhörigs namn, adress och telefonnummer ombedes göra detta med ett meddelande till Kim Forssblad på adress Stena AB, 405 19 Göteborg, med mail till kim.forssblad@stena.com eller i fack ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Innehåll Ångbåten 115

Försalongen	2	Nya Svinesundsbron	17
Ordföranden har ordet	3	ArbetSam på TUR04	18
Ångbåtsturerna 2004	4	Röksalongen	20
Ångaren BOHUSLÄN 90 år	6	Vi har läst...	22
Ännu mera S:t ERIK	12	S:t ERIK som vykort	23
Maskinarbeten i vintras	14		

Ångbåtsturerna 2004

Välkommen ombord i sommar på resorna med våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4!

Turerna med BOHUSLÄN pågår under juni, juli och augusti, turerna med FÄRJAN 4 under september och oktober. Ångbåtssäsongen är lång!

Ångbåtsturerna finns närmare beskrivna i turisthäftet *Ångbåtsturerna 2004* som kan erhållas ombord eller på turistbyråerna i Göteborg och Bohuslän. Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man *Ångbåtsturerna 2004* som bilaga till detta nummer av medlemstidskriften *Ångbåten*. Turerna finns även presenterade på Sällskapet Ångbåtens hemsida www.steamboat.se

Kvällstur med BOHUSLÄN

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går varje onsdag under juni, juli och augusti med ett undantag: onsdagen 28 juli då turen är inställd. Istället går kvällsturen även onsdagen 1 september!

Det finns två slag av biljetter till rundturen. Rundturen kostar 120 kronor, medan paketbiljetten som inkluderar reserverad plats, räksmörgås och öl eller ett glas vin, kostar 270 kronor. Paketbiljetten kan endast köpas i förväg på Turistbyrån i Göteborg. Vi rekommenderar förköp även av den vanliga rundturbiljetten!

Söndagstur med BOHUSLÄN

Söndagen 25 juli gör BOHUSLÄN en rundtur i skärgården med samma upplägg som på onsdagarna. Avgången är kl. 12.00 med återkomst 15.00. Beträf-

fande biljetter och förköp, se ovan.

Söndagsutflykter

De fem söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om vädret tillåter, till Skårhamn 20 juni och 18 juli, till Åstol 8 augusti, till Härön 15 augusti och till Klädesholmen 22 augusti. Avgång från Stenpiren kl. 10.00 med återkomst 19.30.

Söndagen 29 augusti går BOHUSLÄN uppför Göta älv till Älvängen där vi besöker Replagarmuseet. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med resenärer från Älvängen.

Till söndagsutflykterna kan man förköpa tur- och returbiljetter från Göteborg till Marstrand och övriga stationer i Turistbyrån i Göteborg.

Rundturbiljetterna från Älvängen säljs av Replagarmuseet i Älvängen.

Runt Tjörn

Lördagen 3 juli går den årliga turen Runt Tjörn med avgång från Skårhamn kl. 11.00. Turen tar fyra timmar. Förköp av färd- och måltidsbiljetter kan göras i Turistbyrån i Skårhamn och i Stenungsund.

Mollösund-Lysekil och åter

Söndagen 4 juli gör BOHUSLÄN en resa utmed Orusts västsida. Turen utgår från Mollösund och anlöper Gullholmen på väg till Lysekil för några timmars uppehåll innan återresan anträds.

Förköp av biljetter i Café Emma & Restaurant, Mollösund, och på Gullholmsbaden.

Kusturer med BOHUSLÄN

Vi inleder kusturerna med en kort tur söndagen 4 juli. Abonnerad buss tar resenärerna från Göteborg till Mollösund varifrån BOHUSLÄN avgår till Marstrand och Göteborg.

Förköp av färd- och måltidsbiljetter för buss- och båtresa i Turistbyrån i Göteborg.

Den långa kustturen börjar torsdagen 8 juli då BOHUSLÄN går från Göteborg till Kungshamn med anlop av de vänliga stationerna på vägen. Det blir två timmars uppehåll på Gullholmen, såvida inte resan går innanför Tjörn i händelse av sjögång. Buss ansluter i Kungshamn för återresa till Göteborg. Förköp av färd- och måltidsbiljetter för tur- och returresa med båt och buss i Turistbyrån i Göteborg.

Fredagen 9 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad och anlöper Hunnebostrand och Fjällbacka på resan. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Hunnebostrand och Kungshamn. Förköp av färd- och måltidsbiljetter för tur- och returresa med båt och buss i Sotenäs Turistbyrå.

Efter några rundurer utgående från Strömstad, se nedan, vänder BOHUSLÄN söderut.

Måndagen 12 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Fjällbacka, Hunnebostrand och Kungshamn. Buss ansluter i Kungshamn för återresa till Strömstad. Förköp av färd- och måltidsbiljetter för tur- och returresa med båt och buss i Turistbyrån i Strömstad.

Tisdagen 13 juli (inte lördag, som fel-

aktigt kom att stå i vår tryckta turistlista!) återvänder så ångaren BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg. BOHUSLÄN anlöper sedvanliga stationer. Det blir ett längre uppehåll i Marstrand om turen inte går innanför Tjörn i händelse av sjögång.

Förköp av färd- och måltidsbiljetter för tur- och returresa med buss och båt i Turistbyrån i Göteborg.

Rundurer från Strömstad

Lördagen 10 juli gör BOHUSLÄN en tre-timmars rundtur i skärgården med avgång från Strömstad kl. 12.00.

Söndagen 11 juli går BOHUSLÄN in i Idefjorden och passerar under den nya bron som är under byggnad.

Biljetter till dessa turer säljs av Turistbyrån i Strömstad.

Förköp av biljetter

Det är glädjande att så många vill resa med våra ångare, och vi rekommenderar verkligen förköp av biljetter för att undvika besvikelsen när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen.

Biljetter kan förköpas till alla rundurer, till tur- och returresor på söndagsutflykterna och till kusturernas tur- och returresor med buss- och båt.

Barnbiljetter

Barn mellan 4 och 14 år betalar 20 kronor på samtliga resor, såväl enkel som tur och retur, med eller utan anslutande buss.

Måltider ombord

Under följande resor kan man köpa måltidsbiljetter i samband med förköp av färdbiljetter.

Resan 3 juli Runt Tjörn, kusturerna 4 juli Mollösund-Göteborg, 8 juli Göteborg-Kungshamn, 9 juli Kungshamn-Strömstad, 12 juli Strömstad-Kungshamn samt 13 juli Kungshamn-Göteborg.

På menyen står kött eller fisk. Det finns i allmänhet även ett vegetariskt alternativ. Med förköpt måltidsbiljetter uppsöker man matsalen när man kommer ombord och bestämmer meny, sittning och placering. För dem som blivit utan måltidsbiljetter erbjuder vi en kall rätt i kafé.

På söndagsutflykterna har vi enbart kalla rätter att erbjuda. På alla turer finns café med varma och kalla drycker, smörgåsar, kaffebrod och glass.

Historiska hamnturer med

FÄRJAN 4

När turerna med ångaren BOHUSLÄN slutar för säsongen börjar FÄRJAN 4 sina historiska hamnturer. Varje lördag i september och oktober går färjan från Residensbrons färjeläge intill Stenpiren, med avgång kl. 14.00.

Under 2 1/2 timme gör vi en guidad tur genom innerhamnen och tar en promenad iland vid Lindholmen eller Klippan. Priset är 80 kronor, barn under 12 år reser fritt.

Under 2003 var intresset för de historiska hamnturerna så stort att inte alla som önskade medfölja fick tillfälle till

det. Pollettförsäljningen börjar vid färjeläget 30 minuter före avgången.

Medlemsrabatt

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kusturer med ångaren BOHUSLÄN samt på historiska hamnturer med FÄRJAN 4.

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg-Marstrand-Åstol/Klädesholmen/Skårhamn/Härön samt Göteborg-Älvängen.

