



ÅNGBATEN Årgång 10 • Juli 1974 • Nummer **27**

Redaktionens spalt



Välkände kapten Emanuel Jonsson på Bohuslänska Kustens VIKEN, "Bli mä" även kallad, blev en gång vid anlöpan- det av Ljungskile tillfrågad av en omtänksam person: "Är det inte kallt däruppe vid rodret?" Kapten Jonsson kom ned och iland på ångbåtsbryggan, tog den frågvide i nacken och böjde honom mot vattnet med svaret: "Där e rort, men där uppe e ratten".

Som det stod i förra numret av "Ångbåten" har det varit förfångning vid rodret eller ratten och åtminstone vid skrivmaskin, sax och klisterburk eller vad nu redaktionsskapet skall anses bestå av.

Detta är första numret från den nya redaktionen och vi tackar för de vänliga lyckönskningarna från våra företrädare samtidigt som vi hoppas att de inte tar illa upp över vår lilla anekdot. Tack skall ni ha för alla trevliga "Ångbåtar" från Lysekil!

En ny redaktion måste givetvis avge en programförklaring. Vi vill i "Ångbåten" följa föreningens fartyg, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, berätta om arbetet ombord och i deras närhet samtidigt som vi försöker informera om fartyg av liknande slag i Sverige och utlandet. Vidare tänker vi behandla den kvarvarande båttrafiken i Bohuslän men vi har också historiska ambitioner; med intresse har vi följt Dag Alméns båtserie och det är vår förhoppning att den skall fortsätta med andra båtar i andra rederier på västkusten. Det skulle glädja oss speciellt mycket om några av läsarna här ville komplettera den historiska avdelningen med egna berättelser från kust- och skärgårdstrafiken, som passagerare eller anställd eller med annan anknytning. Välkomna som medarbetare i "Ångbåten"!

Och till alla medlemmar och läsare säger vi varsågod, här är vår första tidning, hoppas att ni skall trivas och på återseende!

Gunnar Söderberg

Ingvar Kronhamn

ÅNGBÅTEN

medlems- och informationstidning utgiven av Sällskapet Ångbåten.

Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg.
Postgiro 62 16 06 - 3.
Telefon 031/75 15 00 måndag-fredag kl 10-15.

Tidningen "Ångbåten" utkommer fyra ggr per år.
Redaktion: Gunnar Söderberg och Ingvar Kronhamn.
Adress: "Ångbåten", G Söderberg, Fjällnejlikan 5, 5 tr
424 48 Angered, telefon 031/30 22 73.

Medlems- och prenumerationsavgift är 15 kr/år.
Glöm inte att meddela ev. adressförändring!

Innehåll:

| | | | |
|-----|-------------------------|----|-----------------------|
| Sid | | 9 | SS BOHUSLÄN 60 år |
| | | 16 | SS BOHUSLÄN - plansch |
| 2 | Redaktionens spalt | 22 | Årsmöte |
| 3 | Innehåll, försäljning | 23 | Ångslupen EVA |
| 4 | Medlemsturer 1974 | 26 | Premiär för FÄRJAN 4 |
| 6 | Den nya Marstrandståten | 28 | Akterseglad |
| 8 | Inreg varumärke | 32 | Turlistor från 1914 |

Ångbåtens försäljningserbjudande

| | |
|-----------|---|
| VYKORT | De nya färgvykortet har nu kommit! Det ena visar BOHUSLÄN utanför Lysekil, det andra FÄRJAN 4 vid Stora Bommen. Pris 1 kr/st. |
| BOKEN | Historiken om Ångaren BOHUSLÄN av Dag Almén bör inte saknas i bokhyllan. Pris 12 kr. |
| RITNINGEN | Kopian av varvets originalritning, tryckt på kraftigt papper, 100x75 cm. Pris 15 kr. |
| BILDMAPP | 16 foton i format 22x28 cm på gamla bohuslänska ångbåtar. Pris 20 kronor. |

Sätt in beloppet på beställda artiklar + 1 krona och ange artiklarna på blanketten på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3.

MEDLEMSTURER 1974

Att charterturererna är ryggraden i Sällskapet Ångbåtens ekonomi är ett oomtvisteligt faktum. Genom personliga kontakter och rekommendationer söker våra kunder upp oss och när respektive företag eller förening kommer ombord försöker vi med de resurser som står till buds att få våra gäster att trivas så att de eventuellt även kommer tillbaka nästa år. Men det är inte alla som har möjlighet att följa med på dessa resor, den del av våra aktiva medlemmar som arbetar ombord under resorna undantagna. För de allra flesta medlemmarna är medlemsturererna enda möjligheten att få färdas med sällskapets fartyg, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

Under senare år har intresset för dessa turer markant ökat. Det är föreningens strävan att göra medlemsturererna så intressanta och omväxlande som möjligt. Det är också något speciellt med förväntansfulla medlemmar ombord, en intresserad och tacksam publik i matsal och salonger på väg ut med sitt kära fartyg till trevliga mål i den vackra skärgården.

Men vi har inte ekonomiska möjligheter att annonsera turererna i dagspressen för att på så sätt ge ännu flera möjlighet att resa med. Vårt sommarprogram som kom ut med förra "Ångbåten" får räcka och för säkerhets skull presenterar vi ännu en gång de turer som återstår av sommarens program. Följ med på sommarturererna med BOHUSLÄN och FÄRJAN 4! Berätta för dina vänner om turererna, ta med dem och värva dem som medlemmar så att de också får del av informationen om Sällskapet Ångbåten, dess fartyg och turer! Genom ökat intresse för medlemsturererna kan vi öka antalet "öppna turer".

Med BOHUSLÄN till Mollösund söndag 21 juli

Från Göteborg 08.00, Marstrand 10.15, Skärhamn 11.20, Kyrkesund 11.40, till Mollösund ca 12.10. Observera att även Skärhamn anlöps på denna tur! På Mollösund finns bra badplats och ett intressant hembygdsmuseum.

Åter från Mollösund 15.00, Kyrkesund och Skärhamn anlöps. Från Marstrand 16.55, till Göteborg 19.10. Matservering ombord. Biljettpris från Göteborg kr 20:- Föranmälan enl nedan.

Söndag 18 aug. Till Marstrand och Klåverön

Från Göteborg kl 10.00 genom Albrektsunds kanal till fästnings- och sommarstaden Marstrand. Från Marstrand går båt för våra passagerare till Klåverön som är naturreservat med fina badvikar och trevliga promenadstigar. För de som stannar i Marstrand rekommenderas ett besök på Carlstens fästning. Åter från Marstrand kl 16.00, till Göteborg 18.15. Matservering ombord. Biljettpris från Göteborg kr 15:- Föranmälan enl nedan.

Traditionell kvällstur med BOHUSLÄN 29 augusti

Från Göteborg kl 18.30 på en trivsamt och lagom rundtur genom södra och norra skärgården. Kaffe med dopp, öl och smörgåsar ombord. Åter i stan kl 22.00. Biljettpris kr 10:- Föranmälan enl nedan.

Söndag 8 september I KUNG RANES kölvatten

En trevlig dagstur i början av hösten. Från Göteborg kl 08.00, Marstrand 10.20. Genom skyddade vatten till Lyckorna där uppehåll görs i två timmar. Lyckorna anlöptes av Bohuslänska Kustens ångare mellan Göteborg och Uddevalla till vilka KUNG RANE hörde. I Lyckorna lever sekelskiftet kvar i badhus och villor med verandor, tinnar och torn. Återresa kl 14.30, från Marstrand 16.45, till Göteborg 19.00. Matservering ombord. Biljettpris från Göteborg kr 20:- Föranmälan enl nedan.

