

ÅNGBÅTEN

Årgång 13 • April 1977 • Nummer

38

Redaktionens spalt



Det är onsdag påsk. I morgon går BOHUSLÄN till varv för en sista justering innan slutruschen för att allt skall vara klart till provturen 1 maj.

Säsongens första beställningsresa går redan den 5 maj. Det är glädjande med beställningstrafikens framgång och det är ibland svårt för besättningen att räkna till. Det stigande intresset för ångaren BOHUSLÄNs sommarturer gör att årets program - se bilaga - innehåller nio dags- och nio kvällsturer. Första dagsturen går 7 maj till Marstrand och första kvällsturen går 11 maj.

Med detta värnnummer av Ångbåten följer förtom programmet Sommarturerna också kallelse till årsstämma 23 maj i Ångbåten ekonomisk förening. Är man inte delägare i föreningen som äger ångaren BOHUSLÄN kan man bli det för 100 kronor. De nya andelarna kommer även att säljas på årsstämman.



Nya andelarna

De nya andelarna kan beställas genom att man betalar 100 kronor per andel till Ångbåten ekonomisk förening. Det är även möjligt att byta ut äldre andelar mot nya vilket kostar 20 kronor.

Observera att Ångbåten ekonomisk förening har eget post- och bankgiro som måste användas vid inbetalning av andelar.

Postgironumret är 89 80 53 - 4 och bankgiro numret är 356 - 9134.

Innehåll:

- 3 Vårrustning av BOHUSLÄN
- 6 Tollriksgeschäft
Extravaganza Väst
Ångbåtsrestauratör
- 7 Lyckarna 100 år
Rädda Pater Noster!
- 8 SS TRAFIK till Hjo i sommar
- 9 BLIDÖSUND mot en ny vär
- 10 Hakefjordabåtarna
- 12 Följ med till Finland!
- 13 Stiftelsen Skärgårdsbåten
- 14 Mittuppslag med FLODSPRUTAN
- 16 Flodsprutor och brandbåtar
- 21 Kung Bore och Göteborgs isbrytare
- 27 Båtar runt omkring
Julrebusen

Ångbåten 38 var klar för tryckning 11 april 1977 och trycktes i 2000 ex.

Ångbåten 38

medlems- och informationstidning
utgiven av

Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg 2

Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag
kl 10-12 och 13-15: 031-13 14 20.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid
Stenpiren - endast under seglationssäsong - 031-13 14 50.

Ångbåten utkommer med fyra nummer
per år.

Ansvarig utgivare Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:
Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg
Kringelgatan 6 Övre Besvärsgatan 2
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg
tel 031-51 22 20 tel 031-18 88 05

Bidrag till tidningen bör sändas direkt
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till med-
lemsregistret tel 031-93 03 89.

Medlems- och prenumerationsavgift är
20 kr per år.

Vårrustning av BOHUSLÄN



BOHUSLÄN i Lindholmens flytdocka 25 december 1976. Här pågår arbetet med utbytet av sparkplåten. Längst akterut var plåten så bra att den inte behövde förnyas. Runt hela fartyget hade flera våningar med ställningar byggts upp.

När det nya året inleddes befann sig BOHUSLÄN på Lindholmen hos Götaverken Reparation. Under varvsvistelsen förnyades en hel del plåt i fartyget. I samband med plåtbyten vid aktersalongen monterades fyra runda fartygsventiler i bordläggningen. Därmed får vi för första gången på cirka 25 år åter in dagsljus i aktersalongen. På grund av plåtbyten under flera vintrar har aktersalongen varit nedplöckad de senaste åren men vi hoppas att salongen kommer att renoveras och återuppbyggas den närmaste tiden. När BOHUSLÄN låg i dockan passade våra rostknackare på att banka bort gamla tjocka färglager vid vattenlinjen i aktern, något som är omöjligt att utföra när ångaren ligger i sjön. Även i förskeppet skedde fortsatt utbyte av dåliga plåtar och spant. Dessförinnan hade så gott som hela inredningen under färdäck plockats ned för att inte skadas vid plåtarbetena.