Kusturerna är resorna Mollösund-Göteborg samt Göteborg-Kungshamn-Strömstad och åter.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresa. Bussresan betalas till fullt pris.

Resor med båt och buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg. Förköp betalas till fullt pris på inköpsstället. Rabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

Medlemspriset är vid resor med båt och buss i Sällskapets regi följande:

Ordinarie pris	Medlemspris
200 kr	150 kr
240 kr	170 kr

Välkommen ombord i sommar!

INGVAR KRONHAMN

Observera det förargliga tryckfelet i den tryckta turistlistan. Den 13 juli 2004 är en tisdag, och ingenting annat!

Ångaren BOHUSLÄN 90 år

I år är det 90 år sedan ångaren BOHUSLÄN sattes i trafik på kusten mellan Göteborg och Smögen. Den 14 maj 1914 levererades BOHUSLÄN från Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg till Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand.

Sista kustångaren

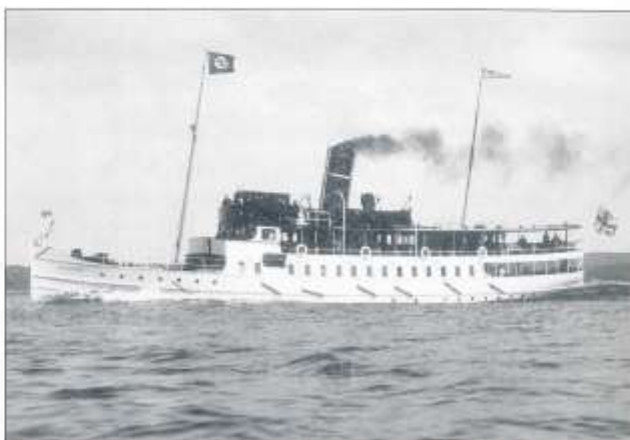
Med ångaren MARSTRAND som byggdes vid Lindholmens Mek. Verkstad 1904 hade Marstrands Nya Ångfartygs AB fem större ångare. På den yttre linjen gick ALBREKTSUND, LYSEKIL, MARSTRAND och VESTKUSTEN medan S:t ERIK trafikerade linjen innanför Tjörn till Nösund på Orust.

Konkurrensen från Statsbanan genom Bohuslän, Bohusbanan, började göra sig märkbar. 1903 var järnvägen klar mellan Uddevalla och Strömstad och 1909 mellan Uddevalla och Göteborg. 1913 invigdes den privatägda Lysekils järnväg som en bibana till Bohusbanan.

Marstrandsbolaget besvärades även av ett jäsnande missnöje från resenärerna beträffande ångarnas komfort och fartresurser och 1911 började bolagets styrelse fundera på ett nybygge som skulle överträffa de äldre fartygen.

Tyvär var inte bolagets ekonomi så lysande varför planeringen av den nya båten drog ut på tiden. Man övervägde att köpa ett befintligt fartyg som emellerlid var alltför djupgående.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning lär Eriksbergs Mek. Verkstad göra ett förslag som i stort liknade den till slut beställda och levererade ångaren.



Ångaren BOHUSLÄN på provtur 1914. Flaggan i fönstret är märkt S K F och betyder att befälhavaren ombord, kapten O. A. Shantz var medlem i Sjökaptenföreningen i Göteborg där varje medlem hade egen nummerad flagga. Kapten Shantz hade medlemsnummer 663. Foto från Göteborgs Sjöfartsmuseum

Eriksbergs Mek. Verkstad var vid denna tid kända för sina lyckade passagerarfartyg för Stockholms skärgård och förslaget var en NORRTELJE anpassad för västkustförehållanden.

För västkusten var det en helt ny typ av ångare med rymliga salonger och promenaddäck samt väl tilltagna lastutrymmen.

Av häckakten blev det en kryssare och den föreslagna ångstyrmaskinen slojades under förvärdningen att den skulle störa passagerarna i röksalongen under styrytten.

I november 1912 beställdes Marstrandsbolagets nya ångare vid Eriksbergs Mek. Verkstad med leverans i maj 1914. Priset var 217 500 kronor.

Varvet som byggde BOHUSLÄN

Eriksbergs Mek. Verkstad hade sitt ursprung i en "galvanisk inrättning" från 1850. Efter tillkomsten av en smedja och ett gjuteri etablerades 1853 den mekaniska verkstad som efter ägarbyte, utbyggnad och modernisering kom att utföra betydande arbeten.

Efter att ha utökat verksamheten med



Eriksbergs Mekaniska Verkstad år 1903 avbildad i ett tidstypiskt perspektiv som imponerar på betraktaren. Till vänster släp med terrassbåtar, till höger om bilden mitt stapelstället med ett skrovvärk under byggnad. Till höger den ursprungliga verkstaden mellan berget där huvudkontoret senare kom att uppföras. Bild från varvets minneskrift 1953

fartygsreparationer började man 1873 även bygga ångbåtar. 1874 levererade verkstaden både ÅNGFÄRJAN (den s.k. Bonnaförjda), avsedd för linjen Klippan-Färjenäs, och Hisingsbron (Kvillebäckbron) som ledde över Göta älv vid nuvarande Operan.

1876 bildades så Eriksbergs Mek. Verkstads AB. När BOHUSLÄN byggdes var varvet ännu ganska litet med ca 400 anställda. Det låg mellan Göteborgs Ris- och Valskvarn vid Sörhallen och Märten Pehrsons Valskvarn, senare Tre Lejon och Juvel, som då var under byggnad.

Varvet hade gjort sig känt för sina

skärgårdsångare. Till Göteborgs Nya Ångslups AB byggdes de båda systerfartygen SVEA och GÖTA 1895, EJDERN 1899 och STYRSÖ 1907. För Stockholms skärgård byggdes flera välkända passagerarfartyg.

1909 levererades den magnifika BREVIK som senare blev Waxholmshäten EXPRESS II och därefter WAXHOLM, 1910-11 byggdes skärgårdsångarna SANDHAMNEN EXPRESS, numera Waxholmshäten NORRSKÄR, TOR I, senare KANHOLMEN samt BLIDÖSUND, ännu i trafik på sin ursprungliga linje i Stockholms skärgård.

1925 byggdes den sista skärgårds-

ångaren vid Eriksberg, SALTSJÖN, som även i sommar går på sin gamla linje mellan Stockholm och Utö i Stockholms södra skärgård.

När Broströmskoncernen övertog Eriksbergs Mek. Verkstad 1915 påbörjades utvecklingen till storvarv.

Sjösättningen

Sjösättningen av nybygge 166 för Marstrandsbolaget skedde den 15 december 1913 klockan tolv. Ännu ögonblicket före tolvslaget var namnfrågan inte löst och diskussionen stod het i Marstrandsbolagets styrelse om namnen CARLSTEN och BOHUSLÄN.

Som kompromissförslag lär ytterligare två namn kommit in i debatten. När klockan i Carl Johans kyrka, tvärs över älven, slog tolv var oenigheten högljudd och fullständig. Då grep en man i bolagsstyrelsen resolut champagneflaskan, krossade den mot stäven och ropade: "BOHUSLÄN skall vara ditt namn."

Det var signalen till dem som skulle kapa läsarna som var av trä på den tiden. Efter några tag med sågarna gled BOHUSLÄN ut i älven. Meningsutbytet var inte avslutat men nu var ångaren sjösatt med namnet BOHUSLÄN. Utrustningen av det mörkeröda skrovet kunde fortsätta vid varvets utrustningspär.

Provtur

Verkstadsprovturen ägde rum den 5 april 1914 och vid fartprovet uppmättes 13,5 knop och 717 indikerade hästkrafter vid 14 kilos tryck i pannan, 50%

fyllning och 153 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,566 kg Westfaliska kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj 1914. Ännu ett fartprov gjordes då mellan Guldskens och Knarrholmen. Man uppmätte då 14,27 knop och 880 indikerade hästkrafter vid 12,8 kilos tryck i pannan, 60% fyllning och 175 slag i minuten. Bränsleförbrukningen var 0,78 kg kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen skildrades i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* dagen efter, den 15 maj 1914. Här följer texten i GHT i ursprunglig stavning.