Kvällstur med FÄRJAN 4 torsdag 1 augusti

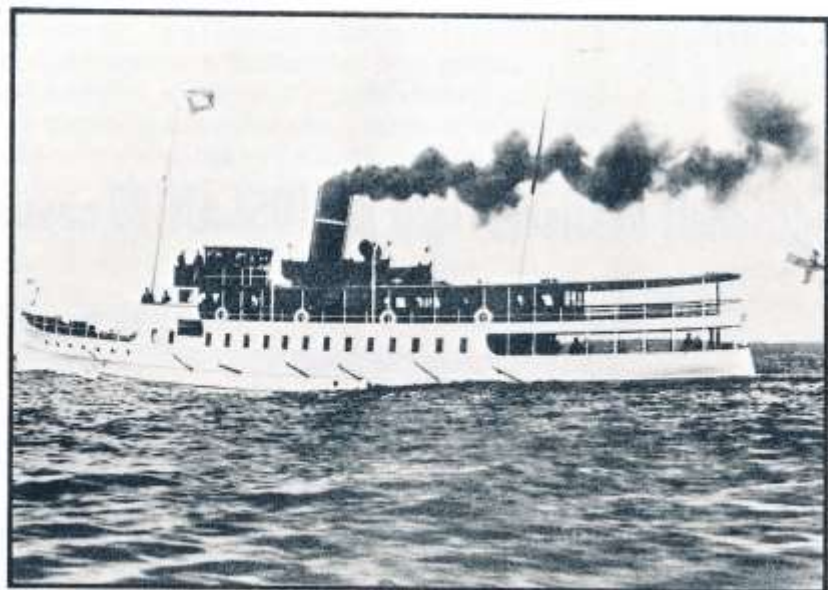
Från Lilla Bommens Fartygsmuseum kl 18.30 på en hamnrundtur på 1½ timma. Åter kl 20.00. Biljettpris 10:-

Förhandsanmälan är nödvändig för resor med BOHUSLÄN två dagar före aktuell resa. Tel 031/75 15 00 månd.-fredag kl 10-15.

Välkommen ombord!

Fredagen den 15 maj 1914.

Den nya Marstrandsbåten.



När passagerarna på Marstrandsbåtarne denna vår passerat Eriksbergs mek. verkstad, ha många af dem kastat nyfikna blickar mellan fartygskroften vid brobänkarna för att fånga en skymt af den nya båten. Tills för några vecka sedan lyste den rödmönjad bland sina svarta kamrater från kanalen och Östersjötraderarna. I går såg den hvit och vakar, med putsade salongsfönster, som blänkte i solen, ny så det sken af den och med namnet »Bohuslän» i ljusblå bokstäver på bogarna.

Då den vid 10-tiden på förmidda-

gon halades ut ur verkstadshamnen hade en rätt talrik skara profiturspassagerare embarkerat, de flesta representerande beställarna, Marstrands nya ångfartygsaktiebolag.

Ångaren låg vackert på vattnet under sin första Marstrandsfärd ut för klifven med sitt välformade akrof, sina långa öfverbyggnader och sin kokett akterstagade rigg.

Redan vid första mönstringen blef det klart att Marstrandsbolaget med detta fartyg äfverlivat västkustens komfortablaste passagerareångare. Den representerar en helt ny typ;

och om ej alla beräkningar så fel kommer den att inleda en ny era i trafiken på westkustens största badorter.

Ångaren är 43,05 m. lng, 7,27 m. bred och har ett malladt djup af 3,1 m. Den är försedd med kryssarakt af väl afvägd form och två däck. Föröfver är det på Marstrandsbåtarne vanliga upphöjda lastdäcket. Hufvuddäcket bildar i horisontalt plan det inbyggda mellandäcket och det med sittplatser för andraklasspassagerare försedda akterdäcket.

All kommunikation med första klassafdelningarna sker från akterdäcket. Här är från maskinstöttet utbyggd ett däckkas, inrymmande trapporna till promenaddäck och salonger, förstklassiga herr- och damtoiletter med marmorlavoarer och väggarne klädda med porslinskakel. En bred trappa med ledträcken och barrör af polerad valnöt leder upp till den rymliga vestibulen i de sammanhängande däckssalongerna. Den på akterdäck belägna danssalongen är läckert inredd, med väggar och bord af polerad björk och soffor med bläfragade plyschöfverdrag. Den i väggen infällda stora spegeln kommer säkert att ge damerna kära tillfällen att skänka densamma sina ögons beundran.

Föröfver leda dubbeldörrar in i den trelliga matsalongen, som är hällen i rött med en marmorbuffet på förkant och fyra efter bässystem mellan skinnklädda soffor placerade fönsterbord af mahogny. På styrbordsidan kommer man därifrån in i penteriet, hvilket endast profiturspassagerare kunna tillåta sig, på babordsidan i en tambur, som genom dörrar står i förbindelse med prome-

naddäcket och längs förut i den långa däckbyggnaden belägna rök- och konversationsalongen.

Denna kommer nog att öfverpassagerarnes käraste tillhåll. Den är hällen i dämpade färger, blågrått och grönt, är liksom matsalongen inredd med fönsterbord af mahogny och skinnsoffor. Längst föröfver är en liten afdelning med rundbord och stolar, därifrån man, liksom för öfrigt från hela röksalongen, har en präktig utsikt både föröfver och åt sidorna. Tack vare de stora fönstren sitter man i alla däckssalongerna som i glesskåp och har rikligt med både utsikt och ljus.

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

Navigeringsafdelningen är å denna båt afideles afskild från passagerareafdelningarna. Kommandobryggan ligger öfrån på salongsbyggnaden i samband med navigations- och styrbett.

I trapphuset leder en trappa ned till aktersalongen under däck, som väl hälsarefer kommer att bli de slumrande morgonresandes ostörda tusculum. Utom keptonens hytt finnas här två dubbel- och två enkelhytter för passagerare, danssalong och aktersalong. Föröfver under däck är en rymlig och proper andra klass matsalong, hytter för andra maskinist, sorgägare, restauratör och betjäning.

På mellandäcket äro expeditionss-, förste maskinisthytter, ett rymligt kök med hiss till penteriet i första

SS BOHUSLÄN 60 ÅR

I Dag Alméns serie om Marstrandsbåtarna har vi nu hunnit fram till 1914 - det år, då vår egen ss BOHUSLÄN levererades för precis 60 år sedan. Denna artikel får därför bli en hyllning inte bara till jubilaren själv, utan också till Sällskapet Ångbåten, utan vars insatser hon i dag inte existerat - i varje fall inte som en funktionsduglig ångare.

Det finns ju som bekant inte många ångdrivna skärgårdsbåtar kvar i dag. Av cirka dussinet finns det bara en, som är yngre än BOHUSLÄN - ss BJÖRKFJÄRDEN (ex SALTSJÖN) av årgång 1925. Vårt fartyg är sålunda en relativt ung skapelse, som stått sig bra under årens lopp och i motsats till många andra fått bibehålla sitt fördelaktiga utseende och sin speciella karaktär som gjort henne lätt identifierbar även på långt håll. Moderniseringar har mest berört interiören, som med åren blivit alltmer ändamålsenlig både för besättning och passagerare.

En jubileumsartikel skall ju egentligen skildra jubilarens historia, men då detta skulle föra alltför långt, hänvisas till boken om ss BOHUSLÄN, som för 12 kronor finns att köpa ombord eller hos Sällskapet. I stället blir det en liten resumé över, vad som hänt under de 9 år, som fartyget tillhört och drivits av Sällskapet Ångbåten.

Den, som i dag kommer ombord på vår ångbåt, skall säkert finna ett och annat, som behöver åtgärdas. Och visst är det väl lätt för en utomstående att komma med anmärkningar. Men den, som varit med från början, inser mer än väl vilket oerhört arbete, som nedlagts för att få ångaren funktionsduglig och prydlig. Det är i dag en fröjd att vandra genom den eleganta sviten av salonger, från dmsalongen akterut till röksalongen med sina tre fönster på främre skottet - allt kärleksfullt och pietetsfullt behandlat av yrkesskickliga

Massafdelningen, kran med ångvinch o. s. v. Det stora maskineriet utgöres af en tripleexpansionsmaskin om ca 730 hkr och försedd med Howdens forceerade drag.

Maskineriet arbetade lugnt och jämnt, och man konstaterade under fattproven i södra farleden mellan Rife nylud och Knarrbolmen att slakningen var ytterst obetydlig. Det visade sig också att »Bohuslän» icke blott är vestkastens komfortablaste båt utan också dess snabbaste. Medan den hittills snabbaste båten »Marstrand» vid forceeringsprov för några år sedan gjorde 13,4 knop, kom »Bohuslän» vid normal gång upp i en medelfart af 13,7 knop och vid forceering uppnådde 14,6 knop. Den kontraherade farten var 13,5 knop.

Under de första proven hade middagen debats upp i salongarna, och som sja har en erkänd förmåga att saga, gjordes en afstickare in till Styrsö brygga, där »Bohusläns» restauratör förvärfvade profurs sa. sagerarnes odelade förtroende och högaktning.

Direktör E. W. Flobeck utbragte under middagen en skål för Marstrandbolaget, som tagit i förakt till badortstrafikens modernisering, och hans förhoppning om att »Bohuslän» snart skulle följes af en systerbåt, mätte af bravorop.