Vindskydden och sparkplåten på promenaddäck har varit svårt rostangripna och har alltid ställt till förtret för vitfärgsmålarna som försökt hålla BOHUSLÄNs exteriör vit och snygg. För attråda bot på detta ersattes vindskydden och merparten av sparkplåten med ny frisk plåt. Samtidigt gjordes portarna vid balkongen åter öppningsbara så att landgången kan sättas även där. Tyvärr har Götaverken misslyckats helt med sparkplåten. Plåtens höjd varierar högst betydligt varför BOHUSLÄN i slutet av april kommer att göra ett återbesök på Lindholmen för att få arbetet omgjort.

Den 20 januari återkom BOHUSLÄN till vinterkvarteret vid Skoppsbron kaj 17. Genast sattes återuppbyggnadsarbetet i förskeppets inredning igång. Skansen kommer åter att inredas med sex kojplatser vilket är nödvändigt med tanke på



Vindskyddet på promenaddäck var svårt rostangipna och förnyades därför under varvsvistelsen. Här syns även portarna i brädgången som åter gjorts öppningsbara.

övernattningsresor. Färsalongen är så gott som helt återuppbyggd och har kommit till målningstadiet när detta skrivs. De fyra hytterna akter om färsalongen blir helrenoverade. Vid arbetena i förskeppet har utrymmet mellan bordläggning och garnering isolerats ordentligt.

Däcksförrådet på mellandäck har försetts med en rund fartygsventil i skottet mot fördäcket. De två rektangulära ventilerna bordwärts som varit felplacerade sedan några år tillbaka, har nu satts in på sina rätta platser och fått rätt dimensioner. Förrådet kommer nu att avdelas så att främre delen blir tvätt- och duschrum medan aktere delen blir däcksförråd. Cafét på akterdäck har grundmålat och kommer nu att ådras liksom tidigare har gjorts vid trappan till övre däck. Pentryt på akterdäck har fått en välbehövlig ommålning med ljus cremégul färg. Maskinisthytten på mellandäck har demonterats för att återuppstå i originalskick till säsongen.

I maskinrummet har panna, maskiner och pumpar öppnats för besiktning. Pannan har rengjorts mekaniskt på eld- och vattensidor, ett arbete som kräver mycket tid och tålmod. På huvud-

maskinen har kolv- och slidstängsboxar packats om. Renovering av högtryckscylinderns slid har förberetts. Kondensorns förliga gavel skall renborstas och repareras. För cirkulationspumpen har dispens erhållits för ytterligare ett år. Sedan måste nog pumpen förnyas helt. Renoveringen av elsystemet ombord har fortsatt under hela vintern. Nu skall även huvudeltavlan förnyas.

Den ångdrivna vinschen ovanför lastrummet har använts flitigt under vintern fast, då har den fått kraft från tryckluftskompressorn istället för ångpannan. All barlastkätting som legat under lastrumsdurkarna har kapats i lätthanterliga längder och med hjälp av vinschen lyfts upp för att besiktning av skrovet skulle kunna ske. Efter rengöring och målning av botten har kättingen åter lagts på plats. Den gamla kompressorn som stod på durken har ersatts med en ny som placerats på konsoler bordwärts.

På däck är det som vanligt en hel del lacknings- och målningsarbeten som måste göras. Fördäcket behöver slipas och lackas eller oljas. Det läckande båt däcket är ständigt en irritation och läggning av ny takpapp är absolut nödvändig. Lika-



Ovan: Här har gammal plåt skurits bort på babordssidan i förskeppet. Bakom spanten skymtar durken i förliga inredningen. Nedan: Från dockans botten ser BOHUSLÄNS akterskepp imponerande ut.

så behöver spygatterna för regnvatten på promenaddäcket sänkas för att undvika ständiga vattensamlingar på däck vid regnväder. Bryggskärmen behöver slipas och lackas liksom salongsöverbyggnaden. Teaksofforna som även är livbältslådor har tagits hem för renovering av några av våra aktiva ombord och har nu återkommit i skick som nya. Sist men inte minst skall hela skrovet och överbyggnaden upp till promenaddäcket helmålas.

Innan provturen den 24 april skall hela fartyget städas och vaskas både in- och utvändigt. Också det ett arbete som kräver stor insats av de aktiva ombord. Det kan inte nog upprepas att vi behöver bli fler aktiva ombord på BOHUSLÄN. Vi arbetar ombord på måndags- och torsdagskvällar samt lördagar och söndagar. Sista veckan före provturen är det säkert folk ombord varje dag nästan hela dygnet. Det låter jobbigt men det finns inget val om vi vill ha igång BOHUSLÄN även denna sommaren.

