

ÅNGBÅTEN Årg 44 • Nr 2 2008 • 130

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvåsen 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilb@gothmet.nu
Marias Jurlstedt, Aspbyklevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
marria@jurlstedt.com

Gunnar Söderberg, Bergläkan 4, 426 69 V. Frölunda, 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, markgraf@algomet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2008 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda,
e-post: medlemsregister@steamboat.o.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litografiska Media AB 2008.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2008 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@p4ray.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nallepe@passagens.se

Kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kasso@steamboat.o.se

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

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

För beställningstrafiken svarar Barbro och Clas Johanson

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.o.se

Republika turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Clas Verner, tel 0730-410 810.

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 130!

Låt oss först med ett beklagande konstatera att sommarnumret av *Ångbåten* är tunnare än det brukar vara. Det beror på att programmet *Ångbåtturer 2008* är mera omfattande än vanligt. Det måste vara balans mellan tidning och bilaga för att de skall rymmas inom föreningsportens magiska 100 gram.

Det är inte lätt att behöva hänvisa inkommet material till nästa nummer av *Ångbåten* men det är vad vi fått göra.

En stor del av detta nummer ägnas åt ångaren ALBREKTSUND, en av de verkliga slitvargarna i Marstrands Nya Ångfartygs AB, det ångbåtsbolag som även ägde ångaren BOHUSLÄN.

Vi får ta del av mer än 40-åriga minnen från Sällskapet Ångbåten's barndom. Vem ätar sig att skriva om sommaren 2008 om ytterligare 40 år?

En av våra medlemmar har varit på Nya Zeeland och upplevt en ångbåt. Läs om TSS EARNSLAW på Lake Wakatipu!

Till sist ber vi Dig noga studera programmet *Ångbåtturer 2008*. Har Du möjlighet, utnyttja medlemsrabatten på kusturer och söndagsutflykter!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2008 (131) 1 september 2008

Omslaget

Ångaren ALBREKTSUND på ingående till Lysekil i början av 1900-talet. Kommandobryggan är fortfarande öppen medan trappan till över däck flyttats för att återvända.
Foto Hugo Hallgren, Lysekil.

Ångbåten Nr 2 2008

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Vi är under änga, vi är igång! BOHUSLÄN har gjort teknisk provtur med inspektör från sjöfartsinspektionen närvarande. Som vanligt var vi ute cirka tre timmar och passade då på att kompensera kompassen, som traditionen bjuder. Certifikaten blev påskrivna, så nu kan vi börja segla. Under maj månad har vi en hel del beställningsturer och i juni tar de turlistebundna resorna vid. Visst är det en härlig tid vi har framför oss!

Du som tillhör aktiv besättning får gärna hjälpa till att sprida turlistan. Förra året var vi nog lite dälliga med denna service, men vi tar nya och bättre tag i år.

Turlistan är bifogad denna tidning och som synes har vi många fina resor under säsongen. Finsnickeriet vad turlistan beträffar har Ingvar Kronhamn utfört. Jag tackar och bugar.

Besättningsparmen ligger klar ombord så det är bara för de aktiva att anteckna

sig för resorna. Ju snarare Ni gör detta, desto lugnare blir Er ordförande och kan då sova gott om natten.

Jag tänker inte nämna så värst mycket angående året seglotion, men jag måste ändå nämna resan till Stavanger. Staden är tillsammans med Liverpool årets kulturhuvudstad. På grund av detta har man åtagit sig att organisera Nordsteam 2008. En hel del äldre fartyg väntas delta och det hela börjar den 7:e augusti med invigning klockan 18.00.

Intresserade kan med fördel resa till Stavanger med flyg som går direkt från Göteborg. Biljettpriiserna lär vara överkomliga. Hotellbokning bör ske så snart som möjligt, då många besökare väntas till denna begivenhet, som varar i fyra dagar.

Nu ligger ångaren vid Stenpiren. Hon är målad och putsad och är som vanligt en verklig skönhet. Ett fartyg som vi skall vara stolta över att både äga och få segla

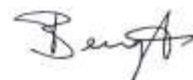
ombord i. Alla Ni som har hjälpt till med värustrustningen och med stödning av inredning är värda ett stort och hjärtligt tack. Nu drar vi igång!

Ni alla läsare är hjärtligt välkomna ombord i våra fartyg under sommaren. Glöm inte bort den lilla klenoden FÄRJAN 4, som är på gång att segla ut från Residensbron. Hon är väl värd ett besök och även en resa.

Även de gubbar som sköter om henne har jobbat med underhåll hela vintern och är tack värda.

Jag vill passa på att önska Er alla en fin sommar och jag hoppas vi ses ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

100 år

fyllde den 12 april 2008 en av våra förutvarande maskinchef: Knut Svenningsson.

Han uppvaktades från Sällskapet Ångbåten av Carl-Johan Holm, Bert Johansson och Rolf Nilsson.

Knut är alljämt vid mycket god hälsa och diskuterade länge, ingående och intensivt med våra uppvaktande.

Det finns åtskilligt att berätta om säregna och improviserade händelser i Sällskapets tidigare historia, händelser

som sannolikt är otänkbara i nuläget. *Ångbåten* hoppas få återkomma till dessa framöver.

Knuts framlidna hustru Stina arbetade i unga år ombord i ångaren ALBREKTSUND och senare efter sin pensionering hos oss i BOHUSLÄN.

Vi alla i Sällskapet Ångbåten instämmer på det varmaste i hyllningarna av vår skicklige och avhållne maskinchef.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 2 2008

Innehåll Ångbåten 130

| | | | |
|----------------------------|---|------------------------------------|----|
| Försalongen | 2 | Som besättning på pionjärtiden III | 6 |
| Ordföranden har ordet | 3 | TSS EARNSLAW | 8 |
| 100-åring | 3 | Marstrandsbolaget del 5 | 9 |
| Sommarturerna 2008 | 4 | Ångaren ALBREKTSUND | |
| NORDSTEAM i Stavanger 2008 | 5 | STORSKÄR 100 år | 20 |

Ångbåtturer 2008

- vårt program för sommaren - är, förutom hemsidan, vår marknadsföring av turerna med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

Hjälp oss att sprida programmet! Broschyrenna finns ombord. Ta med broschyren och ge bort till vänner och bekanta! "Glöm" dem kvar hos tandläkaren, frisören, eller på värdcentralen! Kanske kan Du lämna en hel bunt någonstans.

Ångbåtsturerna 2008

Med sommarnumret av *Ångbåten* medföljer programmet *Ångbåtsturerna 2008* där säsongens öppna turer med ångaren **BOHUSLÄN** och **FÄRJAN 4** presenteras.

Är Du inte redan en flitig resenär på våra ångare, gör då slag i saken och följ med i sommar! I år är utbudet av ångbåtsturerna större än vanligt.

Inget uppehåll på Käringön

Tyvärr finns det ett fel i texten för kustturen Göteborg – Lysekil 11 juli. I texten utlovas ett uppehåll på Käringön vilket är fel. Upphållet sker, som det står i turlistan, på Gullholmen.

Kusturer

På kustturerna firdas man med båt ena vägen och med buss den andra. Turerna är olika långa.

11 juli går **BOHUSLÄN** från Göteborg till Lysekil och återvänder till Göteborg 13 juli. 19 juli går **BOHUSLÄN** från Göteborg till Skärhamn och återvänder till Göteborg 20 juli.

24 juli går **BOHUSLÄN** från Göteborg till Kungshamn och fortsätter till Strömstad 25 juli. 28 juli går **BOHUSLÄN** från Strömstad till Kungshamn för att fortsätta till Göteborg 29 juli.

4 augusti går **BOHUSLÄN** från Göteborg till Kungshamn.

Läs i programmet om tider, biljettförsäljning och bussanslutningar!

Söndagsutflykter

Dessa turer utgår från Göteborg. Observera att turen Göteborg – Skärhamn 6 juli inte anlöper Marstrand. Övriga turer



Omslagsbilden på *Ångbåtsturerna 2008* illustrerar ångbåtsturen med sommar, sol, kust och hav. Ångaren **BOHUSLÄN** passerar Stångebucvad en underbar sommardag 2007. Foto Bo Starmark

går 3 augusti till Härön, 17 augusti till Skärhamn, 24 augusti till Marstrand samt 31 augusti till Älvängen.

