



ÅNGBÅTEN Årg 49 • Nr 1 2013 • 148

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

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

Bertil Holmström, Marstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@bertilh.se
Gunnar Söderberg, Bergårkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-154 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se
Tidskriftens utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2013 är 200 kronor.
Adressändringar meddelas till Kerstin Lud, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: medlemstjanst@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litorapid Media AB 2013. Miljömärkt Trycksak 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2013 är 200 kr. Plussgo: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@steca.com

Vice ordförande: Björn Irwert, tel 031-55 17 45, bjorn.irwert@maritiman.se

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, evah@halmerson.se

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätionssäsongen sin tilläggsplats vid Paddhuskajen 11, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterupplaggring vid Skeppshon, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 148

Försalongen	2	Ångbåtsurer 2013 med BOHUSLÄN	10
BOHUSLÄN behöver Dig!	3	Hamnstyrelsens färjetrafik	12
Till våra aktiva medlemmar	3	En resa	22
BOHUSLÄN flyttar från Stenpiren	4	Ett gammalt frimärke	25
Räkningarna ingen räkning	5	Två propellrar till	26
Aktuella arbeten ombord i BOHUSLÄN	6	Medlemsrabatten	27
Upprop till vårarbete	7	Vykort med ångaren BOHUSLÄN	28
Förhållning från varvet	8	Aktersalongen	31
Historiska hamnturer med FÄRJAN 4	9	Akterspegeln	32

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 148!

Vintern håller fortfarande västkusten i sitt grepp när det här skrivs. Men nu har skärgårdsbåtarna lämnat isurlistan, de sista isflaken glider utför Göta älv och dagarna blir allt ljusare om än inte varmare.

BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 ligger i sina vinterkvarter där idoga medlemmar förbereder en ny säsong. Som vanligt rapporterar *Ångbåten* om vad som händer med "våra" ångare, både stort och smått.

Vi presenterar även programmet med sommarens ångbåtsurer och önskar alla välkomna ombord. Som medlem kan Du utnyttja medlemsrabatten och har extra anledning att resa, mycket och ofta, med BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

Som sagt, välkommen ombord, och trevlig läsning!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområde: Ångbåtar och ångbåts trafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 2 2013 (149) vill vi ha manus senast 8 april 2013. Adresser till redaktionen finns i rutan härintill.

Omslaget

Färjan 3 stångar sig genom isen mot Svanegårdsbarnens färjeläge en söndag vintern 1964. Läs mer i artikeln om Hamnstyrelsens färjetrafik!
Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 1 2013

BOHUSLÄN behöver Dig!



Diakrummet i ångaren BOHUSLÄN har hostens mest sovvänliga utiké!
Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsson

Vill du tillbringa din fritid ombord i vår vackra ångare?

Vill du färdas i det underbara landskapet som gett ångaren sitt namn?

Vill du delta i arbetet med att hålla ångaren BOHUSLÄN i trafik tillsammans med ett gäng entusiaster som brinner för verksamheten? Då har du chansen att mönstra på i besättningen!

Vi behöver förstärkning i alla avdelningar ombord; på däck, i maskin och i intendenturen (kök, café och matsal).

Har du någon behörighet för maskin eller däck är det bra, men absolut inget

krav. Nödvändig utbildning vad gäller säkerhet och annat får du av oss.

Det finns plats för alla som vill arbeta ombord, hur mycket som helst eller bara några dagar per sommar.

Lönen är 0 kronor per dag.

Förmåner: Trevliga kamrater, frisk luft, kaffe, och på de längre resorna måltider. Om resan innebär övernattnings ingår också en koj att sova i.

Låter det intressant? Kontakta i så fall Jerker Paulusson, 0734-42 60 70, för närmare information.

JERKER PAULUSSON

Till våra aktiva medlemmar!

Tisdagen 2 april
bogerar BOHUSLÄN till
Gotenius varv

Aktivmöte
ombord i WALONA
vid Residensbron

lördagen 6 april kl 12
Alla aktiva medlemmar i Sällskapet
Ångbåten hälsas välkomna!

Tisdagen 23 april
går BOHUSLÄN för egen maskin till
kajplats 11 vid Casino Cosmopol

Säkerhetsövningar
för aktiv besättning
ombord i ångaren BOHUSLÄN
tisdagen 23 april kl 16
onsdag 24 april kl 16

För att få segla besättning måste man
delta i minst en säkerhetsövning!

Teknisk provtur
för ångaren BOHUSLÄN
onsdag 24 april kl 12

Premiärtur
med ångaren BOHUSLÄN
onsdag 1 maj kl 12
för särskilt inbjudna (Obs!)

BOHUSLÄN flyttar från Stenpiren

I sommar kommer turearna med ångaren BOHUSLÄN att utgå från Päckhuskajen, kajplats 11, alldeles vid Casino Cosmopol, det gamla Tullhuset i Göteborg.

Orsaken är omvandlingen av Stenpiren och Skeppsbron som startar under våren 2013. Om Knutpunkt Stenpiren skövs vi i *Ångbåten Nr 4 2013 (143)*.

Den långtgående båttrafiken, "Ålvsnabben" och den tvärgående färjetrafiken, "Ålvsnabbaren", till Lindholmen får våren 2015 en ny tilläggsplats vid den nya Stenpiren.

Där byggs en hållplats för spårvagnar och bussar vid en ny spårvägssträckning mellan Lilla Torget och Järntorget.

När spårvagnar och bussar börjar rulla ut på Skeppsbron våren 2015 beräknas 16.000 resenärer dagligen att passera över Stenpiren.

Stenpiren kommer nu att förstärkas, höjas och bli större genom att en terminalbyggnad uppförs på utfyllt mark söder om nuvarande piren.

Utmed Skeppsbron kommer kajen att breddas med ett underjordiskt garage som läggs utanför den nuvarande kajkanten. Nya pirar tillkommer för utflyktsbåtar och gästande fritidsbåtar. Den nuvarande bebyggelsen kommer att kompletteras och de nuvarande parkeringsplatserna försvinner.

Innan Stenpiren återuppstår får ångaren BOHUSLÄN under några år en ny tilläggsplats alldeles i närheten.

Vi räknar med att vara tillbaka vid Stenpiren sommaren 2015 men arbetena med den nya Skeppsbron kommer att fortsätta ytterligare några år.



I sommar flyttar BOHUSLÄN till kajplats 11 vid Päckhuskajen där "rätkryssaren" Poseidon tidigare bode sin plats. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsson

Kajplats 11

Päckhuskajens tvärkaj, kajplats 11, ligger mitt emot Stenpiren och det är ingen lång sträcka som BOHUSLÄN flyttar. Här låg fram till 2012 "rätkryssaren" POSEIDON, tillhörig Bohus Line. Den såldes då till Örnsköldsvik.

Det är en traditionsmättad kajplats som vi flyttar till. Här låg sedan mitten av 1800-talet Hallandsbolagets fartyg som trafikerade linjen Göteborg-Malmö-Köpenhamn-Lübeck.

På sidan 21 finns ett foto när Stena Line trafikerade kajen.

INGVAR KRONHAMN

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN vid Päckhuskajen, kajplats 11, vid Casino Cosmopol, Göteborg måndagen 10 juni 2013 kl. 17.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar säljes vid årsstämman

Ångbåten Nr 1 2013

Räksmörgåsen ingen räkmacka!

Ombord i våra fartyg har vi inga kristallkolor där vi kan se in i framtiden och exakt planera vad vi borde och skulle göra.

Inte heller finns det en uppsjö av experter, som skulle kunna säga oss hur vi framöver ska driva våra fartyg på rent ideell basis.

Det finns ingen alls. Men, vi har en snart 50-årig erfarenhet att falla tillbaka på. Vi har insett att Sällskapet Ångbåten driver en snart 100-årig ångare med sin stil och sitt utseende. Detta förpliktigar!

Vi har att bevara ett fartyg helt annorlunda i alla avseenden än de trender och inriktningar som just för tillfället är på modet. Det är vår skyldighet att i görigaste mån bevara ångaren så nära ursprunget som möjligt.

Detta kanske kan medföra att våra passagerare snarare tillhör kategorin 50+ än nyblivna konfirmander eller nybakade studenter. Kanske bör det vara så att vi medvetet håller en "äldre stil" i vår framtoning.

Nog är det så att det inte alls behöver vara långtråkigt och enahanda ombord. Inte är det fel att njuta av atmosfären ombord och glädjas åt att vi har en fantastisk skärgård att visa upp, att inse att tystnad är en bristvara i vår vanliga omgivning och att man inte nödvändigtvis måste ha "events", högljudd musik eller att ständigt bli underhållen av inhyrda krafter.

En gång under 2011 följde en grupp ungdomar från en språkkurs från Luxemburg med på en tur längs kusten. De uttryckte sin förvåning och glädje



Ångaren BOHUSLÄN erbjuder resenärerna en total natur-, kultur- och teknikhistorisk upplevelse. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsson

över att det fanns ett fartyg i det skick BOHUSLÄN är.

De berättade att åtskilliga fartyg utomlands är "förgämligade" till oigenkännlighet från originalet för att verka moderna och trendiga men som marknadsförs som föremål från gamla tider.

Moderniserade men saluförda som "ångfartyg", trots installation av dieselmotorer. Att driva fartyg helt ideellt fann de vara helt otroligt.

Det är väsentligt att bevara våra fartygs karaktärer som representanter för en tidigare tidsepok. Detta är ett av Sällskapets huvudsyften. Vi lockar förvisso inte mängder av ungdomar genom konstlade grepp.

Andra föreningar har försökt detta och misslyckats.

Våra passagerare gläder sig åt att vara omgivna av en stor besättning, som sätter en ära i att ta hand om dem. Att visa hövlighet och vänlighet mot dem är en självklarhet ombord. Det är därför det också är så roligt att arbeta ombord.

Vi finner det angeläget att framöver bibehålla den stil vi utvecklat under de 48 år vi drivit ångaren. Ett så till ären kommet fartyg skall skötas med omsorg och eftertanke och med största hänsyn tagen till dess karaktär och utseende. Ett fartyg är inget dött ting som kan behandlas hur som helst.

Man är skyldig att alltid se till att det får den omtanke och det omhändertagande det har rätt att få.

Våra kommande jubiler bör bli en inledning till att än fler människor inser värdet i att värdesätta kulturföremål som ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 bevaras och kan användas i ett brukbart och levande skick drivna av ideellt arbetande goda kamrater.

Med den fortsatt goda inriktningen kommer fartygen att finnas till för lång tid framöver.

Ingen billig macla således utan en påkostad smörgås att njuta av!