Efterhand vaknade hembygdskäns-

lor hos Marstrandsbor och Marstrandvänner ombord. När »Bohuslän» åter lade ut sattes kursen norröver. I strålande kvällsol k.61 den vackra ångaren de glitrande fjordarne, gjorde en rundtur på Marstrandsfjorden och gled flacksmyckad genom hamnen. Ångarens visst vid hemorten hade bekantgjorts genom telefonbud från Styrsö. Det var fullt af folk på kajen, som viftade och hurrade för den nya båten.

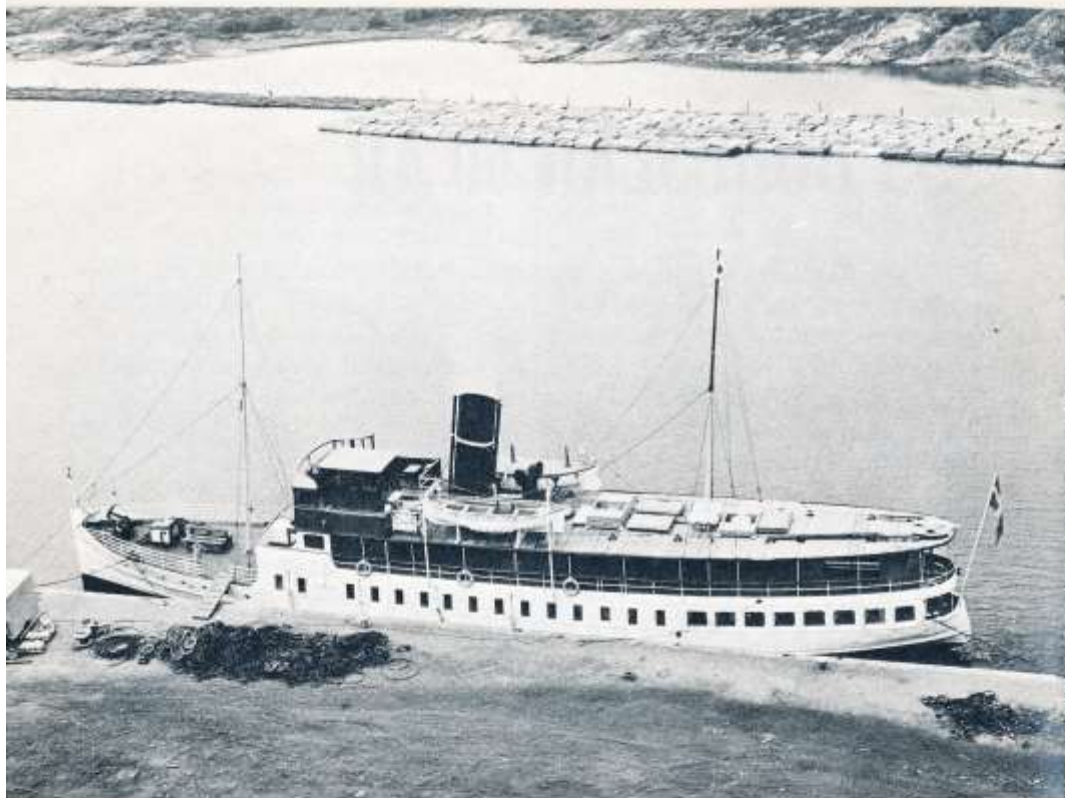
Medan fjordarne blänkta aftonröda gick färden åter till Göteborg, därvid såväl verkstaden som olika funktionärer vid byggaudet ångo sine välförtjänta skålar. Rikt ekklarerad af salongernas elektriska lampor lade »Bohuslän» till vid Stenpiren, där den bokstafligen betydligt överglänste sina vestkastkamrater.

Ångaren börjar på tidig sina turor Göteborg-Marstrand-Lysekil under kapten O. A. Skantzons befäl och kommer att allierande med »Marstrand» uppehålla den direkta sommartrafiken på dessa badorter.

För Marstrandsgästerna bör det vara en glädjande underrättelse, att morgenturerna från Marstrand, som hädanefter sättas till 7,30 i st. f. 7,15, och aftonturerna ut kl. 5,10 skola upprätthållas uteslutande af de snabbaste och största båtarne »Bohuslän», »Marstrand» och »Lysekil».

Inreg. varumärke

Nu har BOHUSLÄNs välkända skorstensmärke och rederivimpel blivit inregistrerat varumärke för Sällskapet Ångbåten. Som bekant härrör sig båda från den tid då Marstrands Nya Ångfartygs AB var ångarens redare.



BOHUSLÄN i Grebbestad sept 1969. Här har akterdäcket kvar den gamla inbyggnaden från 1953. Foto Dag Almén.

medarbetare. Övriga utrymmen som brygga, kök, akterdäck och maskin inte att förglömma. De första åren innebar först och främst en uppsnyggning och komplettering för att så fort som möjligt få fartyget i sjövärdigt skick. Sedan har en mera djupgående renovering ägt rum, vilken ännu inte är avslutad. Men låt oss se, vad som hänt under de gångna åren.

1966

Den 27 juni avgick ss BOHUSLÄN på sin andra jungfruresa - omskriven och bejublade. Redan från början blev hon en skändis, som visade sina eleganta former i TV, då hon bildade en effektiv ram kring lärda män, som berättade om landskapet Bohuslän.



Feststämning i Lysekil. Foto Dag Almén 19 juni 1971.

Årets sista segling gjordes också för TV, då man bland passagerarna hade en viss magister Chronschoug, som gjorde en fingerad resa mellan Varberg och Göteborg och därvid led sjösjukans alla kval. 18 dagar hade BOHUSLÄN varit i gång detta premiärår, innan hon gick i vinteride vid Frihamnsbryggan.

Styrelsen såg lite pessimistiskt på framtiden, då jobbet såg ut att växa den alltför fåtaliga aktiva skaran över huvudet. Och inte föreföll medlemmarna särskilt entusiastiska över de fåtaliga medlemsturer som erbjöds. Men skam den som ger sig!

1967

Provturen ägde rum den 2 juni. Marstrand var naturligtvis den mest besökta orten. Orust och Tjörn runt for man ett par gånger, och den längsta resan för

Året gick till Malmön. Ett celeberrt besök hade vi av visans vänner, som ämnat sig ut till Trubaduren - ett passande resmål. Men man hamnade i Kalvsund, inte p g a av felnavigering utan ett miserabelt väder med regn och blåst, som omöjliggjorde färd över öppna vatten.

21 gångdagar noterades detta år. Fortfarande klagades på bristande intresse för både medlemsturer och arbeten ombord. Men det skulle bli bättre. Både medlemmarnas antal och resornas längd ökade.

1968

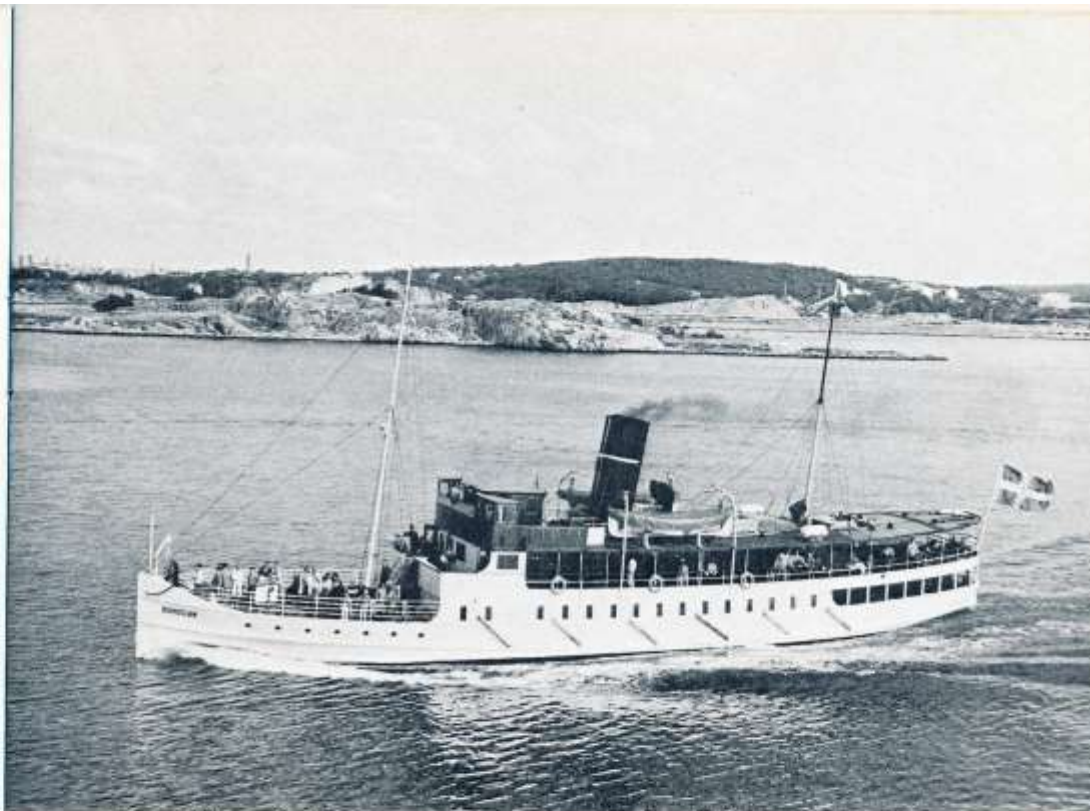
Detta år bjöd på en del anmärkningsvärda resor. För första gången var vi ända upp till Koster och en resa upp efter älven väckte en viss uppmärksamhet. Den 3 augusti hade Hjuviks Båtklubb hyrt BOHUSLÄN för att bevittna "Sail Training Race" utanför Vinga tillsammans med myriader båtar av alla de slag och storlekar i det mest strålande högsommarväder. En underbar upplevelse - ett minne för livet. 23 dagar var fartyget till sjöss detta år, och medlemsantalet fortsatte att stiga.

