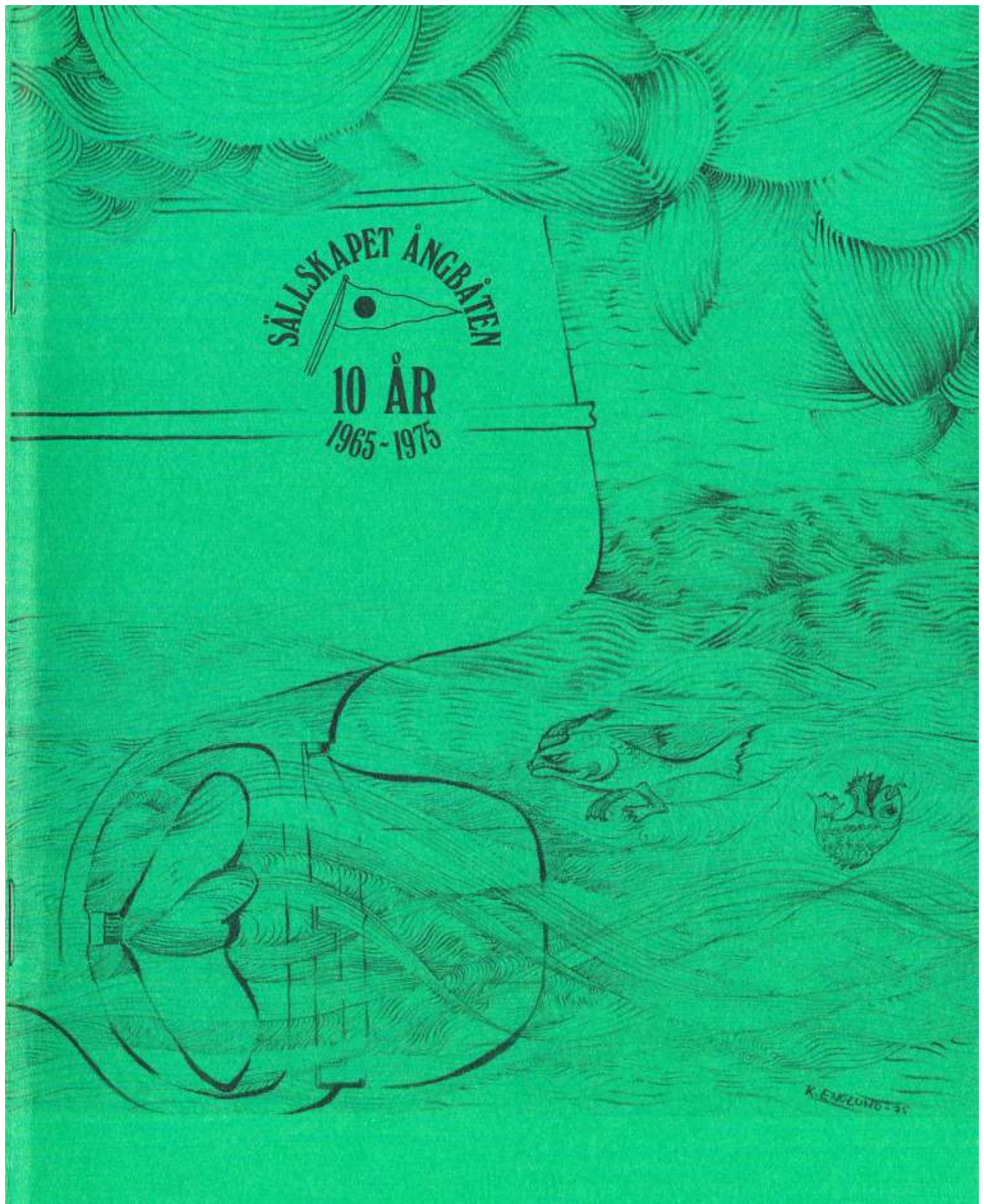


SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



10 ÅR
1965-1975



K. ENGELBOM '75

ÅNGBÅTEN



Årgång II • April 1975 • Nummer

30

Redaktionens spalt



Söndagen 2 mars 1975 var det exakt tio år sedan Sällskapet Ångbåten bildades på Industrimuseet i Göteborg.

Det var sex personer på detta första sammanträde som beslöt att bilda en förening för att bevara en ångbåt. Ångaren BOHUSLÄNS förflyttning från Marstrand till Göteborg i och för upphuggning var visserligen anledningen till föreningens bildande men möjligheterna att rädda BOHUSLÄN bedömdes den gången inte som stora.

Skaran utvidgades snabbt och även om det först gick trögt dröjde det inte länge förrän BOHUSLÄN var i hamn, till en början utlånad till oss av ägaren, upphuggningsvarvet.

Hur det gick sedan står att läsa i den lilla boken om SS BOHUSLÄN som finns att köpa genom Sällskapet Ångbåten eller direkt ombord.

Som en speciell jubileumsgåva till våra medlemmar medföljer detta nummer en nyutgåva av en folder som Marstrands Nya Ångfartygs AB gav ut vid sitt 50-årsjubileum 1925. Rederiet som BOHUSLÄN tillhörde bildades nämligen för precis 100 år sedan, den 28 april 1875.

För att göra Sällskapets 10-årsjubileum mera lustbetonat inbjöd vi i förra numret av Ångbåten till en vinterresa 2 mars med skärgårdsbåt till Marstrand där vi räknade med att aväta jubileumsmiddag.

Av någon anledning uppskattades inte detta arrangemang av medlemmarna varför det fick inställas. Sommarens medlemsturer uppskattas förhoppningsvis bättre. Behöver vi tala om att även andra intresserade är välkomna till dessa turer? Sommarturerna bifogas detta nummer av Ångbåten. Berätta innehållet för Era vänner! De försäljningsartiklar som tidigare annonserats under "Ångbåtskiosken" kommer i fortsättningen på bilaga, i år före-

kommer två nyheter: en tallrik med ångaren BOHUSLÄN och en plansch i färg med ångaren BOHUSLÄN.

Tidningens text har i detta nummer förminskats för att förbilliga framställningen och i vissa mån öka innehållet. Välkomna till årets första ångbåt!

Innehåll:

- sid 3 Ångbåtar landet runt... och andra...
- 4 Aktuellt ombord
- 6 Stenpiren - 130-årig pärandka!
- 8 SS GÖTA
- 16 Ångstups AB Håstagen
- 19 Ångslupen ELSA
- 21 Talcöret
Bröderna Larsson
- 22 Sällskapets målsättning
- 23 Brunt eller vitt?
- 24 Brunt naturligtvis!
- 27 Brittiska veteranångare

Ångbåten

medlems- och informationstidning
utgiven av

Sällskapet Ångbåten

Box 2072

403 12 Göteborg 2

Postgiro 62 16 00 - 3

Bankgiro 673 - 68 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag
kl 10 - 15; 031 - 75 15 00

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren
031 - 13 14 50

"Ångbåten" utkommer med fyra nummer
per år. Ansvarig utgivare Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg	Ingvar Kronhamn
Fjällnejlikan 5 5 tr	Kringelgatan 6
424 48 Angered	417 28 Göteborg
tel 031 - 30 22 75	tel 031 - 51 22 20

Medlems- och prenumerationsavgift är
20 kronor per år.

Glöm inte att meddela ev. adressändring!

Ångbåtar landet runt...

Göteborg

FÄRJAN 3 har nu övertagits av Bogser AB Sven. Eftersom hon ej kommer att behöva något framdrivningsmaskineri har Sällskapet Ångbåten för avsikt att åtminstone rädda lysmaskinen. Till skillnad från "Fyran" som har ångturbindrivna generator, drivs "Treans" av en kolvångmaskin.

Stockholm

EJDERN kommer till sin ursprungliga hemstad Göteborg till hösten. Då kommer ångaren som i vinter fått tillbaka originalångmaskinen från 1880, att renoveras på Götaverken. Eftersom ångaren är den äldsta kvarvarande ångbåten från Götaverken, kommer EJDERN att användas vid återinvigningen av cityvarvet våren 1976.

BJÖRKFJÄRDEN byggd på Eriksberg 1925 för Waxholmsbolaget under namnet SALT-SJÖN kommer inte i trafik i år. Eldrören i pannan behöver repareras. Rederiet undersöker möjligheten att byta hela pannan.

GUSTAVSBERG VII byggd i Oskarshamn 1912 är sedan 12 april i trafik på Strömma Kanalbolagets "porlinskryssningar" till Gustavsbergs Fabriker.

SKÄRGÅRDSBÅTENS DAG är i år onsdagen den 4 juni. Från Strömkajen avgår kl 18.30 ångbåtarna WAXHOLM, STORSKÅR, NORRSKÅR, MARIEFRED, BLIDÖSUND och GUSTAFSBERG VII. Färden ställs till Vaxholm där det blir fest på kajen.