BO STARMARK

Aktuella arbeten ombord i BOHUSLÄN

I förra numret av *Ångbåten* beskrevs utförligt de frätskador som uppstått i rökupptaget under skorstenen ombord i BOHUSLÄN.

Detta inte utan anledning. Genom skadorna arbetade inte ångpannans oljebrännare på förväntat sätt. Trots stora insatser från maskingänget hade felet då inte hittats.

Men nu är det andra tongångar. I skrivande stund är felet åtgärdade. Rökupptagen upp i skorstenen är reparerade och efter alla gjorda beräkningar torde eldningen kunna ske som normalt. Många kunniga har gjort stora insatser.

Ångpannan

Ångpannan måste ju kunna tömmas. Oftast gör vi det när pannan står under tryck. Enkelt uttryckt sker det genom ett rör från pannans botten ut genom bordläggningen i ångarens botten.

Både ventilen, infästningarna i ångpannan och bordläggningen kräver högklassigt material, noggrant och perfekt utförande av jobbet och besiktning efteråt.

I princip är jobbet enkelt men åtkomligheten och kraven på förstklassigt utförande gör det hela tidskrävande.

Samtidigt har maskingänget utfört åtskilligt annat på pannan. Besiktning är gjord och alla arbeten är godkända. När brännarna är monterade och allt rengjort, är pannan klar för påeldning sedan skorstenshatten tagits av.

Som vanligt återstår mycket att göra klart inför provturen och den kommande säsongen. Ingen går sysslolös.



Efter renovering av skorsten och panna återstår mycket annat att göra i maskinrummet. Här är Mats Demker fångad vid ombyggnaden. Foto Bo Starmark

Fint ombord

Ångaren styrs för hand. Från styrhytten går grova kättingar ut åt båda håll fram till bryggskärmens sidor. Här sitter en stor skiva på varje sida. Kättingarna går över dem och fortsätter akteröver. Efter någon meter övergår kättingarna till stänger, som leder bort till roderkvadranten, vilken i sin tur är fäst på roderets hjärtstock.

Under vintern har de två skivorna och fästordningarna plockats bort och renoverats. Skivorna är inte lagrade på något komplicerat sätt utan ligger vägrätt mot stabila avbärare av trä, så kallade

"fiskar". Dessa har bytts ut och ersatts med nya. Kättingarna ut från styrhytten är slitna men kan nog hålda ut några år till. Förhoppningsvis blir det något lite lättare att styra BOHUSLÄN.

I caféet renoveras alla belysningsarmaturer. Årens gång har lagt en "patina" på dem av ett slag, som vi kanske inte riktigt avsett. De har sett lite "schaddiga" ut, mildt uttryckt.

Armaturerna sitter ju upp under däck och på skotten (i "tak" och på väggarna på vanlig svenska) och det krävs, om inte akrobatvighet, så dock god fysisk form att stå bakåtböjd med blicken stadigt



Belysningsarmaturerna på bordsdäck renoveras i vinter. Här låter Lasse Scheetz en gammal strållkastare gå mot en ny vå. Foto Bo Starmark

riktad uppåt. Ett jättearbete, som efteråt ger trivsel åt alla.

Skanskappen

I ångaren förskepp ligger skansen. Här finns kojor för fem personer. Nedgången till skansen skyddas av en mycket bastant ställlucka, som alltid är öppen. Över det hela står skanskappen med sin skjutlucka. Det är bara när vi någon gång seglar utan passagerare över öppna vatten med överbrytande sjö, som ställluckan måste stängas.

Vi vet inte hur gammal skanskappen är. Sannolikt fanns den inte 1914 utan

har tillverkats senare, kanske vid varvet i Mårstrand. Kappen är en stabil och tung konstruktion, svårt utsatt av väder, vindar och sjö.

Under vintern har den vistats inomhus på Gotenius Varv. Torsten Axberg och Jerry Franzén har ägnat många timmar åt en fullständig genomgång av den. En träkonstruktion i teak kräver många lager av olja eller lack för att stå sig under lång tid.

I början av april förhalar vi igen till varvet. Då kommer skanskappen ombord igen.

BO STARMARK

Upprop till vårarbete!

Mellan den 2 och 22 april kommer BOHUSLÄN att ligga på Gotenius varv för rustning inför sommartrafiken.

Då har vi ganska lite tid på oss att hinna med allt målningsarbete som ska utföras.

För att de som inte kan hjälpa till med underhållsarbeten på tisdagar och torsdagar ska kunna medverka kommer vi även att arbeta ombord lördag och söndag 13 och 14 april samt 20 och 21 april, mellan kl. 10 och 16.

Skulle det regna arbetar vi inombords, där finns också mycket att göra!

Gotenius varv ligger på Manufaktur-gatan 3 på Ringön. Det finns gott om parkeringsplatser där. Hör av er till mig om och när ni kan komma dessa dagar, framför allt så att vi kan planera in hur mycket lunchmat vi behöver förbereda men även om ni behöver skjuts till varvet.

Bus 47 går inte lördag-söndag. Det går att promenera från spårvagnshållplatsen Frihamnen, det tar cirka 10 minuter.

Tag chansen att hjälpa till med att få ångaren BOHUSLÄN fin till sommaren!

Varmt välkomna!
hälsar Roland Lindberg
telefon 031-899 198, 0705-13 55 01

Förhalning från varvet

Det är ett väldigt förhållande av ångaren BOHUSLÄN den här vintersäsongen. Den 15 januari fördes ångaren från Gotenius Varv till vinterplatsen vid Skeppsbron. Vädret var vintrigt med tätta snöbyar och en frisk nordostlig vind, som fick Göta Älv att göra sitt bästa för att likna Norra Ishavet. Det var sex grader kallt.

Vi var ett tjugotal, som mött upp för detta maritima vintermöte. Från varvet kom Louis Aldén med två medhjälpare i varvets arbetsbåt GOTTE (denna båt förtjänar framöver en alldeles egen berättelse i *Ångbåten* under rubriken "Säregna men oundgängliga fartyg").

Louis var självfallet arbetsledare medan Torsten Axberg var chef ombord i ångaren. Vi övriga fördelades jämnt över BOHUSLÄN utom jag själv som lyckades få vara ombord i GOTTE. Där fick jag en excellent uppvisning i konsten att manövrera en bogsering av en ångare utan maskindrift och med låst roder i kraftig medvind och med älvens kraftiga strömsättning i aktern.

I jämförelse med moderna fartyg är BOHUSLÄN smal som en jagare och med en undervattensskropp av en numera okänd typ.

Med full fart drogs ångaren ut på älven med aktern före. Sedan raskt till förskeppet och full fart på GOTTES maskin. Ja, BOHUSLÄN är ju visserligen snäll men att brutalt ryckas baklänges ut ur friden vid varvet ut i snöryan på älven utan ånga och med ingen vid ratten kan irritera den bästa.

Inledningsvis stävades det på divergerande kursen, varsamt uttryckt. Efter



BOHUSLÄN ville in till Stenpiren men nu var det Rosenlund som gällde. Gotenius varvs GOTTE bogserade ångaren från varvet 15 januari. Foto Bo Starmark

några spännande minuter följdes man dock i bästa sänja västerut mot i första hand Göta älvbron, i andra hand mot den hägrande vinterplatsen vid kajplats 17, vid Rosenlundverket.

Bron passerades med god fart. Med brovakten hölls samband på VHF, det gör vi alltid. Barken VIKING, HMS SMÅLAND, monitören SÖLVE och Broströms FRYKEN vid Maritiman kunde vi för en gång skall se från sjösidan, innan vi gled förbi Stenpiren.

Här finns oftast säregna strömriktningar i den skenbart stilla älven, så visst – ångaren utförde några hemlång-

tansbetonade smågärar där. Det var likväl Rosenlund som gällde och inom kort var vi där.

Här gällde att dels få hejd på BOHUSLÄN dels knö in den till kajen för förtöjning. Det är inte precis brädddjup här och Louis måste verkligen pressa GOTTES motor till det yttersta för att få önskat resultat. Och naturligtvis blev det som han önskade. Så småningom lägg ångaren tätt intill kajen, där alla förtöjningar redan hade gjorts i ordning.

BOHUSLÄN måste ha kraftiga förtöjningar här för den ibland kraftiga strömmen, för stora svall från passe-



Framme vid vinterplatsen vid Skeppsbron! Här krävs rejäla förtöjningar för kraftig ström, hårda vindar, stora svall och drivande isflak. Foto Bo Starmark

rande fartyg, för drivande isflak och inte minst för de nog så våldsamma vindar som sveper in längs älven.

Ångaren är spetsgattad och såsom alla sådana ligger den inte stilla vid kastande vindar och oregelbunden vågbildning. Ja, ungefär som vilken snipa som helst! Som fasta vinterförtöjningar har vi stabila stolpkättningar för- och akteröver kompletterade med sedvanliga spring och ändar.

Förtöjningsarbetet tog sin rundliga tid, så inte förrän vid middagstid kunde Louis och hans medhjälpare vända tillbaka till varvet efter en som vanligt

bländande uppvisning i bogseringens och manövrerandets svåra konst.

I april bär det av till varvet igen. Då ska all vinterutrustning såsom presenningar, durkbeläggningar, tryckluftsdon och mycket mer lyftas iland. Sedan ska hela ångaren vaskas och målas, samt all teak lackas. Allt maskinellt ska provköras, roderanläggningen provas, säkerhetsutrustning kontrolleras.

Till vår sommarplats vid kajplats 11 går BOHUSLÄN för egen maskin.

Sedan städar, städar och städar vi.

Sedan är det sommar!

BO STARMARK

Historiska hamnturer med FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 utanför Slottsberget vid Lindholmen. Foto Åke Karlsson

Varje lördag under september och oktober går FÄRJAN 4 på historiska hamnturer i Göteborgs innerhamn.

Passa på att göra denna tur med den unika k-märkta färjan med koleddad ångpanna och tvåcylindrig ångmaskin.

FÄRJAN 4 utgår från Eriksbergs färjeläge kl. 13.30 och från Residensbron kl. 14.00. på den guidade turen genom hamnen.

Efter guidad promenad iland över Slottsberget och Lindholmen eller vid Klippan återvänder färjan till Eriksberg innan den avslutar hamnturen vid Residensbron kl. 16.30.

Biljetter säljs vid landgången och på Sjöfartsmuseet Akvariet.

Välkommen ombord i höst!

Ångbåtturer 2013 med BOHUSLÄN

I årets första nummer av Ångbåten presenterar vi sommarens öppna turer med ångaren BOHUSLÄN.