Medlemsrabatt

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

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg–Marstrand–Skärhamn/Härön samt Göteborg–Älvängen.

Kustturerna är resorna Göteborg–Skärhamn–Göteborg, Göteborg–Lyse-

kil–Göteborg samt Göteborg–Kungshamn–Strömstad och åter.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan.

Medlemspriset är vid resor med båt och buss i Sällskapets regi 170 kronor vid ordinarie pris 240 kronor samt 130 kronor vid ordinarie pris 180 kronor.

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 på **BOHUSLÄN** mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2008

NORDSTEAM i Stavanger 2008



NORDSTEAM i Stavanger 2008 var ut att bli minst lika innehållsrikt som i Bergen 2005. Här en bild från Bergen 2005 med ångarna **TIGEROLF**, **STORD**, **BOHUSLÄN**, **ÖSTER** och **BOHUSLÄN**. Foto Anders Holmström

Efter förra årets *NORDSTEAM* i Göteborg är det sommaren 2008 dags för nästa. Med anledning av att Stavanger – tillsammans med Liverpool – av EU utsetts till årets kulturhuvudstad kommer ännu ett *NORDSTEAM*-möte till stånd i Norge.

Att Oslo är huvudstad i Norge är helt klart men Stavanger är den norska oljehuvudstaden. Stavanger ligger i Rogaland fylke i sydvästra Norge. Stavanger med grannkommunerna Sandnes, Randaberg och Sola är Norges tredje mest befolkade tätort.

Ångbåten Nr 2 2008

NORDSTEAM 2008

Programmet finns på nätet under www.nordsteam2008.no. Programmet omfattar dagarna 6–10 augusti, från onsdag till söndag. De deltagande fartygen – över 40 – anländer under onsdagen för att vara på plats på torsdag då den officiella öppningen äger rum kl. 18.00. Programmet presenteras här med reservation för ändringar.

Två hundraåringar

De två ångarna **BORØVSUND** och **ÖSTER** är i år 100 år gamla vilket uppmärksammas

genom att de leder inseglingen på Vägen med **STORD**, **BOHUSLÄN** och **SANDNES**. Övriga fartyg ligger vid kaj.

Publiken uppmanas att ta på sig femtiotalsskåder och ta med sig norska flaggor. Alla utlovas blötikake, norsk jordgubbstårta med nötter i.

Förutom veteranfartyg deltar även veteranfordon av olika slag: bussar, brandbilar, tåg, hästkärror mm.

Fredag 8 augusti

Medan en del fartyg ligger vid kaj för visning gör andra turer på fjorden för passagerare.

Lördag 9 augusti

De större passagerarfartygen går denna dag in i Lysefjorden där Prekestolen (Predikstolen) reser sig 600 meter över fjordens yta. Vid återresan följer fartygen **QUEEN ELIZABETH 2** ut på Byfjorden.

På kvällen arrangeras en tillställning för deltagande fartygs besättningar, dem som kommit med sina gamla fordon och alla andra som är engagerade i *NORDSTEAM 2008*.

Söndag 10 augusti

För alla som inte har fått nog arrangeras en sarnsegling och familjetur i Ryfylke som en sista möjlighet under arrangemangset att uppleva kombinationen ånga, diesel, fjordar, sommar och sol.

Därmed avslutas *NORDSTEAM 2008* och alla reser hem till sig. Ångaren **BOHUSLÄN** beräknas vara tillbaka till söndagskvällen 13 augusti.

Som besättning under pionjäraren – III – Vår första resa

Glädjande nog är det flera pionjärer som fattar pennan (eller snarare sätter sig vid tangentbordet) och berättar om de första kämpiga åren. Här berättar vi om vår allra första tur med *Beausläan*.

Med detta nummer av *Ångbåten* följer årets turlista, tolv sidor späckade med resor, långa och korta.

För 40 år sedan var reguljära turer en avlägsen hägring. Vi var lyckliga för att få charterurer, och någon gång kunde en sådan förenas med en medlemsresa.

Utöver den första chartern (nr 104, 2001, och nr 106, 2002) är det *en resa* från premiärsommaren som förtjänar att uppmärksammas, en resa som startade ett livslångt engagemang för familjerna Forssblad, Iko och Holmström.

Det var 28 augusti 1966 som Stefan Forssblad förde befäl för första gången. Och detta var den första resa där Öve I och Bertil H tjänstgjorde ombord, lär vara i mera blygsamma positioner.

Så här började det

Här invid återges en sida ur *Ångbåten* Nummer 5, Augusti 1966.

Aha! Det skulle göras en chartertur med internationell publik, och det behövdes språkkunniga bätvårdar!

Vi hade arbetat ett år i New York, så vi tyckte att vi behärskade engelska tillräckligt bra. (När detta läses, 40 år senare, är det självklart att "alla" talar engelska obehindrat. Men så var det alltså inte på den här tiden.)

Men så hade vi ju ungarna, Anders, 10, och Jonas, 6. Bara *en* av oss kunde

MAHSHANDLINGSRESA

Söndagen den 28 augusti kommer SS Bohuslän att gå till Marstrand. Det egentliga ärendet är en charterresa med ett 60-tal språkprofessorer från hela världen under ledning av professor Ingemar Düring, och de skall göra denna ångbåtsresa som en avslutning på en kongress i Göteborg.

Partiet avgår från Stenpiren kl. 9.00 till Marstrand, där ett cirka två timmar långt uppehåll göres medan kongressdeltagarna idkar sightseeing i staden, varefter dessa kommer att äta middag ombord. Därefter avgår ångaren åter till Stenpiren, och beräknas förbi gå omkring kl. 19. På vägen till Marstrand kommer eventuellt "Snobb-rinnan" i södra skärgården samt Albrektsunds kanal att passeras.

På denna resa har vi även plats för ett 60-tal medlemmar och andelstacinarer. På grund av rådande förhållanden är vi nödsakade att ta upp förhandsbeställning på biljetterna, som kan beställas hos Hans Fischer, tel. 229000/3334.

ställa upp som guide, den andre måste avdelas som barnvakt. Men kunnedom om dåtidens konstrollstänkande är det lätt att gissa vem som fick passa barnen.

Följaktligen ringde jag (B) och pratade med den då för mig helt okände Bo Starmark. Jag berättade bl.a. att jag var docent i fysikalisk kemi. Sakerligen talade jag rikssvenska med inslag av det uppsvenska idiom jag smittrats med under många år i Uppsala.

Anmälan är bindande. Om fler än ett 60-tal personer anmäler sig till resan kan vi tyvärr endast ta med de först anmälde, så vänta inte med att booka plats till denna intressanta resa. Priset t.o.f. blir 10:- och servering av kaffe och bröd liksom 81 och läskedrycker sker som vanligt ombord av våra trevliga flickor.

Som service åt våra gäster behöver vi fyra "bätvårdar", som skall berättas lite om vad vi passerar. Vad där, fyra, liknade dessa heter och så vidare samt att svara på frågor. Uppgifter om skärgården och vårt fartyg häller Bo Starmark på med ett sammanställa, så att det bör inte vålla några bekymmer. Vi är alltså tacksamma för om några personer vill åta sig denna avdelning på resan. Två av dessa bör vara engelskspråkiga samt en tyskspråkig och en franska-språkig. Även om det mest kommer att tala engelska, förmodar jag.

När väl Den Stora Dagen var inne anlade jag klädd i höghalsad mörkblå fiskartröja och urblekt vegamössa. Tillsammans med den oerhörda glädjen att trampa ett ångbåtsdäck tycks detta ha gjort att jag omedvetet modifierat mitt tal i riktning mot mitt modersmål, norrlöfte. Hur som helst, Bosse kände *inte* igen telefonrösten.