...och andra på västkusten.

TJÖRN som byggdes 1969 för Klädesholmens Post- & Passagerartrafik övertogs vid årsskiftet av Tjörns kommun.

VESTVÅG tillhör numera också Tjörns kommun. Hon ägdes tidigare av Dyröns Båttrafik och trafikerade linjen Tjuvkil-Rönning. Trafiken på Tjuvkil har nu upphört helt och all trafik till öarna utanför södra Tjörn utgår nu från Rönning.

VEGA, frakthåten som går på Marstrand-bolagets gamla linje Göteborg-Gravarna har sålts till Göteborg. De nya ägarna heter Göran Storm och Dan-Axel Johansson. Numera går VEGA till Gravarna på tisdagar, åter till Göteborg onsdagar, till Lysekil torsdagar och åter till Göteborg fredagar. VEGA byggdes i Svendborg 1918.

AINA har av Styrsöbolaget sålts till Björn Tobin på Karingön. AINA ersätter GULLI på traden Karingön - Hälleviksstrand. AINA byggdes 1911 vid Bergsunds som motorfärjan VANÄS. Sedermera byggdes hon om till motorslup och var under namnet BRIS hemmahörande i Marstrand. 1937 köptes hon av Charles Ericksson för trafiken Saltholmen-Brännö Rödsten och övertogs 1972 av Styrsöbolaget.

STYRSÖBOLAGETS nya båt som byggs av Djupviks Varv kommer att levereras i juni. Enligt Styrsöbolagets investeringsplan kommer ytterligare fyra nya båtar att byggas fram till 1980. Den första av dessa som levereras 1976 är beställd vid ett varv i Omastrand i Norge. Båten som i första hand är avsedd för trafiken på Brännö Rödsten blir 26,0 m lång och 6,0 m bred. Båten byggs i lättmetall och får två motorer som placeras längst akterut. Salongen får 146 sittplatser och på det öppna akterdäcket blir det 20 sittplatser.

Aktuellt ombord



BOHUSLÄN i docka hos Roos & Hagström på Ringön. Här ser man hålet efter plåtarna som skurits bort för att ersättas med nya plåtar. Foto Gunnar Söderberg 13 april 1975.

När detta skrivs pågår slutfasen av vinterns arbeten ombord i BOHUSLÄN. Tyvärr är det alldeles för få aktiva medlemmar som ställer upp under vinteruppehållet. Därmed följer att många arbetsobjekt som borde utförts får skjutas på framtiden. Den 11 april dockades Ångaren vid Roos & Hagström på Ringön för plåtbyten i akterskeppet på styrbords sida. I samband därmed måste en del av inredningen i aktersalongen och de två framförbyggande hytterna rivas. Återuppbyggnaden sker under sommaren.

Dörrarna till promenaddäcket i frontskottet till rüksalongen har under flera år varit dåliga och byts nu till ryttillverkade.

Bryggskärmens sidor har rivits och ersatts med ny teak. Skroppsnyrorerna på styrbordssidan har flyttats till lugnare plats.

Livbåtsskråns har förnyats varvid ny takpapp lagts på båtdeck vid båtarna. Livbåtarna har under vintern upprustats inomhus.

Promenaddäckets teakreling har bitvis reparerats och drevningen av promenaddäcket har fortsatt under vintern. I salongerna uppsätts högtalare samtidigt som upprustningen av elsystemet fortsätter.

Utsidan av trapphallen vid toaletterna har efter renovering ådrats i samma stil som gjorts vid trappan till övre däck.

Lågspolande toalettstolar i snygg 1930-talsmodell har anskaffats för att ersätta de tidigare högs polande.

I maskinrummet har nya moderna förvaringskäp satts upp vid arbetsbänken.



FÄRJAN 4 gjorde årets provtur den 13 april. På bilden har färjan gjort en sväng upp till BOHUSLÄN på Ringön. Bakom "Fyran" syns resterna av systerfärjan "Trean" som ligger upplagd vid pålvirket. Foto Gunnar Söderberg.

Till FÄRJAN 4 räckes arbetsinsatserna ännu mindre. Trots detta har matarvattenpumpen bytts mot en nyrenoverad. Panna och maskin har besiktigats.

Under vintern har fönsterramarerna i salongen reparerats och målats. Takmålningen har påbörjats och sofforna kommer senare att återfå sin bruna färg. Redan den 13 april provkördes färjan inför återinvigningen av Stenpiren då FÄRJAN 4 gick mellan Stora Bommen och Klippan.

GS



Du som vill arbeta ombord

Det finns sysslor för alla slags talanger ombord, på däck, i köket eller i maskin.

Har Du varit med förr, anmäl Ditt intresse till vår besättningsanskaffare, telefon 031 - 54 8012, eller skriv upp Dig på teckningslistan för respektive resa ombord i BOHUSLÄNS försalong eller mäss. Uppge helst var Du önskar tjänstgöra ombord.

Du som är "ny": följ med på t.ex. en medlemstur och gör Dig bekant med fartyget!

"Lönen" för arbetet ombord blir trevligt kamratskap, god mat och fina resor i skärgården på "egen" ångbåt!



Stenpiren – 130-årig paradkaj

Den ökande ångbåtstrafiken på 1800-talet framtvingade byggandet av den första kajanläggningen utanför Stora Bommen.

Det blev speciellt kustbåtarna som fick kajplats vid Stenpiren. På norra sidan låg i många år ångbåtarna som trafikerade Uddevalla, Strömstad och Oslo. På södra sidan låg marstrandsbåtarna.

När Ångbåts AB Bohuslänska Kusten upphörde 1950 gav de plats åt Öckeröbolagets passagerarbåtar sedan Träpiren rivits.

Ångaren GÖTEBORG fortsatte trafiken på Oslo fram till 1963 med tillägg för en sista resa dit 1965 från sin plats på norra sidan. Öckeröbåtarna blev med åren färre och lade upp helt 1969.

De sista marstrandsbåtarna vid Stenpiren var ALBREKTSUND 1961 och S:T ERIK 1962. De gav plats åt Skagenlinjens dansmarksbåtar, från början inhyrda passagerarbåtar av skilda slag. sen. = en växande

de flotta av egna fartyg och färjor. Namnet ändrades till Stenalinjen och 1972 blev piren för trång. Den nya terminalen invigdes vid Masthuggskajen.

BOHUSLÄN fick äntligen plats vid Stenpiren 1970 och fick sällskap av gamla BETELSKEPET, en säregen institution i vår hamn. På vintrarna härbärge för hemlösa och vinddrivna, sommartid vandrarhem för turister.

Den gamla arken betraktades efter många år som uttjänt och ersattes härom året av ett ombyggt sjömättningsfartyg som nu ligger för om BOHUSLÄN.

1974 avkortades Stenpiren 42 meter. Göta-Verken behöver för sin reparationsverksamhet större flytdockor som placeras längre ut i älven. Färliden har därför flyttats söderut med kapningen av piren som nödvändigt offer.

I samband därmed har Stenpirens belägg-



Stenpiren några dagar före återinvigningen - utan BOHUSLÄN vid kaj. En trivsamt plantering med soffor i pirens mitt skulle göra gott åt denna oas i hamnen. Och varför inte en sommarservering för göteborgare och turister som vill komma nära vår hamn? Foto Gunnar Söderberg.

ning jämnats ut varför piren fått ett torgliknande utseende. På sidorna står moderna parklyktor och parksoffor av den stationära modellen är utplacerade i små grupper. Innanför flaggstängerna längst ut står monumentet, efter flyttningen på södra sidan.

Det förefaller som om Stenpiren på gamla dagar blivit hamnens paradkaj och vi väntar nu ivrigt på blomlådorna som säkert kommer att pigga upp den "nya" piren.

Det är vällovligt att detta hänt när övriga hamnar inhägnas för flånörerna. Stenpiren kan bli en oas och ett tithål ut mot hamnarna och varven. Kunde man inte tänka sig en uteservering sommartid runt monumentet, "Café Calmare Nyckel". En trivsamt byggnad kunde även göra nytta som kontor och förråd åt vår egen verksamhet.

19 och 20 april återinvigdes Stenpiren

samtidigt som ett större arrangemang med barnpromenad till fots, med ångfärja, spårvagn och skärgårdsbåt lögde rum, allt ägnat att popularisera hamnen och dess verksamhet bland göteborgarna.