För detaljerade tider, bokningar och biljettpriiser, se programmet Ångbåtturer 2013, som skickas med nästa nummer av Ångbåten, samt Sällskapets hemsida, www.steamboat.se

Ny tilläggsplats i Göteborg

Sommarna 2013 och 2014 utgår ångaren BOHUSLÄN från Packhuskajen, kajplats 11, vid Casino Cosmopol i Göteborg.

Kvällsturer

Kvällstureorna i Göteborgs skärgård går i sommar alla onsdagar från 5 juni till och med 4 september. Dessutom söndagen 11 augusti! Avgång från Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar.

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutflykten går redan på Nationaldagen torsdagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10 till Marstrand och Klädesholmen med återkomst 19.30. På Klädesholmen firas Sillens Dag då årets sill presenteras.

Runt Tjörn

Lördagen 29 juni gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Mollösund. Söndagen 30 juni, liksom söndagen 14 juli, går resan runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11 med återkomst 15.00 alla tre dagarna.

Kusttur till Lysekil

Sommarens första kusttur går torsdagen 4 juli från Göteborg kl. 10.00 till Mar-



I sommar går ångaren BOHUSLÄN genom Sotekanalerna vid fyra tillfällen: två turer från Lysekil och två från Kungshamn. Foto Bert-Åke Larsson

strand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Fredagen 5 juli gör ångaren BOHUSLÄN en kvällstur från Lysekil med avgång kl. 18.00.

Lördagen 6 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00 genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Efter uppehåll i Hunnebostrand återvänder ångaren till Lysekil kl. 18.00.

Kustturen söndag 7 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00,

till Göteborg 19.30. Framresa görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa med abonnerad buss kan även göras från Göteborg till Lysekil.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 13 och 14 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag 13 juli kl. 10.00 och återresan sker med abonnerad buss till Göteborg.

Söndag 14 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11.00 med återkomst 15.00.

Kusttur till Kungshamn

Kustturen till Kungshamn går torsdagen 18 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med abonnerad buss från Kungshamn till Göteborg.

BOHUSLÄN gör två rundturen, utan uppehåll, från Kungshamn genom Sotekanalerna. En kvällstur fredag 19 juli kl. 18.00 och en rundtur från Kungshamn lördag 20 juli kl. 12.00.

Kustturen söndag 21 juli går från Kungshamn kl. 10.45 med anlop av Lysekil och Marstrand. Två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30.

Framresa sker med abonnerad buss från Stenpiren i Göteborg. För resenärer från Kungshamn kan återresa göras med abonnerad buss från Göteborg.

Ännu en kusttur till Lysekil

Nytt för i år är en tredje kusttur.

Fredag 26 juli går BOHUSLÄN från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Lördagen 27 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00 genom Sotekanalerna. Efter uppehåll i Hunnebostrand återvänder ångaren till Lysekil kl. 18.00.

Kustturen söndag 28 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa

görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa med abonnerad buss kan också göras från Göteborg till Lysekil.

Turer i augusti

Efter kustturena i juli gör ångaren BOHUSLÄN ytterligare några turer i augusti förutom kvällstureorna onsdagar.

Dagsutflykterna till Marstrand och orter på Tjörn har – trots god beläggning – visat sig olönsamma och begränsas därför. Således blir det inga turer i augusti till Härön eller Klädesholmen.

Söndag 4 augusti gör BOHUSLÄN en utflykt till Skärhamn med avgång från Göteborg kl. 10.00. Marstrand anlöps på resan och man kan välja på att besöka Marstrand eller Skärhamn. BOHUSLÄN är tillbaka i Göteborg 19.30.

Söndag 11 augusti gör BOHUSLÄN en kvällstur kl. 18.30 med samma upplägg som onsdagstureorna.

Sekelskiftesdagarna

Under Sekelskiftesdagarna lever sig Marstrand drygt 100 år tillbaka i tiden då kung Oscar II varje sommar gästade staden. Skall kungen även i år landstiga från ångaren BOHUSLÄN?

Lördag 24 augusti och söndag 25 augusti går BOHUSLÄN till Marstrand under Sekelskiftesdagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00, återkomst 19.30.

Reservation för sjöhävning

En resa med ångaren BOHUSLÄN utmed kusten innebär att vi måste reservera oss för sjöhävning. Det kan medföra att färdvägen och resmilen ändras.

Bohusläns Guider

Genom vårt samarbete med Bohusläns Guider kan vi erbjuda sakkunnig guidning under uppehåll iland.

På kustturena till Göteborg söndagarna 7, 21 och 28 juli arrangeras guidad rundvandring efter ankomsten till Marstrand kl. 15.00.

Söndagen 4 augusti sker guidad vandring på Marstrand, när BOHUSLÄN anlöper Marstrand kl. 12.30, och i Skärhamn när BOHUSLÄN kommer dit 13.30. Under sekelskiftesdagarna ordnas guidad vandring på Marstrand 24 och 25 augusti efter ankomsten kl. 12.30.

Guidningen tar omkring en timme och biljetter kan köpas ombord under resan.

Mat och dryck ombord

Att sjön suger är en gammal sanning och ombord i ångaren BOHUSLÄN finns det alltid något gott att äta och dricka.

Caféet ombord är alltid öppet på resorna. På dagsutflykterna serveras dagens rätt och på kustturena samt resorna runt Tjörn finns både café och matsal. Efter kl. 11 serveras öl och vin.

Förköp

Biljetter till resorna kan köpas genom Ticnet och vid vissa lokala resor även genom återförsäljare på platsen (Skärhamn, Mollösund, Kungshamn).

Vid förköp tillkommer serviceavgift.

Medlemsrabatter

Medlemmar i Sällskapet Ångbåten får rabatt på många resor, se sidan 27.

Välkommen ombord i sommar!

Hamnstyrelsens färjetrafik

1837 började ångslupen J A WADMAN trafikera en linje från staden till Klippan. Under 1850-talet industrialiserades delar av älvarstranden på Hisingen, varvid trafikunderlaget ökade och fler ångslupar sattes i trafik av olika redare.

Det 1865 bildade Göteborgs Ångslups AB köpte in de slupar som tidigare ägts av Lindholmens Verkstad och Alexander Keiller & Co. Bolaget ombildades 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB, som kom att dominera hamntrafiken under många år.

Bolaget hade ett bortal linjer som trafikerades med ångslupar. De flesta utgick från Ångslupsbron, som var en träbrygga längs Skeppsbron. Den långsgående linjen från Skeppsbron via mellanbryggor till Klippan uppbörde beroende på dålig lönsamhet sedan den elektriska spårvagnstrafiken till Majorna startat 1902.



Ångfärjan mellan Klippan och Färjestaden kallades allmänt för "Bonnaförjda" och fick namnet Färjan 2 när den 1915 köptes av Hamnstyrelsen. Foto från Klubb Maritim, Göteborg

De första ångfärjorna

Skillnaden mellan ångslup och ångfärja kan enklast förklaras med att en slup är en odäckad båt, som har en durk, medan en färja normalt är däckad och dubbeländad med roder och propellrar i båda ändar.

Det gällde även den första ångfärjan som helt enkelt hette ÅNGFÄRJAN. Den insattes 1874 av ett bolag på linjen Klippan-Färjestaden. Färjan byggdes vid Eriksbergs Mek. Verkstad och var helt öppen, utan tak eller salong.

Färjan ersatte en äldre roddfärja och var avsedd för både passagerare och hästdragna kärror. Färjan kom i folkmun

att kallas för "Bonnaförjda". Den var till glädje för i synnerhet Torslandabönderna när de skulle sälja varor i Majorna och Göteborg.

Samma år som ÅNGFÄRJAN sattes i trafik invigdes den privatägda Hisingsbron mellan Lilla Bommen och Kvillebäcken. Den ersatte en tidigare dragfärja från 1849 på samma sträcka.

1899 satte Ångslupsbolaget in den vid Göteborgs Mek. Verkstad nybyggda ångfärjan VICTORIA på linjen Nya Kajen-Hisingstad. VICTORIA var den första färjan för enbart persontrafik och skulle under drygt 20 år komma att vara

den enda. Nya Kajen fick senare namnet Masthugskajen och färjeläget namnet Sänkverket.

Krav på bättre förbindelser

När Lundby socken på Hisingen införlivades med Göteborgs stad 1906, krävde Lundbyborna att staden skulle ordna bättre förbindelser över älven.

Göteborgs stad planerade stora kommersiella anläggningar i Lundby. Tack vare lägre markpriser skulle det vara billigare att bygga bostäder där än på stadssidan.

Stadens styrande tillsatte en utredning

som tog fram flera olika alternativ till förbättrade förbindelser över älven.

Stadsfullmäktige ansåg att en broförbindelse med spårväg till Lundby mellan Stigberget och Slottsberget skulle vara det bästa alternativet för att förbättra kommunikationerna.

Förslaget föll dock eftersom kostnaderna skulle bli alltför höga. Broplanerna slutade med att Göteborgs stad 1911 övertog den privatägda Hisingsbron som därmed blev avgiftsfri.

Hamnstyrelsen blir huvudman

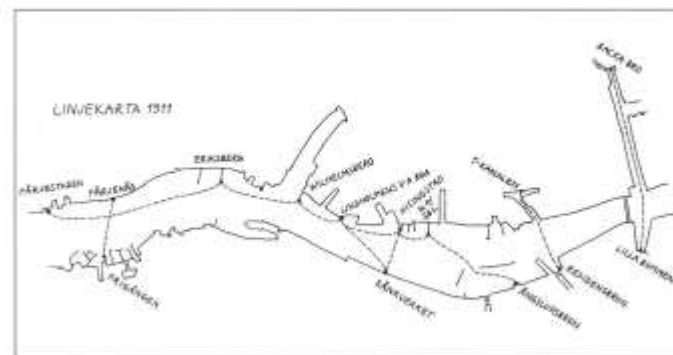
En förbättrad ångslups- och färjetrafik ansågs dock som synnerligen viktig. Staden försökte förmå Ångslupsbolaget att förbättra trafiken, men detta avslogs av bolaget på grund av dess svaga finansiella ställning.