När det började dra ihop sig till avgång började han se oroligt omkring sig

Ångbåten Nr 2 2008

SÖNDAGEN DEN 28 AUGUSTI

Nr 0846 *Lg Ö Frihamnsbyggn*
Nr 0910 *Ferd Clarysen 5 sidan Prof Düring med gäster samt medlemmar ombord*
Nr 0930 *Ingemar Clarysen*
Nr 1306 *Edith Marstrand fäst med ett och ett halvt*
Nr 1630 *Ingemar Marstrand*
Nr 1710 *Edith Clarysen 5 sidan fäst med ett och ett halvt*
Nr 1725 *Ingemar Clarysen*
Nr 1739 *Edith Ö Frihamnsbyggn fäst med ett och ett halvt*

Marstrand, västfunda vindriktning släpda 1-7, samt

och sade något i stil med "vi väntas på en bätvårdare till, en docent". Han blev (för att citera Nationalskalden) "rätt förvånad fastän ännu mera glad" när han fick klart för sig hur det förhöll sig.

Men här har vi gått händelserna i förväg. Vid denna tid hade båten hemmabygga vid Östra Frihamnsbyggn, men passagerarna skulle embarkera från Stenpiren.

I god tid fylldes denna med professor Düring och hans gäster, med bätvårdar, med föreningsmedlemmar, alla förväntansfulla med blickarna vända uppströms älven.

Så ljud ett långt TUUUT (något som senare skulle bli Stefans kännemärke när

han förde befäl). Och så kom hon fram, överraskande liten att början med, så gradvis allt större.

Men – i stället för att smyga sig upp på Stenpirens sydsida fortsatte hon en bra bit ner mot Rosenlundsverket innan hon så småningom fick rätt kurs och kunde lägga till. En kombination av strömsättning och en icke sammantrimmad besättning är inget bra utgångsläge för nautiskt finlir.

Det var en stark upplevelse att höra maskintelegraf och propellervatten vid alla manövrer innan ångbåten äntligen låg förtöjd, med babordssidan mot kaj. Ett par år tidigare hade hon varit dömd till skärbrännarna – nu levde hon igen!

Hjärtat klappade extra hårt, säkerligen inte bara för oss båda.

När jag bokstavligen gick till fots till Marstrand

Hur var det då att späta om omkring bland främlingar, med Union Jack på fiskartröjan? Övrigt lindrigt. Inte *en enda* av de utländska gästerna ställde någon enda fråga.

Hur var det att söka hålla jämna steg med en piggt och kunskapstörstande tioåring och en dito sexåring som för första gången i livet fått möjlighet att undersöka en stor passagerarångare?

Någon (deras ömma moder) måste hänga med, uppför och nerför trappor och ledjare, runt alla däck, in i och ut ur salonger, med korta pauser däremellan men aldrig tid att sitta ner. I dryga två timmar. Tröttsamt, mildt uttryckt, lika tröttsamt som att gå till fots från Göteborg till Marstrand landvägen.

Vi har inga direkta minnen av vårt första besök i Marstrand, men nämnivert stillasittande blev det knappast.

Inför återresan meddelade jag (V) stillsamt barnens far att "nu är det banne mig din tur att passa ungarna!"

Vad storebror gjorde under hemresan är oklart. Men barnfadern, bätvården, tillbringade färden sittande på styrbords promenaddäck, strax för om dörren till aktere tamburen, med en sovande sexåring i knät. Utsikten mot styrbord var förtjusande. Vyerna mot babord fick vänta till en senare resa.

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM
PIONJÄRER, FÖREDETTINGAR

TSS EARNSLAW – ångbåt *down under*

Nya Zeeland ligger öster om Australien och består av en grupp öar. De största är Nord- och Sydön. På Sydön ligger Lake Wakatipu som är Nya Zeelands tredje största insjö. Sjön påminner om norsk fjordlandskap.

En märklig sak med denna sjö är att nivån ungefär var femte minut stiger och faller cirka 7½ cm – något som man dock inte lägger märke till.

Den serpentinformede sjön, som är 80 km lång, trafikeras 11 månader om året av TSS EARNSLAW. TSS betyder Twin Screw Steamship. Den har fått sitt namn efter berget Earnslaw på Sydön.

Ångaren har en något ovanlig historia. EARNSLAW byggdes ursprungligen av John Mc Gregor & Co Ltd i Dunedin som ligger på Sydöns sydostkust. Efter färdigställandet togs fartyget isär i delar som transporterades på järnväg till Kingston vid Lake Wakatipus södra spets. Här sattes EARNSLAW ihop igen och sjösattes 1912. Ångaren är alltså två år äldre än BOHUSLÅN.

TSS EARNSLAW gick i trafik på Lake Wakatipu mellan Kingston och Queenstown som på den tiden saknade såväl järnväg som landsväg. Queenstown var centrum i ett fårfarmar- och guldgulvdistrikt. Ägare var Nya Zeelands Statsjärnvägar.

1936 öppnades landsvägen utmed sjön till Queenstown vilket minskade båttrafikens betydelse. EARNSLAW såldes 1969 till privata intressenter.

Idag går EARNSLAW mellan Queenstown och Walter Peak High Country Farm, en fårfarm anpassad för turister.



TSS EARNSLAW på Lake Wakatipu på Nya Zeelands Sydö. Den koleldade ångaren har trafikerat sjön sedan 1912 och går idag på turistrutter mellan Queenstown och Walter Peak High Country Farm. Foto från broschyr från Real Journeys Co

När man sett farmens får, hundar, hjortar och skotska högländskor kan man beundra parken och handla i souvenirbutiken. Måltider kan intas i Colonel's Homestead Restaurant.

EARNSLAW avgår från Queenstown varannan timme. En kryssning utan uppehåll tar 1 tim. 30 min. Ångaren har varvsuppehåll från slutet av maj till början av juli, mitt i den sommar som är vinter på Nya Zeeland.

Varje dag kommer en lastbil med stenkol till kajen i Queenstown. Kolet tippas ner i gångborden där det rakas ner i kolboxarna.

TSS WARATIPU har en största längd på 51,20 m, bredden är 7,32 m och bruttodräktigheten 329. Ursprungliga kapaciteten var 1035 passagerare eller 1500 får. Efter ombyggnad är passagerarantalet idag 600.

Framdrivningsmaskineriet består av två koleldade ångpannor av lokomotivtyp med två tripplexpansionsångmaskiner som ger 500 hästkrafter vid 145 varv/minut. Pannornas arbetsstryck är 11,25 kg/cm². Ångarens fart är 12 knop.

TORKEL BODIN

Ångbåten Nr 2 2008

Marstrandbolaget del 5 ALBREKTSUND (II)

Marstrands Nya Ångfartygs AB:s äldsta ångare, den första ALBREKTSUND, sattes i trafik 1870 och såldes 1888 för fortsatt trafik på Mälaren. Bolaget hade då tre större ångare i trafik på kusten: WESTKUSTEN byggd 1876, S:t ERIK byggd 1881 samt LYSEKIL byggd 1885.

Ångaren S:t ERIK trafikerade i huvudsak linjen Göteborg – Marstrand – Stenungsund – Nösund, WESTKUSTEN och LYSEKIL trafikerade den yttre linjen mellan Göteborg och Smögen.

Ångaren TESSIN som inköpts 1881 trafikerade linjen Göteborg – Kungälv – Kornhall och såldes 1889. Ångaren FREJA sattes i trafik 1884 på Inlandsstationerna mellan Tjvökil och Stenungsund.

Den andra ALBREKTSUND

Marstrandbolaget hade ett spritt ägande och leddes vid denna tid av en styrelse bestående av tre Marstrandbor. De var rådmän Alfred Lundberg, tillika huvudredare, konsul Adolf Nikolaus Wiadell och tullförvaltare Carl Melker Olsson som ersatte apotekare Axel Egnell när denne avlidit 1889.

Styrelsen såg behovet av ännu en ångare för den växande trafiken på yttre linjen och begärde offerter från flera varv. Vid en extra bolagsstämma 10 oktober 1889 på Stadshotellet i Marstrand presenterade styrelsen ritningar och offerter för en ny ångare från Göteborgs Mek. Verkstad och Kockums Mek. Verkstad i Malmö. Offerterna lod

på 100.000 respektive 98.500 kronor.