1969

Så skriver vi 1969, och vad hände väl då? Fortsatt underhållsarbete, men ännu har inte de verkligt stora restaureringsarbetena satts igång. Nymålad och fin startade BOHUSLÄN provturen redan den 27 april. Charter var det inte brist på. Uddevalla besöktes för första gången. Här liksom i Strömstad senare på sommaren mötte blåsorkester och presenter överlämnades.

BOHUSLÄN hade ju en kort period varit hemmahörande i Uddevalla och ångarens sista år i reguljär trafik gällde ju traden Strömstad-Sandefjord, varför lokalpressen i de båda städerna hade all anledning att celebrera ångarens återkomst på ett värdigt sätt.

Innan vi lade upp för säsongen företogs en anmärkningsvärd PR-resa från Grebbestad till Göteborg med



BOHUSLÄN på Älvsborgsfjorden. Foto Olle Renck 20 aug 1972.

sjöhistoriker, som i ett underbart höstväder fick bekanta sig med vårt fartyg, som en effektiv avslutning på en konferens i Bohuslän.

Hela 48 dagar hade ångaren varit igång detta år - mer än en fördubbling mot föregående år.

1970

Ångaren BOHUSLÄN började bli välkänd utefter kusten. 51 gångdagar noterades efter en livlig säsong, som också innebar ett 5-årsjubileum för Sällskapet Ångbåten, som nu blivit en institution att räkna med. Vi gjorde flera resor långt norröver bl a till Strömstad. Brovakten vid Sotenkanalen fick öppna för oss många gånger denna sommar. Några stormiga resor kan noteras.



Här gästas Bovallstrand av ångaren. Foto Dag Almén 15 juli 1973.

Den annonserade turen från Lysekil till Göteborg den 12 juli bjöd på sol och friska vindar, som gjorde färden över Hjärteröfjord till ett spännande äventyr med överspolning och maximal sjögång, som inte precis uppskattades av våra passagerare.

1971

Nu började det hända saker och ting med vår kära BOHUSLÄN. Under vintern förändrades både exteriör och interiör på ett synnerligen tilltalande sätt. Det undre akterdäcket med sina plexiglasfönster och sin billiga träinredning, som kom till i all hast inför Öresundsarten 1953, revs bort och ersattes med stora rutor av riktigt glas och en trivsam möblering värdig en ångdriven passagerarbåt. Samtidigt fick hon sin från begynnelsen så karaktäristiska rundade akter-

däcksprofil. Hon kom att likna sig själv igen samtidigt som man på ett förtjänstfullt sätt tog tillvara det forna öppna lastdäcket, som förvandlats till en trivsam cafeteria.

Provturen ägde rum den 1 maj, vilket sedan dess blivit till tradition. Säsongen inleddes med ett par turer till Trollhättan. Det juggade tätt med både kortare och längre resor. Den mest anmärkningsvärda stod Göteborgs-Posten för med sin 14-dagarskryssning. Med Lasse Dahlquist i spetsen avverkades ett 10-tal platser, där den s k Bohustalangen gick av stapeln - från Öckerö i söder till Strömstad i norr. Det var faktiskt en underbar semester för dem, som fick förmånen att följa med på den kombinerade nytto- och nöjesresan i G-P:s regi.

Resultatet av 1971 års seglation blev hela 62 dagar, vilket väl får ses som en övre gräns för vad vår frivilliga, oavlönade besättning förmår.

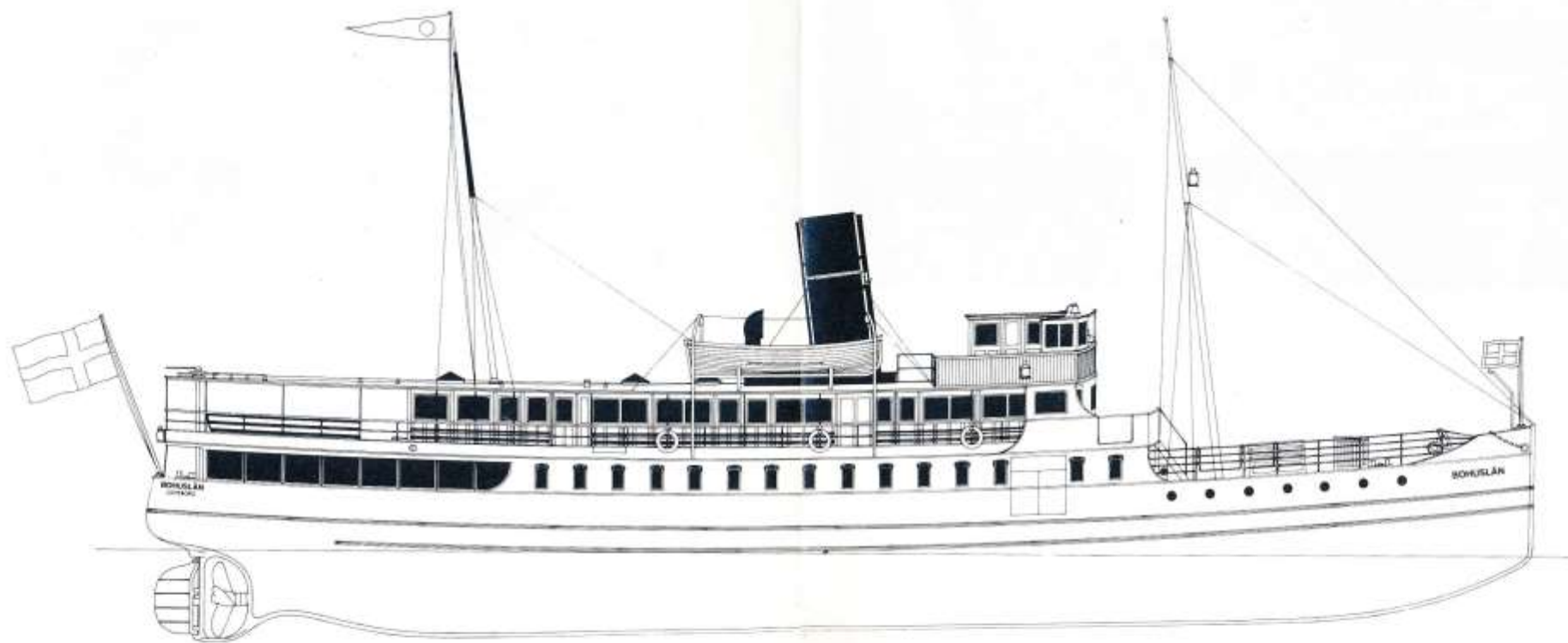
1972

Ännu en kvart före avgång provtursdagen den 1 maj höll flitiga medarbetare på med att sätta upp den sista listen i taket på den nyrenoverade matsalongen, vars tapeter lyste festligt röda, som de en gång gjort för 60 år sedan. Den sirliga buffén hade återfått sin vita marmorskiva och sitt slingerställ av blänkande mässing och på skotten vid de fina mahognyborden hängde välputsade mässingslampor i en passande stil.