Istället utsåg staden Göteborgs Hamnstyrelse att skriva avtal med Ångslupsbolaget om fortsatt trafik med ångslupar mot en förlustgaranti på följande linjer från den 1 januari 1911:

1. Frigången-Färjenäs
2. Sänkverket-Lindholmens västra brygga
3. Sänkverket-Hisingstad
4. Residensbron-T-kanalen (Götaverken)
5. Lilla Bommen-Backa bro
6. Ångslupsbron (Skeppsbron)-Nils Parelus/Strömmen & Larsson - Hisingstad-Lindholmens västra brygga-Wilhelmsberg-Eriksberg-Färjestaden



Den väldiga Färjan 1 var Hamnstyrelsens första färja och byggdes på Lindholmens varv 1914. Färjan var avsedd för tung trafik mellan Frickhamnen och Sannegårdsbommen, maskodsbommen på Hisingen. Foto Soante Geggø





Färjan 2 övertog namnet från föregångaren 1928 och transporterade bilar och passagerare mellan Klippan och Färjestaden till den Ålvsborgsbron övertog trafiken 1966.
Foto Ingvar Kronhamn omkring 1963

1911 uppgick antalet resenärer till 2,5 miljoner. Den långsgående linje 6 hade tillkommit främst för att förbättra kommunikationerna inom Lundby. Linjen blev dock aldrig lönsam och den drogs in redan den 1 november 1912.

Den ersattes då av en ny linje Sågen-Eriksberg-Sandviken.

Färja för kollastade bilar

Hamnstyrelsens första egna ångfärja var den stora person- och fordonsfärjan FÄRJAN 1. Den byggdes vid Lindholmens Varv och sattes i december 1914 in på den nya linjen Fiskhammen-Sanne-

gårdshamnen. Samtidigt drogs den tillfälliga linje 2 in.

Den nya färjelinjen var främst avsedd att transportera kollastade lastbilar upp till 12 tons vikt eftersom Hisingensbron inte hade tillräcklig bärighet för dessa.

FÄRJAN 1 hade en kapacitet på 575 passagerare, 14 Hisingsskärror eller 4 lastbilar eller 6 personbilar. Ångmaskinen var en tröppelmaskin på 300 indikerade hästkrafter och färjan hade två ångpannor. Den stora färjan hade fem mans besättning, medan övriga färjor och slupar hade tre man.

I juni 1915 övertog Hamnstyrelsen

från sjökaptan Manfred Svensson FÄRJANSPÄRJAN och linjen Klippan-Färjenäs. Färjan var identisk med den gamla ÅNGFÄRJAN från 1874 och fick nu namnet FÄRJAN 2.

Ekonomiska problem

Under första världskriget fick Ångslupsbolaget ekonomiska svårigheter, delvis beroende på att kolpriserna ökat tre gånger sedan trafikavtalet hade tecknats med Hamnstyrelsen.

Men det fanns fler orsaker. Den lönsamma linjen genom Kvillebäckskanalen till Backa Bro vid Herkulesgatan hade tappat intäkter sedan Hisingensbron blev avgiftsfri 1911. Dessutom hade linjen under senare delen av 1914 förkortats till den nybyggda bron för järnvägen till Sannegårdshamnen.

Hamnstyrelsen kör i egen regi

Trots förlustgarantin gick trafiken med förlust för Ångslupsbolaget. Mitt under pågående avtalsperiod hotade bolaget att inställa all trafik från 1 juli 1915.

Staden uppdrog då åt Hamnstyrelsen att driva trafiken i egen regi. Även Spårvägsstyrelsen var tillfrågad men avböjde erbjudandet. Från den 1 juli 1915 trafikerade Hamnstyrelsen följande fem linjer:

1. Klippan-Färjenäs
2. Frigången-Färjenäs
3. Sågen-Valskvarnen-Eriksberg-Sandviken
4. Fiskhammen-Sannegårdshamnen
5. Residensbron-Klaffbron

Linje 1 trafikerades med FÄRJAN 2 och linje 4 med FÄRJAN 1 medan övriga linjer trafikerades med inhyrda ångslupar från Ångslupsbolaget. Valskvarnen slopades när Eriksberg fick ny tilläggsplats under 1917.

Färjenäs var egentligen fel beteckning på färjeläget vid Färjestaden. Namnändringen följde av att en vänthall med namnskylt flyttades från den lite längre österut belägna Färjenäs brygga till Färjestadens färjeläge.

Sedan anläggandet av Frihamnen påbörjats våren 1914 var det nödvändigt att lägga om Kvillebäckskanalen från att mynna mitt emot Lilla Bommen till en ny förbindelsekanal med ett läge väster om Frihamnen.

Förbindelsekanalen var färdig i juni 1915 och linjen från Lilla Bommen ersattes 1 juli med en ny linje från Residensbron till Klaffbron vid Kvillegatan.

Förutom Hamnstyrelsens linjer fortsatte Ångslupsbolaget trafikera den lönsamma linjen Sänkverket-Hisingstad med färjan VICTORIA.

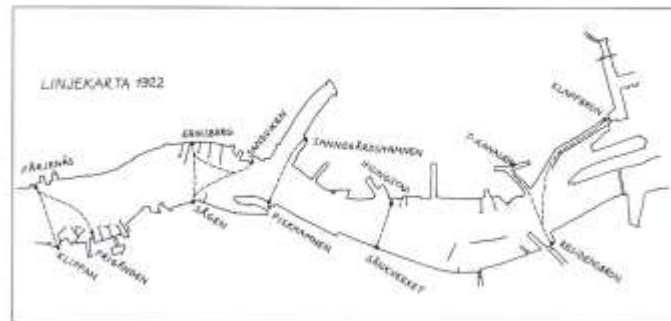
Götaverkens dotterbolag Ångslups AB Hisingen trafikerade linjen Residensbron-T-kanalen (Götaverken) med ångslupen HISINGEN och den från Ångslupsbolaget inköpta ELSA, som fick namnet GÖTAVERKEN.

Inköp av ångslupar

Hamnstyrelsen önskade nu ersätta de inhyrda ångsluparna med nya kapacitetsstarka färjor, men kostnadsläget för nybyggen var för högt.



Ångslupen Elsa byggdes på Eriksberg 1885 för Göteborgs Nya Ångslups AB och var en av de ångslupar som köptes av Hamnstyrelsen 1917. Här ligger Elsa vid Fiskhamnen med Sirkhallberget i bakgrunden. Foto från Sjöfartsmuseet Ålvsriet





FÄRJAN 3 passerar utrustningspisarna vid Eriksberg varv 1963. Trean trafikerade linjen Fiskhamnen-Sandviken-Eriksberg från 1927 till den linjen efter vissa ändringar uppbörde 1968. Foto Ingvar Kronbama

Istället beslöt Hamnstyrelsen den 1 mars 1917 att inköpa ångsluparna AGDA, ANNA, EBBA och GERDA samt ångfärjan VICTORIA med linjen Sänkverket-Hisingstad från Ångslupsbolaget. Samtliga linjer kunde nu trafikeras med eget tonnage.

Den 1 januari 1918 övertog Hamnstyrelsen linjen Residensbron-Götaverken och ångsluparna GÖTAVERKEN och HISINGEN från Ångslups AB Hisingen. Sluparna ändrade namn till ELSA och HILDA. Antalet linjer var nu sju.

1918 inköptes från Karlskrona Ångslups AB ångslupen TUOSSÖ, som fick

namnet EVA. Den såldes vidare 1923.

I juni 1919 inköptes från Stockholms Ångslups AB ångslupen BRYNHILD. Den var försedd med ett övre däck. BRYNHILD bar en kort tid namnet GRETA, vilket dock inte godkändes av registernmyndigheten varefter det gamla namnet återtog.

De flesta ångsluparna hade en kapacitet som varierade mellan 70 och 100 passagerare. De blev snabbt för små genom det ökande resandet.

Ång- eller eldrivna färjor?

Trots de inköpta ångsluparna var det

kapacitetsproblem på linjerna. Hamnstyrelsen fick den 23 oktober 1919 stadsfullmäktiges bifall till att beställa två nya personfärjor för tillsammans 400 000 kr och att bygga nya färjelägen vid Residensbron och Götaverken samt att därefter sälja ångslupen AGDA.

Inför beställningen infördes anbud på elektriskt maskineri från Svenska Maskinverken med elmotor, ackumulator och laddningsaggregat iland.

Kostnaden för elektriskt maskineri skulle uppgå till 230 000 kr medan ett ångmaskineri bara kostade 70 000 kr.

Det innovativa alternativet med eldrift föll på grund av befarad sämre driftsäkerhet jämfört med ett traditionellt ångmaskineri.

Beställningen av färjorna gick till Motala Verkstads Nya AB. Kontraktet undertecknades den 31 januari 1920 och priset var 184 500 kr per färja. Leverans utlovades 5 ½ respektive 6 månader efter kontraktsdatum.

Vid tiden för beställningen pågick förhandlingar om ett samgående mellan Motala Verkstad och Lindholmens Varv. Det nya bolaget antog i början av 1920 namnet AB Lindholmen-Motala.

Leverans under hösten 1920

Den första färjan fick namnet FÄRJAN 3 och gick på prov- och leveranstur från Motala Verkstad den 18 september 1920. Vid hemkomsten till Göteborg sattes FÄRJAN 3 in på linjen Sänkverket-Hisingstad där den ersatte VICTORIA som fick namnet FÄRJAN 5 för nya trafikuppdrag.

FÄRJAN 4, som blev Motala Verkstads sista fartygsleverans, gick på prov- och leveranstur den 8 oktober 1920.

FÄRJAN 4 i daglig trafik

FÄRJAN 4 sattes in på linjen Residensbron-Götaverken. Färjeläget vid Götaverken låg i T-kanalen alldeles öster om varvet.

Fyran var i trafik vardagar från 05:45 till 01:00, söndagar från 07:00 till 24:00. Turerna gick med 15 minuters turtäthet. Varje överfart tog fem minuter med 2 ½ minut för iland- och ombordstigning. Under högtrafiken vardagar gick även FÄRJAN 5 på linjen vilket gav 7 ½ minuts turtäthet.

I mars 1923 inledde Spårvägen buss- trafik över Hisingensbron till Lundby. Det var dyrt att åka buss än färja, busstrafiken blev därför inget direkt hot mot färjetrafiken. 1925 reste 160 000 passagerare per månad på linjen till Götaverken.

Halvsyster från Lidingö

För att ytterligare öka kapaciteten hyrde Hamnstyrelsen från Lidingö Trafik AB LIDINGÖFÄRJAN 2. Den hade blivit övertalig sedan Lidingö fått broförbindelse med Ropsten i mars 1925. Färjan var byggd 1907 vid Gefle Verkstäder och dess förslagsritning användes som underlag när FÄRJAN 3 och FÄRJAN 4 ritades. De fick emellertid en annan utformning av styrhytter och salongsfönster. LIDINGÖFÄRJAN 2 fick nu namnet FÄRJAN 6 och sattes in på linjen till Hisingstad den 1 maj 1927.