Tydligt hade man inte begärt offert från Lindholmens varv som ju hade byggt WESTKUSTEN, S:t ERIK och LYSEKIL. Hade varvet tillräckligt med beställningar eller betydde leveransförseningen av ångaren LYSEKIL att man undvek detta varv?

Bolagsstyrelsen bestämde sig för att låta Kockums bygga den nya ångaren. Den 24 oktober 1889 reste man till Göteborg för att göra upp kontraktet med Kockums verkställande direktör Hjalmar Wessberg.

Så började byggnationen i Malmö av Marstrandbolagets nya ångare. Enligt kontraktet skulle den levereras 15 juni 1890, lagom till sommarsongen.

Vid bolagsstämman 17 april 1890 bestämdes ångarens namn till ALBREKTSUND efter föregångaren.

Styrelsen utsåg sjökaptän Wilhelm Edström till befälhavare. I början av maj reste han till Malmö för att övervaka utrustningen av nybygget. För kost och logi anslag styrelsen fyra kronor per dag. Men arbetet skulle dra ut på tiden.

Marstrandbolaget hade uttryckligen krävt att den nya ångaren "vid alla tillfällen" skulle kunna passera Albrektsunds kanal. Ganska snart insåg ingenjörerna på Kockums att det skulle bli problem med det.

Albrektsunds kanal

Albrektsunds kanal kom till för att säkra båttrafiken mellan fastlandet och

Marstrand även i hårt väder då man gärna undviker Sillesund liksom Marstrandfjorden. För fästningens behov grävdes redan på 1780-talet en kanal som emellertid snart förföll. Vem Albrekt var har fallit i glömska.

Kanalen i sin nuvarande sträckning mellan Koön och Klöverön (Kläverön) kom till mellan 1842 och 1844. Den fick ett djup av 2,40 m (8 sv. fot). På grund av kanalens ringa bredd kunde den inte passeras av hjulångare men väl av Marstrandbolagets tidigare ångare.

Efter nästan 50 år hade djupet i kanalen minskat och den nya ALBREKTSUND skulle bli allt för djupgående för att utan problem passera kanalen.

ALBREKTSUND trimmas om

För att motverka det akterliga trimmet, och det för stora djupgåendet akterut, flyttades ångmaskin och ångpanna längre förut än vad som först planerats. Lastrummet blev därmed 8 fot (2,44 m) kortare och ytterligare ett lastrum tillkom därför akter om maskinrummet.

Dessutom flyttades överbyggnad och däckshus på huvuddäcket 10 fot (3,05 m) föröver. Det redan korta fördäcket blev ännu kortare.

Styrelseledamöterna reste till Malmö för att diskutera omdisponeringen och för att få visshet om ångarens leverans. Det visade sig att utlovat leveransdatum inte kunde hållas. I slutet av juli meddelade emellertid Kockums att ångaren var klar för provtur och besiktning.

Vid provturen den 4 augusti 1890 visade det sig, bland annat, att ångpannan läckte och att djupgåendet var 7 fot 1 verktum (2,10 m). Det var mer än vad kontraktet stipulerade. Ritningen härintill uppvisar ett djupgående på två meter. Varvet hade trimmat ångaren med last längst förut i lastrummet för att få fartyget på jämn köl, det vill säga få kölen parallell med vattenlinjen.

Rederiet påtalade att ångaren för att ha tillfredsställande manöveregenskaper borde ha större djupgående akterut än förut. Varvet ansåg att djupgåendet bara kunde konstateras i Marstrand där vattnet var saltare och densiteten högre. Ett fartyg flyter ju lättare i saltvattnet än i färskvattnet.

Vid en extra bolagsstämma i Marstrandbolaget den 22 augusti 1890 beslöts att anta och godkänna ALBREKTSUND men på vissa villkor. Ångpannan skulle lyftas ur skrovet och tätas, livbåtarna som utdömts av besiktningsmännen skulle bytas mot större, ångwischen och suntältet på övre däck akterut skulle ingå utan ersättning. Dessutom skulle rabatt krävas på det överenskomna priset.

Efter förhandlingar erhöll ångbåtsbolaget 4 800 kronor i ersättning men fick betala för ångwisch och suntält m.m. Det slutliga priset blev därför närmare 100 000 kronor.

En ny typ av ångare

ALBREKTSUND hade en största längd av 36,98 m, bredden på bordläggning var 6,39 m och mallade djupet 3,30 meter.

ALBREKTSUND representerade en ny

typ av ångare som skiljde sig från dem som bolaget tidigare låtit bygga vid Lindholmen varv.

Huvuddäcket var genomgående förutom ett kort halvdäck över skansen längst förut. Matsalen med plats för 28 gäster låg omedelbart akter om det korta fördäcket. Genom stora fönster hade matsalsgästerna god utsikt och vid matsalens akterskott ledde en elegant trappa upp till en hall på övre däck, mellan rök- och damsalongerna.

Akter om matsalen låg på huvuddäck en överbyggnad, från sida till sida, med plats för gods och passagerare, maskinkapp, expedition och toaletter, hytter för styrman och maskinist samt kaptenens daghytt.

Akterdäcket var helt öppet med lastluckan till akter lastrummet, en nedgångskapp till inredningen under däck samt en trappa till överdäck.

På övre däck låg rökسالong och damsalong. Bryggan var helt öppen och skyddades endast av ett tältdukstak som rullades ut vid regn.

ALBREKTSUND hade ett lastrum för om maskinrummet. För om detta fanns hytter för rovgångare och restauratris, kök och penry samt tredje klass matsalong, eller försalongen. Längst förut låg skansen med plats för fyra man.

Som tidigare nämnts fanns ett kort lastrum akter om maskinrummet. Akter därom fanns hytter för kapten och städerska, en damsalong samt aktersalongen. Det akter lastrummet användes sällan och togs bort 1906. För att få bättre plats på akterdäck

flyttades trappan till övre däck för om aktermasten.

Maskineri

ALBREKTSUND fick ett maskineri av Kockums tillverkning. Ångpannan, av skotsk typ, hade två eldrör. Pannan hade en längd av 2976 mm och en diameter på 2993 mm. Arbetsstrycket var 7,95 kg/cm².

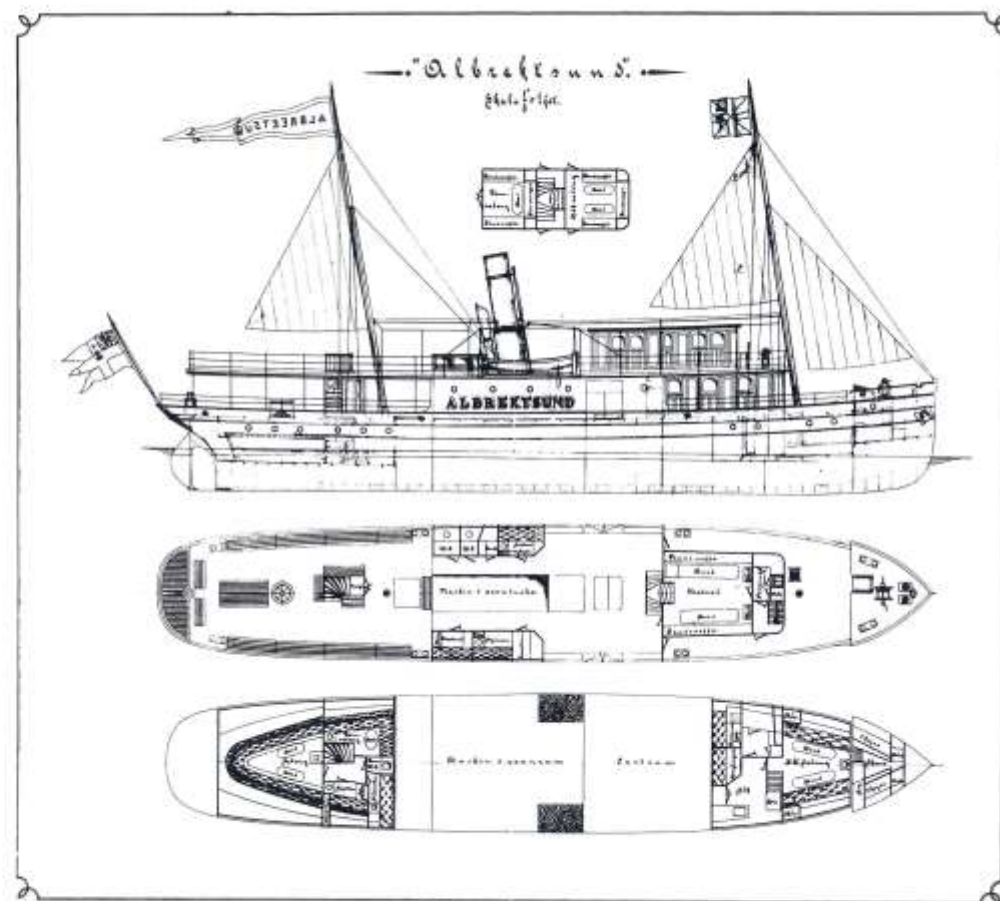
Framdrivningsmaskinen var en två-cylindrig kompondångmaskin med Marshalls slidreglering och försedd med ytkondensator. Effekten var 290 indikerade hästkrafter. Högtryckscylinderns diameter var 386 mm, lågtryckscylinderns diameter 765 mm och slaglängden 460 mm.