Även detta år gjordes turer till Trollhättan och G-P, som föregående år gav oss en strålande PR, förnyade kontraktet med ännu en 14-dagarskryssning - en underbar kombination av arbete, rekreation och upptäckarglädje i Bohusläns vackra skärgård.

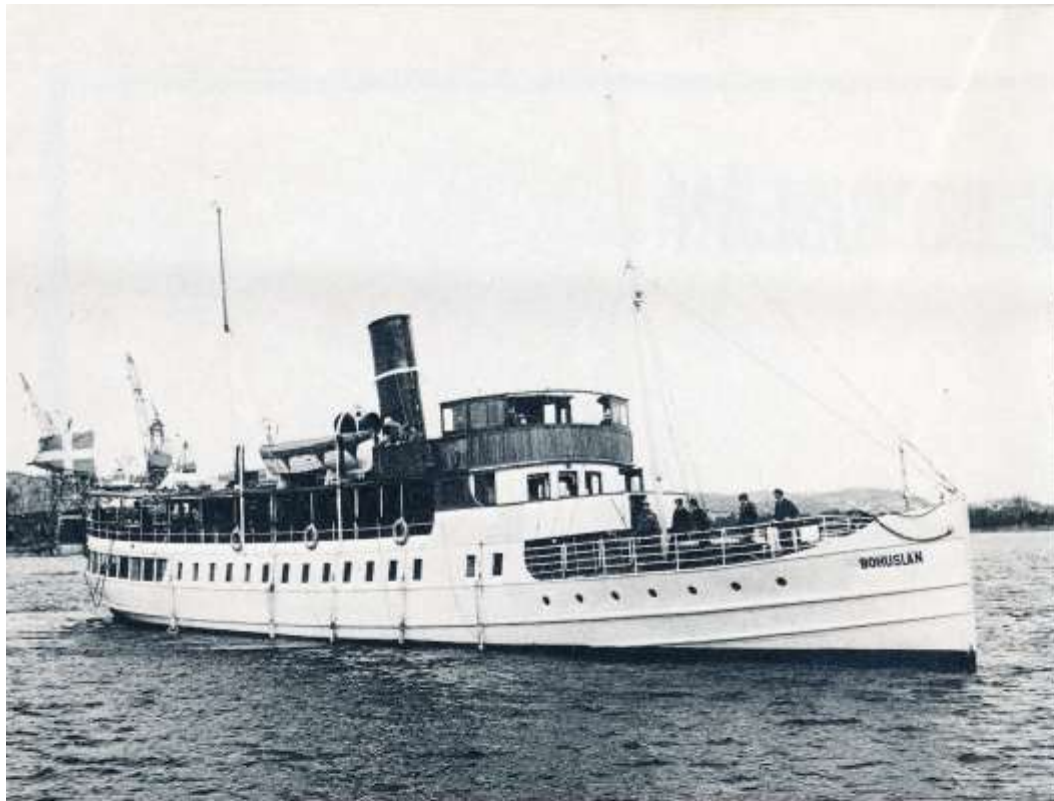
63 gångdagar slutade detta rekordår med. Intresset för medlemsresorna hade ökat, men så upptog medlemsregistret nu över 1000 namn, vilket också hade till följd, att vi fick flera nya aktiva medarbetare. God arbetskraft är vi som bekant tacksamma för.

ÅNGFARTYGET BOHUSLÄN



Byggd 1914 vid Eriksbergs Mek Verkstad. Längd 43,05 m, bredd 7,26 m. Ångmaskin 700 ihk. Fart 12 knop.

Carlsson Fröderberg 1974



1 maj 1974. På väg in till den avkapade Stenpiren efter vinteruppläggnings vid Skeppsbrokajen. Foto Dag Almén.

1973

Så har vi nått fram till det åttonde verksamhetsåret. Under en stor del av vintern låg skorstenen på Stenpiren. Den, som hade lust kunde promenera rakt igenom medan en ny innerskorsten tillverkades. Vår ångare såg lite konstig ut, där hon låg utan skorsten och lite skamfilad efter sommarens framfart. Men det skulle bli en fin båt till första maj även detta år. Röksalongen hade varit föremål för en kärleksfull behandling och var minst lika fin som matsalongen. De s k göteborgsstolarna, som anskaffats ett tidigare år, gjorde sig nu ännu bättre och passade väl in i miljön. Maskinfolket installerade en ångdriven generator, som tidigare tillhört ss MONARDA - en av våra sista ång-



Interiör från den eleganta matsalongen. Foto Per Ahlquist 5 juni 1974.

drivna lastfartyg. Den gamla Säfflemotorn åkte ut liksom den utslitna ångdrivna generatorm på gretingen, där ett nytt motordrivet reservaggregat placerades. Så nog hade maskinfolket jobb så det räckte till.

Ett effektivt restaurangkök fordrar mycket ström med sin kyl och frys. Nu installerades också en diskmaskin, vilken många däckare välsignat under sin diskstörn, som blivit riktigt angenäm. Den mera nostalgiskt inriktade, som slipper att diska, förfasade sig över sådana moderniteter på en gammal ångbåt. Hur klarade man sig förr i världen i ett kök, som var knappt hälften så stort som det nuvarande? Säg det! Hårt slit, god organisation och små pretentioner på hygien och trivsel gjorde väl detta möjligt.

Även detta år emotsågs G-P resan med förväntningar av besättningen. Det var väl knappast de amatörmässiga

föreställningarna i hammarna som lockade, utan själva resans behag med sol, lust, bad, fiske och arbete i en behaglig blandning tillsammans med goda, glada kamrater, alla besjälade av viljan att sprida trivsel ombord under de två högsommarveckorna.

Ett samarbete inleddes med Svenska Järnvägsklubben i ångans tecken. Våra medlemmar fick nöjet resa ångtåg till Lysekil och ångbåt från Lysekil till Göteborg - ett uppskattat arrangemang, som lockade mycket folk både kring tågets och båtens färdvägar.

57 gångdagar noterades detta år - sålunda en liten minskning. Har vi måhända nått gränsen för vår förmåga? Hur som helst, så inleddes jubileumsåret med en ännu finare BOHUSLÄN.

1974

Under jubileumsårets kryssningar kan resenären slå sig ned på damsalongens lila soffor. Bordet framför den stora spegeln har dekorerats med äkta krukväxter - inga plastblommor här inte! Trapphallen har helrenoverats och den numera så sällsynta ådringen har återställt av yrkesskickliga medarbetare. På bryggan har styrhytten setts över, bryggskärmen förnyats och stora ratten - praktfullt att skåda renoverades redan för ett par år sedan.

Den ordinarie provturen ägde som vanligt rum den 1 maj, medan en speciell jubileumsprovstur arrangerades den 14 maj - samma datum som för 60 år sedan.

Man får hoppas, att även 1974 års seglation avlöper lyckligt till alla parters belåtenhet. Restaureringen kommer att fortsätta. De undre regionerna väntar på en uppsnygning och däck, som under årens lopp blivit slitna och gistna, behöver snart repareras. Men Rom byggdes som bekant inte på en dag. Så länge vi har frivillig arbetskraft till förfogande för både underhåll och drift, har vi all anledning att se ljusst på framtiden. Det, som av pressen för nio år sedan betecknades som ett milt vansinne, har lyckats



Efter vinterns restaurering av damsalongen pryds åter bänken framför spegeln av riktiga blommor. Precis som 1914. Foto Per Ahlquist 5 juni 1974.

över all förväntan. Skulle vi exempelvis råka ut för den penibla situationen att ångpannan blir utdömd av den stränga inspektionen, så har säkert ss BOHUSLÄN blivit så känd och oumbärlig, att erforderliga bidrag kan erhållas från förstående myndigheter. Vi får väl hoppas, att det dröjer länge än. Det är dock en oerhörd skillnad att driva en ångare under några sommar-månader mot en åretruntrafik efter knappt tilltagna turlistor.

Ångaren BOHUSLÄN är definitivt räddad åt eftervärlden och kan nu fira sitt jubileum i ett förstklassigt skick, tack vare energiska medlemmars ansträngningar och ett ekonomiskt stöd av alla våra vänner både bland enskilda, företag och myndigheter.



Populärt inslag på medlemstureerna. Ångbåtsbandet har steamat opp. Foto Per Ahlquist 5 juni 1974.