FÄRJAN 6 trafikerade Sänkverket-Hisingstad från 1927. På bilden, som troligen är tagen 1961, har Haket ersatt Sänkverket, nedanför Masthuggstorget, med anledning av Masthuggskajens breddning. Foto Ingvar Kronbama

FÄRJAN 3 flyttades nu till den nyomlagda linjen Fiskhamnen-Sandviken-Eriksberg och sluparna ANNA och GERDA såldes. Efter hyrestidens slut köptes FÄRJAN 6 den 31 december 1928.

Förändringar till Färjenäs

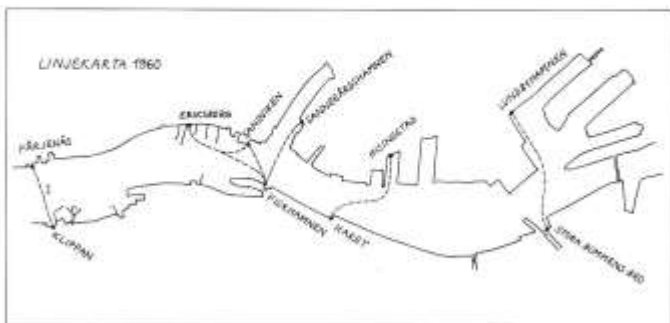
FÄRJAN 2 som trafikerade linjen Klippan-Färjenäs var trots ombyggnad 1919 i dåligt skick och användes under krigsåren tidvis bara onsdagar och lördagar som var torgdagar. För den dagliga persontrafiken till Färjenäs svarade ångslupen som utgick från Frigången en bit öster om Klippan.

Hamnstyrelsen önskade slå samman de båda linjerna till en som skulle trafikeras med en färja för både bilar och passagerare. Detta löstes genom att den 28 augusti 1928 inköpa den stora LIDINGÖFÄRJAN 1, som tidigare fört spårvagnar till Lidingö. Den var byggd 1907 vid Södra Varfvet's Plåtslageri.

Efter ombyggnad till bilfärja för 10 personbilar vid Lödöse Varf sattes den under namnet FÄRJAN 2 in på linjen Klippan-Färjenäs den 18 december 1928. Samtidigt nedlades ångslupslinjen från Frigången och den gamla uttjänta tvåan och EBBA såldes.



FÄRJAN 7 blev den sista i raden av Hamnstyrelsens ångfärjor. Den byggdes som SALTSJÖBADEN 2 redan 1893 och var en av de första moderna passagerarfärjorna i Sverige med förebild i New York. Foto Dag Almén 1952



Sista inköpet av ångfärja

Ännu en begagnad ångfärja köptes in. Det var SALTSJÖBADEN 2, byggd redan 1893 vid William Lindbergs Verkstads och Varfs AB. Den tillhörde den första serien moderna ångfärjor i Stockholm och hade tidigare tillhört Saltsjöbanan som en länk mellan järnvägsstationen vid Stadsgränd och Karl XIII:s Torg.

Säljare av färjan var Stockholms Ångslups AB och färjan anlände till Göteborg den 25 april 1938 under namnet FÄRJAN 7. Den kom att gå som extrafärja under högttrafik och som avlösare för de andra färjorna.

Efterhand som fler färjor tillkom försåldes de gamla ångsluparna; 1933 ELSA och 1935 BRYNHILD. Längst behölls HALDA, som användes som avlösare fram till 1960.

Fem viktiga linjer

Ångslupslinjen Residensbron–Klaffbron nedlades den 1 juni 1930. Trafiken kom därefter att bestå av fem linjer, som nästan oförändrade behölls till 1965:

1. Klippan–Färjenäs
2. Fiskhamnen–Sandviken–Eriksberg
3. Fiskhamnen–Sannegårdshamnen
4. Sänkverket–Hisingstad
5. Residensbron–Götaverken

I november 1939 invigdes Göta Älvbron vilket medförde att Hisingen fick spårvagnstrafik från midsommars 1940. Det var fortfarande billigare att åka färja än spårvagn eller buss. Färjorna behöll de flesta av sina resenärer.

Livlig bilfärjetrafik

Den 1 januari 1946 blev linjen Klippan–Färjenäs berättigad till statligt stöd eftersom den förband allmänna vägar. Avgiften på linjen slopades vilket fick till följd att både bilar och passagerare ökade kraftigt i antal. FÄRJAN 2:s bilkapacitet räckte inte till.

Med hjälp av 95-procentigt statligt investeringsbidrag beställde Hamnstyrelsen en ny motordriven bilfärja vid Falkenbergs Varv. Vid leveransen 1951 fick den namnet DAVID CARNEGIE. Färjan drevs av två trecylindriga June Munktelmotorer på vardera 225 hk med ställbara propellrar.

Med den nya färjan infördes en ny färgsättning med kaktusgrönt skrov och brädgång, vit överbyggnad och crèmegul skorsten med svart topp. Färgsättningen med vitt och grönt gick även igen på ramptornen vid de nya färjelägena.

Den nya färjan sattes i trafik den 10 september och FÄRJAN 2 lades då i reserv, men fick snart sättas in som extrafärja i högttrafiken.

För att ytterligare förstärka bilkapaciteten beställdes en ny trefilig bilfärja för 20 personbilar vid Bröderna Larssons Varv i Kristinchamn. Färjan drevs av fyra Volvo Pentamotorer med kilreps-transmissioner och två Voith-Schneiderpropellrar. Den fick namnet JOHN E. OLSON och sattes i trafik den 30 september 1960.

1962 byggdes DAVID CARNEGIE om varvid babords passagerarsalong slopades för att ge en tredje bilfil. Efter en tid



Motorfärjan HUGO HAMMAR trafikerade Stora Bommens bro–Lundbyhamnen från 1951. Hugo Hammar (1864–1947) var direktör för Götaverken mellan 1910 och 1938. Foto Ulf Bäckström 27 juli 1970, några dagar innan linjen uppbördes.

var det åter kapacitetsbrist på linjen och FÄRJAN 2 fick sättas in under högttrafik fram till dess Älvsborgsbron invigdes 8 november 1966.

Nya personfärjor

Även några av de ångdrivna personfärjorna kom att ersättas med nybyggda motorfärjor. Som ersättare för FÄRJAN 4 och FÄRJAN 5 beställdes motorfärjan HUGO HAMMAR vid Lödöse Varf.

Den sattes i trafik den 2 juni 1954 samtidigt som linjen förlängdes till ett nytt färjeläge i den nybyggda Lundbyhamnen. Denna hade skapats genom

utgrävning och muddring av tidigare landområden. Färjeläget vid Residensbron hade 1952 namnändrats till Stora Bommens Bro.

Inför trafikstarten hade färjelägena fått hydrauliskt manövrerade ramper som var 4 meter breda och medförde snabb iland- och ombordstigning. Färjan hade en speciell cykelfil i salongens centerlinje.

Med den nya färjan infördes Voith-Schneiderpropellrar utan roder som var revolutionerande genom att dragkraften var lika stor i vilken riktning som helst och att färjan därmed blev mycket



Hamnens varv på Ringön sommaren 1968. Från höger DAVID CARNEGIE, FÄRJAN 6, FÄRJAN 4 och JOHN E. OLSON som är under ombyggnad till containerfärja. I bakgrunden isbrytaren GÖTA LIDAN och kanalbåten DIANA. Foto Ingvar Kronhamn

lättkörd. Färjan drevs av två MAN-motorer på vardera 150 hk. Normalt kördes färjan med bara en motor och gick då långsammare än ångfärjorna och kom av resenärerna att kallas "Hugo Långsam".

FÄRJAN 4 blev nu reservfärja för de andra färjorna och gick även som extrafärja i högtrafik på de linjer som ännu trafikerades av ångfärjor. HUGO HAMMAR råkade då och då ut för driftavbrott och då fick fyran rycka in som ersättare.

Fram till början av 1960-talet användes extrafärjor under högtrafik på linje 1, 2

och 4. Det innebar att nio färjor, varav sex ångfärjor, var i drift. 1960 flyttades Sänkverkets färjeläge från Masthuggskajen i samband med att kajen breddades. Det nya färjeläget fick namnet Haket och låg i haket mellan Masthuggs- och Stigbergskajerna.

Den andra nya personfärjan var DAN BROSTRÖM som levererades 1963 från Bröderna Larssons Varv för linje 4, Sänkverket-Hisingstad. Den ersatte FÄRJAN 6 som i sin tur ersatte FÄRJAN 1 på mellan Fiskhamnen och Sannegårdshamnen där biltransporterna samtidigt upphörde. Ettan gick sista turen den 19

augusti 1963 och såldes året därpå.

Även linje 4 fick hydrauliskt manövrerade ramper inför motorfärjans trafikstart.

Nedläggning av linjer

Under åren 1965-1970 påverkade samhällsutvecklingen resandeunderlaget negativt varvid fyra av linjerna upphörde. Allt fler flyttade från närboende till nya områden längre från arbetet och bilresandet ökade kraftigt. Det medförde ökade krav på fler fasta förbindelser över älven.

Hösten 1963 påbörjade Eriksberg arbetena med den nya utrustningskajen Sörhallskajen. En tid därefter ersattes Sandyken med ett nytt färjeläge vid Sörhallsberget. Den 1 januari 1966 slogs linje 3 ihop med linje 2 som därmed trafikerade Fiskhamnen-Eriksberg-Sörhallsberget-Sannegårdshamnen-Fiskhamnen. Denna långa linje hade tidigare trafikerats under lågtrafik på veckosluten när bara en färja trafikerade båda linjerna. Eriksberg drogs in från den 1 december 1966.

Den 8 november 1966 invigdes Älvsborgsbron, vilket medförde att bara JOHN E. OLSON behölls i trafik på linje 1, mellan Klippan och Färjenäs, för passagerare, cyklar och mopeder. Linjen drogs helt in den 1 april 1967.

Den 29 mars 1968 öppnades Tingstadstunneln, vilket indirekt medförde att linje 2 upphörde den 4 juni 1968. Linje 4 ändrades att till att gå Haket-Hisingstad-Sörhallsberget-Haket.

Under högtrafik delades linjen på två

direktlinjer varvid DAN BROSTRÖM och HUGO HAMMAR trafikerade var sin linje. FÄRJAN 4 sattes åter in som ordinarie färja på linje 5 mellan Stora Bommens bro och Lundbyhamnen. Från den 28 oktober 1968 trafikerades linje 4 bara av DAN BROSTRÖM. Den 10 augusti 1970 slopades Sörhallsberget och linjen återgick till sträckan Haket-Hisingstad.

Ångfärjor säljs

Den minskade trafiken innebar att de äldre ångfärjorna kunde säljas. FÄRJAN 2 och FÄRJAN 7 såldes 1966, FÄRJAN 6 1967 och FÄRJAN 3 1968. Under åren 1968-1970 gick FÄRJAN 4 ofta på sin gamla linje medan HUGO HAMMAR låg i reserv. Den hårda isvintern 1970 var det fyran som klarade trafiken mellan Stora Bommen och Lundbyhamnen.