Den nya Marstrandsbåten

När passagerarna på Marstrandsbåtarna denna vår passerat Eriksbergs mek. Verkstad, ha många af dem kastat nyfikna blickar mellan fartygsskrofvän vid brobänkarna för att fånga en skymt af "den nya båten". Tills för någon vecka sedan lyste den rödmönjad bland sina svarta kamrater från kanalen och Östersjötraderna. I går låg den hvit och vacker, med putsade salongsfönster, som blänkta i solen, ny så det sken af den och med namnet "Bohuslän" i ljusblå bokstäver på bogarna.

Då den vid 10-tiden på förmiddagen halades ut ur verkstadshamnen hade en rätt tåtrik skara profurspassagerare embarkerat, de flesta representerande beställarna, Marstrands nya ångfartygsaktiebolag.



Ångaren MARSTRAND byggdes vid Lindholmens Verkstads AB 1904 som den sista av fyra liknande ångare för Marstrands Nya Ångfartygs AB. Marstrand hade en trippelångmaskin på 550 ind. hkr och använde vara en god isbrytare. Foto från vintern 1917, okänd fotograf.

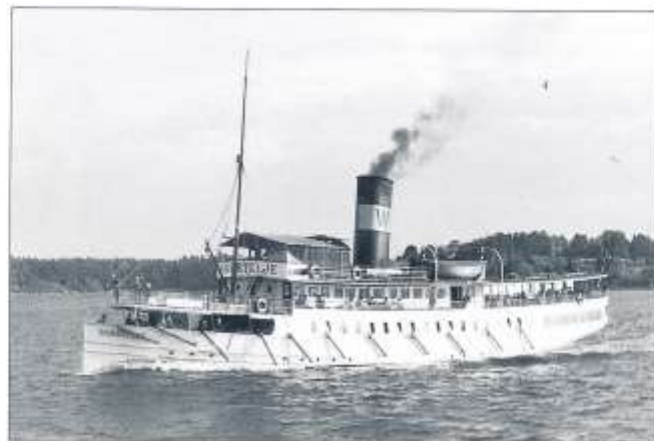
Ångaren flöt vackert på vattnet under sin första Marstrandfärd utför älven med sitt välformade skrof, sina långa öfverbyggnader och sin koketta akterstagade rigg.

Redan vid första mönstringen blef det klart att Marstrandbolaget med detta fartyg förvärfvat västkustens komfortablaste passagerarångare. Den representerar en helt ny typ; och om ej alla beräkningar slå fel kommer den att inleda en ny era i trafiken på västkustens största badorter.

Ångaren är 43,05 m. lång, 7,27 m.

bredd och har ett malladt djup af 3,1 m. Den är försedd med kryssareakter af väl afvägd form och två däck. Föröfver är det på Marstrandsbåtarna vanliga upphöjda lastdäcket. Hufvuddäcket bildar i horisontalt plan det inbyggda mellan-däcket och det med sittplatser för andraklasspassagerare försedda akterdäcket.

All kommunikation med förstaklassafdelningarna sker från akterdäcket. Här är från maskinskottet utbyggt ett däckshus, inrymmande trapporna till promenaddäck och salonger, förstklassiga herr- och damtoiletter med mar-



Ångaren NORRTÄLJE byggdes 1900 vid Södra varvet i Stockholm för trafik mellan Stockholm och Norrtälje. Tillammans med rysterfartyget EXPRESS var dessa fartyg de största isbrygångare som byggts i Sverige. Foto Harry Quist, troligen 1951.

morlavoier och väggarne klädda med porlinskakel. En bred trappa med led-räcken och bariär af polerad valnör leder upp till den rymliga vestibulen i de sammanhängande däckssalongerna. Den på akterdäck belägna damsalongen är läckert inredd med väggar och bord af polerad björk och soffor med lilafärgade plyschöfverdrag. Den i väggen infällda spegeln kommer säkert att ge damerna källa tillfällen att skänka densamma sina ögons beundran.

Föröfver leda dubbeldörrar in i den trefliga matsalongen, som är hällen i

röd med en marmorbuffet på förkant och fyra efter bässystem mellan skinnklädda soffor placerade fönsterbord af mahogny. På styrbordssidan kommer man därifrån in i penteriet, hvilket endast profurspassagerare kunna tillåta sig, på babordssidan i en tambuz, som genom dörrar står i förbindelse med promenaddäcket och längs förut i den långa däckbyggnaden belägna rök- och konversationsalongen.

Denna kommer nog att bli passagerarnes käraste tillhåll. Den är hällen i dämpade färger, blågrått och grönt, är

liksom matsalongen inredd med fönsterbord af mahogny och skinnsoffor. Längst föröfver är en liten afdelning med rundbord och stolar, därifrån man, liksom för öfrigt från hela röksalongen, har en präktig utsikt både föröfver och åt sidorna. Tack vare de stora fönstren sitter man i alla däckssalongerna som i glasskäp och har rikligt med både utsikt och ljus.

Å promenaddäcket, som sträcker sig från öfverbyggnadens förkant längst akterut äro sofforna så förstärkt placerade utmed däckshuset, att man sitter vänd mot sjön och slipper vrida af nacken för att se på havet, samtidigt som man har godt skydd för blåst.

Navigeringsafdelningen är å denna båt alldeles afskild från passagerarafdelningarna. Kommandobyggnaden ligger ofvanpå salongsbyggnaden i samband med navigations- och styrhytt.

I trapphuset leder en trappa ned till aktersalongen under däck, som väl hädanefter kommer att bli de slumrande morgongresandes ostörda tusculum. Utom kaptenens hytt finnas här två dubbel- och två enkellytter för passagerare, damsalong och aktersalong. Föröfver under däck är en rymlig och proper andra klass matsalong, hytter för andre maskinist, rorgångare, restauratris och betjäning.

På mellandäcket äro expeditjons-, förste maskinisthytter, ett rymligt kök med hiss till penteriet i förstaklassafdelningen, kran med ångwinch o.s.v. Det stora maskineriet utgöres af en triplexpansionsmaskin om ca 730 hkr

och försedd med Howdens forcerade drag.

Maskineriet arbetade lugnt och jämt, och man konstaterade under färdproven i södra färleden mellan Rißö hufvud och Knarrholmen att skakningen var ytterst obetydlig. Det visade sig också att "Bohuslän" icke blott är västkustens komfortablaste båt utan också dess snabbaste. Medan den hittills snabbaste båten "Marstrand" vid forceringsprof för några år sedan gjorde 13,4 knop, kom "Bohuslän" vid normal gång upp i en medelfart af 13,7 knop och vid forcering uppnåddes 14,6 knop. Den kontraherade farten var 13,5 knop.

Under de första proven hade middagen dukats upp i salongerna, och som sjön har en erkänd förmåga att suga, gjordes en afstickare in till Styrö brygga, där "Bohusläns" restauratris förvärfvade profurspassagerarnes odelade förtroende och högaktning.

Direktör E. W. Flobeck utbragte under middagen en skål för Marstrandsbolaget, som tagit initiativet till badortstrafikens modernisering, och hans förhoppning om att "Bohuslän" snart skulle följäs af en systerbåt, möttes af bravopor.

Efterhand vaknade hembygdskänslor hos Marstrandsbor och Marstrands vänner ombord. När "Bohuslän" åter lade ut sattes kursen norröver. I strålände kvällssol klöf den vackra ångaren de glittrande fjordarne, gjord en rundtörn på Marstrandfjorden och gled flaggmackad genom hamnen.