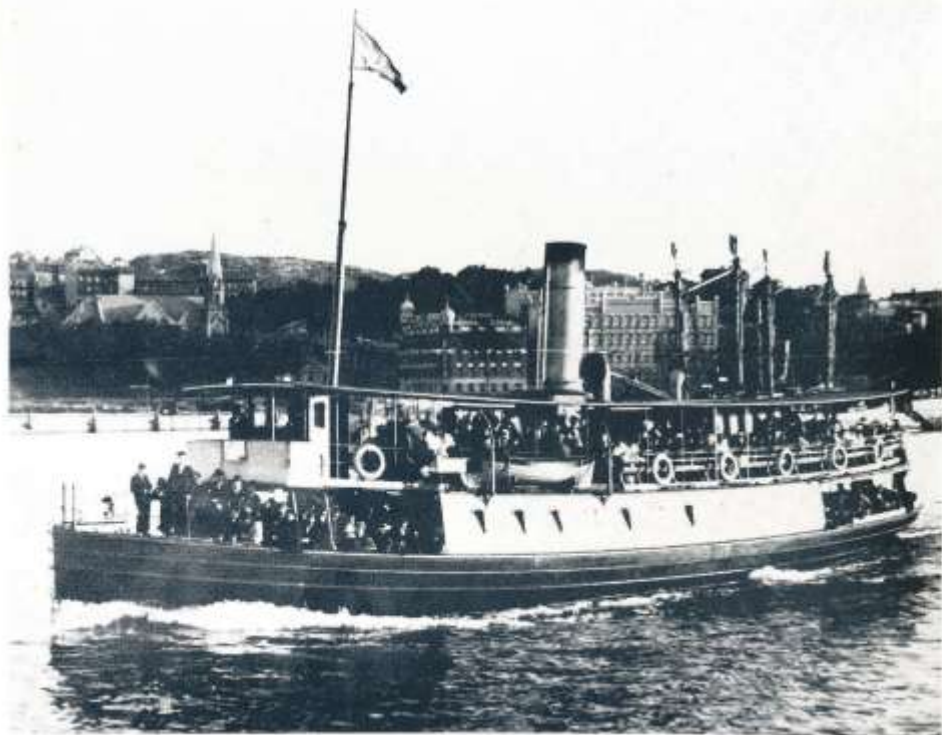
Sällskapet Ångbåten var förstas med. FÄRJAN 4 ångade mellan Stenpiren och det för dagarna tordningsstilla färjeläget vid Klippan. BOHUSLÄN låg vid kaj med caféservering ombord.

Vi i Sällskapet Ångbåten är glada att ångaren BOHUSLÄN fungerar som levande tradition vid sin gamla kaj, låt vara på "fel" sida men den mest skyddade.

IK

Ångaren BOHUSLÄNs medlemsturer från Stenpiren framgår av foldern "Sommarturerna" som medföljer detta nummer som bilaga! Välkommen ombord!

SS GÖTA



GÖTA i ursprungligt skick vid sekelskiftet. I bakgrunden syns Masthuggskajen som är under byggnad. Foto från Vikarvets arkiv.

Här kommer ss GÖTA farande som den sista av Marstrandsbolagets ångbåtar i Dag Alméns långa serie om företagets fartyg.

SS SVEA, som beskrevs i nr 29, ansågs ju för sin tid som en snabb och bekväm skärgårdsbåt, men systerfartyget GÖTA var nog ännu ett strå vassare. Genom att kommandobryggan var framdragen över fördäck, vanns ökat passagerarutrymme på övre däck. Modellen bildade skola och kan än idag beskådas på ms STYRSÖ.

GÖTA byggdes på Eriksbergs Mek Verkstad 1895 och hade samma dimensioner som SVEA. Maskinen om 200 hkr gav en fart på 12 knop. Bruttotonnaget blev en aning större än SVEAs pga tidigare nämnda olikheter i överbyggnaden.

GÖTA hörde mest södra skärgården till, där hon gick i flera omgångar av sin livstid. Under sina 14 år i Marstrandsbolagets tjänst trafikerade hon dock norra skärgården varav ganska länge Hönö Klovaträden. Annars var hon ju byggd för att konkurrera ut båtarna i Norra Skär-



Här är GÖTA helt vitmålad och har fått längre skorsten. Bilden är tagen vid Köpstadsö. En av Ångslupsbolagets mindre slupar är på väg mot staden. Foto ur Swahns negativsamlingar, Svenska Sjöfolksförbundet.

gårdens Ånghåts AB och lyckades också skrämma slag på nämnda företag.

Klovaträden var nog så krävande för den inte särskilt sjödugliga ångaren. Ibland måste hon gå inre vägen via Varholmsundet och istället anlöpa Hönö Heden. Jag minns hur hon satte nosen i sjön, så att skummet stod som en sky från för till akter. Kaptenen fick söka skydd hos rorgångaren i den tränga styrhytten. Men för övrigt var hon liksom SVEA behändig och lättmanövrerad. Det var sålunda ganska vanligt, att hon gick ut från Hjuviks brygga utan att backa. Loss och stopp i maskin - så drev aktern ned mot viken. Så halv fram och med ett inferniskt gnissel mot avbärarlisten mot bryggpälarna beskrev hon en vacker S-kurva på sin väg mot Varholmsundet - ofta i riskabel närhet av grundet, där så

många seglare satte på varje sommar. Det fanns bara en prick på den tiden, i-bland kunde det hända, att en kustbåt dök upp i sundet och tvingade fram en hastig backmanöver för att undvika ombordläggning. Men befälhavarna var skickliga och rorgångarna flinka vid ratten. Varken kollisioner eller grundstötningar inträffade mig veterligt vid dessa djärva och tidsbesparande manövrer.

Lika elegant gick det till vid avgång från Träpiren. Parhästarna GÖTA och SVEA följdes ofta åt mot älvmyningen. Först vid Skalkorgarna gick de olika vägar. Det var trångt mellan Trä- och Stenpirarna. Men genom ett fiffigt arrangemang kom systerfartygen först ut. Så här gick det till:
Ångarna kopplades ihop med trossar i för och akter. Precis på slaget 14,20 pingla- >



GÖTA efter Marstrandsbolagets köp av ångaren 1922. Här passerar hon norra inloppet i Marstrand. Foto från Sjöfartsmuseet.

de befälhavarna - Harty Andersson på GÖTA och Thorsten Kilner på SVEA - i sina klockor. Så slog båda sakta bak på sina blankpolerade maskintelegrafer. GÖTA, som lag innerst, satte halv fram och så vände de båda på centrum, som ett dubbelpropellrigt fartyg. När stävorna pekade ut mot ilven, lossades förtöjningarna i för och akter. GÖTA ökade farten och gled först ut med SVEA tätt efter och så var de snart ute i den långa raden skärgårdsbåtar som varje dag vid denna tid stävade ut mot ilvmyningen med last och passagerare. En svans av svart kolrök lågrade sig över hamn och båtar. En i sanning grundlös syn, som vi aldrig mer lär få uppleva.

När Ångslupsbolagets ångare bjöds ut på exekutiv auktion 1922, inköptes GÖTA av Marstrandsbolaget för 30000 kronor. I norra skärgården gick hon till våren 1936 då nya herrar trädde till. Befolkningen på Hälsö var missbeläten med Mar-

strandsbolagets sätt att sköta trafiken. De satte därför in en egen båt - den förlyrda STYRSÖ EXPRESS, vilket fick till följd, att Marstrandsbolaget helt blockerade ön. Den 30 nov 1934 utfärdade Marstrandsbolaget en cirkulärskrivelse till sina befälhavare och styrmän av följande lydelse: "Pga den alltmer minskade inseglingen på Hälsö, har styrelsen beslutat, att fr o m måndagen den 3 dec 1934 skall intet av bolagets fartyg anlöpa Hälsö. Likaså skall icke under några förhållanden något fartyg stoppa för båt vid denna station."

Detta satte fart på konkurrenten och redan den 12 dec bildades ett nytt rederi med varvsägare J W Berg i spetsen. Bolagets uppgift var att idka passagerar- och godstrafik mellan Göteborg och stationer i norra skärgården. I januari 1935 inköptes det första fartyget, som bar namnet RIDDARFJÄRDEN och sedan följde slag i slag inköp av fler gamla målar-



Denna unika bild visar GÖTA och BOHUSLÄN vid Frihammens invigning den 31 augusti 1922. Som synes hände det att BOHUSLÄN användes för uthyrningar långt före Sällskapet Ångbåten tog över ångaren.

båtar, som bildade grundstommen till det i maj inregistrerade Trafik AB Öckerö Skärgård med Hälsö som hemort och J W Berg som VD.

Marstrandsbolaget som anade hård konkurrens, började underhandla med Öckerö kommun om försäljning av ångarna SVEA, GÖTA, INLAND och WESTKUSTEN. Men det blev ingen affär av, då kommunen bjöd för lågt. Istället blossade ett skärgårdskrig upp, som i häftighet väl kunde mäta sig med 90-talets, även om det denna gång inte gick till handgripeligheter. Biljettpriset var ett tag nere i 25 öre och båtarna från båda lägren gick fullsatta med göteborgare, som för denna blygsamma penning kunde ge sig ut till havsbandet för att bada. Öckeröbolaget, som det nya företaget kallades i dagligt tal, köpte fler målarbåtar och kunde sommaren 1935 ställa upp med fem egna

ångare. Att det gick livligt till vid Tripti- ren detta år, framgår med önskvärd tydlighet av det magnifika mittuppslaget i Ångbåten nr 28.