Resandet på linjen hade under slutet av 1960-talet minskat kraftigt. Den lades ned den 31 juli 1970 och FÄRJAN 4 togs ur trafik och lades upp vid Hamnens Varv på Ringön.

Styrsöbolaget tar över trafiken

Hamnstyrelsen hade under 1969 tillstyrkt att överföra färjetrafiken till det kommunalt ägda Styrsöbolaget. Bolaget var då redan engagerat i hamntrafik genom att sedan 1964 sköta personaltransporterna till Götaverken med färjan GÖTA och från 1967 bemanna Eriksbergs personalfärja EMV 1.

Överenskommelsen med Styrsöbolaget drog dock ut på tiden och först den 1 januari 1972 överläts linje 4, Haket-



Färjeläget vid Residensbron fick 1952 namnet Stora Bommens bro. På bilden som är tagen 1 maj 1968 har FÄRJAN 4 fått sällskap av den första STORA DANICA vid Puckbuskajen 11. Foto Gunnar Söderberg

Hisingstad, och DAN BROSTRÖM till Styrsöbolaget. JOHN E. OLSON byggdes om till containerfärja medan HUGO HAMMAR såldes och FÄRJAN 4 kom att bevaras som museifärja.

Varvskrisen på 1970-talet medverkade till att trafiken med Götaverkens och Eriksbergs personalfärjor upphörde 1975 respektive 1977. Varven på Lindholmen och Eriksberg upphörde med verksamheten 1976 respektive 1978. Götaverken omdanades och blev reparationsvarvet Cityvarvet.

Istället för det anonyma Hisingstad började Lindholmen användas som

destination för den kvarvarande färjelinjen. Haket ersattes med ett nytt färjeläge vid Rosenlund 1980 och från 1984 började vissa turer anlöpa Cityvarvet. Den 27 april 1990 var sista trafikdagen för DAN BROSTRÖM på sin gamla linje.

Den 2 maj 1990 inleddes trafiken med nya båtar på den nya Älvsabbenlinjen Lilla Bommen-Rosenlund-Lundbystrand-Lindholmen-Eriksberg, senare förlängd till Klippan. Den nya linjen inledde en ny epok som dock inte hör till ämnet för denna artikel.

GUNNAR SÖDERBERG

En resa

Från vår medlem Bo Langley har vi fått denna fina resebildring från förns seklets början. Berättelsen om en resa med ångbåt runt Orust skrevs 1912 av Ingeborg Kristenson (gift Jonsson). Hon var då 13 år, född 1899.

Ingeborgs morfar, Henrik Andersson, var kantar i Långelanda på Orust.

Texten är ett utmärkt exempel på den svenska som skrevs med verbens pluralformer fram till mitten av 1900-talet.

Jag ämnar beskriva en resa runt Orust. Vi företogs den för ett par år sedan, men jag kommer ännu ihåg den, som om jag varit med om den igår.

Vi skulle fara med ångaren VIKEN, som gick från Svanesund en kvart över nio. Vi voro 12 personer, som deltog: morbror Abraham, morbror Hilding, moster Vendla, moster Ingeborg, moster Sigrid, mina bröder Arvid och Elis, min kusin, Greta Melin, som gick i skola för moster Vendla, och jag. Moster Ester och hennes båda barn, Herbert och Vera, deltog också. De bodde närmare Svanesund på Röd Postgård.

Ungefär klockan nio foro mina mostrar, Greta och jag från Källsbacken. Mina morbröder och bröder hade begivt sig i förväg, ty de skulle gå. När vi kommo till moster Vendlas skolhus, som ligger ungefär mitt emellan Källsbacken och Svanesund, hörde vi båten blåsa.

Drängen, som skjutsade oss, klatschade på hästen. Vi hade snart kommit ikapp de gående, som gingo ovanligt lugnt. Vi frågade dem om de icke hade hört, att

båten blåst, eftersom de gingo så lugnt. De sade, att det icke var den båten utan en annan, som gick tidigare. Vi påstodo bestämt, att det var VIKEN och körde vidare.

När vi kommo ned till Svanesund, låg båten vid bryggan, färdig att avgå. Moster Ester och Herbert och Vera hade hunnit i god tid. De hade bett kaptenen att vänta en stund. Vi gingo ombord och hälsade på kaptenen och bådo honom vänta ännu en stund.

Kaptenen, som var mycket snäll, väntade gärna ännu litet. Då kom morbror Hilding, Arvid och Elis. Morbror Abraham syntes inte ännu. Han trodde bestämt, att han hade rätt. Då sade kaptenen, att han icke kunde vänta längre, utan tillsade besättningskarlarne att draga in landgången.

Men då kom morbror Abraham, och då ropade kaptenen: "Nej, se där ha vi självaste amiralen, då få vi väl vänta." Morbror är nämligen fanjunkare. (Plats för skratt åt min plysning) När han kommit ombord, gick äntligen båten.

Det var ett utomordentligt vackert väder, och sjön låg nästan spegelblank. Vi kommo först till Mjösund. Den stationen ligger nästan mitt emot Svanesund och är mycket liten och obetydlig.

Sedan kommo vi till Stenungsund, en stor badort. Mitt emot den ligger en ö, Stenungsön, som är tätt bebyggd av vackra villor. Vi gingo inte iland där, ty där hade vi varit så många gånger förut. När båten gick därifrån, var klockan en kvart över tio.

Därefter kommo vi till Hästudden,

som fått sitt namn av, att där skjuter ut en udde i havet, som ser ut som en hästhov. Då vi hade passerat den, gingo vi ned i matsalen och äro frukost. Det dröjde nämligen rätt länge, innan vi kommo till nästa station, Skopesund.

När vi kommo upp på däck igen, hade båten redan passerat Skopesund. Härnäst kommo vi till Rossön, som ligger på en udde, och därefter till Mollösund, ett stort fiskeläge. Där gick min bror Elis iland och tog en växt, som han fått se växa där.

Båten blåste sedan till avgång, och vi skulle nu resa oavbrutet rätt länge innan vi kommo till nästa station, Kåringön.

Herbert, Vera och jag satte oss på en bänk, ty vi skulle leka en lek, som vi bruka leka, då vi äro ute och resa. Den har ej något särskilt namn och är påhittad av oss själva. Den går till så:

En av deltagarna i leken sätter sig så, att han kan se på ena sidan av båten och en annan på motsatta sidan o.s.v. Därifrån skall man räkna hur många stugor och sjömärken och mycket annat man får se.

Om man då får se en tumlare i vattnet, skall man genast underrätta de andra, som få upphöra att räkna stugor. Då talar varje deltagare om hur mycket han lyckats räkna till, innan första eller andra tumlaren visat sig. Vera mätte ha fått se många tumlare, ty hon ropade stopp nästan i varje ögonblick. Detta visade sig snart vara bara påhitt, ty så fort hon fick se något svart på långt avstånd, ropade hon: "Där ha vi en tumlare".

Emellertid förlöt tiden ganska fort,



Resan runt Orust företogs med ångaren VIKEN som tillhörde Angbåta AB Bobsuländska Kusten. Här ligger VIKEN i Uddavallahamn.

och kaptenen underrättade oss om, att vi snart voro vid Kåringön. Ja, mycket riktigt, nu saktade båten farten och gick för halv maskin.

Rätt som det var, knakade det. Vi sprungo upp på kommandobryggan och

tittade efter vad det var på färde. Vi sågo ett segelfartyg med avbrutet bogspröt, och man sade oss, att det var VIKEN som rönt på det.

Vid Kåringön skulle båten ligga en halvtimme, så vi fingo god tid att bese

oss där. Vi skulle först gå och köpa fisk och frågade därför en liten pojke var handelsboden låg. "Den ligger hos Helligrens", svarade pojken. Ja, det blevo vi lika kloka på och gingo istället för att bese kyrkogården.

Utefter vägarna, som i skärgården kallas gator, lågo många trevliga stugor. I vartenda fönster frodades blommor och krulväxter. Kyrkogården var ovanligt vacker och välvårdad. Där intill låg kyrkan, som ser ut som en leksakskyrka, så näpen är den.

Därpå gingo vi en så kallad gata till och kommo till prästgården, som är omgiven av en liten vacker trädgård. På vägen tillbaka till ångbåten fanns en liten brevlåda fastspikad på en vägg. Där kunde man stoppa ner tio öre, och då fick man två vackra vykort över ön.

När vi kommit ombord igen, kom en fiskaregubbe och ville sälja fisk. Han blev mycket välkommen, och vi köpte stora, härliga rödspottor för billigt pris.

När båten gått från Käringön, var klockan halv fyra. Vi gingo då ned för att äta middag. Det smakade mycket gott att äta, ty havsluften ger aptit. Vi fingo stora, härliga jordgubbar till efterrätt.

Efter att ha ätit oss grundligt mätta gingo vi upp igen och hade då passerat Gullholmen. Snart kommo vi till Ellös, där det finnes en ansjovisfabrik. På väg därifrån till Lysekil foro vi förbi Fiskebäckskil, där mina fastrar och farmor äro bosatta.

På Lysekils brygga stod en bekant till oss, som visste, att vi skulle resa runt Orust den dagen. Han hade med sig en stor påse bigarrer till oss barn. Vi gingo bort i en vrå för oss själva och njöto av innehållet. Då vi ätit, så att vi maddo illa, gingo vi fram och bjödo ut resten ur påsen.

I Lysekil låg ångaren UDDEVALLA,

som skulle gå därifrån en halv timme senare. Morbröderna, som skulle se sig omkring i staden, stannade där för att resa med UDDEVALLA.

Nu bar det av till Morlanda och därefter till Uddevalla. Moster Vendla och jag gingo i land där för att hälsa på tant Beda. Det blev inte länge, och då vi kommo ombord igen, var morbror Arnold där. Morbror Arnold förde ångaren BOSUS, som nyss kommit in till Uddevalla. Han skulle följa med till Svanesund.

När vi gingo från Uddevalla, var klockan nästan fem. Emellan Uddevalla och nästa station, Raneberg, skulle båten gå förbi ett berg så nära, att man kunde ta på det, hade moster Ingeborg sagt. Den gick också tämligen nära ett berg.

Då skulle Greta pröva, om det gick att ta på det. Hon hängde sig över relingen, men då fick moster Vendla se henne, som väl var. Hon tillsade henne att gå ned och varnade henne för att gå så aldeles ensam på upptäcktsfärder.