Våra resurser har också räckt till att iståndsätta FÄRJAN 4 - vår sista ångdrivna hamnfärja, men det är en annan historia, som faller utanför ramen för denna jubileumsartikel.

Årsmöte

Lördagen den 28 september 1974 kl 12.00 går BOHUSLÄN ut på en "årsmötestur". Efter att förtöjt vid någon brygga i skärgården kommer årsmötet för Sällskapet Ångbåten att hållas ombord. I nästa nummer av "Ångbåten" kommer kallelse m m att bifogas.

Ångslupen EVA



I detta avsnitt av Bertil Söderbergs serie om ångsluparna i Göteborgs hamn, presenteras EVA som under en kort period ingick i ångslupsflottan.

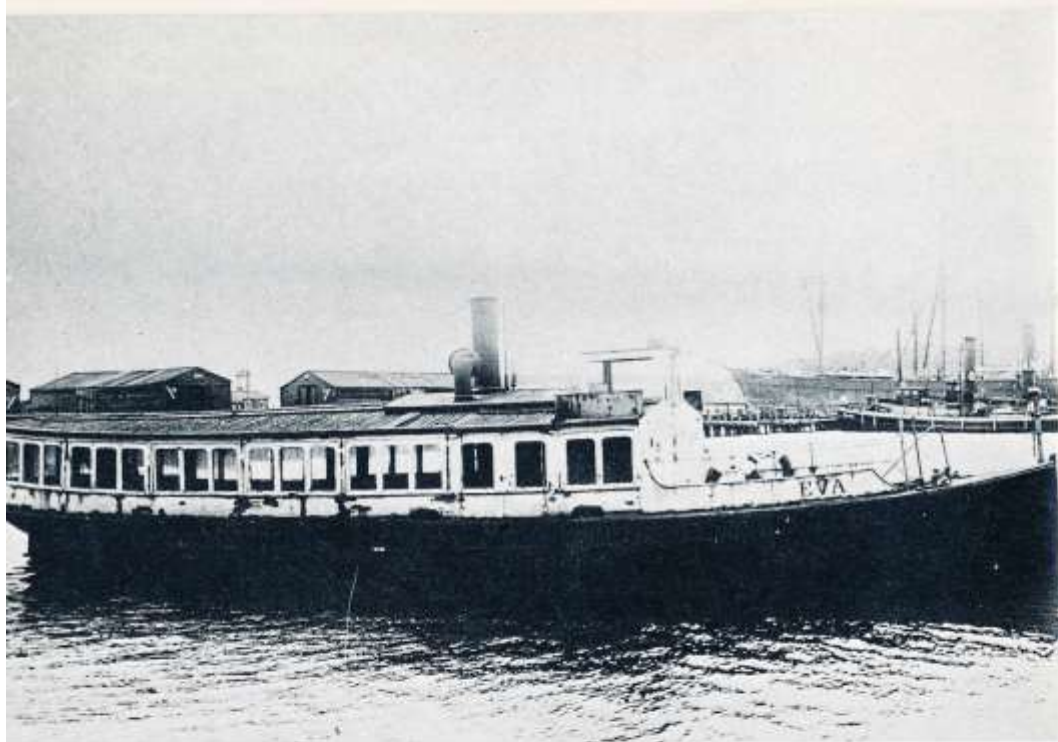
Efter beställning från den kände ångslupsredaren C J Börgesson i Karlskrona, byggde Ljunggrens Verkstad i Kristianstad ångslupen TROSSÖ. Slupen som levererades 1891 var 16,0 m lång, 3,71 m bred och hade ett djupgående på bara 1,0 m. Den lilla compoundmaskinen utan kondensor gav cirka 30 ihk. TROSSÖ sattes huvudsakligen in på traden Karlskrona-Lyckeby.

1912 sålde Börgesson sitt ångslupsrederi - som drivits på fritiden - till det nybildade Karlskrona Ångslups AB. Flottan omfattade då 11 slupar. I april 1918 såldes TROSSÖ till Göteborgs Hamnstyrelse för 17.000 kr.

TROSSÖ var liksom de flesta karlskronaslupar helt inbyggd från för till akter, med soffor runt bordläggningen och ombordstigning i sidan midskepps. Slupen byggdes genast om vid Hamnens egen verkstad, så att hon fick ombordstigning via fördäck. Därmed fick de 85 passagerarna som hon fick ta, en förkortad salong.

Eftersom kvinnonamn var tradition på Hamnens slupar, döptes hon om till EVA och sattes sedan in på linjen Frigången-Färjenäs. Anledningen till köpet var att den slup som trafikerade linjen var för liten. Den gick under namnet "Kaffebrännan", varför man får förmoda, att det var den gamla ångslupen GAMLESTADEN som åren 1891-1902 trafikerade linjen Hisingsbron-Gamlestaden. Förd och ägd av kapten A G Andersson.

I en artikel i G-T den 19 juni 1918 stod följande att läsa: "Ångslupen TROSSÖ som av Hamnstyrelsen inköptes i Karlskrona för att sättas i trafik mellan Färjenäs och Frigången, håller f n på att utrustas. Redan till midsommar väntas den komma att upptaga trafiken.



Ångslupen EVA, här fotograferad i Hammens slup- och färjehamn vid Kusten, något av de första åren på tjugotalet. Foto Göteborgs Hamnstyrelse.

Färjenäsborna komma helt säkert att hälsa den nya farkosten med glädje. Den är betydligt större och rymligare än den hittills använda slupen, som gemensligen går under namnet "Kaffebrännan" vartill kommer att den är prydligt och fint inredd. Det kan då icke sägas om "Kaffebrännan" - den är smutsig och ful. Och trängseln ombord är fruktansvärd, särskilt lördagar och söndagar, icke minst nu sedan en stor del av salongsutrymmet under dessa vedeldningens tider varit upptaget av vedupplag.

Apropå detta, så berättar färjenäsborna en historia, som häromdagen tilldrog sig ombord på "Kaffebrännan". Ångbåtskalles argusögon upptäckte en yngling som inne i "salongen" blossade på sitt kära "harset". - Ni får inte röka i salongen, sa ångbåtskalle. - Salongen, kom det med en djupt föraktfull ton från ynglingen, dé här é lá ingen salong. Dé é ju en vedbod vet ja!



Frigångens ångslupsbrygga, troligen 1924. Foto Göteborgs Hamnstyrelse.

När EVA kommer - så blir den nya farkostens namn - blir det väl bättre ordning."

År 1923 var det slutseglat för EVA i Göteborgs hamn. Hamnstyrelsen sålde henne till ett bolag i Storuman, Västerbotten. Nu försågs EVA med isbrytarstäv, samt omdöptes till TURISTEN. För att kunna få ner slupen i sjön Storuman, berättas att man byggde ett speciellt järnvägseppår ned till sjön. Enligt uppgift skulle TURISTEN haft certifikat för 105 passagerare och två bilar. Hon trafikerade olika orter kring sjön, bl a till Slussfors i dess västra ände, fram till 1930. Då öppnades landsvägen fram till Tärna. Bland celebra passagerare räknade Storumanbåtarna medlemmar av vårt kungahus, på dåtida resor till och från den kungliga fiskestugan vid Tärnaån.

TURISTEN gick som passagerarbåt fram till 1944/45, då Flottningsföreningen köpte henne. Hon ombyggdes till varpbåt (bogserbåt), för att transportera timmer längs sjön Storuman. Efter ombyggnaden omdöptes hon till STOR-NILA. Ångmaskinen ersattes med en 4 cyl tändkulemotor av Bolinders fabrikat på 100 hk. Umeå Flottningsförening använde båten fram till 1966, då den ansågs ha tjänat ut som timmerdragare. Nu lades STOR-NILA upp samt utbjöds till salu för 10.000 kr. Först under sommaren 1971 dök en spekulant upp som köpte båten. Nu transporterades STOR-NILA till Umeå som blev den gamla slupens nya hemmahamn.