Ångarens visit vid hemörten hade



Förstaklassutrymmena på övre däck ritades av arkitekten Otto Schultz sedan varv och valeri bestämt placering av skott, fönster och dörrar. Här är matsalongen sedd akteröver, mot vestibulen och trappan till akterdäck. Foto Bert-Åke Larsson

bekantgjorts genom telefonbud från Styrö. Det var fullt af folk på kajen, som viftade och hurrade för "den nya båten".

Medan fjordarne blänkte aftonröda gick färden åter till Göteborg, därvid såväl verkstaden som olika funktionärer vid byggandet fingo sina välfortjänta skällar. Rikt eklärerad af salongernas elektriska lampor lade "Bohuslän" till vid Stenpiren, där den bokstafligen betydligt öfverglänste sina västkustkamrater.

Ångaren börjar på tisdag sina turer Göteborg-Marstrand-Lysekil under kapten O. A. Skantzets befäl och kom-

mer att alternerande med "Marstrand" uppehålla den direkta sommartrafiken på dessa badorter.

För Marstrandbadgästerna bör det vara en glädjande underrättelse, att morgonturerna från Marstrand, som hädanefter sätts till 7,30 i st. f. 7,15, och aftonturerna ut kl. 5,10 skola upprätthållas uteslutande af de snabbaste och största båttarne "Bohuslän", "Marstrand" och "Lysekil".

Vi går ombord

Så började de reguljära turerna för BOHUSLÄN. Måndagen den 18 maj 1914

låg ångaren vid Stenpiren och lastade för att dagen därpå göra sin första tur längs kusten. Äntligen kunde de förväntansfulla passagerarna gå ombord för att skåda den nya Marstrandsbåten på närmare håll!

BOHUSLÄN skilde sig verkligen från de andra kustbåtarna vid den här tiden. Visserligen hade även BOHUSLÄN ett förhöjt halvdeck förut för att klara de öppna passagerarna längs kusten men i övrigt var det ett annorlunda fartyg som mötte resenärerna.

Vid Stenpiren sattes landgångar för passagerarna till fördäck och övre däck. Från fördäck leder en smal dörr och en trappa in på "torget" i mellandäck, den täkta överbyggnaden mellan för- och akterdäck. På torgets båda sidor fanns portar för det gods som lastades och lossades. Idag är styrbordsport igensatt, endast den övre luckan återstår.

Från torget leder en dörr och en trappa ned under fördäcket till försalongen som var serveringslokal för resenärerna i tredje klass. För om försalongen är skansen belägen. Den var bostad för fyra matroser och två eldare och nås genom en lucka på fördäcket.

På torget i mellandäck finns luckan över lasttrummet. På pannkappen står en ångvinsch som dels kan användas som lastvinsch men även genom en kätting kan driva ankarspelet på fördäcket.

Akter om torget står pann- och maskinkappen som innehåller ångpannans skorsten och ger ljus och luft åt det underliggande maskinrummet. På maskinkappens styrbordssida är kök och penter belägna, dessa har senare utvid-

gats på bekostnad av lasttrummet i mellandäck. På babordssidan delade tredjeklassresenärerna utrymmet med godset. En dörr i maskinkappen leder till maskinrummet.

Genom en dörr i akterskottet kommer man ut på akterdäcket som förr var ett öppet lastutrymme. Genom portar i brädgångarna fördes godset på branta landgångar.

Innan akterdäcket byggdes in 1953 fanns en täckt gång runt trapporna till övre däck och till inredningen under däck. Från denna gång nådde man även förstaklass toaletter.

Förstaklass inredning

Förstaklassutrymmena på promenaddäck inklusive trappan från huvuddäck ritades av arkitekten Otto Schultz och presenterades av honom i boken "Fartygsinteriörer", utgivet 1918:

En bred trappa med ledräcken och barriär av polerad valnöt leder upp till en vestibul i däckshuset på promenaddäck. Även lister och dörrar i vestibulen är av valnöt, väggarna är klädda i japanväv och taket är vitmålat.

Akterut är första klass damsalong med väggar och bord av polerad flammig björk. Soffan är klädd i lilafärgad plysch, gardinerna är av råsiden i samma färg och taket är lackat i benfärg.

Föröver leder dubbeldörrar in i matsalongen som är hällen i rött. Träarbetet är utfört i betsad och polerad mahogny och sofforna är klädda med antikläder. Buffén förut har marmorskiva och de fyra borden glastäckta linoleumskivor.

Taket är överspönt med småmönstrad pegamoid, målat i benfärg och uppdelat med trälistor.

På styrbordssidan av maskinkappen finns ett penter och en liten tambur mot röksalongen och promenaddäcket. På babordssidan en tambur med dörrar mot promenaddäcket och rök- och konversationsalongen. Tamburen har samma utförande som vestibulen.

Längst förut är första klass röksalong belägen. Den är hällen i blågrönt och likaså matsalongen inredd med fyra fönsterbord och skinnsoffor. Längst förut är en avdelning med tre små runda bord och stolar.

På promenaddäcket är sofforna placerade mot däckshuset så att man sitter vänd mot sjön.

Kulturmärkt klenod

Genom lyckliga omständigheter fick BOHUSLÄN behålla mycket av sin inredning och framförallt sitt ångmaskineri genom åren.

När BOHUSLÄN räddades från upphuggning 1966 började det mödosamma arbetet att så långt som möjligt återföra ångaren till sitt ursprungliga utförande.

Några avsteg har fått göras på grund av att BOHUSLÄN seglar som passagerarångare och därför måste uppfylla de krav som ställs på en sådan. I övrigt skall BOHUSLÄN bevaras oförändrad.

Som bevis för fartygets kulturhistoriska värde och bevarandegrad K-märktes BOHUSLÄN år 2002 av Statens Maritima Museer.

INGVAR KRONHAMN

Ännu mera S:t ERIK

I förra numret visade vi av en del av besättningen på S:t ERIK år 1904, samlade på övre däck - kapten Carl Oskar Olsson och fyra damer ur intendenturen (jämte en oidentifierad gentleman i vit hatt, sannolikt en representant för redieriet).

Det var en delförstoring från en tavla vi fått låna från Mollösundsborna Margareta Wejldé, kopia från en 18 x 24 cm glasplåt tagen när förra seklet var ungt. (Vi vet nu att fotografen var Ester Läckgren i Nösund - mera därom på annan plats i detta nummer.) Vi lovade att återkomma med resten av besättningen, uppställda på fördäck. Ett löfte vi härmed infriar.

Damen är förstas akterstäderskan, ett pinnhål lägre i rang än restauratrisen ("trissan") och hennes två medhjälpare som poserar på övre däck.

På ömse sidor om henne ser vi två myndiga män i skärmmössor och vita skjortor med den dåtida varianten av fluga. Det är förstas förstemaschinen, "mäster", med guldkedjan till fickuret skymtande innanför den bara delvis knäppa kavajen, och styrmannen i sin dubbelknäppa uniform.

Akter om mäster står en äldre, andremaskinisten (också han med vit skjorta), och yngste eldaren med uppkavlade ärmar - kortet är taget en sommarkväll.

Men sedan är vi litet undrande. För om styrmannen finns det bara två män, det borde varit fem - rorgångaren och fyra matrosar (se "Besättningsbostäder i BOHUSLÄN", Ingvar Kronhamn, *Ångbåten* nr 112, 2003). Tre män hade väl

stuckt hem till hustrur och barn!

Här skulle det suttit bra med en uppräkningslista av S:t ERIKs besättning år 1904, en mönstringsrulla. Vi har beklagligtvis misslyckats att hitta denna.

I Göteborgs Landsarkiv (GLA) finns mönstringsrullor för sjömanshusen i bl.a. Göteborg och Lysekil (med rullor för sjömanshuset i Marstrand insorterade i Lysekilsboxarna). Några Marstrandångare finns inte med förrän 1912, då besättningarna mönstrade på i Lysekil.