År 1936 blev övermakten för stor, Marstrandsbolaget drog sig ur spelet och sålde SVEA och INLAND till segerherrarna på Hälsö. GÖTA hyrdes ut till Styrso Trafik AB och hamnade sålunda än en gång i södra skärgården. På höstkan- ten samma år övertog Styrsobolaget ångaren helt

Så kom kriget med diverse avbrott i trafiken genom avspärrningar och inkallelser av både folk och båtar. Men GÖTA blev södra skärgården trogen till försommaren 1951, då hon än en gång för en kort tid kom att tillhöra Marstrandsbola- get. Men det blev knappast någon lycko- sam tid för det gamla fartyget.



På denna bild över Träpiren har övre däck byggts in på GÖTA.

Marstrands Nya Ångfartygs AB hade upphört att existera och verksamheten fortsatte under namnet Marstrands Rederi AB med kapten Bertil Skanse som chef. Fartygen moderniserades och i Hamburg höll man på med ett nybygge, som fick namnet MARSTRANDSFJORDEN. Den nya snabbåten skulle levereras i god tid före högsäsongen. Men inte förrän i slutet av juli var fartvidundret klart, varför Marstrandsholaget inför säsongen måste se sig om efter en ersättare. Valet föll på gamle bekantingen GÖTA, som sattes i trafik mellan Göteborg och Marstrand i juni 1951. Under ångarens sista resa den 31 juli inträffade en olycka, varvid 10 personer skadades. Vid tilläggning i Marstrand satte den ovanligt starka strömmen ångaren vinkelrätt mot kajen och när befälhavaren slog full back, lyftes aktern och propellern fick inte avsedd verkan. Bidragande orsak var också passagerarnas brådska att komma iland. De hade samlats på fördäck, varvid aktern låg högre än normalt och försämrade propellereffekten. GÖTA kunde dock återvända i stort sett oskadd till Göteborg.

Så sattes MARSTRANDSFJORDEN in i trafik den 1 augusti och GÖTA blev arbetslös, Tjörns Omnibusstrafik anmälde sig som köpare. GÖTA begav sig till Skärhamn, där hon lades upp för att byggas om och motoriseras inför kommande säsong. Hon kunde ännu fylla en funktion i lokaltrafiken kring Tjörns folkrika övärld. Planerna var väl inte helt utformade och de nya ålgarna slapp alla bekymmer för GÖTAs kommande öde. Natten till den 12 augusti 1951 utbröt nämligen eld ombord. Ångaren var snart ett flammande bål som ett tag hotade det tätbebyggda samhället. Man fick emellertid bogserat ut det brinnande fartyget från hamnen och hon fick brinna ned till skrovet. Av överbygganden återstod snart endast förvridna plåtrestur vilka den långa skorstenen stack upp. GÖTAs öde var beseglat.

Vraket bogserades ut till Göteborg och lades upp vid Ringön. Det såldes av försäkringsbolaget till Henry Carlsson i Bovallstrand vilken tjänade en liten slant på att vidarebefordra resterna av GÖTA till den icke obekante Sten Allan Olsson. Men innan hon skrotades definitivt fick hon på-



Denna bild från Träpiren visar GÖTA när hon tillhörde Styrsoöbolaget. Observera ölbackarna med lock. Foto från Styrsoöbolaget.



GÖTA vid pålvirket på Ringön efter branden. Foto Dag Almén i sept 1951.

hålsning av skrotjuvar som sågade av botenventiler varvid skrovet sjönk i älvens dy, GÖTA bärgades emellertid och gick

sedan skrotningsdöden till mötes i slutet av 1952.

Marstrands Rederi Aktiebolag



TURLISTA fr. o. m. 21 JUNI tillsvärdare 1951

ss Bohuslän (B), ss Marstrand (M), ss Albrechtssund (A), ss St. Erik (SE), ss Westhusten (W), ss Göta (G) och ss Tjörn (T).

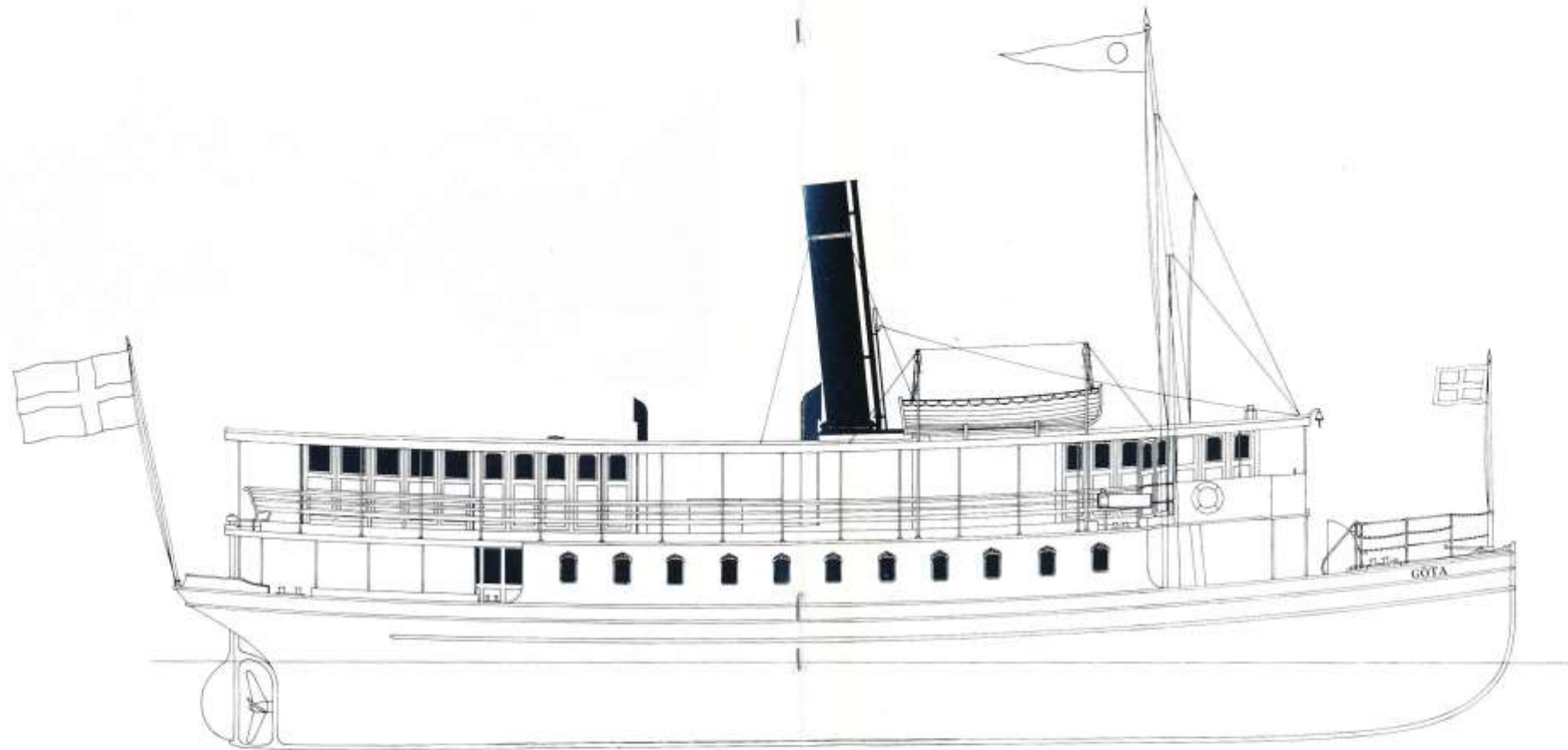
GÖTEBORG—MARSTRAND

	Söndag			Månd.			Tisd.			Onsd.			Vard.		
	ss A	ss B	ss G/W	ss T	ss A	ss SE	ss B	ss G	ss W	ss M	ss B	ss G	ss W	ss M	
Från Göteborg till Marstrand	120	8.15	9.00	4.00	7.30	7.30	8.15	10.00	14.15	16.00	9.30	10.15	12.00	14.30	
	9.30	10.15	11.00	9.00	9.30	9.30	10.15	12.00	14.30	16.00					

MARSTRAND—GÖTEBORG

	Söndag			Månd.			Tisd.			Onsd.			Vard.		
	ss G	ss W	ss M	ss B	ss W	ss M/G	ss B	ss A	ss W	ss M	ss B	ss G	ss W	ss M	
Från Marstrand till Göteborg	14.30	17.45	19.10	19.20	7.35	11.00	16.00	14.15	16.00	17.30	18.30	19.20	21.30	23.30	
	18.20	19.20	21.10	21.20	9.20	12.20	18.15	17.15	18.00	19.30	20.30	21.20	23.30	25.30	

ÅNGFARTYGET GÖTA



Byggd 1895 vid Eriksbergs Mek Verkstad. Längd 29,84 m, bredd 6,24 m. Ångmaskin 200 ihk. Fart 12 knop.