Text och foto: Gunnar Söderberg



Tallriks-geschäft

Vår gode vän och medarbetare Dag Almén har råkat ut för att ett av hans välkända ångbåts-fotografier – utan hans vetskap eller godkännan-de – har använts som dekoration på en s.k. sammlartallrik som säljs av "Ångans Vänner". Vad som döljer sig bakom detta namn får polis-utredningen avslöja, vi nöjer oss med att konstatera att "Ångans Vänner" inte tillhör de ideella veteranhobbyföreningarna.

Aktuella är ss BRYNHILD fotograferad av Dag Almén och ss BLIDÖSUND fotograferad av Claes Jernby.

Dag Almen skriver: "Ångans Vänner kallar sig ett företag i Malmö som specialiserat sig på att

Extravaganza-Väst

Lördagen 21 maj återkommer succéarrangemanget från 1974 och 1975, Extravaganza-Väst, en utfärd med ångbåt, ångtåg och bussar till intressanta platser i Göteborgs närhet. Extravaganza-Väst arrangeras av de teknikhistoriska föreningarna i Göteborgstrakten i samarbete med Industrimuseet.

Deltagarna reser i två riktningar vilka väljs vid biljettköpet i Informationscentralen vid Kungspartsplatsen. De som väljer att börja med ångbåtsresa får med BOHUSLÄN till Älvängen där bussar för resenärerna vidare till Gräfsnäs vid Anten. De som bärjar utfärden med tågresor från Göteborg till Alingsås där bussar för dem till Anten och ångtåget mot Gräfsnäs.

I Gräfsnäs Slottpark som ligger vackert på en udde i sjön Anten blir det uppvisningar av oli-

Ångbåtsrestauratör

På de flesta av BOHUSLÄNs beställningsturer önskar resenärerna något gott att äta ombord. Eftersom vi ej själva kan svara för matservering- en på dessa resor, utom vid enklare arrange- mang, har beställaren själv fått välja ut någon restauratör för den aktuella resan. Detta har inneburit att vi haft olika restauratörer på de flesta resorna. Helst hade vi önskat att vi hade endast en restauratör som hade alla resor som

ge ut tallrikar med båt- och tågmotiv. Det står naturligtvis var och en fritt att både köpa och sälja tallrikar så länge det sker under lagliga former. Men då nämnda firma totalt nonchale- rar lagen om upphovsmannarätten måste man varna hugade tallriksspekulanter att ha med "Ångans Vänner" att göra. Trots påpekande och överbevisning plagieras andras foton som i en konstnärinnas namn pryder tallrikarna. Kanske finner vi en vacker dag ss BOHUSLÄN på en tallrik tecknat efter ett foto som Du har tagit? Låt oss därför hjälpas åt att förhindra dylikt ge- schäft och slå till hårt om foton behörigen an- vändes som förlaga till Ångans Vänner's speku- lativa tallriksproduktion."

ka slag. Modellflyg och modellbåtar, ballong- uppstigning, lokomobil och andra ångmaskiner, veteranbilar kommer att visas och det blir buss- turer till väder- och vattenkvarnar i närheten. I Gräfsnäs är det också matservering för de som inte har matsäck.

Vid återfärden byter man färdmedel, de som anlänt med buss tar tåget och tågresenärerna tar buss till Älvängen och BOHUSLÄN vidare till Göteborg.

I det separata programmet om evenemanget som förhoppningsvis medföljer Ångbåtens värnummer presenteras programmet utförligare. Där fram- går även när biljetterna släpps loss! Försäljning sker som sagt i Informationscentralen, Kungs- partsplatsen i Göteborg.

vi inte anser oss klara av själva.

I vinter har frågan utretts vidare och Sällska- pets val av restauratör ombord föll på Bengt Pe- tersen som har Gastronomie. Bengt är sedan länge själv medlem i Sällskapet och från flera resor med god mat vet vi att han är ytterst lämplig för uppgiften. Mest känd är väl Bengt från Res- taurant Sofus som han drev tidigare.

Lyckorna 100 år



1877 grundades badorten Lyckorna av godsäga- re Robert Macfie som innehade Anfasteröds e- gendom strax söder om Ljungkile.