Vi vet att Carl Oskar Olsson avlöstes som skeppare 1908 av Johannes (Andreasson) Skantze. Enligt dennes sondotter Britt Kelmeling hade han dessförinnan varit befälhavare i ALBREKTSUND. Det är alltså inte Johannes som är styrman i S:t ERIK på vårt foto.

Det fanns en befordringsgång i de flesta redierier - när det uppstod en vakans i befälhavareledet hämtades ersättare från någon av de lägre rankade ångarna.

Besättningen i övrigt rekryterades genom mun-mot-mun-metoden, yngre bekanta till den etablerade besättningar gavs chansen att pröva på sjömanslivet. Många arbetade bara några få år i kustångarna för att sedan ge sig ut på världshaven.

Med all sannolikhet finns det i vårt spridoingsområde åtskilliga ättlingar till personer som finns med på våra bilder. Hur kan vi nå dem? Läsekitets utmanas till litet grävande journalistik!

Och vem i all världen är damen på kajen? Varför står hon där??

BERTIL HOLMSTRÖM



Ångbåten Nr 2 2004

Ångbåten Nr 2 2004

Maskinarbeten i vintras

Redan i förra numret kunde vi ge en kort sammanfattning av de arbeten som det idoga maskingänget dittills hunnit med. Här kommer en utförligare rapport, och dessutom har vi bjuda på några bilder (tagna av Axel Demker).

Kanske någon läsare inom Göteborgsregionen känner sig tagen på att vara med nästa vinter?

Alla som deltar aktivt under vinterarbetena vet naturligtvis vad vi håller på med, men de flesta medlemmar i Sällskapet Ångbåten saknar möjlighet att på närmare håll följa detta arbete som pågår mer eller mindre i det tysta.

För alla intresserade vill vi i maskingänget presentera något av det arbete som bidrar till att passagerare och besättning kan känna trygghet och glädje på sommarens resor med vår vackra vita 90-åriga sommarlady.

Det första vi gör när vi kommit till kaj vid Skeppsbron är att tömma pannan på vatten, demontera brännarfrenter och manluckor. Så skall alla tuber sotas med viska och även eldrör och flamugnar, när man har gjort det ser man verkligen ut som en sotare. Sedan skall vattensidan rengöras och det är tur att vi har några unga smårta pensionärer som kommer in genom de små manhålarna i botten på pannan.

När pannan är inspekterad av "Idasen" fyller vi den med vatten igen som sedan cirkulerar genom värmeväxlaren på kajen så att vi får en behaglig temperatur i maskinrummet att arbeta i under vintern. Därefter skall pannan provtryckas och godkännas av "klassen"



Den tillfälliga arbetsbänken i maskingängen

igen. ("Klassen" är en inspektör från Det Norske Veritas.)

Maskinchefen, "chiefen", har gjort en lista på de arbeten och inspektioner som skall göras under vintern och utöver de ordinarie arbetena som spolning och slamsugning av kölen, tömning och blåsning av vattensystemen, koppling av vintervatten m.m. har vi i år renovering av säkerhetsventilen på pannan. Det visade sig emellertid att det inte gick att reparera den gamla ventilen utan en ny fick beställas från Tyskland med lång leveranstid.

Vid demonteringen av den gamla ventilen skadades anslutningsflänsen på

panntoppen så att den fick svetsrepareras och justervarvas på plats. Detta arbete utfördes av en av våra nyaste medlemmar med utrustning som lånats från hans gamla arbetsplats. Den nya ventilen passade inte på pannflänsen utan en adapter måste tillverkas och utblåsningröret ändras.

Under tiden pannan var tom överhalades matarvattenventilerna med sina backventiler vilket visade sig välbehövligt. Även huvudängventilen samt ventiler till vattenståndsglasen slipades in. Huvudängröret skickades iland för provtryckning och sprickindikering och då hittade inspektören sprickor i svets-

Ångbåten Nr 2 2004



Ångmaskinen som driver kylvattensumpen har renoverats i vinter

skarvarna mot flänsarna med påföljd att dessa måste bytas ut, ett arbete som utfördes av Gotenius varv.

Ett antal andra ventiler har också slipats in för bättre tätet och packats om. Vid alla arbeten på pannan måste vi noga följa de säkerhetsföreskrifter och normer för tryckkärl som Det Norske Veritas och Sjöfartsinspektionen ställer. Allt nytt material måste vara "klassat" vilket innebär rätta kontakter med Veritas inspektör.

Vi ställer i ordning en arbetsbänk i maskingängen, dels för att flera skall kunna arbeta samtidigt med bänkarbete, vi har ju annars bara den lilla bänken i

maskinrummet, dels för att det är ljusare och större plats uppe i maskingängen än nere i maskin.

På huvudmaskin har vi tagit upp medeltryckskolven för kontroll, och den var utan anmärkning. Vi har demonterat tvärstykstappen på medeltryckaren för nedsvärning och påläggning samt slipning till originalmått, den var oval på 0,2 mm och har förmodligen aldrig varit ur tidigare. Sedan måste bronslagret skavas in och märkas med blåfärg för att få bra anläggningyta och nya mellanlägg passas in för att få rätt spel i lagret.

Kylvattenutrymmet i gejdplanen har

rengjorts med kemikalielösning och nya kopparrör för kylvatten till dessa har monterats. Gejdplanen är de ytor som tvärstycket glider emot och som tar upp de sidokrafter som vevstakarna ger när de trycks ner resp. dras upp av kolvarna och de blir så varma under gång att de måste kylas med sjövattnet.

Ångmaskinen som driver kylvattensumpen till kondensorn har genomgått stor renovering, cylinder och slidlopp har borrats upp, ny kolv och slid tillverkats med lite annan design än tidigare för bättre effekt och jämnare gång. Denna maskin var enligt uppgift från början tillverkad med droppsmörjning, samma som på huvudmaskinen. Detta visade sig emellertid inte vara tillräckligt utan man fyllde olja i vevhuset så att veven stänkte upp olja i de olika lagren, s.k. stänksmörjning som finns i de flesta gräsklipparmotorer, inte heller detta ger tillräcklig smörjning.

För tre år sedan hade vi uppe vevaxeln för slipning. Den var då både konisk och oval, och vi tillverkade ny tvärstykstapp och busning. Nu var redan tvärstykstappen och busningen nerslitna, vilket resulterat i att vi under den gångna sommaren har fått spruta olja på den minst en gång i timman under gång för att den inte skall dunka för mycket.

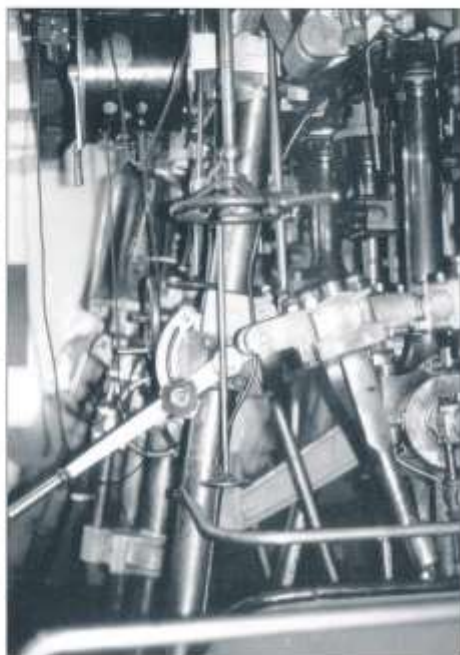
Nu har vi tagit ett radikalt grepp och försatt den med trycksmörjning genom att montera en direkt driven kugghjulspump i axeländan, borrar oljekanalerna i tvärstykstappen och vidare till både vevlagret och spritrör till gejdplanen.

Till tvärstyckstappen kommer oljan genom en höjlig polyuretanslang.

Men det är inte bara i maskinrummet vi jobbar. Den gamla spisen i byssan är borta, det var ett styvt jobb att få bort den. Paul och Stig höll på i flera veckor med kapskiva, spett, mejsel och slagga innan de fick den i hanterbara bitar. Sedan skulle ett nytt fundament gjutas och den nya spisen baxas in, vilket gick med millimetermarginal, puh.