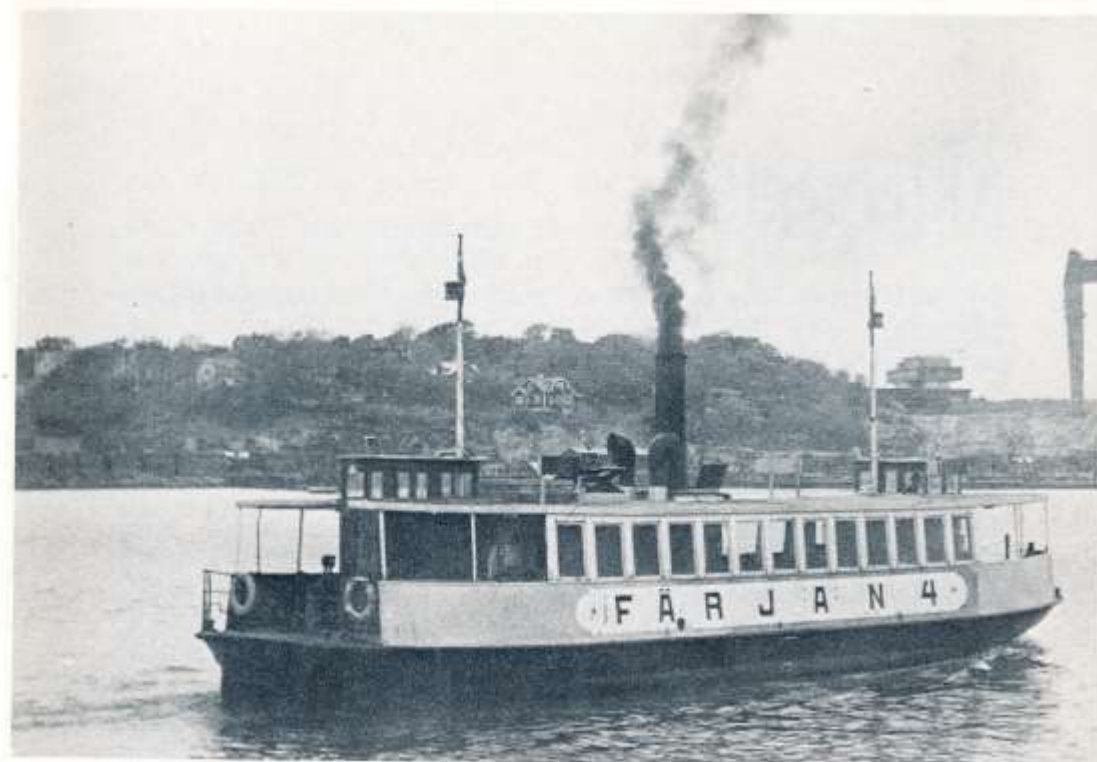
Sommaren 1973 rapporterades att STOR-NILA fanns i Kylören, i närheten av Nordmaling. Således är den gamla slupen "still going strong" men som lustfartyg nu på ålderns höst.

Premiär för FÄRJAN 4

Så blev det åter möjligt att åka ångfärja i Göteborgs hamn. Den 10 maj var det premiärtur. Olyckligtvis rådde vår utmärkta tidning "Ångbåten" bli försenad så den utkom samma dag som FÄRJAN 4 skulle göra premiärturen, vilket resulterade i att endast ett femtontal medlemmar medföljde. Turen gick en bit uppför älven och sedan till färjeläget vid Färjenäs. Därefter gick "fyran" på "tvåans" gamla linje till Klippan. På denna linje har ingen ångfärja gått sedan FÄRJAN 2 togs ur trafik i november 1966 då Älvsborgsbron var klar.

Färden fortsatte längs hamnen och vid Masthuggskajen blev färjan hedersamt hälsad av en av Stena Lines moderna färjor med tre långa signaler som besvarades av fyrans ångvissla.

Väl inkomna i Lilla Bommens hamn efter denna trevliga tur får man bara hoppas att vederbörande myndighet ger sitt tillstånd för trafik på Nya Älvsborg för FÄRJAN 4 under sommaren.



FÄRJAN 4 lämnar Klippan för Lilla Bommen 12 maj 1974.
Foto: Bertil Söderberg.

De två följande dagarna var FÄRJAN 4 i trafik för Lions mellan Klippan-Färjenäs i samband med en poängpromenad. Det var en hel del människor som åkte med, inte minst färjenäsbor som tog tillfället i akt att återuppleva färden med färjan över älven.

Själv tog jag tillfället att se FÄRJAN 4 ånga fram och åter över älven. Åtskilliga gånger har jag promenerat ut på Klippans ångbåtsbrygga för att se trafiken på älven som minskat kraftigt sedan hamnen vuxit västerut. Nu kändes det nästan som att flyttas tillbaka i tiden när kolröken från FÄRJAN 4 slog ner över bryggan.

FÄRJAN 4 fyller väl sin plats i hamnen som levande museifartyg och vi har fått ännu en ångvissla att lyssna till igenkännande.

Bertil Söderberg

Akterseglad

Redaktionssekreteraren har flera gånger anmodat aktergasten att berätta hur det känns att bli akterseglad i en vilt främmande hamn, medellös och utan vänner och helt utan egen förskyllan till på köpet. Sådant kan ju inte red sekr veta av egen erfarenhet, han som jämt seglar hamnorgångare. Honom skulle dom minsann ha väntat på...

Minnen från middagsnacket i mässen dyker upp. Tex detta: Vi har fraktat en massa speditörer från Stenpiren till Skandiahammen, där de skall titta på någon sorts containeranläggning. Besättningen gör sig redo för en liten tripp iland. Följande korta kärnfulla samtal utspinner sig:

Eldaren: - Du har väl med dig spårvagnskuponger nu, aktergasten?

Aktergasten: ???

Eldaren: - Jo, jag menar, så du kan ta bussen hem om du skulle råka bli akterseglad igen!

Men hur var det nu igen det började? Det var någon av de första somrarna. På skottet till färgförrådet brukar det vara uppsatt en seglingsorder, med avgångstider från olika hamnar osv. Det här skulle bli en helldagstur, med anlop av Klädesholmen och någon timmas uppehåll där och sedan ett lika långt uppehåll i Marstrand på vägen hem. Avfärd från Marstrand 19.00 och åter vid kajplats 1 (eller var det Östra Frihamnsbryggan?) vid 22-tiden.

Nu händer det ju ibland att förhyraren gör små ändringar i det uppspikade reseprogrammet, av hänsyn till väderleken eller rent av bara av ett infall. Någon-ting sådant hände här, för vi kom aldrig till Klädesholmen, utan gjorde istället en stor runda över Marstrandsfjorden, runt Marstrandsön på utsidan och in mot hamnen och kom på så sätt till Marstrand en

timme eller två tidigare än beräknat. Men vad gör väl det en (på den tiden) ung och glad aktergäst?

Gör klart för babordsida till kaj! Ner med friholtarna, upp på promenaddäck med ormlinan (den där hemska hampklädda vajern som nästan alltid var en liten aning för kort), upp på promenaddäck med tampen på den nya blåa nylonrossen så att akterspringet skall komma iland snabbt och så runt flaggstången med tampen på den gamla nylonrossen (den som skall sitta som akterända, fast i pollaren på styrbordssidan). Dåligt med handräckning på kajen! Aktergasten gör ett vigt hopp (jmf ovan) från promenaddäck ner på kajen och drar iväg tamparna till respektive pollare, medan hans kollega där nere i gropen får hala tajt och sätta fast. Aktergasten tar några steg bakåt och beundrar sitt och kompisens arbete (ja, hela Ångbåten förstås och myllret av passagerare som skall iland och se på stan).

Så småningom kommer aktergastens fru (som jobbar i köket den här resan) och förhoppningsfulla söner (som plockar i ordning tomglas ombord och i viss mån även bidrar till förekomsten av sådana). Vi bestämmer oss för en tur bort mot södra hamninloppet (det här hände som sagt någon av våra allra första Marstrandsbesök, någon av de allra första somrarna). Väl där föreslår aktergasten en promenad runt ön, ut till Skallen och tillbaka norra vägen. För långt, säger de andra. Och vi skall ju ha mat om en stund. Nåja, säger aktergasten, då går jag väl ensam då. Och lite kall mat lär det väl alltid finnas kvar om jag skulle komma försent till middagen.

Som bekant är beslut och handling ett hos mannen. Aktergasten tog sig en lång härlig promenad runt ön i underbart väder (det var lite för kallt för ett bad, det var i slutet på maj eller början av juni och dessutom väntade ju maten ombord). Långt där ute skymtade fyren på Hammeskär och några segelbåtar. Och så spännande det var att komma runt norra stranden och helt plötsligt se staden och hamnen öppna sig framför

sig! Det gamla badhuset från konung Oscars tid och S:t Eriks park, namne med en av de gamla fina ångbåtarna som brukade gå här. Och den där lilla lustiga spårvagnen som kilade fram och tillbaka in till Koön. Skulle vara skoj att åka med den någon gång om man fick tid...