Ljungkile hade då redan badinrättning men det hindrade inte tillkomsten av Lyckornas Klima- tiska Kurort och Hafsbadanstalt. Vid ångbåts- bryggan uppfördes badhus, hotell, restaurant, park anlades och i den kuperade terrängen byggdes sommarvillor i skiftande former och stilar.

I sommar kommer 100-års jubileet att firas med en mängd aktiviteter under perioden 2-10 juli.

Rädda Pater Noster!

Fyren Pater Noster byggdes 1868 på Harneskär i Pater Nosterskärgården som består av en mängd låga öar och skär utanför sydvästra Tjörn. Fyens konstruktör var Nils Gustaf van Heidenstam. Pater Noster efterträdde Sveriges första fyr med blinkande ljus som sattes upp år 1781 på Karlstens fästning på Marstrand.

Nu har Sjöfartsverket som ansvarar för Pater Nosters underhåll meddelat att fyren kommer att rivas efter tillkomsten av kasunfyren Hätte- berget som i år kommer på plats i Marstrand- fjorden. Det är emellertid många som innehåller med om Sjöfartsverkets krasst ekonomiska

Arrangörer är Ljungkileortens Hembygdsföre- ning och Lions Club Ljungkile.

Lördag 2 juli är ångaren BOHUSLÄN inhyrd och kommer då att göra kortare rundturer från Lyckorna under hela dagen. Invigningsdagen kommer också ett postkontor med specialstäm- pel att vara öppet. Samma dag kommer ett sånglustspel att uppföras. Förutom olika aktivite- ter varje dag under den följande veckan, kommer en utställning som visar Lyckornas his- toria att vara öppen hela perioden.

lösning, bl a kulturvårdare i landsting och kommuner.

I arbetet för att rädda Pater Noster åt efter- världen har bohuslandstingets kulturavdelning skickat en utställning på turné med Pater Nos- ter i text och bild. Första anhalt blev 26 mars biblioteket i Skärhamn.

Utställningen följs så småningom upp med en Pater Nosterdag söndagen 31 juli då Tjörns kulturkommitté har försäkrat sig om ångaren BOHUSLÄN som från Rännäng tar med intresse- rade på en tur i skärgården utanför Tjörn.

SS TRAFIK till Hjo i sommar



Ångaren TRAFIK som byggdes 1892 kommer i sommar att gå för egen maskin för första gången sedan 1959 då hon lades upp. Foto från Sällskapet S/S Trafiks Vänner.

Ångaren TRAFIK kommer tillbaka till Hjo lördagen 23 juli 1977, står det i nr 1 - 1977 av Talförret - medlemsblad för Sällskapet s/s Trafiks Vänner.

TRAFIK kommer att gå för egen maskin från varvet i Sjötorp, utlovas vidare, och vad utseendet beträffar skall det inte finnas något att anmärka på. Den del av inredningen som inte är klar kommer att färdigställas i Hjo.

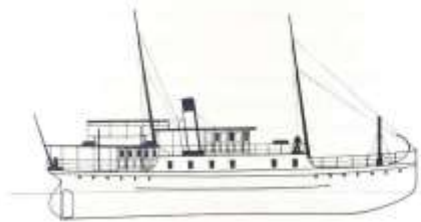
En 7 meter lång vimpel i blått och gult med texten TRAFIK kommer att vaja från förmasten när TRAFIK lämnar Sjötorp 21 juli och ankomsten till Hjo kommer att bli något extra utlovat mottagningskommittén.

Bland glädjetimmerna finns också det tråkiga meddelandet att en av TRAFIKs livbåtar blivit förstörd vid brand på det båtvarv där den just reparerats. En ny livbåt går på ca 10000 kronor och försäkringarna täcker en del. Sjöfarts-