Den nya spisen var avsedd för vedeldning, så Paul fick bygga om den till oljeeldning, tillverka nytt rökrör och nya avställningssytor eftersom den är mindre än den gamla. Dessutom har vi beställt en tvåplattors elektrisk kokhäll för 120 V från Tyskland som komplement till spisen. För denna måste en ny kabel dras från centralen i maskin. Detta innebär att kocken inte behöver elda i spisen varma sommardagar om en mindre mängd mat skall lagas. Vi har också monterat en ny elektrisk varmvattenberedare för vintervarmvatten på beställningstoletten.

Så här vi högtalarsystemet som inte fungerat tillfredställande under den gångna sommaren, och i den frågan har vi vissa krav på oss från Sjöfartsinspektionen som måste uppfyllas. Även vissa komponenter till brandlar-



Det är inte allom givet att få stå vid manöverplatsen i Sveriges största i reguljär drift varande fartygsgångmaskin

met visade sig inte uppfylla kraven. För detta har vi engagerat extern expertis och det blir att byta ut den gamla förstärkaren samt några av högtalarna. När det är många parter inblandade så tar det lång tid och mycket prat innan

alla blir överens om den optimala lösningen ur såväl funktionell som ekonomisk synvinkel.

Den allra största delen av dessa arbeten har utförts ideellt av medlemmar i maskinbesättningen och ett tack till Metalock är på sin plats eftersom de välvilligt ställt svar och en del övriga verktyg till förfogande för ett par av våra medlemmar som tidigare arbetat där. En del plåt och rörarbeten har utförts av folk från Götensius varv och även där får vi ju låna verktyg som kan behövas.

En hel del material som behövs för tillverkning av reservdelar får vi som sponsting av medlemmarnas gamla kontakter så det gäller att inte bränna några broar när man blir pensionär. Man blir i allmänhet mötet med stor välvillighet när man behöver olika grejor och säger att man jobbar ideellt på ångaren BOHUSLÄN, de flesta göteborgare känner ju till vår kära 90-åring, och om det är någon som inte gör det så får de ju information om vår ångare. Nu när turistlistan kommit ut blir det att åka runt till våra "välgörare" och dela ut den tillsammans med några fribiljetter.

De sista veckorna före säsongstarten lägg vi på Götensius Varv för bottenmålning och kontroll av alla bottenventiler samt målning utvändigt och i byssan.

Ångbåten Nr 2 2004

Nya Svinesundsbron

Dessa sista veckor var några av oss ombord och arbetade med iordningställandet så gott som varje vardag.

Men nu är allting provat och klart. Så väl mött på sommarens turer! Kom gärna ner och hälsa på i maskin, vi ställer upp och svarar på alla frågor om det som rör sig i maskin.

MATS DEMKER

Ur Dag Almqvists bok *S/S Bobullän - Sällskapet Ångbåtens fartyg. En historik* (ISBN 91 528 0145 4, 1969) hämtar vi följande:

BOHUSLÄNS ångmaskin är en trippel-expansionsmaskin med följande data: Cylinderdiametrar: 330, 570 och 930 mm. Slaglängd: 610 mm. Normalvarvtal vid full fart 125 varv/min.

Ångpannan är av vanlig skotsk typ med tre eldstäder. Längd ca 4 m, diameter 3,4 m. Antal tuber 280, eldyta 163 m². Arbetstryck 14 kp/cm².

Till maskinläggningen hör givervise också diverse ångdrivna pumpar och en generator som lämnar 110 V lileström.

I 1915 års skeppslista angavs BOHUSLÄNS maskineffekt till 700 ind. hkr. År 1968 anges i stället 600 eff. hkr. (Numera anges 405 kW.)

Större fartygsmaskiner kan vi se i MARIEHOLM, permanent förtojd vid kaj i Göteborg, i isbrytaren SANKT ERIK och i det normalt dieseldrivna fartyget STOCKHOLM, båda i Stockholm.



Fotomontage av de båda broarna. Från Vägverket

Den 7 juni 1905 upplöstes, efter 91 år, unionen mellan Sverige och Norge. På dagen 100 år senare avser man att inviga den nya Svinesundsbron. Den nuvarande Svinesundsbron började byggas i april 1939, men kom på grund av kriget att invigas först den 15 juni 1946, av kong Haakon VII och kronprins Gustaf Adolf. Under öppningsåret åkte totalt 6 300 bilar över bron. Nu kör i genomsnitt 15 000 fordon över varje dag. Bron är inte byggd för dagens tunga trafik, och det har länge stått klart att den måste ersättas (eller marare kompletteras) med en ny. Denna blir 700 m lång,

och projektet omfattar dessutom 2 km ny motorväg på den svenska sidan och drygt 4 km på den norska. Eftersom riksgränsen också är EU-gräns byggs det tullstationer på båda sidor. Och så förstås betalstationer - bygget är avgiftsfinansierat. Den 11 juli i sommar kommer för första gången en passagerarångare (gissa vilken) att passera under brospannet. Missa inte detta historiska tillfälle!

BERTIL HOLMSTRÖM

(Läs mera på Vägverkets webbsida www3.vv.se/ef/)

ArbetSam på TUR04

Visst kan man känna sig arbetsam ombord i BOHUSLÄN. Vi fyra har tillsammans långt över hundra års erfarenhet härav.

Men att gå omkring hela dagar i en stor folksamling, med en stor namnbricka med texten "ArbetSam Bengt Fliesberg / Bertil Holmström / Vivi Holmström / Ove Iko"??

Detta är just vad vi gjorde under fyra dagar i slutet av mars, på Turistmässan i Göteborg. Denna drog drygt 50 000 besökare, jämnt fördelade på de två fackdagarna och de två dagarna för allmänheten. Det var första gången på tio år som Sällskapet *Ångbåten* deltog.

Vi disponerade en del av en monter som hyrts av en organisation med namnet *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (käckt förkortat *ArbetSam* - mera därom nedan). Vi delade bord och utdelningsmaterial med *s/s Trafik* och med *Sveriges Ångbåtsförening* (med bl.a. ångaren *MARIEFRED*). Som grannar hade vi *Ruhens maskinhistoriska samlingar* i Göteborg (som demonstrerade en encylindrig ångmaskin - nu förstas tryckluftdriven), *Repslagarmuseet* i Älvängen, *Göteborgs Kemifabrik* (som flåtade snören från arla till särla), och *Stonaren Ingo*. Och representanter för några för våra läsare sannolikt mindre kända "arbetslivsmuseer" som *Radiostation Grimeton* (den enda bevarade långvägssändaren i sitt slag, nominerad till UNESCOs världsarvslista), *Nordmarks gruvmuseum* (Filipstad) och *Primus motor* (inte fotogenkök som man kunde tro, utan en samling av fordon tillverkade i Örn-



BOHUSLÄN inom glas. Foto Alf Rasén

sköldsvik, bl.a. en rälsbuss som gör utflyktsturer mellan staden och Mellansel).

ArbetSam är en ideell riksorganisation med syfte att stödja och utveckla de idag ca 1300 lokala arbetslivsmuseer runt om i Sverige som "bevarar, brukar och tillgängliggör industrisamhällets kulturarv" (se nästa sida).

Vad gjorde då vi fyra under mässdagarna, utöver att stoltsera med de nämnda namnskyltarna? Vi pratade med folk, med presumtiva passagerare och t.o.m. med presumtiva nya aktiva.

Av osaker utanför Sällskapets kontroll är årets sommarturlista fösenad. Vi delade ut en sammanfattning av denna i

form av ett A4-blad, vilket var en hygglig ersättning. Men ett annat år hoppas vi kunna dela ut *the real thing*.