Carlsson Eriksberg 1895

Ångslups AB Hisingen

Ångslupsaktiebolaget Hisingen var ett dotterföretag till Götaverken och grundades den 25 juli 1906. I bolagsordningen stod att läsa: "Bolagets verksamhet skall hafva till föremål att efter inköp af ångslupen Hisingen idka passagerare- och fraktfart." Aktiekapitalet skulle utgöra minst 17000 kronor och högst 50000 kronor. Ångslupen HISINGEN som ägdes av Göteborgs Nya Verkstads AB (Götaverken) övertogs av det nybildade Ångslups AB Hisingen den 30 juli 1906. Avtalet medförde att Ångslups AB Hisingen tog hand om Götaverkens samtliga passagerare- och bogseringstransporter. Götaverkens anställda med familjer fick resa gratis över älven medan allmänheten betalade 3 öre.

Varvets personal ökade i antal och för att transportera de anställda som bodde i västra Göteborg träffades avtal med Bogser AB Start om prämtransporter efter bogserbåt. Transporterna skedde mellan varvet och Sänkverket. Priset var 10 kronor per dag och avtalet upprättades 1 maj 1909.

Ångslups AB Hisingen bedrev också bogseringar som nämnts. För detta ändamål inköptes några bogserbåtar, MALLE 1916, RUDOLF från Röda Bolaget 1917 samt två motorbåtar vilka köptes 1920. Motorbåtarnas namn var GV I och GV II. Bolaget ägde ytterligare farkoster bl a mudderverket GRIPEN, några pramar för persontransporter, GV III och GV IV, samt ytterligare några motorbåtar.

För övrigt sköttes passagerartrafiken i Göteborgs hamn av Göteborgs Nya Ångslups AB. Bolaget hade subventioner från staden för trafikens upprätthållande men sommaren 1915 förklarade sig bolaget ej längre kunna fortsätta trafiken. Kolpriserna hade stigit kraftigt pga det pågående världskriget. Staden menade att trafikens upphörande betraktades som avtalsbrott. Ångslupsbolaget var berett att låta frågan gå till process. Den blev inte av utan Stadsfullmäktige bestämde att staden skulle ta

hand om Ångslupsbolagets båtar genom att hyra dem av bolaget i förhoppning att trafiken skulle bli bättre när staden övertog den.

Det var en lönande affär för bolaget men kritiken mot överenskommelsen var ganska frän. Det var förståeligt emedan herr Kunze som förde Ångslupsbolagets talan även var ledamot av stadsfullmäktige.

Ångslups AB Hisingen blev 1915 anmodat av Hamnstyrelsen att upprätthålla persontrafiken T-kanalen - Residensbron med ångslupen HISINGEN. Detta fullgjorde bolaget men trafiken ökade med åren så pass mycket att Ångslups AB Hisingen ej klarade av trafiken med en slup. Allmänheten ställde krav på tätare turer varför bolaget ville insätta ytterligare en slup av HISINGENS storlek. På så vis skulle resenärerna betjäna av åtta turer per timma istället för fyra. Problemet var emellertid tilläggsplatsen vid Residensbron. Satte man in ännu en slup räckte inte bryggan till eftersom slupen på linjen till Klaffbron också lade till där. Bolaget ville därför att Hamnstyrelsen skulle bygga till bryggan. Detta gjordes och den 12 januari 1917 inköptes slupen ELSA från Göteborgs Nya Ångslups AB för 25000 kronor. Hon döptes om till GÖTAVERKEN. Ångslupen ELSA behandlas i separat artikel.

Under tiden hade staden inköpt Göteborgs Nya Ångslups AB:s slupar 1917 och Hamnstyrelsen kom därmed att sköta så gott som all färj- och ångslupstrafik i hamnen. Trafiken ökade och en av Hamnstyrelsen tillsatt färjberedning arbetade för fullt. Den lade fram sitt förslag på sommaren 1917. Beträffande Ångslups AB Hisingens trafik föreslog beredningen att linjen Residensbron - T-kanalen skulle trafikeras av två slupar intill dess att färjor kunde anskaffas. Turerna skulle under dagen ställas på halvkvart. Hamnens anbud på bolagets båda slupar GÖTAVERKEN ex ELSA och HISINGEN som trafikerade linjen var 60000 kronor.



Färjelläget vid Residensbron. Häftifrån utgick linjerna till T-kanalen och Klaffbron. Foto Göteborgs Hamn 1924.

På färjberedningens förslag och anbudet svarade Ångslups AB Hisingen:

Ångslupsbolaget överläter sina båtar GÖTAVERKEN och HISINGEN i det skick de befinner sig med alla tillhörande inventarier och på i övrigt följande villkor:

1. att trafiken övertogs den 1 januari 1918,
2. att bolagets alla skjul, övriga byggnader och inventarier tillhörande ångslupstrafiken övertogs av staden efter värdering,
2. att båtarnas besättningar komma i åtnjutande av samma löneförhållanden och pensioner som stadens övriga tjänstemän och betjänade i motsvarande befattningar, samt att den tid som dessa varit anställda vid Ångslups AB Hisingen medtages vid beräkning av pensioner.

Ovanstående anbud står fast tillultima inrevarande år.

Göteborg den 14 juli 1917
Ångslups AB Hisingen

Direktör Hammar på Götaverken ville att månadskort för vuxna skulle sättas till max. 2 kronor (mot beredningens förslag 3 kr) barn i skolåldern 1 kr (mot 1:50). Man förstär här att Hammar värdade om sina anställda. Tidigare hade Götaverkens personal färdats gratis medan allmänheten fått betala när man passerat in och ut genom porten i verkstadsplancket vid T-kanalen. Bolagets personal bestod av tre kaptenar och tre maskinister av vilka var och en uppbar en månadslön på 160 kronor. Därutöver tillkom två biljettförsäljare.

I ett brev till Hamnstyrelsen den 1 augusti 1917 skrev direktör Hammar: "På grund av fotogenbristen har det visat sig nödvändigt att i fartygen ordna elhlysning såväl i salong som lanternor att drivas med batteri och kraft från vår verkstad. Denna



Färjeläget i T-kanalen. Foto Göteborgs Hamn 1924.

installatton ingår ej i vår offert men äro vi villiga att låta staden övertaga anläggningen till vårt nettopris. Även personalens löner ha höjts med 10 % pga dyrtiden utöver vad som tidigare blivit uppgivet."

På detta svarade Hamnen den 18 augusti att man godkände avtalet för de anställda att behandlas som Hamnens eget folk. Man sade även ja till de övriga sakerna angående de båda sluparna. Hamnen meddelade även den 24 november 1917 att man också ville anställa de båda biljettförsäljarna under samma villkor som för den övriga personalen vid Ångslups AB Hisingen.

Avtalet som upprättades den 12 december mellan Göteborgs Hamn och Ångslupsaktiebolaget Hisingen var som framgått tidigare med undantag för elackumulatörerna som alltså ej medföljde.

Den 1 januari 1918 övertog så Hamnstyrelsen bolagets båda slupar. GÖTAVER-

KEN återfick namnet ELSA och HISINGEN omdöptes till HILDA.

HILDA som beskrevs i Ångbåten nr 24 blev Hamntrafiken trogen fram till 20 oktober 1960 då hon såldes till Ljungbergs Skärgårdstaxi på Styrsö för 12500 kr. Ångmaskinen ersattes med en motor och namnet ändrades till VIKING. Med kraftigt ombyggd överbyggnad går hon fortfarande som taxibåt i Göteborgs södra skärgård.

ELSA gick förmodligen kvar på sin gamla linje till dess att FÄRJAN 5 flyttades över från linjen Sänkverket-Hisingstad där den ersattes av den i september 1920 levererade FÄRJAN 3. Därefter gick ELSA som reservbåt och ersatte troligen slupen EVA på linjen Frigången-Färjenäs år 1923. EVA såldes då till Västerbotten och enligt Göteborgs hamn trafikerade ELSA denna linje år 1925. När hon såldes är för mig obekant.

Bertil Söderberg

Ångslupen ELSA



Ångslupen ELSA, färd på linjen Residensbron-T-kanalen. Foto: Göteborgs Hamn.

År 1899 levererades från Göteborgs Mek Verkstad en ångslup till Göteborgs Nya Ångslups AB. Den hade byggnadsnummer 273 och fick namnet ELSA.

ELSA hade måtten 55' 3" x 14' 0" och mätte 30 reg. ton. En ångmaskin av compound-typ med ytkondensator på 51 AHK gav henne en fart av ca 7 knop. Bunkerkapaciteten var 50 hl kol och panntrycket 9,6 kg/cm².