Det var en viss kvalitetskillnad i de maskinerier som levererades av Lindholmen jämfört med det man erhållit från Kockums. Ångpannan läckte redan från början och reparerades ständigt genom åren fram till motoriseringen 1951.

Ångmaskinens lågtryckscylinder reparerades redan 1924 då den spruckit i hela sin längd, 1937 förnyades högtryckscylindern och 1947 fick lågtryckscylindern en förstärkningsplåt för att överleva fram till motoriseringen.

ALBREKTSUND levereras

ALBREKTSUND anlände till Göteborg den 7 december 1890. Tisdagen den 9 december gjorde ångaren en extratur från Göteborg kl. nio till Marstrand och tillbaka på eftermiddagen. Enligt annons i Göteborgs Handels- och



Ångbåten Nr 2 2008

Sjöfartstidnings fanns ingen restauration ombord under just denna resa.

Tidningens utsände rapporterade dagen därpå, den 10 december 1890:

Marstrand's Ångbåtsaktiebolags nya ångare Albrektsund utgick igår på en provtur som utsträcktes ända till Marstrand. Ångaren, som är byggd vid Kockums mekaniska verkstads varv i Malmö, behövde ej fullt två timmar från Göteborgs kaj, yttre vägen, till Marstrand.

Den nya ångaren, som är så grundgående, att den kan passera Albrektsunds kanal, är inredd på ett för sitt ändamål - bådgastrafiken - mycket praktiskt sätt.

Så är, utom rökialongen, även mat- och damsalongen belägna på däck; rök- och damsalongerna på överbyggnaden och matsalongen på fördäck.

All inredning är hållen i enkel, praktisk stil, och i rökialongen täckas fälten mellan fönstren av karakteristiska emblem för den narkotiska njutningen.

Genom denna sin inredning tev sig ångaren inomhords mycket större, än vad den i verkligheten är.

Albrektsund äger rätt att föra 350 passagerare och kommer med det första att insättas på sin trade, Göteborg - Marstrand - Lysekil, och föres av den i dessa försvatten sedan gammalt kände kapten V. Edström.

ALBREKTSUND i trafik

Efter "provturen" 9 december 1890 gjorde ALBREKTSUND två exterturer mellan Göteborg och Smögen före jul. På nyåret 1891 inleddes ALBREKTSUND den trafik som skulle vara i 70 år.

Denna vinter gick ångarna ALBREKTS-

SUND och LYSEKIL på kustlinjen. LYSEKIL gick från Göteborg till Örn måndagar och till Lysekil onsdagar. Återresorna gjordes tisdagar och måndagar.

På resorna anlöptes Marstrand, Klädesholmen, Stockevik på Tjörn, Hälleviksstrand, Gullholmen, Ellös, Grand-sund, Fiskebäckskil och Lysekil. Dessutom stoppades för båt i Kyrkesund och Mollösund.

ALBREKTSUND gick från Göteborg till Smögen tisdagar och fredagar. Återresorna gjordes onsdagar och söndagar.

På resorna anlöptes Marstrand, Skärhamn, Nösund, Mollösund, Gullholmen, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmö och Smögen.

Under många år kännetecknades Marstrandbolagets turlistor av ständiga turförändringar och byten av färtyg samtidigt som linjenätet utvidgades.

Medan andra ångare kunde vara upplagda långa tider förekom ALBREKTSUND flitigt i turlistorna som den verkliga slitvargen. Ångaren var relativt snabb och med sitt genomgående däck och höga fribord lätt att lasta och lossa. ALBREKTSUND var den idealiska året-runtbåten på den väderutsatta kustlinjen mellan Göteborg och Gravarne.

Folket ombord

ALBREKTSUND hade en besättning på 15 - 16 personer. Befälhavare, styrman, maskinist, rorgångare, fyra däcksmän, två eldare samt akterstjäderska var anställda av bolaget medan restauratrisen anställdes kokerska och servitriser.

Våren 1895 avled rorgångaren Anders

Nilsson och efterlämnade änka och fem minderåriga barn. Han hade då tjänstgjort i över 20 år i bolagets ångare "på ett nyktert och ordentligt sätt". Bolagsstyrelsen anslog 500 kronor till de efterlevande.

1901 avled befälhavaren, Wilhelm Edström, nära 58 år gammal. Han hade då varit i bolaget sedan 1881 och seglat befäl i både gamla ALBREKTSUND och WESTKUSTEN. Kapten Edström efterträddes av Johannes Skantze från Mollösund.

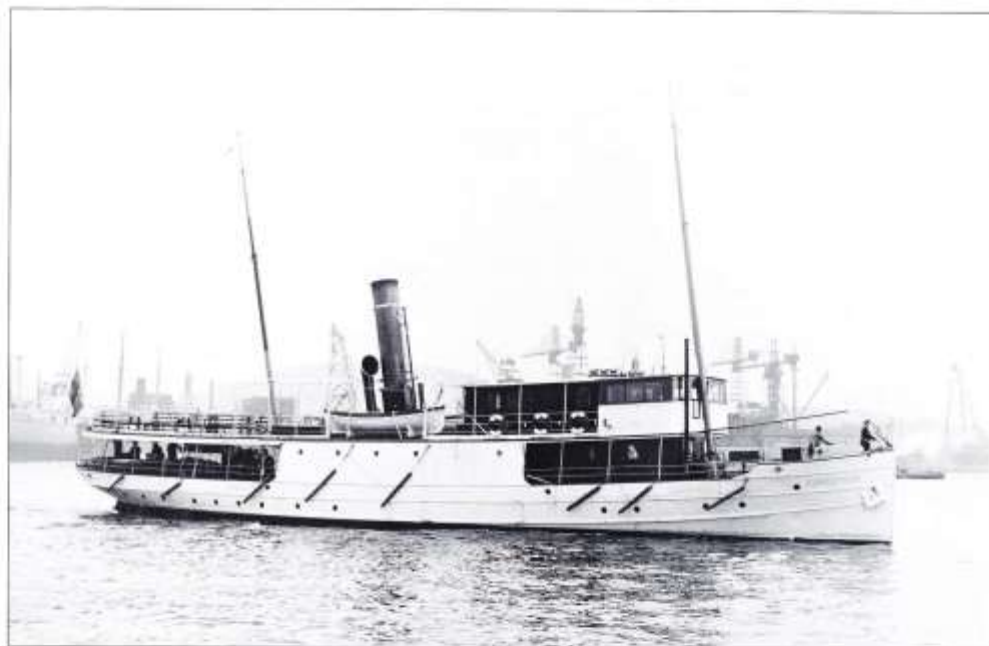
Albrektsunds kanal byggs om

Trots Kockums åtgärder att trimma om ALBREKTSUND för att minska djupgåendet akterut kunde inte ångaren passera Albrektsunds kanal vid lågt vattenstånd.