Vi hade god draghjälp av den fina modellen av vårt fartyg. De som kunde passera förbi utan att ens snegla på denna fick passera ostörda. För andra - och de var många - berättade vi om vår verksamhet och vårt museifartyg, erbjöd plansch, vykort, gamla tidningsnummer till mäspris, försökte locka till medlemskap, både passivt och (helst) aktivt. (Det värmdes i bröstet när vi någon vecka senare fick återse ett av de nya ansiktena från mässan på aktivmötet ombord i *WALONA*!)

Några iakttagelser: Alla vet inte var



Fyra arbetssamma BOHUSLÄNINGAR. Foto Ulf Anslönn

Stenpiren ligger - en kartskiss bör på något sätt beredas plats i den tryckta turistlistan för 2005. Och vi är inte så välkända ens bland göteborgare som vi gärna vill tro, att döma av ett replikskifte två medelålders makar emellan:

- Men Elsa, den här båten känner vi ju igen?

- Jo Erik, visst var det väl den vi åkte med på turen Hisingen runt i somras?

Vad vi saknade var en snygg tidlös presentation av verksamheten, en informativ text kompletterad med snygga färgbilder på exteriör och interiör - brygga och maskön, och däremellan salonger till vardag och till fest.

Som det nu var blev det inte av att vi

gjorde någon reklam för *FÄRJAN 4*. Hon skall självfallet ha sin plats i den tänkta informationsbroschyren.

Vi gjorde ingen reklam för andels-teckning i Ekonomiska Föreningen. En inplastad "dummy" av ett andelsbevis, gärna i A3-format, skulle vara ett bra blickfång till ett kommande år.

Vi känner att detta är ett arrangemang som bör upprepas, gärna med en något bredare trupp!

BENGT FLIESBERG
BERTIL HOLMSTRÖM
VIVI HOLMSTRÖM
OVE IKO

Ångbåten Nr 2 2004

ArbetSam

Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd har publicerat en "vägvisare till 169 platser med historia som känns, hörs och doftar...", ordnade landskapsvis (med Göteborg och Stockholm rankade som egna landskap).

Under Göteborg listas, utöver redan nämnda, *Aeroseum* på Säve flygplats, *Bergslagens Järnvägsmuseum*, *Färjan 4*, *Kvibergs Militärhistoriska Museum*, *Medicinhistoriska museet* och *Radio-museet* (av någon anledning saknas *Ringlinjen*).

I Bohuslän nämns *Båtsamlingarna på Bassbolmen*, *L. Laurin* i Lysekil, *Sällskapet Sibirien* på Sydskoster och *Sjömanshusmuseet* i Uddevalla. (*Lörd Nelson*, *Strömstads Maritima Förening*, är listad under Västergötland!!)

I Halland finns bl.a. *Båt- och sjöfartsmuseet* i Onsala och *Fiske- och sjöfartsmuseet* i Bua, och i Västergötland bl.a. *Anten-Gröfnäs Järnväg*, *Antens kommunikationsmuseum* och *Kanalmuseet* i Trollhättan.

011

Vill du veta mera kan du ringa 011-23 17 30 eller faxa 011-18 22 90. Är du datoriserad kan du besöka hemsidan, www.arbetsam.com eller mejla till info@arbetsam.com. Webb-adresser till några arbetslivsmuseer på sidan 23!

Röksalongen

Museiångaren BOHUSLÄN

Som mycket tydligt framgår av tidsningsreferaten efter Bohusläns leveransprovutur, återgivna i detta nummer, så hälsades det nya fartyget som någonting alldeles extra i komfort och nytänkande.

Detta är i och för sig inte unikt. På samma sätt byllades ångaren GÖTEBORG när den 1891 levererades till Ångbåts A.-B. Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Och långt dessförinnan hjälångaren EUGENIA (1867). Och säkerligen andra fartyg både tidigare och senare, i olika länder.

Det unika med museiångaren BOHUSLÄN är att ett provutursreferat 90 år senare kan illustreras med nytagna fotografier!

När det då nybildade Sällskapet Ångbåten 1966 övertog BOHUSLÄN från AB Skrot- och Avfallsprodukter på Ringön var det ett hårt nedslitit fartyg vi tog oss an.

I mitten av 1950-talet gick luften ur den ursprungliga affärsiden, att förflytta passagerare och gods längs Bohuskusten. BOHUSLÄN och åtskilliga olycksolyckor sattes in i s.k. inköpsstrafik, internationella rutter där folk reste för att inhandla skattefria sprit och dito tobak. I det rådande kortsiktiga ekonomiska perspektivet gällde det att anpassa tonaget till de nya förhållandena.

BOHUSLÄN:s gamla öppna akterdäck, avsett för gods och tredjeklasspassagerare, byggdes in med plexiglasfönster, som med åren, utsatta för sol, väder och vind, kracklerade och blev praktiskt



Den först i den långa däckbyggnaden belägna rök- och konversationsalongen kommer nog att bli passagerarnes käraste tillflykt, trodde GHT:s reporter 1914. Här är det besättning som disponerar alongen för sig själva. Foto Bo Starmark

taget ogenomskinliga när solen lyste på. Detta var helt ointressant, folk åkte med båten för de skattefria inköpsen skull, och man tillbringade ändå en stor del av sjöresan stående i kö framför kiosken.

Och inte heller hade man intresse av att underhålla salongerna i ursprungligt skick – plast var modernt och billigt. Och, som sagt, folk åkte ändå.

Vi har inte återställt det gamla öppna akterdäcket – vi har nöjt oss med att ersätta plexiglasfönstren med glas, och återskapat de gamla linjerna. Tanken är att akterdäcket på håll skall se ut som om det fortfarande är öppet.

Desto mera har vi satsat på att åter skapa salongerna såsom en gång Otto Schultz designade dem. Vi visar här ytterligare två bilder från salongerna på övre däck.

I snart fyrtio år har vi arbetat på att återföra BOHUSLÄN till i det närmaste ursprungligt utförande. Givetvis kan vi aldrig nå ända fram till ursprunget men målsättningen är klar.

BOHUSLÄN skall, enligt Sällskapet Ångbåtens stadgar, bevaras som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikepok.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 2 2004



Färdöer lida dubbeldiner in i den trefliga matsalongen, som är belägen i rudd med en marmarbuffet på förkant och fyra efter bilsystem mellan skinnklädda soffor placerade flusterbord af mahogny." Foto Bo Starmark

Bildgatan

Då och då roar vi oss med att utmana vår läsekrets genom att visa någon bild utan att ange var den är tagen. För att spara utrymme gör vi denna gång så att vi låter omslagsbilden utgöra den gällande bilden.

Således: Var har Göran Ohlsson stått när han knäppte BOHUSLÄN under gång? Var ligger egentligen det där ljusa huset som syns bakom gösstaken?

Som vanligt väntar fina priser på alla rätta svar – hedersomnämning på bästa plats i nästa nummers Aktersalong!

Ångbåten Nr 2 2004

Branden i Nakterhuset

Nakterhuset, klubblokal för Västra Kretsen av vår systerorganisation Klubb Maritim, brandhärjades (som många av våra läsare känner till) strax före nyår. Den K-märkta träbyggnaden, belägen i Klippans kulturreservat i västra Göteborg, brunn ner till grunden. Ingenting kunde räddas av Kretsens stora bibliotek och övriga samlingar.

Man är nu i full gång med att bygga upp verksamheten på nytt i nya lokaler. För detta krävs (utöver framtidstro och "go" – det har man själva!) både ekono-

misk och "litterär" hjälp. Pengar kan du sätta in på pg 439 50 28-6 Klubb Maritim Västra Kretsen – märk talongen "Nakterhuset". Vill du skänka böcker eller föremål, kontakta Örjan Hellertz, 031-58 15 69, orjan44@hotmail.com.