ELSA var byggd i stål och besiktigades för 96 passagerare. Belysningen ombord

bestod av fotogenlampor.

Som framgår av artikeln om Ångslups AB Hisingen inköptes ELSA av detta bolag år 1917 för 25000 kronor och omdöptes till GÖTAVERKEN. 1 januari 1918 inköpte Hamnstyrelsen bolagets slupar GÖTAVERKEN och HISINGEN varvid GÖTAVERKEN återfick namnet ELSA. HISINGEN fick namnet HILDA.

ELSA fortsatte en tid trafiken Residens- >



Här har ELSA blivit RAN II på linjen Lysekil-Fiskebäckskil. Foto: Rune Dahlgren.

bron - T-kanalen till dess att FÄRJAN 3 som levererats från Motala Verkstad i september 1920 ersatte FÄRJAN 5 på dess linje Sänkverket - Hisingstad, FÄRJAN 5 ersatte då ELSA som blev reservbåt och förmodligen ersatte ångslupen EVA 1923 på linjen Frigången - Färjenäs.

År 1933 registrerades ELSA och fick nummer 7910 i fartygsregistret. ELSA inköptes då av AB Bröderna Edman i Marstrand som använde henne i passagerarfart. Hon utyrdes till Marstrandsbolaget och gick sommartid som passbåt åt detta rederi mellan tjörnbyggarna och Marstrand.

I december 1938 såldes ELSA till Axel Nordström i Åmål. Hon omdöptes i maj året därpå till MYSINGEBADEN och fick Muskö som hemort. Där trafikerade hon passbåtslinjen Söderby brygga - Muskö i Stockholms södra skärgård. I februari 1941 överfördes MYSINGEBADEN på AB Mysingebaden i Åmål men såldes redan i juni samma år till konsul Gustav A F Algård i Stockholm och erhöi då namnet ELFSNABBEN.

I oktober köptes ELFSNABBEN av Nynäs Järnvägs AB i Nynäshamn för 15000 kr. Hon överfördes månaden därpå till Nynäs- hamns Skeppsmäklari & Speditionskontor

som vid Djurgårdsvarvet i Stockholm till installera en 120 HK Bolindermotor som ersättning för den gamla ångmaskinen.

ELFSNABBEN såldes åter 1957 till järnvägsbolaget.

Genom inköp av A Harrysson i Gränna och Å Harrysson i Lysekil hamnade båten i Gränna i februari 1963. Hon fick namnet RAN II och sattes in på linjen Gränna-Visingö. Priset var 25000 kronor. Därefter återbördades den gamla slupen till västkusten och med oförändrat namn sattes hon in i trafiken Lysekil-Fiskebäckskil. Våren 1970 övergick RAN II till Handelsbolaget Skärgårdstrafik, Maj och Allan Harrysson, Lysekil, för 15000 kr.

År 1972 köptes RAN II av båtbyggare N E Adamsson i Karlsborg för 33000 kronor. Ännu en gång kom hon till Vättern där hon fortfarande kan beskådas i Karlsborgs hamn.

Mankanutan överdrift säga att dessa små slupar var fina byggen då ju så många av dem uppnår så hög ålder. Det är ju 76 år sedan ELSA gled ned i Göta Älv från slipen på Göteborgs Mek Verkstad, eller Keillers - som detta varv vanligen kallades.

Bertil Söderberg

TALRÖRET

- medlemsbladet för Sällskapet s/s TRAFIKS Vänner innehåller i sitt första nummer för året en hel del smått och gott.

I tidningen får vi veta att Lions skänkt 15000 kronor för ångaren TRAFIKS fortsatta renovering. Anonymagivare har donerat tusen kronor. Minnestallriken som snabbt såldes slut har fått en efterföljare i 300 ex av vilka de flesta redan är beställda. Priset är 88 kronor inkl moms och frakt. Man kan köpa en blå tröja från föreningen med texten "håll ångan uppe" och bild av TRAFIK. Priset är 20 kr. Bland övriga artiklar märks ritning av TRAFIK för 10 kr samt två satser vykort i svartvitt och färg för 5 kr per sats.

TRAFIK själv ligger i Sjötorp för tredje året och flitiga medlemmar samlas där varannan lördag för arbete ombord. De knacker rost och styckar i en del plåt. I försalongen läggs ny duk och brygg- samt mellandäcken skall läggas om helt med virke som skänkts till fartyget. Ångmaskinen är isärplockad och vevaxeln upplyft. Pannan är klar för provtryckning och skorstenen är klar. Sotskåpet håller på att repareras.

Att TRAFIK var klart sämre än man kunde ana före "räddningen". De flitiga ombord har emellertid ökat projektets omfattning genom sin grundlighet vid restaureringen.

Inför slutspurt i Sjötorp, nästa år skall TRAFIK vara tillbaka i Hjo, arbetar man nu varje lördag i fortsättningen.

Lördagen 10 maj arrangeras Ångfartyget TRAFIKS Dag i Hjo med auktion och loppmarknad. Vid detta tillfälle sker uruppförandet av Ångfartyget Trafiks Paradmarsch.

Medlemsskap i föreningen vinnes genom att betala 15 kronor på pg 10 32 49 - 9 Sällskapet s/s Trafiks Vänner.

Bröderna Larsson

Herr Redaktör

I Ångbåten nr 25 av november 1973 finns en artikel om ss MARSTRAND och på sidan 473 omnämnes bland ångarens befälhavare "kusinerna" Albert och Claes Larsson från Mollösund. (De var i verkligheten bröder och ej kusiner).

Om Claes Larsson berättas bl a att han deltog i en äventyrlig resa på en av de tre Göta Kanalbåtar som 1889 såldes till Sydamerika för trafik på La Platafloden.

Jag hoppas att bifogade fotografier är av intresse för Ert arkiv. Det visar ett brevkort som jag för flera år sedan fick av min svärfar sjökaptän Marinus Larsson som är son till Claes Larsson. Brevet är avsänt den 20 november 1891 till "Styrman Herr C M Larsson S/S Göta Kanal I, Capt Tydin, Svenska och Norska Consulatet, Rosario de Santa Fe" och bekräftar således innehållet i Er artikel. Inte nog härmed: Brevet förefaller vara avsänt av brodern Albert Larsson som omnämns på samma sida i Er artikel! Han finns nämligen på baksidan av kuvertet i en delvis otydlig stämpel med texten "Efterkravet betalas efter s..... sering mot 1/2 provision och för högst två månader efter Conno- sementets dato, Albert Larsson, Styrman". På skämt har tydligen Albert använt denna stämpel för att ange avsändare. Behöver jag tillägga att kuvertet givetvis är försedd med Ångbåtsstämpel: "Ångbåtssexp No 55"?

Tyvärr finns inte själva brevet bevarat. Det hade annars varit intressant att ta del av vad de två bröderna korresponderade om från sina ångbåtar för snart 85 år sedan.....

Era artiklar är alltid intressanta men det är klart att den här citerade var av speciellt intresse för mig och Claes Larssons släktingar.

Sven B Andersson

Målsättning för Sällskapet Ångbåten

utarbetad på uppdrag av föreningens årsmöte 1973 och dess styrelse av Gunnar Söderberg och Ingvar Kronhamn.

Enligt Sällskapet Ångbåtens stadgar (paragraf 1) är sällskapet en ideell förening med syfte att i första hand bevara ångaren BOHUSLÄN som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikepok samt främja intresset för denna trafikskultur.

I enlighet med föreningens stadgar bör följande målsättning för Sällskapet Ångbåten eftersträvas:

1. Vård av fartyget

BOHUSLÄN skall så långt det är möjligt återställas i traditionellt skick med beaktande av historiska och tekniska aspekter.

Endast säkerhetsaspekter får ge anledning till avsteg från denna målsättning liksom, i begränsad omfattning, anordningar nödvändiga för fartygets användbarhet i trafikverksamhet med hänsyn till kapacitets- och trivselkrav.

Största hänsyn skall vid reparation och ombyggnad tagas till ursprunglig konstruktion och ursprungligt utseende.

Varning bör ges för risken för överdrifter vid restaurering då en idealiserad uppfattning av fartyget lätt kan medföra avsteg från historiska och tekniska fakta.

Vid erbjudande av materialgävor till föreningen bör vissa kvalitetskrav ställas som villkor för mottagande.

2. Användning av fartyget

Kostnader för drift och underhåll skall täckas genom intäkter från trafikverksamheten, såväl medlems- som uthyrningssturer.

Medlemmarna skall beredas kulturhistoriskt och rekreationsmässigt intressanta resor inom som utom fartygets ursprungliga trafikområde.

Som uthyrningskunder bör eftersträvas föreningar av kulturbevarande slag liksom myndigheter och företag med sjöfartsknytning ävensom skolor av skilda slag liksom enskilda och företag för fest och rekreation.