I boken *Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år* påstås att maskin och ångpanna flyttades upp och att bottenplåtarna följde efter för att få ångaren mera grundgående. Det finns inget belägg för detta. Påståendet är orimligt.

En omfattande ombyggnad av kanalen gjordes i början av 1900-talet då den breddades och fick ett djup på fyra meter. Återinvigningen av Albrektsunds kanal ägde rum 20 juli 1906.

En av de drivande krafterna bakom fördjupningen av kanalen var grosshandlaren och riksdagsmannen Per Emanuel Lithander. Det var Lithander som lät målarmästare Thure Bonander bemåla en berghäll vid Lilla Sillesund med följande vers:



ALBREKTSUND utanför Stenpiren med Götarverken i bakgrunden. Kommandobyggnad byggdes in 1925 och fotat togs inför Marstrandbolagets 50-årsjubileum samma år av fotografen Allard.

*Du vreda västanväg i Sillesund,
Nu fruktas ingen mer Ditt vaveri,
Ty djupt och bredt är Albrektsund
Där Marstrandsbåten går Dig lugnt
förbi*

Ångbåten Nr 2 2008

Texten underhålls av intresserade Marstrandbor.

ALBREKTSUND byggs om

Fördjupningen av kanalen medförde en

ovanlig ombyggnad av ALBREKTSUND. Vintern 1907-08 fick ångaren en ny akterstäv varvid propelleraxeln sänktes akterut.

Anledningen var att propellern, sög

luft vid bäckmanöver med försämrad backverkan som resultat.

Kostnaden, 3960 kronor, verkar blygsam med tanke på att ångmaskinen med propelleraxel vinklades och riktades om. Propellern som nu stack ned under köllinjen fick skyddas med en skädda, en omständighet som var till nackdel vid kommande haverier.

Flera ångare i trafik

Redan samma år som ALBREKTSUND sattes i trafik fick Marstrandsbolaget ångaren INSLAND från Göteborgs Mek. Verkstad. Den var avsedd för trafiken innanför Tjörn, Inland och södra Orust. 1899 kom från Eriksbergs Mek. Verkstad den lilla ångaren TJÖRN, även den avsedd för linjen på insidan av Tjörn.

1904 kom så ännu en ångare för kustlinjen. Det var MARSTRAND som byggdes vid Lindholmen och fick likadana halvdeck som WESTKUSTEN, S:t ERIK och LYSEKIL.

Nybyggnadsprogrammet avslutades med BOHUSLÄN som helt skilde sig från alla andra ångare i kusttrafiken.

Under flera decennier var inte Smögen enda slutbryggan där ångarna övernattade. Vissa turor slutade i Lysekil medan andra hade natthamn vid Åby i Åbyfjorden eller vid Hjalmedal i Brofjorden.

I början av 1930-talet slutade Marstrandsbolagets ångare att övernatta i Brofjorden och Åbyfjorden. De fortsatte då från dessa stationer till Gravarne för övernattnings.

Sommaren 1939 upphörde trafiken

på Åbyfjorden och i Brofjorden anlöptes därefter endast Sjöbol och Lahälla. Till övriga orter i fjordarna kördes godset ut med lastbil.

Under 1930-talet strukturerades trafiken. Sommarturerna pågick från midsommar till början av september. Vintertrafiken blev mera jämn med avgångar från Göteborg och Gravarne alla vardagar.

När vinterturlistan började 19 september 1927 ändrades Smögen som natthamn till Gravarne. Där anlöpte kustbåtarna Sandbogen fram till 1907 då en ny ångbåtsbrygga byggdes. Den var av trä men byggdes om i sten 1916 (inre delen) och 1924 (yttre delen).

I slutet av 1920-talet hade lastbilar och bussar blivit allvarliga konkurrenter till ångbåtstrafiken. Sommaren 1932 började Marstrandsbolaget med dagliga expresturerna, till en början Gravarne - Göteborg - Gravarne med ångaren MARSTRAND. Första sommaren var ALBREKTSUND ersättare söndagar.

När ångaren BOHUSLÄN sommaren 1936 började de dagliga expresturerna Göteborg - Gravarne - Göteborg var ALBREKTSUND ersättare måndagar.

Man vågar påstå att expresturerna räddade passagerartrafiken.

Ångbåtspostexpedition

ALBREKTSUND hade ångbåtspostexpedition ombord vilket innebar att brev togs emot, lämnades ut och befördades mellan postanstalter utmed ångarens trade. ALBREKTSUNDS poststämpel hade texten ÅNGBÅTS PXP 19.

Ångbåtspostexpeditionen löd under postkontoret i Marstrand och drogs in den 1 april 1940 då SJ Bustrafik tog över postbefordringen i samband med att vägen Tjuvkiel - Marstrand med vägfarja över Instö ränna öppnades.

Renovering och isbrytarstäv

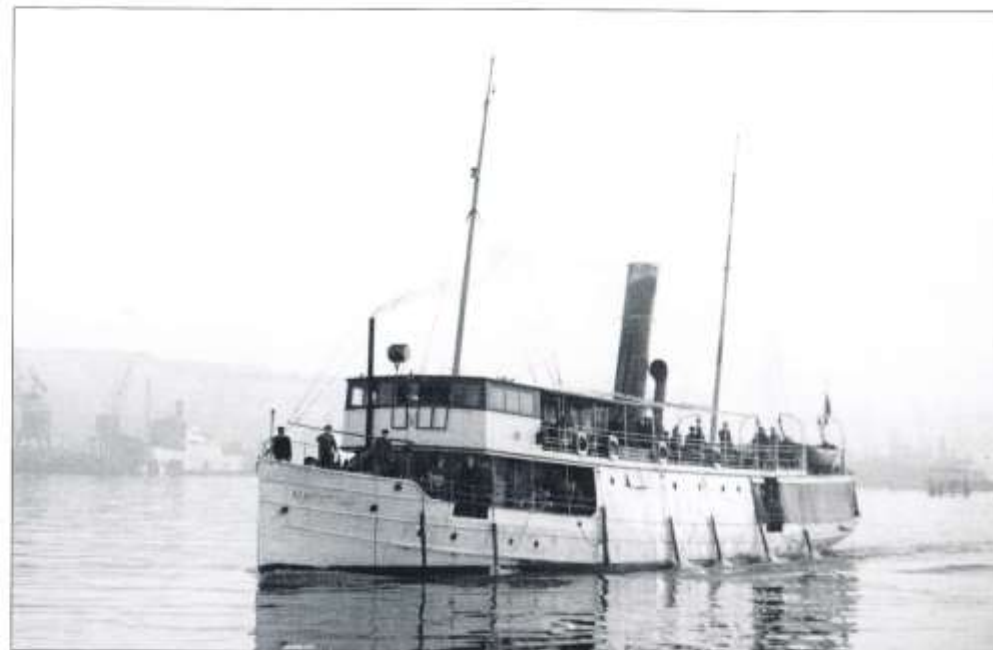
Under vårnästningen i Marstrand 1928 brandskadades ALBREKTSUND och S:t ERIK men inte värre än att de kom i trafik till sommaren. ALBREKTSUND var emellertid i ett skick som krävde en omfattande renovering. Den gjordes 1929 på Marstrands Mek. Verkstad.

Under våren stod ALBREKTSUND på slipen i 39 dagar. Ångaren försågs med isbrytarstäv samtidigt som åtskilliga bordläggningssplåtar och spant förnyades eller riktades. Ångpanna, ångmaskin och kondensor renoverades och stälpropellern byttes till en bronspropeller. Vid reparationen av skorstenen såg man även till att höja den.

Inredningen under däck förnyades till stora delar och även maskinrummet fick ny inredning. Slutligen målades all inredning, liksom hela ångaren utvändigt.

Isbrytarstävorna kom till användning under 1940-talets kalla vintrar med is och bränslerestriktioner. Vintern 1941 lades BOHUSLÄN upp för att spara bränsle och ersattes av ALBREKTSUND.

1930 installerades 65 volts elektriska ackumulatörer som laddades med ström från land. De lämnade ström till 44 glödlampor ombord. Strålkastaren var försedd med gasbrännare.