För våra datoriserade läsare

Om ni inte redan kände till Forum Skärgårdstrafik, "diskussionsforumet för skärgårds-, insjö- och hamntrafik i och runt hela Sveriges kust", rekommenderar vi ett besök på

www.f27.parsimony.net/forum67404/index.htm

Bland mycket annat finns där en bild av Alf Rosén från Stenpiren den 24 april då BOHUSLÄN:s besättning hade brandövning.

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN vid kaj vid Stenpiren, Göteborg, tisdagen den 1 juni 2004 kl. 18.00.

Alla andelsägare välkomna!
Agneta Eriksson
Ordförande

Icke signerat material i Röksalongen produceras av redaktionen, denna gång Bertil Holmström och Ingvar Kronhamn.

Välkomna med kommentarer, korta inlägg, frågor, tips!

Vi har läst ...

Redaktionen har fått tillfälle att ta del av två nyutkomna böcker som vi tror skall intressera våra läsare.

John Brovik, *Smalsund - En resa i Bobuslån*, Warne Förlag, Sävedalen (2003). 24 x 20 cm, 159 sidor, inbunden, rikt illustrerad. ISBN 91-86425-44-7. Pris ca 290 kr.

Karl-Allan Nordblom, *Inomskärs - Om järna utanför Fjällbacka och Hamburgsund*, Warne Förlag, Sävedalen (2004). 20 x 26 cm, inbunden, illustrerad. ISBN 91-86425-50-1. Pris ca 320 kr.

De båda böckerna har en del gemensamma drag. De är mycket personliga. De återspeglar sin författares kärlek till Bohuskusten.

Tonvikten i John Brovics bok ligger på illustrationerna: Det är oljemålningar och träsnitt utförda av hans far Åke Brovik, och det är teckningar gjorda av honom själv. Under nära ett halvt sekel seglade Åke Broberg sommartid längs Bohuskusten, från Göteborg till Koster, gjorde strandbugg, och målade vad han såg. Framställningen kryddas av utdrag ur Åkes loggbok.

Föreliggande bok är en uppföljning av Johns tidigare bok *Innersta viken* från 1992. Många av Åkes motiv finns inte längre kvar - Segeltork 1937, Ockersångare vid Stenpiren 1950, eller vita fiskebåtar av trä och tändloila och med roddet utanpå akterstaven. Annat är tid-

lös, som en vy från 1957 från den plats på Stora Kornö som fått låna boken sitt namn. Och en del gamla byggnader har trots allt bevarats till vår tid, som det gamla silsalteriet på Florö (Det Lejongula Magasinet, 1966).

Texten spänner över ett brett register: I lä bakom hjärtat på dörren (poängsättning av några utedass med avseende på läge, utsikt, kapacitet m.m.), Doktors kutter (COLIN ARCHER), Superkargens hemliga logg och ostindiefararen Götheborg, Vrickåran ("med ena handen nonchalant nedstucken i byxfickan"). För att nu ta ett litet axplock.

Karl-Allan Nordblom har tidigare givit ut boken *Vädervarna*, behandlande de öar han växte upp och där fadern var lots i fjärde generationen. Föreliggande bok kan ses som en fortsättning härpå, med fokus på "inneröarna".

Boken utgör ett personligt porträtt av skärgården med skiftande innehåll.

Den innehåller fakta, t.ex. en kortfattad beskrivning av ett åttioal öar, holmar och skär, "från Barlin till Öskulken". Den innehåller essäer: lotshistoria från 1600-talet och framåt, en uppgörelse med schartauanismen, en utredning av bustomperna i Fjällbacka skärgård. Den innehåller poesi, den innehåller anekdoter och sägner, från medeltid till idag.

Illustrationerna spelar en stor roll även i Nordbloms bok. Där finns bilder av etablerade fotografer, Håkan Berg (färgbilder) och Bertil Quirin (bilder i svartvitt - känd för Ångbåtens läsare

bl.a. genom boken *Bobuslån i svartvitt*, anmäld i *Ångbåten* nr 107, 2002).

Men även Karl-Allan har konstnärspåbril. Hans farmor Therese Nordblom målade ett stort antal alcoveller, vilka omgående såldes till året-runt-boende och sommargäster i skärgården och därför knappast kom ut på marknaden. Samma år hon fyllde 101 år genomfördes en större retrospektiv utställning med inlånade tavlor, och med konstnärinnan själv närvarande vid vernissagen.

Ingen bok om Fjällbackaskärgården kan skrivas utan ett längre avsnitt om Florö, obebyggt fram tills 1830-talet då den köptes av jaktlöjtnanten J. P. Zimmerman. Ön såldes några år senare till gästgivarparet Benjamin Johansson och hans hustru Abba, och då börjar namnet Florö att bli känt och ökänt. "Mor Abelas krog" var lika hatad av den moraliska eliten på fastlandet som uppskattad av ortsbefolkningen och av alla sjöfarare som låg i bassängen mellan Florö, Fläskö och Dyrög och väntade på förlig vind. Silsalteriet, "det lejongula magasinet", anlades av Abelas son Peter August Johansson. Ön ägs sedan 1920-talet av familjen Silfverskiöld. De gamla byggnaderna är ömt restaurerade och K-märkta.

Det är svårt att rekommendera den ena boken framför den andra. Ett tips är att skänka den ena i julkapp till någon god vän, och antyda att man skulle uppskatta att få den andra av torsten.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 2 2004

S:t ERIK som vykort



Vykort i Bertil Olssons ägo

Vår medlem Bertil Olsson i Lund kände omedelbart igen en av bilderna på S:t ERIK i förra numret - den gavs också ut som vykort.

Kortet är stämplat 7/12 1907 och adresserat till Ester Läckgrens fotoateljé i Laholm (hon hade tidigare haft ateljé just i Nösund - en rörelse som övertogs av hennes syster Hedvig, gift von Schedvin). Texten lyder:

"Gbg Lördag kväll. Kära Ester! Sänder Dig här St Erik som Du själv tagit. Känner Du igen Dig lilla Ester? Sände bref igår som hoppas Du fått. Är nu snart frisk igen väntar bara och längtar

efter E. Går väl till Hedvigs imorgon, får då helsa från lilla Ester. Den 8:e imorgon, tiden går! Snart Nyår som väntas på H. Helsingar i Hast Martin"

Martin var vid denna tid styrman på S:t ERIK, som låg vid Nösunds brygga mellan lördag och söndag. Då kortet skrevs var det sannolikt bestämt att Martin på nyåret skulle bli kapten på motorfartyget ORUST. (För att senare bli kapten på VESTKUSTEN - se Bertil O:s artikel i *Ångbåten* nr 107, 2002.)

BH

Länkar till några arbetslivsmuseer:

hem.fyrlistorg.com/sjomanshusmuseet
home4.swipnet.se/
-w-45439/BJsGindex.html
hotel.telemuseum.se/
radiomuseet/radiom.htm
www.aeroseum.se
www.agj.net
www.l.laurin.just.nu
www.lordnelsonsmf.com/
www.nordmarksmuseum.com
www.primusmotor.org/
www.trafik.just.nu
www.remfabriken.org
www.replagarbanan.se
www.ringlinien.org
www.rubens.se/index_se.html
www.sahlgrenska.se/museum
www.sjofartsmuseetonsala.se
www.skonaren-ingo.org
www.steamboat.se
www.steamboatassociation.se/

S:t ERIK i *Ångbåten* 114

I förra numret visade vi tre vackra bilder på S:t ERIK från början av förra seklet, som vi fått låna av Mollösundsborna Margareta Wejdlé, Göteborg.

Fotografen är nu identifierad - det är Ester Läckgren, senare gift med Martin B. Olsson. Det är deras sonson Bertil Olsson som står för avslöjandet.

**Sällskapet
Ångbåten**
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

**B FÖRENINGSS-
BREV**

SVERIGE



PORTO BETALT



*Öckeröbolagets BURÖ alternerade sommartid med Paul Olofssons Hönö på linjen
Göteborg, Stenpiren-Fotö-Hönö Klova. Foto Ingvar Kronhamn sommaren 1964*