Uthyrning vid press- radio- och TVarrangemang bör genomföras med hänsyn till publicitetsvärdet.

3. Passagerarservice

Annonsering av medlemsturer sker genom meddelande till föreningens medlemmar och för allmän spridning (till turistbyråer t ex)

Möjlighet bör finnas under resorna till information, ex. vis genom högtalare, beträffande resväg, resmål, sevärdheter och annat av intresse.

Begränsning av passagerarantalet under resor bör göras för trivseln ombord med beaktande av kapacitet beträffande kök, sittplatser etc.

Biljett- och måltidspris skall för medlemmarna hållas på rimlig nivå.

Aktiv försäljning av uthyrningsresor skall bedrivas med urskiljning av kundgrupper. En allmän broschyr med kapacitets- pris- och färdexempel skall tillhandahållas tidigare och tänkbara kunder.

Priset för uthyrningsresor bör sättas i relation till resans längd och tid samt fartygets driftkostnader. Samordning av resor bör beaktas för undvikande av längre tomresor.

Servering ombord av enklare slag bör kunna genomföras av egen personal, mera omfattande av utomstående restauratör. Avtal skall i senare fallet regleras restauratörens och sällskapets åtaganden för varje tillfälle.

Kostnad för reparation vid skadegörelse och specialstädning skall debiteras förhållandevis särskilt.

4. Medlemsverksamhet

Allt arbete för föreningen skall i princip ske utan ersättning. Eventuella ersättningar avgörs genom styrelsebeslut.

Rekrytering av aktiva medlemmar bör ökas. Information om arbetet ombord och vidareutbildning skall ske vid speciellt anordnade sammankomster.

Trivselbefrämjande åtgärder bör genomföras för de aktiva medlemmarna med ex. vis sammankomster och utfärder.

Medlemsrekryteringen i övrigt skall ökas genom aktiv påverkan av resenärer och besökande, underlättad betalningsrutin vid försäljning av medlemsskap, utställningar på museer, i banker osv, affischer och broschyrer.

Som medlemservice tjänar medlemstidskriften med regelbunden utgivning, medlemsturer med största möjliga utbud och sammankomster under dentedid av året fartyget är upplagt.

5. Övrigt

Sällskapet skall verka för att dess verksamhet blir känd i så breda kretsar som möjligt, såväl bland medlemmar som andra.

Sällskapet skall samarbeta med andra teknik- och kulturhistoriska föreningar, museer och ägare till ångbåtar och mindre passagerarbåtar, främst i Göteborg och Bohuslän.

Sällskapet skall samla, bevara och förmedla information om kust- och skärgårdstrafiken i Göteborg och Bohuslän.

Vad ovan sagts om ångaren BOHUSLÄN gäller i tillämpliga delar även FÄRJAN 4 som visserligen inte ägs av sällskapet men väl förvaltas och drivs av detta.

Det bör framhållas att av myndigheter ålagda skyldigheter beträffande fartygets skötsel och drift liksom rutin och organisation för styrelsen och övriga funktionärers åligganden inte omfattas av målsättningen

Göteborg 28 september 1974

Gunnar Söderberg Ingvar Kronhamn

Brunt eller vitt?



På det i övrigt tillsammans årsmötet vid Kalvsund den 28 september 1974 utspann sig en livlig diskussion om ss BOHUSLÄNS frontskott på salongsdäcket skall vara vitt eller brunt - en till synes bagatellartad fråga, som dock kan ha sitt intresse. Så här ser jag på saken, som jag gärna vill ha framförd till fler än de c:a 50 deltagarna vid årsmötet:

Enligt Sällskapet Ångbåtens åtaganden gäller det att i möjligaste mån återställa vårt

Detta fotografi, taget av Dag Almén i september 1941, föreställer ångaren BOHUSLÄN liggande vid Käringsön. Fotot utgör en av hörnstenarna i detta inlägg av Dag Almén i debatten om färgsättningen av däckshusets frontskott.

fartyg i sitt ursprungliga skick. Men hur långt skall man driva denna museala verksamhet? Skall vi återställa det öppna akterdäcket? Skall vi ta bort vindskydden på bryggvingarna? Skall vi riva bort diskrummet och öppna styrbords lastport? Eller vi kanske skall återinföra kolledning och Howdens forcerade drag? Nej - visst inte! Dessa förändringar har med funktionen att göra och måste givetvis bestå om vi skall kunna driva verksamheten rationellt. Därrom råder väl knappast något tvivel.

Färgsättningen däremot är jumer en estetisk än funktionell fråga, som givetvis också har anknytning till tradition. Vad är då tradition, när det gäller det omdiskuterade salongsskottet?

Under äldre tider, då arbetskraften var billig och hantverksskickligheten betydligt större än idag, hade man för vana, att imitera trä, genom att ådra plåt bl. a. i fartygsinredningar. Sålunda var röksalongens frontskott från begynnelsen målad med s.k. teakfärg och prydligt ådrad för att gå i stil med salongsdäckets äkta vara - alltså en sorts tidstypisk förfälskning.

Plåten kring sidorutan som i våras målades brun, var däremot från början vit. Sedan har nämnda detaljer under årens lopp skiftat färg, ibland vitt, ibland brunt för att till sist stanna vid vitt, som en ef-

fektfull kontrast till bryggans och salongsdäckets vackra naturteak. Tyvärr kan jag inte med bestämdhet avgöra, när den vita färgen först prövades, men bevisligen fanns den redan 1941 - d.v.s. tio år innan Marstrands Nya Ångfartygs AB upphörde med sin verksamhet och medan "Calle Skjorta" ännu var mäktig chef ombord. Sedan har hon som sagt varit både vit och brun. Man hade emellertid inte råd att ådra teakfärgen, varför resultatet blev brunsåsigt. Bryggans glänsande naturträ kom inte till sin rätt i murrigheten.

När vi nu har fått en ny, vacker bryggskärm, så låt den framträda i all sin glans genom att behålla frontskottet och sidoplåtar vita - en klädsam färg som dock funnits under ca hälften av fartygets levnad.

Jag anser därför att det museala i detta fall får vika för det estetiska. Vem åtar sig förresten att göra en snygg teakådring och dessutom underhålla den på en för väder och vind mycket utsatt plats? Vitfärg kan ju vem som helst måla. Gör det även i fortsättningen och "slå inte ihjäl" vår vackra bryggskärm genom en tivelaktig museal tradition! Däremot kan man dock återgå till den klädsamma blå färgen i namnet - en färg som i alla tider använts på Marstrandsbolagets fartyg. Här kan man med fog tala om tradition - och dessutom en vacker sådan.

Dag Almén

Brunt naturligtvis!

Ångbåtens redaktör har i livligt minne bevarat diskussionen mellan Dag Almén och mig på årsmötet 1974 och välvilligt gett mig tillfälle att kommentera vännen Dags reflektioner "Brunt eller vitt?"

Fem minuter innan färgdiskussionen startade hade de vid årsmötet församlade medlemmarna med acklamation och applåder fastställt en av styrelsen framlagd "Målsättning för Sällskapet Ångbåten" (se annan plats i denna tidning). Som första punkt

fastslås att "BOHUSLÄN" skall så långt det är möjligt återställas i traditionellt skick med beaktande av historiska och tekniska aspekter."

Endast två sorters hänsyn skall få ge anledning till avsteg från denna grundsats: dels självfallet säkerhetsaspekter, dels ("i begränsad omfattning") hänsyn till fartygets användbarhet som levande museum med egna inkomster till sitt underhåll. >



Ett fotografi av BOHUSLÄN som väl visar att ångarens vackra linjer i hög grad förstärks genom rätt färgsättning av vissa detaljer - i det här fallet "bruna" vindskydd och "brun" däckshusfront.

Dags retoriska frågor om öppet akterdäck, diskmaskin osv hör hemma bland dessa undantag och har därför ingenting med den kommande diskussionen att göra.

Och givetvis är det såväl ur säkerhets- som ur funktionssynpunkt helt likgiltigt om några kvadratmeter plåt är bruna eller vita. Färgsättningen på frontskottet är väl knappast någon hjärtefråga för det stora flertalet medlemmar. En rundfråga till genomsnittsmedlemmen: "Tycker Du vi skall ha vitt eller brunt frontskott på röksalongen?" skulle troligen ge samma svar som anekdotens åttiöring som på 50-talet tillfrågades om sin åsikt om höger- eller vänstertrafik. Svaret blev: Vecket har vi no da?

Om frågan trots allt skall diskuteras, måste det vara med utgångspunkten; vad skall avses med "traditionellt skick"?