Snart kommo vi till Buvenäs. Där hade Elis varit i land förut och skröt inte lite däröver. Arvid ville naturligtvis också ha den äran att ha varit där, så han gick i land och gick några steg på bryggan, och kom ombord igen. (De äro sig tämligen lika ännu idag, tycker deras gamla syster)

Till sist kommo vi till Ställingsön, där vi skulle möta morbröderna. UDDEVALLA hade icke kommit ännu och inte heller motorbåten, som vi skulle fara hem till Svanesund med. Ångbåten gick nämligen inte längre.

Snart kom emellertid motorbåten, och

UDDEVALLA hördes också blåsa. Vi stego i motorbåten och foro ut på sjön, medan vi väntade.

Nu lade UDDEVALLA till, och vi återvände till stranden för att hämta morbröderna. De hade köpt råkor, vilka vi äto upp på hemvägen. Hemfärden gick lyckligt och väl, utan att motorn strejkade en enda gång. Under hemfärden sjöngs fosterländska sånger.

När vi kommo hem, sutto morfar och mormor och väntade på oss. Efter att ha ätit en bastant kvällsvard gingo vi och lade oss, trötta som vi voro, fast nöjda och glada med vår dag.

Kan så här efteråt konstatera, att det varit ett ganska förskräckligt ätande hela tiden, men det stämmer nog ganska gott in på oss.

INGEBORG KRISTENSSON

Ångaren VIKEN

byggdes 1883 på Motala Verkstad för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla.

VIKEN var en av bolagets mindre ångare och gick mellan Uddevalla och Lysekil men även runt Orust.

Den fördes mellan 1883 och 1906 av den slagfärdige Emanuel Jonsson, mera känd som "Bli må".

VIKEN såldes 1942 och skrotades 1951.

Ett gammalt frimärke

I min ägo har jag sedan länge ett frimärke stämplat på Marstrand 9 augusti 1867. Det är av den så kallade Vapentypen och med valören 12 öre ("TOLF ÖRE"). Färgen blå. Det är av samma typ som de samtida berömda Skilling Banco-märkena. Tandningen är 14, inget vattenmärke. Märket är inte alls särskilt dyrbart men stämpeln är intressant.

Märket var alltså på Marstrand för drygt 145 år sedan. Har såg det ut i omvärlden vid denna tidpunkt? Vem sände brevet och varthän? Vad kan märket ha upplevt tills jag köpte det för 75 kronor för "tolf" år sedan?



Egentligen är året 1867 inte alls värt att skriva om eller att komma ihåg. Just detta år var vädret i Sverige och Finland det värsta på 114 år. Till följd av ett vulkanutbrott någonstans rädde en tillfällig men kraftig klimatförsämring. I norra Sverige låg isarna ännu vid midsommartid. Inget foder fanns för kreaturen. Salt, sill och strömming var slut. Nödsåkt fick tillgripas. Situationen blev allt värre och i åtskilliga socknar svält många ihjäl, speciellt barn.

1867 är det sista år då hungersnöd rädde i Sverige och Finland. Från södra delen av landet försökte man sända spannmål norrut men endast en liten del nådde de nödlidande.

Järnvägsnätet byggdes raskt ut vid denna tid såväl av staten som av enskilda bolag. Men inga järnvägar fanns ännu till Norrland. Bottenhavet och Bottenviken var islagda.

Myndigheterna hade inga resurser

eller kunskaper om hur man skulle få fram hjälp. Man försökte att på enskilda initiativ försöka få fram resurser. Kända personer som sångerskan Jenny Lind gav välgörenhetskonserter och från New York sände uppfinnaren John Ericsson, propellerns pionjär, 20.000 riksdaler riksmünt till hjälp.

1867 blev orsaken till att emigrationen till Förenta Staterna ökade starkt.

Ironiskt nog var 1867 ett år då havreexporten till främst London var rekordhög. Det var lättare att föse Londons hästar med livets nödtorft än undsätta hungrande landsmän.

Göteborg

Vid södra älvstranden gick detta år Alexander Keiller & Co:s mekaniska

verkstad i konkurs. Driften togs över av sonen James Keiller, som tillsammans med kompanjoner drev företaget vidare.

Staden vägrade dock att ge tillstånd till byggandet av en större slip vid den blivande Skeppsbron. I slutet av året flyttade därför företaget över älven.

Därmed bildades Göteborgs Mekaniska Verkstads AB. Företaget växte och bytte 1916 namn till Götaverken.

Marstrand

När vårt frimärke lämnade ön 1867 var Marstrand en betydande handelsplats, helt präglad av sjöfart, fiske och handel. Visserligen hade sillen försvunnit men staden var ett centrum för omgivningen.

Karlstens fästning var bemannad med två kompanier ur Göta Artilleriregemente och på fästningens torn stod världens första fyr med roterande spegelapparat. Den avlöstes året därpå av den nybyggda fyren på Hammeskär.

Intill fästningens torn på östsidan stod den optiska telegrafan, anlagd redan 1799. Den ersattes 1871 av den elektriska telegrafan.

Vart? Till vem? Hur?

Hur lämnade vårt frimärke Marstrand? Med ångbåt eller seglande skepp? Med roddbåt genom Albrektsunds kanal?

Kanske vidare med postdilligen? Man kan undra vem avsändaren var.

Att betrakta märket, denna lilla papperslapp, och tänka sig tillbaka till 1867, detta för många så fruktansvärda år, är sannerligen fascinerande.

BO STARMARK

Två propellrar till

I tidningar och tidskrifter (t ex *GP* och *Ångbåten*) och på hemsidor har nyligen berättats om jagarpropellrarna på Eriksbergs dockpir. Ingen har då talat om att det sedan många år ligger två propellrar vid Maskinkajen på Eriksberg. Så därför gör jag det nu!

De båda fyrbladiga propellrarna ligger på Eriksbergstorget, den lilla trekanten innanför Maskinkajen, just nedanför Quality Hotel 11 (f d Nya Maskinverkstaden - "Blå Hallen").

Den ena propellern är rödmålad, gjord av stålgiutgods, och med tämligen grov yta. Den är en typisk reservpropeller. Den andra är en bronspropeller, vackert ytbehandlad som en propeller ska vara för att få god verkningsgrad. Nu har den en viss patina på grund av oxidering. Hade propellrarna varit av trä kunde man ha sagt att den ena är tillyxad och den andra är slätthvild och slipad.

Det är inte svårt att se att de varit avsedda för två olika fartyg. Att mäta diametrarna är, om inte svårt, så i alla fall obehärligt. Men en mätning av naven (till och med med ögonmått) visar att propellrarna är gjorda för två olika propelleraxlar, med olika diameter och längd på konan.

Fört i tiden hade varje större fartyg en reservpropeller ombord. I torrlastfartyg förvarades den ofast i den så kallade tonnagebrunnen, i tankbåtar ofta på fördäck. Det viktiga var att den inte var i vägen för den vanliga verksamheten ombord. Den skulle ju bara användas om den ordinarie propellern skadades.



Bronspropellern på Eriksbergstorget tillsammans med fotografens skugga. Fotograferad 13 januari 2013 av Ove Iko

Sådana kustångare som gick i trafik på vintern (BOHUSLÄN kan räknas dit) hade en vinterpropeller av stålgiutgods som skulle tåla isens påfrestningar, och en sommarpropeller av brons för att ge bättre fart och ekonomi på sommaren.

Någon gång före Sällskapet Ångbåtens tid satte rederiet på vinterpropellern på BOHUSLÄN. Antingen hade sommarpropellern blivit skadad, eller också ville man sälja bronspropellern för att få pengar i kassan. I alla händelser fanns den inte med när Sällskapet kom in i bilden.

Vi körde BOHUSLÄN i tio år med vinterpropellern. Men vår förförärförre ordförande, Stefan Forsblad, lyckades beställa en ny bronspropeller till ett bra pris. Den monterades på våren 1976. Då blev vinterpropellern trädgårdsprydd.

Med viss möda har jag fått fram fakta om propellrarna på Eriksbergstorget. Genom Varvshistoriska Föreningen i Göteborg och Älvstranden Utveckling AB har jag fått reda på att de tillhörde Götaverken Cityvarvet, som hade deponerat dem i ett skjul på Eriksbergsområdet.

Ångbåten Nr 1 2013



En vintrig bild av reservpropellern på Eriksbergstorget med vinterupplagda Götaresen III i fändan och Älv-Snabben på utgående den 26 januari 2013. Foto Ove Iko

Min sista söklänk var Bengt Tengroth, som varit VD för Eriksbergs Förvaltnings AB. Han berättade att bolaget 1992 fick överta propellerna. Men han har inte hittat några uppgifter om vilka fartyg de varit avsedda för.

Propellrarna flyttades ut ur skjulet för att pryda Eriksbergstorget. Men reservpropellern gör dessutom nytta en gång om året - som julgransfot!

OVE IKO

BOHUSLÄNS vinterpropeller

Vart tog då BOHUSLÄNS vinterpropeller vägen? Vid leveransen försägs BOHUSLÄN med en vinter- och en sommarpropeller.

Sedan den nya propellern satts på plats 1976 placerades den gamla i en medlems trädgård i Nol.

När han flyttade därifrån fündes propellern till Göteborg och ligger utanför vårt förråd på Ringön.

Propellern är fyrbladig, diametern är 2,40 m och vikten ca 1350 kg.

Medlemsrabatt

Du har väl betalat medlemsavgiften? Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på dagsutflykter och kustturer med ångaren BOHUSLÄN.

På de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4 lämnas rabatt vid direkt köp av biljett ombord.

Nytt för i år är att medlemsrabatt även lämnas på de första kvällsturerna med ångaren BOHUSLÄN från Göteborg onsdagarna 5, 12, 19 och 26 juni. Rabatten gäller inte paketbiljetter.

Dagsutflykterna är resorna mellan Göteborg, Marstrand, Klädesholmen och Skärhamn samt Lysekil-Hunnebostrand.

Kustturerna är resorna Göteborg-Skärhamn-Göteborg, Göteborg-Lysekil-Göteborg samt Göteborg-Kungälv-Göteborg.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan.

Vid kustturer med båt och buss i Sällskapets regi är medlemspriset 230 kr vid ordinarie pris 300 kr och 280 kr vid ordinarie pris 370 kr.

Resor med båt och buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg.

Medlemsrabatten kan endast utnyttjas vid förköp genom Tinet samt vid köp direkt vid landgången.

Vid förköp genom Tinet, eller annan återförsäljare, tillkommer serviceavgift.

Välkommen ombord att utnyttja medlemsrabatten!