Nu skulle man väl snart se Ångbåtens master förresten? Konstigt. Ingen Ångbåt att se. Hur mycket är klockan? Några minuter över sex. Och 19.00 hade det stått på den där seglingsordern på färagschappskottet. Dom kanske gör någon extra rundtur, som ersättning för Klädesholmen. Där är visst hamnkaptenen, han bör väl veta? Jo, det är väl någon kvart eller så sedan han gick. Hur dags skulle dom komma tillbaka? Nää, han hade inte sagt någonting om att komma tillbaka. Tja, vad är väl att göra? Spårvagn till Koön. Så fick man åka den ändå! Buss till Nils Ericsonsplatsen. Ett i sanning snöpligt slut på en ångbåtsfärd. Bussen har alldeles nyss gått, till råga på allt elände, men det går ju en ny om någon halvtimme. Hur är det egentligen med reskassan? Den ligger visst kvar bland finkläderna nere i en av akterhytterna. Vad kan bussresan kosta? Säkert mer än de 1:08 som finns i byxfickan. Här gäller det att prata väl med chauffören (eller eldaren, som det heter på franska, eller om det är tvärtom, eller hur är det egentligen?). Tur i alla fall att det är ett sådant tjusigt väder. Man ser horisonten där ute i sydväst och segelbåtar och - men detta måste väl ändå vara Ångbåten?! Två smäckra akterstagade master. Jo, sannerligen! Då var det alltså ändå så att passagerarna hade bestämt sig för en liten extratur och att avgångstiden 19.00 trots allt var riktig.

Hoppsan, det var tur att man hann med spårvagnen tillbaka. Har man tur kanske man hinner ta emot akterspringet. Å andra sidan får man ju inte se ut som om man hade bråttom, folk kan ju tro att man hade känt sig oroad av Ångbåtens improviserade extratur under uppehållet i Marstrand. För allt i världen, här gäl-

ler det minsann att inte låtsas om att man varit nära att ta bussen hem. Men, vad nu då, har Sune förläst sig på historierna om Kalle Skjorta? ("Vid ett tillfälle började han ringa häftigt i skeppsklockan, innan han ens hunnit lägga till vid kajen i Marstrand. En man på kajen ropade till allas förnöjelse: 'Skall han gå, innan han kommit!'" Almén, sidan 16) Sune blåser tre korta redan innan han fått iland förspringet, eller ens gjort ansatser att förtöja. Och folk vinkar och har sig ombord. Har dom tvingats ändra avgångstiden än en gång? Aktergasten antrar ombord i en ovan ända av fartyget, via en kulfendert som någon tjänstvillig förgast hängt ner. Och så full back.

Men vad var det som hänt? Jo, förhyrarna hade redan på uppvägen ändrat resrutten så att besöket på Klädesholmen utgick, besöket i Marstrand tidigarelades och det skulle bli tid till en rundtur i skärgården på vägen hem till Göteborg. Ändringarna hade aldrig anslagits på färagschappskottet, men den nya avgångstiden från Marstrand hade mycket riktigt skrivits med krita på anslagstavlan vid landgången ("S/S BOHUSLÄN avgår till Göteborg klockan 18.00"). Och det såg förstås alla passagerare och all besättning som lämnat fartyget den normala vägen.

Men inte den stackars aktergasten som ju tagit genvägen över promenaddäcksrelingen. I sanning en illustration till det gamla ordstävet "Genvägar äro senvägar"!

Aktergasten

FOTNOT:

Redaktionssekreteraren som förekommer i artikeln, avser han på den gamla redaktionen i Lysekil.

Kulfenderten OSCAR har det tuffaste jobbet ombord på BOHUSLÄN. Han kommer alltid i kläm mellan båten och bryggor. Och ibland blir han trampad av någon akterseglad aktergast.



Kristi Himmelfärdsdag.

Från Göteborg till Marstrand

kl. 8 fm. Albrektsund,

8.30 » S:t Erik,

10 » **BOHUSLAN.**

Från Marstrand till Göteborg

kl. 1 em. Lysekil,

6 » **BOHUSLAN.**

13:07

Ångarna Bohuslän, Lysekil S:t Erik,
Albrektsund, Inland

Göteborg — Marstrand.

Från Göteborg:

S. To 8.30 fm.,

M, Ti, O 8 fm.

To, F, L 8 fm.

M 5 em. L 5 em.

Från Marstrand:

S, M, Ti 1 em.

O, To, L 1 em.

Ti, F 11 fm. Ti 8 fm.

S 5 em. M 7.30 fm.

Göteborg — Stenungsund — Nösund

Från Göteborg:

S, To 8.30 fm.

Från Nösund:

Ti, F 6.30 fm.

anlöpande Marstrand, Djupvik, Läka Skope-
sund och Rossön alla resor, Askerön S, F,
Hästudden Ti, To.

Göteborg — Lysekil — Smögen.

Från Göteborg:

M, To 8 fm.

Ti, F 8 fm.

O, L 8 fm.

Från Lysekil.

A S, O 10 fm.

B M, To 9 fm.

L Ti, L 9 fm.

B

L

A

B. anl. Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen.
L. anl. Stockevik, Mollösund, Gullholmen, El-
lös, Grundsund och Fiskebäckskil samt
M. O Käringön.

A. anl. Kyrkesund, Mollösund, Hälleviksstrand,
Gullholmen och Fiskebäckskil, Rönnäng och
Skärhamn.

Till Smögen

M, Ti, F. 8 fm.

Från Smögen

S, O. 7.30 fm.

Ti. 7 fm.

anlöpande Malmön och Gravarne alla resor, Örn
S. till, F. från Göteborg. Näset M.

Till Hjalmedal

To 8 fm.

Från Hjalmedal

L 6.30 fm.

anlöpande Sjöbol, Labällan, Rixö, Ingeröd och
Sandvik samt To Norra Grundsund.

Till Åby

L 8 fm.

Från Åby

M 6.30 fm.

Tel. 4122. Alexis Lundin, Postgatan 2.
V 408

13175

Göteborg — Kristiania

(inomskärs)

anlöpande Lysekil, Hunnebostrand, Bovall-
strand, Fjällbacka, Grebbestad o. Ström-
stad avgå

| | |
|--|--|
| ång. Göteborg, kapt. G. A. Miltpæus, fr. Göteborg onsdag 7.30 fm. | ång. Alb. Ehrensverd kapt. A. G. Olsson, fr. Göteborg söndag 7.30 fm. |
|--|--|

| | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| fr. Strömstad torsdag morg. | fr. Strömstad måndag morg. |
|--------------------------------|-------------------------------|

| | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| fr. Kristiania lördag midd. | fr. Kristiania onsdag midd. |
|--------------------------------|--------------------------------|

| | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| fr. Strömstad söndag 5 fm. | fr. Strömstad toredag 5 fm. |
|-------------------------------|--------------------------------|

| | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| fr. Lysekil söndag 12 midd. | fr. Lysekil torsdag kl. 1 em. |
|--------------------------------|----------------------------------|

Obs.! Ångf. Göteborg anlöper dessutom
Tången och Hestrand.

Ångfart. Alb. Ehrensverd anlöper dessutom
Gravarne och Hamburgsund.

OBS.! Exportinlagor å gods till Kri-
stiania torde inlämnas före kl. 3 em.

Närmare meddelar

Otto Zell.

12831

Telefon 1224 & 4682.

Göteborg — Kungälv — Kornhall.

Kristihimmelfärdsdag.

Ångaren Winga avgår

från Kornhall: kl. 5.15 fm. och 5.15 em.

från Kungälv: kl. 6 fm. och 6 em.

från Göteborg kl. 8 fm. och 8 em.

13190 Vidare meddela Carl Sjöberg & Co.

Till Trollhättan och Vänersborg

anlöpande Vargön o. mellanliggande stationer
avgå passagerareångfartygen

ELFKUNGEN,

NECKEN,

kapt. O. F. Stahre,
från Göteborg

kapt. O. J. Magnusson,
från Göteborg

Tisd., Torsd. och

Månd., Onsd. och Fred.

Lörd. kl. 6.30 fm.

kl. 7 fm.

Telefon nr 8121.

OBS.! Endast ångfart. »Elfkungen» anlöper
Vargön och Restad.

Vidare medd. Carl Sjöberg & Co

OBS.! Gods emottag 2 föreg. söckendagar
fr. kl. 2 em. 10:280

Ångbåtsannonser i H-T
Tisdagen den 19 maj 1914.