Ganska snart efter det att kapten Johanson tog över befälet, låt han sätta upp vindskydden på bryggvingarna. Några påtagliga förändringar i exteriören blev det därefter inte förrän akterdäcket byggdes in år 1953 inför överflyttningen till Öresund och "in-

köpstrafiken". Om vi tills vidare bortser från färgsättningen av vissa detaljer kan vi väl ena oss om att "traditionellt skick" hänför sig till tiden 1916 - 1953, d.v.s. praktiskt taget hela den tid fartyget gick i nyttotrafik på bohuskusten. En i mitt tycke synnerligen lyckad kompromiss mellan "användbarhet" och "tradition" är exteriören av det inbyggda akterdäcket, sådant det kom att utformas år 1971. På lite håll (se tex bilderna i Ångbåten nr 27) ger det onedigen intrycket att vara öppet, såsom det var under den traditionella epoken.

Färgsättningen då? Tyvärr har jag inte såsom Dag Almén ett omfattande privat arkiv med bilder av fartyget under olika tider före 1953, bara några enstaka vykort. Jag har emellertid gått igenom vad som finns publicerat i vår tidning och vad som finns i Dags lilla utmärkta historik och har hittat 15 bilder (inklusive den bild från Kärningön 1941 som finns med i det här nummeret). Av dessa hänför sig tre till provturen (2-3), fartyget hade då vita sidoplåtar men mörka frontskott (samt gösen bisad under gång !!) Livbåtarna var mörka. >

"Käringöbilden" (9) visar vita sidoplatår och vit front på salongen men mörk front på "mellandäck" (dvs fördäckets akterkant). Samtliga övriga bilder, från tiden före bryggskärmarnas tillkomst (4) och framåt (5-8, 10-15) visar mörk färg på de omdiskuterade platserna. Den enda färgbild jag har tillgänglig (10) visar att "mörkt" är det samma som "brunt" (och därmed har ju heller ingen tvistat). Livbåtarna har hela tiden varit vita med mörk "älsing".

Om den av äramötet antagna målsättningen skall ha något som helst värde som riktlinje för vår verksamhet, tycker jag det är helt klart att årets värrustning borde innefatta ett återställande av salongens frontskott till det traditionella, alltså brunt. Gärna "prydligt ädrat"/"tidstypiskt förfalskat".

Broder Dag kommer också med synpunkter vid sidan av de funktionella och muscala, nämligen estetiska - vilket är egentligen vackrast? Liksom för baken gäller för snaken att den är delad, och jag är väl medveten om att inte alla tycker som jag. Jag tycker alldeles bestämt att den mörka färgsättningen på de omdiskuterade plåtarna, sett på avstånd, ger fartyget mer tilltalande linjer än den vita.

Emellertid ser jag inte att Dags och mina estetiska åsikter har med diskussionen att göra. Vi får late, som på sin tid domkyrkoarkitekten Hejge Zettervall, "återställa" vårt museiföremål till vad vi tycker det "borde varit". Låt oss följa vår målsättning och måla de omdiskuterade plåtstyckena sådana som de otvivelaktigt har varit målade under den absolut övervägande delen av den "traditionella epoken".

Bertil Holmström

Bildkällor:

- 1-3 provturen 1914: DA sidorna 12, 17, ÅB nr 27 sid 16
 4 1917-18: ÅB nr 18 sid 277
 5 1917: DA sid 14
 6-7 1920-talet: DA sid 17
 8 1920-talet: vykort Axel Hellman

Tillrättaläggande!

När Ångbåten nr 28 visade bilden av FÄRJAN I på sidan 21 ljög bildtexten att det var amerikångarna DROTTNINGHOLM och STOCKHOLM som låg i bakgrunden.

Dag Almén påpekade i Ångbåten nr 29 sid. 27 att det istället var ångarna STOCKHOLM och KUNGSHOLM, visserligen systerfartyg men byggda på helt olika varv.

STOCKHOLM ex Potsdam var byggd 1900 (inte 1901 som det råkade stå) och KUNGSHOLM 1902. Vad som inte stod var att STOCKHOLM var byggd vid Blohm & Voss i Hamburg, varför man fick intrycket att den var byggd på samma ställe som KUNGSHOLM, Harland & Wolff Ltd i Belfast.

Det hela är beklagligt ty Dag Almén inte nämnt varvet i sitt brev och dessa därför barakan ses som ett utslag av klåfingrighet för vilket vi härmed ber om ursäkt.

Och nu tillbaka till det mindre tonnaget!

Köp Ångbåtens tallrik och plansch!

Nya försäljningsartiklar för i år är porslinsallriken från Gustavsberg med ångarna Nya försäljningsartiklar för i år är porslinsallriken från Gustavsberg med ångaren BOHUSLÄN och färgplanschen också den med ångaren BOHUSLÄN.

Artiklarna återfinns med närmare presentation i bilagan "Ångbåtskiosken"!

- 9 1941: ÅB detta nummer
 10 1940-talets senare del: färgvykort Göteborgs Nya Konstförlag nr 569
 11 1946/47: ÅB nr 12 sid 140
 12 1949: DA sid 18
 13 1951: DA sid 29 och ÅB nr 11 sid 119
 14 1951: ÅB nr 25 sid 485
 15 1940- eller 1950-talet: ÅB nr 3 sid 12

DA = Dag Almén SS BOHUSLÄN
 ÅB = Ångbåten

Brittiska veteranångare - stor, mindre, minst

När detta läses har det gått tio år sedan Sällskapet Ångbåten bildades. Ett företag som från början föreföll helt otroligt: Skulle det verkligen gå att samla in sextio tusen kronor? Skulle det därefter vara möjligt att fågång BOHUSLÄN igen, skulle det vara möjligt att hålla henne vid liv som en levande museiangare? Idag vet vi att det har lyckats - hittills, för vi för säkerhets skull tillägga.

Förra året startade vår brittiska systerorganisation, the Paddle Steamer Preservation Society (PSPS), en räddningsaktion för världens sista havsgående hjulångare,



PS WAVERLEY av Glasgow. En hjulåsa, byggd 1946, 240 fot lång, med fyra däck och trettiofem mans besättning och med certifikat för 1350 passagerare, på "utomskärs" turer 590. Tidigare ägaren, Caledonian - MacBrayne Ltd, var generös nog att sälja fartyget för den symboliska summan av 1 pund till det nybildade, PSPS närstående, Waverley Steam Navigation Co. Därutöver behövs emellertid uppskattningvis 75000 pund innan fartyget är helt redo att ge sig ut på kryssningar. Hittills har man fått in ca 20000 pund, i poster varierande från 10 till 10000 pund (!).

Under sommaren 1975 är det meningen att WAVERLEY skall göra charterturen i Firth of Clyde - till platser som Ardrossan, Kyle of Bute, Ardrishaig, Tighasbruaich och Lochgoilhead.

PSPS är också inbegripet i ett räddningsprojekt av dimensioner som mera liknar

våra egna, i Rochester, vid River Medway sydost om London, ligger PS KINGSWEAR CASTLE, en 114 fots hjulångare från 1924. Restaureringsarbetet ombord bedrivs med hjälp av frivilliga krafter från PSPS Londonavdelning. Så här skriver projektledaren, Lawrence Beal, i sin nyårshälsning till Ångbåten:

"We are very impressed with your steamer preservation efforts over in Sweden and over here we are hoping to succeed in getting our little KINGSWEAR CASTLE sailing again. Wish us luck!"

Ja, här i "Lilla London" kan vi väl inte hjälpa till med så värt mycket mer än med välgångsönskningar. So, Lawrence, the best of luck to you and your crew!

Dystrare tongångar förspörjes från den minsta av Englands museiangare, lilla SS RESOLUTE av Norwich, ägd av the Veteran Steamship Society (den som har Ångbåten från 1969 kan titta i nr 11 sidan 115). Ännu 5 år efter starten har VSS bara ett tjugotal medlemmar och trassliga finanser och fortfarande inte något färdigrestaurerat fartyg som kan börja tjäna i-hopp till sitt eget underhåll. Meddelar Ångbåtens korrespondent, Patrick Taylor.

Bertil Holmström

Vinterbåten

I vinternumrets bilduppslag med BOHUSLÄN på isresa 1917, undrade vi om någon kunde berätta mera om bilderna. Nu vet vi att "silktunnorna som lastades" var fotogenital som lossades. Men som sagt, var togs bilderna?

Detta nummer av Ångbåten var färdigt för tryckning 21 april 1975.

För tio år sedan:

**Läste Ni
i GT och HT?**

Skall Bohuslän



skrotas ned?

s/s Bohuslän, den enda kvarvarande västkustångaren, hotas av nedskrotning. Den kan räddas om alla klutar sätts till. Det behövs bara att några hundra intresserade köper andelar i fartyget. Bli en av s/s Bohusläns redare!

**Kontakta Sällskapet Ångbåten, tel. 031/20 10 30 (ing Åke Åberg)
Adress: Industrimuseet, Ekmansgatan 2-4 Göteborg S eller
14 75 60 (Sjöfartsmuseet)**