STYRELSEN

Vykort med ångaren BOHUSLÄN

I *Ångbåten* 106 Nr 1 2002 skrev jag om ett vykort som var skrivet och poststämplat ombord i ångaren BOHUSLÄN den 15 augusti 1915. Motivet var tyvärr inte BOHUSLÄN. Jag har ibland funderat på hur det första vykortet som togs på BOHUSLÄN såg ut och när det var taget.

Det var inte första gången jag skrev i vår medlemstidning. Det skedde i *Ångbåten* Nr 23 i april 1973. Det var en serie om ångsluparna i Göteborgs hamn som sedan följdes av färjorna.

Eftersom jag samlat på mig ett stort antal vykort under åren på vår fina ångare, vill jag gärna visa en del av dessa, några är ganska ovanliga, för *Ångbåtens* läsare framöver.

Jag börjar med ett vykort som är taget i Marstrand. Vykortet är inget foto utan ett litografiskt tryck, som inte återger någon bra skärpa på BOHUSLÄNS vackra linjer.

Tillverkare av korter är Konstförlaget FRAM i Stockholm. Förlaget var Axel Hellman i Marstrand. Kortet är skrivet i Marstrand den 27 juni 1934:

Jag är i Marstrand idag. Vi har farit med den här båten från Göteborg. Kommer hem om lördakväll.

Men kortet är äldre än så. BOHUSLÄN saknar vindskydden på bryggan. De kom till efter vintern 1917. Friholarna är betydligt mindre än de som användes i kustängarna. Det kan med andra ord vara något av de tidigare vykortet föreställande ångaren BOHUSLÄN.

Det andra vykortet är från Fiskebäckskil och visar BOHUSLÄN, förmodligen under avgång.



Passagerarna ombord vinkar och folket på ångbåtsbryggan hälsar tillbaka. Ser man på damerna i sina sommarklänningar kan man förmoda att det är en solig och varm sommardag.

En av dem bär ett paraply som skydd för solen. Det är kanske en söndag eftersom det är så mycket folk i rörelse. Av klädseln att döma kan vykortet förmodligen dateras till första delen av 1930-talet.

Vänder man blicken åt höger ser man den lilla ångslupen RAN, även den med mycket folk ombord. RAN gick i trafik mellan Lysekil och Fiskebäckskil.

RAN har en lång historia och jag frågade Bernt Säfström i Fiskebäckskil, som skrev följande:

Detta vykort är nog sällsynt. Jag har aldrig sett det förut. Har luskat runt lite om RANs maskinhyte och kommit fram till att ångmaskinen togs ur 1919, då tillgången på bränsle kom igång efter första världskrigets slut. RAN fick då en tvåcylindrig Skandia tändkulemotor som installerades i december samma år. På vykortet har RAN fortfarande kvar sin ångbåtskorsten. Den lär senare ha kupats till nivå där det svarta "sotbältet" slutar, och skall sedan ha hängt med tills RAN "dieselmotoriserades" 1961 - 1962.

Vykortet kan nog dateras till slutet av 1920-talet, början 1930-talet på grund av klädseln på folket på ångbåtsbryggan. Något som förbyrllar är de två mindre båtarna i fotots mitt. Den ena (som ras av



en man) ser ut som en äkta så kallad dory som användes av både fransmän, portugiser och amerikanare vid fiske med moderskepp på Grand Banks vid New Foundland

Kan det vara en dory som följt med när tre stora bankfiskekonar inköptes till Grundevind på Skafthö från St. Malo i Frankrike? Doryn kan ju lätt ha hamnat i Fiskebäckskil sedan. Själva har jag inte

någonsin sett en sådan båt i Fiskebäckskil! Inte heller har jag sett en sådan båt som den vita, barkavliknande motorbåten som också syns mitt i vykortet. Undrar vem som ägde den?

Det som gör vykortet än mer ovanligt är att det saknar text på framsidan.

Texten, "FISKEBÄCKSKIL Kamera-bild Frithiof Mörk Borås" står på bak-

sidan längst ner där kortskrivaren skriver sin text. Förlaget Kamera-bild tillhörde inte de stora vykortsförlagen och troligen var upplagan inte så stor.

Men bilden är fantastiskt fin; båtar i rörelse och människor på ångbåtsbryggan bildar en fin skärgårdsmiljö från dåtidens Bohuslän.

BERTIL SÖDERBERG

Båtar runt omkring

Ny trafikoperatör i Lysekil

Västrafik har efter avslutad upphandling av båttrafiken Lysekil-Östersidan-Fiskebäckskil utsett Dejlig Cruise som operatör med trafikstart den 9 februari.

Trafiken skall även fortsättningsvis köras med CARL WILHELMSON, som köptes av Västrafik från den hittillsvarande operatören, Lysekils kommun, i januari 2012.

Dejlig Cruise driver sedan 2005 den då nybyggda passagerarbåten WINDROSE kommersiellt längs kusten.

Styrsöbolaget vann anbud

Även den trafik Styrsöbolaget kör på uppdrag av Västrafik i Göteborgs södra skärgård och på Göta älv var under upphandling under 2012.

Efter avslutad upphandling fick Styrsöbolaget förtroendet att driva trafiken även under nästa trafikperiod. Den börjar 14 januari 2014 i södra skärgården och ett halvår senare i älvtrafiken.

Inför trafikstarten i älvtrafiken skall Västrafik beställa två nya dubbeländade pendelfärjor som skall drivas av Styrsöbolaget på linjen Rosenlund-Lindholmspirén

Vinterupplagd på land

Ångbåten ENGELBREKT, som trafikerar Siljan sommartid, får till skillnad från de flesta andra ångbåtar tillbringa tiden under vinterupplägningen på land istället för i sjön. Ångaren står på slipen som tillhör Stiftelsen m/s Gustaf Wasa strax utanför Rättvik.



Ångaren ENGELBREKT vinterupplagd på slipen utanför Rättvik.
Foto Gunnar Söderberg 21 oktober 2012

ENGELBREKT är en verklig veteran som trafikerat Siljan sedan den levererades som MORA från Lindholmens Verkstad 1866. Beställare var Mora Ångbåtsbolag och den sattes in på linjen Mora-Leksand-Tunsta vid Insjön, från 1871 istället Bretnäs. 1876 förlängdes linjen i norr till Orsa. Ångbåtsbolaget ombildades 1873 till Österdalarnes Ångbåts AB.

1903 genomgick MORA en fullständig ombyggnad som förändrade utseendet helt. Huvuddäcket höjdes till nuvarande nivå och nytt maskineri installerades samtidigt som ångaren fick nytt namn.

ENGELBREKT var i trafik fram till 1951, varefter ångaren såldes för att användas som fritidsbostad. Panna och maskin togs ur skrovet och skrotades.

Mirakulöst nog skulle ENGELBREKT återuppstå som ångbåt genom ideella krafter i Vänföreningen Engelbrekt.

1993 påbörjades en helrenovering med installation av en compoundångmaskin på 80 indikerade hästkrafter från 1904 och ångpanna från 1917. Sedan 1996 trafikerar ENGELBREKT åter sjön Siljan i passagerartrafik.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 1 2013

Aktersalongen

GAY VIKING

I förra numret av *Ångbåten*, nr 147, skrev vi om Marstrandbolagets sommarbåt 1952, GAY VIKING.

Artikeln illustrerades med två foton och vi har nu fått seta art inget av de två var tagna av C G Nyström.

Från Krister Bång har vi fått ett foto som bekräftar slutet för GAY VIKING. Fotot är taget i Köpenhamn 28 juli 1988 och visar fartyget stående på botten.

RED



Ångbåten nr 1-143 säljes

Klubb Maritim har en komplett samling av Sällskapet Ångbåtens medlems-tidskrift *Ångbåten* från Nr 1 till 143.

Den som är intresserad av att förvärva denna unika samling är välkommen att kontakta Bertil Söderberg i Klubb Maritim, telefon 0708-13 58 48, för uppgift om pris och leverans.

Skutan i Ångbåten 147

I förra numret av *Ångbåten* (nr 147), sidan 23, hade vi en fråga om när bilden på Stenpiren var tagen. Bilden var tagen 1970. Förutom STENA DANICA (II) och ångaren BOHUSLÄN fanns på bilden ännu ett fartyg. Det var AMAZONE, då hemma på Fisketängen. Dag Engström berättar mer:

Hon byggdes 1901 i Rönne på Bornholm som tremastad skonert, av stål på klink, med träddäck. Beställare var ett rederi på Bornholm som seglade henne till mitten av 1920-talet, då hon fick "hjälpmotor". Strax därefter såldes hon till Sverige, förmodligen till Skillinge.

Ångbåten Nr 1 2013

Hon seglade för skånerederier fram till början av 1950-talet, då hon förvärvades av Sören Pettersson i Skärhamn.

I början av 1960-talet (?) såldes hon till bröderna Rune, Holger, Bertil och Karl-Ivar Ivarsson på Klidesholmen vilka kom från Flatholmen. Bröderna började med INGO, men delade upp sig när de fick flera fartyg.

Under tiden på västkusten lyftes stormasten ur och hon blev "motorfartyg".

I slutet av 1960-talet (?) såldes AMAZONE till Alf Davidsson i Kungshamn, som seglade henne i tiotalet (?) år. Därefter försvann hon från "fraktfarten", fick en kran och hamnade som sanddräggare, troligtvis i Vätern.

På 1990-talet såg jag henne sista gången, då jag gick i Stockholms skär-

gård. Hon låg då i en vik nord om Trälhavet med tre "master", bestående av tre järnströ och i ett bedrövligt skick.

Kort tid därefter köptes hon tillbaka till Bornholm för att riggas i "originalskick". Renoveringen blev dock övermäktig, så skutan skrotades i just Rönne där hon gått av stapeln 100 år tidigare.

Maskinen, åtminstone under Tjörntiden, var en tvåcylindrig Skandia tändkulemotor på 180 BHP och föregångare till 210:an. Den hade vattenkylda ramlager (underhalvorna) och kolvtoppar med "kam" (vilket kunde särskiljas från 210:an på motorljudet). Om man bytt till en ny 210 vet jag inte, för sedan Tjörntiden har jag inte "hört" henne.

DAG

Akterspegeln



Interiör från BOHUSLÄNS styrhytt i all sin elegans. Ratten är ungefär halvannan meter i diameter och kräver drygt sju fulla varv från dikt styrbord till dikt babord. Någon styrmaskin finns inte, styrningen sker helt med handkraft.

Framför ratten syns spelet, som är kopplat till roderkättingarna. Ovanpå spelet syns roderskvaltran som visar rodevinkeln. Befälhavaren Dag Engström står vid telegrafan som visar full fram. Rorgångare är Bo Starmark.

Foto Bengt Sjöberg 11 augusti 2012 på resa från Björkö till Göteborg.