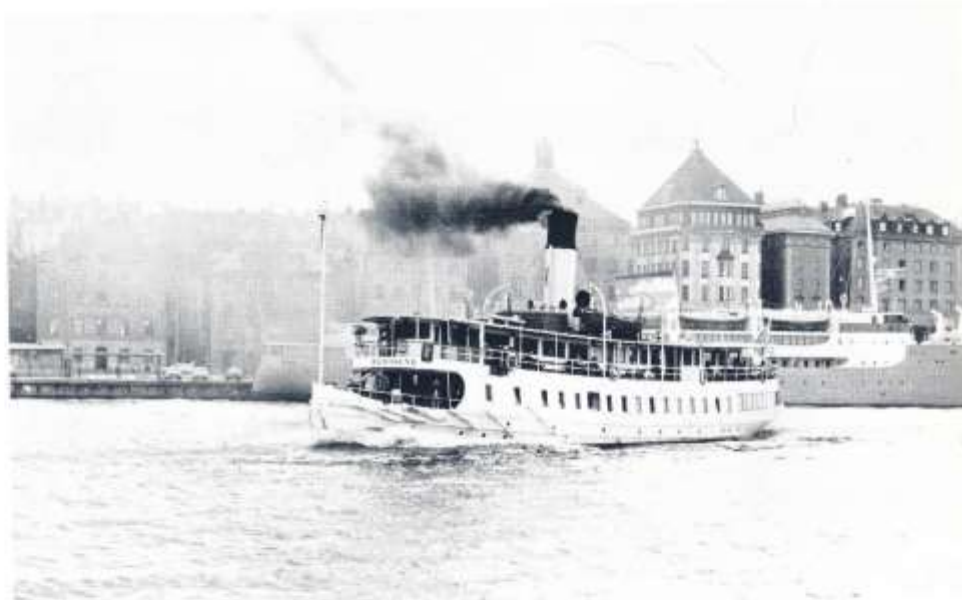
inspektionen har beviljat dispens för byggandet av en ny livbåt i trä.

Föreningens talrikförsäljning har lyckats över förväntan och den senaste upplagan blev till och med övertecknad. Även andelarna i s/s TRAFIK ekonomisk förening - 1500 st - är slut.

Vi önskar föreningen lycka till och ser fram mot dagen när TRAFIK åter klyver Vätterns böljor!



BLIDÖSUND mot en ny vår



Ångaren BLIDÖSUND på väg mot skärgården 2 juli 1976. Foto Christer Samuelsson.

"Den ideella stödföreningen för Stockholms skärgårds sista koleldade ångbåt ss BLIDÖSUND" Roslagens Skeppslagsvänner ger ut sin medlemskrift tre gånger om året med information om sitt skötebarn - ss BLIDÖSUND.

I februari numret 1977 får vi veta att föreningen sedan starten 1973 fördubblat medlemsantalet till 948. Medlemsavgiften är 35 kronor och i den ingår två - enkla - resor med BLIDÖSUND i reguljär trafik.

BLIDÖSUND, byggd 1911 vid Eriksberg, kommer i sommar för nionde året efter räddningen att trafikera Stockholms skärgård. Rederiet heter Roslagens Skeppslag och ägare är fartygets befälhavare Eric Jägeborg.

BLIDÖSUND har i vinter undergått besiktning med en omfattande översyn som följd. Omkring 200000 kronor har gått åt för reparationsarbeten och bl a har man bytt plåtar och lagt nytt färdäck i stål. Rederiet har fått låna pengar.

Inför säsongen 1977 kan man glädjas åt ett femårsavtal med Landstinget och Waxholmsbolaget för trafiken på Blidösundet. BLIDÖSUND går i

sommar på fredagar kl 17.15 från Gustaf III:s staty på Skeppsbron till Blidösundet. Med några undantag återvänder hon till Stockholm vid ett-tiden på natten. Söndagar är avgången kl 08.30 och BLIDÖSUND fortsätter då till ön Svartlöga med 2 1/2 timmas uppehåll för bad. Återkomsten sker 21.35.

Även med Mariefredsbolaget kommer ett flerårigt avtal att träffas med garanterad insegling de måndagar som BLIDÖSUND ersätter MARIEFRED på dess liggedagar.

Andra aktiviteter är "litterära förhållningar" på måndagskvällarna när BLIDÖSUND förflyttas från Mälaren till Skeppsbron. Det är Stockholms Stadsmuseum med ekonomiskt stöd från Landstingets kultur nämnd som svarar för dessa turer. Stadsmuseet arrangerar även "stadsvandringar" med BLIDÖSUND.

Tisdagskvällar under juli och augusti arrangerar Roslagens Skeppslagsvänner "Ångbåtsmusik" ombord under 3-4 timmars turer. 1976 bjöd man på jazz, visor och spelmannslåtar och i matsalen serveras mat, öl och vin.

Hakefjordsbåtarna



HAKEFJORD byggdes 1915 för Tjörns härads vägstyrelse och var den första av Hakefjordsbåtarna på linjen Stenungsund-Häviksnäs. Bilden visar båten under sitt nuvarande namn TUVESVIK på linjen Tuvesvik-Gullholmen. Foto Dag Almén 11 juli 1970.