ALBREKTSUND på väg in till Stenpiren 14 september 1946. Skorstenen har förlängts och förmasten har flyttats upp på taket. Livbåtarna har flyttats återut. Foto Dag Almlöv

Passagerarkapacitet

Medan dagens passagerarfartyg godkänns för ett passagerarantal med hänsyn till både stabilitet och räddningsutrustning (flytvästar och flottar) gick man förr efter antal flytvästar och den tillgängliga

däcksytan men endast projicerad i ett plan oberoende av antalet däck.

Liksom idag påverkade även fartområdet passagerarantalet. Mellan Göteborg och Marstrand fick man ta flera passagerare under månaderna maj till

september om det bara fanns flytvästar till varje person ombord.

ALBREKTSUND som tagit 249 passagerare längs kusten och 344 mellan Göteborg och Marstrand fick kapaciteten ökad år 1931. Livbåtarna flyttades då

akteröver varvid den för passagerare tillgängliga ytan ökade. Antalet passagerare blev därefter 287 respektive 401.

Efter branden på Öckeröbolagets HAVSBANDET söder om Hjuvik 1939 reducerades antalet passagerare på alla passagerarfartyg på korta resor. För ALBREKTSUND gällde nu mellan Göteborg och Marstrand 354.

Efter ombyggnaden 1951 var passagerarantalet 284 resp. 339.

Missöden

Att gå i skärgårdstrafik efter turflusta året runt i alla förekommande vädersituationer utan moderna navigationsmedel var en utmaning för kustängarnas befähavare.

I tjocka och mörker gick man efter klocka och kompass, både före och efter uppfinningen av radarn. De flesta av skärgårdens ledfyrtar kom till först under andra världskriget för att möjliggöra sjöfart inomskärs och för att minimera minfaran.

Missöden kunde dock inte undvikas. Fredagen 17 februari 1939 var ALBREKTSUND på väg från Marstrand mot Göteborg. Vid pricken utanför Brunskärs nordöstra udde fick ångaren grundkänning. Maskineriet blev obrukbart men av farten kunde man styra mot en udde på Brunskär där en roddbåt kunde föra iland en förtöjningsända.

Marstrandbolagets ägare, direktör Bertil Egnell, befann sig ombord och rekvirerade sin båt AVANCE från Marstrand. Den tog en del passagerare in till Tofta varifrån de fördes i bilar till

Göteborg. Resten fördes av tankbåten VERITAS OIL till Göteborg.

Marstrandbolagets WESTKUSTEN kom på ordinarie tur från Göteborg och fick bogsera ALBREKTSUND till Marstrands mek. verkstad. Skäddan var avbruten, hjärtstocken krökt, propelleraxeln avslagen vid hylsan och propellern förlorad. ALBREKTSUND kom i trafik först 11 juli.

När ALBREKTSUND den 5 augusti 1947 backade ut från Stenpiren lossnade ratten till pådragsventilen från ventilspindeln till huvudmaskinen. ALBREKTSUND fortsatte att backa mot Grängesbergbolagets LAPONIA som låg vid Götaverken för reparation.

När maskinen äntligen slogs om var avståndet för litet. ALBREKTSUND kolliderade med LAPONIA och fick skador över vattenlinjen. Plåtar och spant förstördes. Däcket blev läck, kokerskans hytt och pensteriet delvis förstörda. Reparationen blev klar i mitten av juli.

25 april 1949 backade Götaverkens bogserare GÖTA in i ALBREKTSUND som låg vid Stenpiren. GÖTA orsakade skador över vattenlinjen. Plåtar och spant förstördes. Däcket blev läck, kokerskans hytt och pensteriet delvis förstörda. Reparationen blev klar i mitten av juli.

ALBREKTSUND i nytt rederi

Åren efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Bränsle- och lönekostnader steg allt mer. Underhållskostnaderna för de gamla slitna ångarna blev allt mer omfattande. Samtidigt återtog bil- och busstrafiken gods och passagerare som

sökte sig snabbare vägar längs kusten.

De två stora ångbåtsbolagen gav upp sin mångåriga verksamhet. Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla trädde i likvidation 1949 medan Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand sålde sina fartyg per den 1 januari 1951 till det nybildade Marstrands Rederi AB.

Detta bolag hade för avsikt att bedriva trafiken i samma omfattning som det gamla bolaget. Tanken var att sommarens överskott skulle möjliggöra den olönsamma vintertrafiken.

Av det nya bolagets intressenter hörde flertalet hemma på Tjören där man ännu var beroende av båttrafiken innan Tjörnebroarna var färdiga 1960.

För 275 000 kronor övertog det nya rederiet de sju ångfartygen och ett lastmotorfartyg. ALBREKTSUND, LYSEKIL och St. ERIC försågs våren 1951 med dieselmotorer. I BOHUSLÄN installerades oljeeldning. Dessutom beställdes ett snabbgående passagerarmotorfartyg för leverans till sommaren 1951.

Under 1951 investerades 1 260 000 kr i de gamla fartygen och 850 000 kr i nybygget. Förutom aktiekapitalet på 200 000 kr fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen in-tecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften erhöll rederiet statliga bidrag.

Ombyggnad och motorisering

ALBREKTSUND övertogs av Marstrands Rederi AB för 20 000 kronor. Fartyget gick till Karlstads Varv för ombyggnad och motorisering.

Ångpannan och ångmaskinen ersattes



ALBREKTSUND vid Skärhamn's ångbåtsbrygga 5 augusti 1950. Bryggan ligger i Tubbevikens vid Hamngatan nedanför kyrkan. En lastbil har backat ned på bryggan som förefaller belastad med mer skräp än gods. Foto Dag Almén

Ångbåten Nr 2 2008

av en sexcylindrig Nohab MG-6 dieselmotor, på 390 axelhästkrafter vid 325 varv per minut. Den gav ALBREKTSUND en fart på 12 knop.

För att kompensera vikten av panna och ångmaskin barfastades skrovet med 40 ton för att kunna föra 349 passagerare och last.

För att få bättre utrymme för last revs matsalen så att fördäcket blev längre. Överbyggnaden fick en rundad front. En ny lastlucka placerades på fördäck liksom en kort mast med lastbom.

Kommandobryggan togs bort och det gamla däckshuset på övre däck flyttades akteröver och inreddes med styrhytt och en enkel matsalong för 16 gäster. En mathiss förband matsalongen med det nya köket på huvuddäck.

Den gamla ångbåtskorstenen byttes mot en motorfartygsdörr, gulmålad med rederivimpeln, vit med en blå boll mot ett blått band.

I överbyggnaden midskepps på huvuddäck byggdes ett nytt kök liksom nya hytter och toaletter.

Lastrummet under däck förlängdes föröver eftersom akter delen nu upptogs av vattentank och barlast. Kök, pensteri och försalong för om lastrummet byggdes om till nya bostäder. Även akterut under däck byggdes nya bostäder medan den gamla aktersalongen behölls.

1952 byggdes det öppna akterdäcket in och försågs med stora fönster. Akterdäcket inreddes med bord och bänkar som vintertid kunde tas bort när utrymmet behövdes för last som transporterades genom skjutdörrar i sidorna.

Fortsatt trafik på kusten

Ombyggnaden drog ut på tiden men 16 juli 1951 utfärdades passagerarfartygs-certifikat för motorfartyget ALBREKTSUND. Medan BOHUSLÅN och LYSEKIL denna sommar gick expresturerna mellan Göteborg och Gravarne gick MARSTRAND, S:t ERIK och ALBREKTSUND de vanliga godstureerna på samma linje. ALBREKTSUND lastade i Göteborg måndag och torsdag, gick norrut tisdag och fredag för att återvända från Gravarne onsdag och lördag.

Det nya rederiets trafikprogram var ambitiöst men överdimensionerat. Det dåliga vädret somrarna 1951, 1952 och 1953 inverkar även menligt på Marstrandsbolagets resultat.

Från nyåret 1953 fick vintertrafiken klaras av med ALBREKTSUND och den betydligt mindre och långsammare Tjörn som inte ens hade servering ombord.

Samtidigt sålde man de båda ängarna WESTKUSTEN och MARSTRAND. WESTKUSTEN skrotades i Köpenhamn medan MARSTRAND under namnet ÖREBERG gick några år mellan Malnö och Tuborg för att till slut skrotas 1956.

Våren 1953 övertogs aktiemajoriteten i Marstrandsbolaget av Thordén Lines i Uddevalla varvid ledningen för Marstrandsbolaget flyttade till Uddevalla.

Befilen övertar bolaget

Inte heller Thordén lyckades driva Marstrandsbolaget vidare. Under 1955 blev det uppenbart att Marstrandsbolaget, ingående i Thordénkoncernen, kommit på obestånd. Bolaget gick i likvidation och



ALBREKTSUND i motoriserat och ombyggt skick på Hjärteröfjärden utanför Tjörn den 29 juli 1959. Matsalen på däck är borta och akterdäcket har byggts in. Den korta skorstenen är svart med ett brett vitt bälte. Foto Dag Almén

trafiken lades ned med ALBREKTSUND som sista båt från Gravarne till Göteborg måndagen 2 januari 1956.

Nio nu arbetslösa befäl förklarade sig villiga att fortsätta trafiken om de utan kostnad fick överta samtliga aktier från Thordén. Marstrandsbolaget skulle vid överlåtelsen vara befriat från andra skulder än de till banken, landstinget och staten.

Thordén överlät Marstrandsbolaget på befälens villkor och bolaget kunde segla vidare med nya ägare. Trafiken året runt med passagerarfartyg var slut men sommaren 1956 var ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och Tjörn åter i trafik på Bohuskusten.

Sommartrafiken fortsatte med allt färre fartyg. 1961 var sista sommaren som ALBREKTSUND var i trafik på kusten. Eftersom passagerarcertifikatet gick ut mitt i sommaren måste det förnyas innan fartyget sattes i trafik.

Vid besiktningen konstaterades så stora brister i skrovet att Fartygsinspektionen övervägde anmälan till undersökning för åtal mot rederiet.

Bristerna avhjälpes emellertid och någon anmälan behövde inte göras.

Sommarens turlista med ALBREKTSUND och S:t ERIK kunde genomföras. Måndagen 21 augusti 1961 gick ALBREKTSUND från Gravarne mot Göteborg för alla sista gången. Det var också



ALBREKTSUND slutade sina dagar på en pir i Stockholms frihamn där skrovet skars ned till skrot. På bogen kan man skönja namnet AMPHITRITE, ett namn fartyget officiellt aldrig bar. Foto Christer Samuelson

sista gången som Käringön anlöptes av Marstrandsbolagets passagerarfartyg.

Marstrandsbolaget avslutade sin kusttrafik med S:t ERIK som sista fartyg från Gravarne kl. 09.00 till Göteborg den 16 augusti 1962.

Försäljning av ALBREKTSUND

Det visade sig att Waxholms Nya Ängfartygs AB var intresserat av att förvärva ALBREKTSUND. Den 6 juni 1962 skrevs kontraktet där Marstrands Rederi AB fick 45.000 kronor för sitt gamla fartyg. 28

augusti 1962 registrerades fartyget under namnet SUNNAN på Waxholmsbolaget.

SUNNAN gick som reservbåt för Waxholmsbolaget, gjorde badturer till Grinda och svampturer i Mälaren. Tyvärr var motorn mindre tillförlitlig.

Certifikatet gällde fram till 17 juli 1963 men när Waxholmsbolaget på våren 1963 anhöll om förlängning av giltigheten konstaterade Fartygsinspektionen att fartyget inte längre var sjövärdigt. Det var slutseglat.

Sommaren 1963 meddelade Wax-

holmsbolaget att fartygets maskineri hade tagits ur skrovet och att fartyget skulle skrotas. Det skulle dröja ett tag.

1964 fick skrovet en ny ägare. Det var Bertil Kinnander som året före köpt S:t ERIK som bilfärja mellan Oskarshamn och Öland. SUNNANS skrov skulle sänkas som brygga i Brottbj.

Efter ännu en ägare blev Henry Lundgren i Hägersten ägare av skrovet som nu lades som förråd vid Fredhäll på Kungsholmen i Stockholm. 9 mars 1967 sjönk skrovet och köptes av Jan-Erik Odenbalk som hade för avsikt att bärga vraket.

Sommaren 1971 lyftes skrovet av Stockholms hamns pontonkran LODBROK och fördes till Stockholms Frihamn där det lyftes upp och skrotades. Det rapporterades som upphugget 2 oktober 1974.

INGVAR KRÖNHAMN

Källor

Besiktning- och skeppsmättningshandlingar i Sjöfartsinspektionens arkiv
Protokollsbok för Marstrands Nya Ängfartygs AB 1875–1898
Landsarkivet, Göteborg
Specifikation i Sjöfartsmuseet, Göteborg

Marstrandsbåtar i Ängbåten

ALBREKTSUND (I): ÅB 123
WESTKUSTEN: ÅB 124
S:t ERIK: ÅB 125
LYSEKIL: ÅB 129
INLAND (I) ÅB 128
TESSIN: ÅB 128
FRIJA: ÅB 128

STORSKÄR 100 år

En av Sveriges större passagerångare, Waxholmsbolagets STORSKÄR, fyller 100 år sommaren 2008.

STORSKÄR byggdes som STRÄNGNÄS EXPRESS vid Lindholmens Verkstads AB - Lindholmens varv - i Göteborg för Strängnäs Nya Rederi AB i Strängnäs vid Mälaren. Byggnadskostnaden var 150 000 kronor.

Ångaren är 38,95 meter lång, bredden är 6,99 m. Med sin trippelångmaskin på 700 indikerade hästkrafter (484 kW) gör den en fart på 13 knop.

STRÄNGNÄS EXPRESS kom från varvet till Strängnäs 11 juli 1908. Ångaren trafikerade linjen Strängnäs - Stockholm. Ångaren var i gång från slutet av april till slutet av oktober varje år.

STRÄNGNÄS EXPRESS gick från Strängnäs på morgonen och återvände på kvällen. Söndagar gjorde man även en tur från Stockholm och åter för utflyktsresenärer. Resan tog knappt tre timmar. Inte förrän på 1930-talet kunde tågresan konkurrera i tid på sträckan.

1939 kom ångaren inte i trafik utan bogserades i april till Stockholm. Den såldes i december för 110 000 kr till Waxholms Nya Ångfartygs AB i Stockholm och fick namnet STORSKÄR.

För Waxholmsbolaget kom STORSKÄR att trafikera de långa linjerna i skärgården norrut från Stockholm där ångarens fart, last- och passagerarkapacitet kom till sin rätt. Mellan 1943 och 1962 gick STORSKÄR sommartid fem turer i veckan på Arholmalinjen, en resa på fem-sex timmar med gods till många bryggor.



100-åriga ångaren STORSKÄR under gång i Stockholms skärgård. STORSKÄR går i reguljär trafik för Waxholmsbolaget hela sommaren. Foto Gunnar Friberg

1964 övertogs STORSKÄR av det nybildade kommunala Waxholmsbolaget med landstinget som ekonomisk garant. Att några ångbåtar fick gå kvar i den reguljära trafiken kan vi tacka ångbåtsvännerna för. Genom att organisera sig och genomföra framgångsrika propagandaaktioner räddades flera av de historiska ångarna för fortsatt trafik.

STORSKÄR har bytt ångpanna två gånger. 1976 byttes den gamla pannan som oljeeldats sedan 1952. Den nya pannan förefaller inte ha varit särskilt lyckad för i maj 1998 havererade den. En ny panna, tillverkad i Finland, sattes

in i Oskarshamn och i juni 1999 var STORSKÄR åter i trafik.

Varje sommar är STORSKÄR i trafik i Stockholms skärgård. Måndag till fredag kl. 16.45 går ångaren från Stockholm via många bryggor till Ljusterö och tillbaka. Det är den så kallade "kvartifemman" där rundtursresenärerna är väl så många som "pendlarna".

Waxholmsbolaget firade sin 100-åring med korta rundturer den 10 maj och 14 juni arrangerar Stiftelsen Skärgårdsbåten en jubileumsresa till Strängnäs och åter.

INGVAR KRONHAMN