Med anledning av en uppgift i Ångbåten nr 37, var det uppges, att ELLÖSFÄRJAN var identisk med den gamla älvångaren NORDRE ELF, har Sällskapet Ångbåten fått ett brev från John Johansson på Rossön vid Stigfjorden, där han i många år var Marstrandsbolagets kommissionär. I brevet betvivlar han uppgiften med hänvisning till samtal med personer både i Ellös och på Tjörn, vilka påstår, att ELLÖSFÄRJAN tidigare alltid hetat HAKEFJORD. En annan tror sig veta, att HAKEFJORD III var identisk med ångaren GÖTA ELF, som 1908 kantrade i Lilla Bommens hamn. Så här ligger det till i korta drag.

HAKEFJORD hette den första av trafikbåtarna mellan Stenungsund och Häviksnäs. Hon byggdes vid Djupviks varv 1915 och gick bland ortsbefolkningen under namnet "Tjörbolotta". Hon blev dock snart för liten och såldes till Hamburgsund, där hon lär ha gått på badturer i fjällbackaskärgården med namnet DORIC. År 1957 kom hon till Gullholmen och upprätthåller idag



HAKEFJORD II som byggdes 1933 övertogs 1945 av Styråbolaget. Bilden togs av Dag Almén 28 febr 1970. 1971 byggdes båten om till renodlad godsbat.



HAKEFJORD III gick mellan 1941 och 1960 på linjen Stenungsund-Häviksnäs. Okänd fotograf.

förbindelsen mellan nämnda ort och fastlandet vid TUVESVIK, som också är hennes nuvarande namn.

HAKEFJORD II efterträdde "Tjörbolotta". Hon var byggd av ek i Hälleviksstrand 1933 och ganska så rund om magen. Hon var sölunda 17,7 m lång och hela 6 m bred och liksom sin föregångare motordriven. HAKEFJORD II har fått

behålla sitt namn och går fortfarande i ombyggt skick som fraktbåt för Styråbolaget i Göteborgs södra skärgård sedan 1945.

HAKEFJORD III byggd i Torskog 1898, har av bussägare Sören Hansson och medintressenter för 12.500 kr sålts till Ellösfärjan AB i Lysekil och omdöpts till ELLÖSFÄRJAN. Detta kunde man läsa i Svensk Sjöfartstidning nr 37/1962. 1898



HAKEFJORD III blev 1962 bilfärjan ELLÖSFÄRJAN på linjen Ellös-Rågårdsvik. Foto Dag Almén 27 juli 1967.



Ångaren NORDRE ELF som byggdes 1898 blev så småningom HAKEFJORD III. Bilden som visar ångaren vid leveransen 1898 kommer från Sjöfartsmuseet.

byggdes mycket riktigt ss NORDRE ELF vid Thorskögs varv för Ångbåts AB Inland i Kungälv. I ålvtrafik gick hon tills 1917, då hon såldes till Stockholm för att under namnet ROLLO användas som bogserare. Sedan hamnade hon i Norrland och bar namnet ÖRNSKÖLDSVIK. Hemorten var Örnköldsvik, Ulvöhamn och Skelleftehamn, innan hon 1941 återbördades till västkusten med hemort i Hövikenäs. Motoriserades 1951. HAKEFJORD III blev arbetslös, när Tjörnbroarna invigdes 1960.

GÖTA ELF, som byggdes 1884 slutade sina dagar som bogserbåt och präm i Örnköldsvik 1957 och hör inte alls hemma i detta sammanhang. Så var det med den saken.

Förutom Marstrandsbolagets och Bohuslänska Kustens båtar lär det ha gått s k stänkar av fiskerbåtsmodell på Stigfjorden. Är det någon av läsarna, som vet något om dessa små oregistrerade trafikbåtar? Undrar Dag.

Följ med till Finland!

Veckoslutet 2 och 3 juli 1977 samlas medlemmarna i Finska Ångbåtsföreningen till "ångbåtsregatta" med sina ångbåtar i Nyslott (Savonlinna) mitt i Saimens stora sjöområde i östra Finland. Nyslott är knutpunkt för flera ångbåtslinjer med ca 10 passagerarångare i trafik under sommaren.

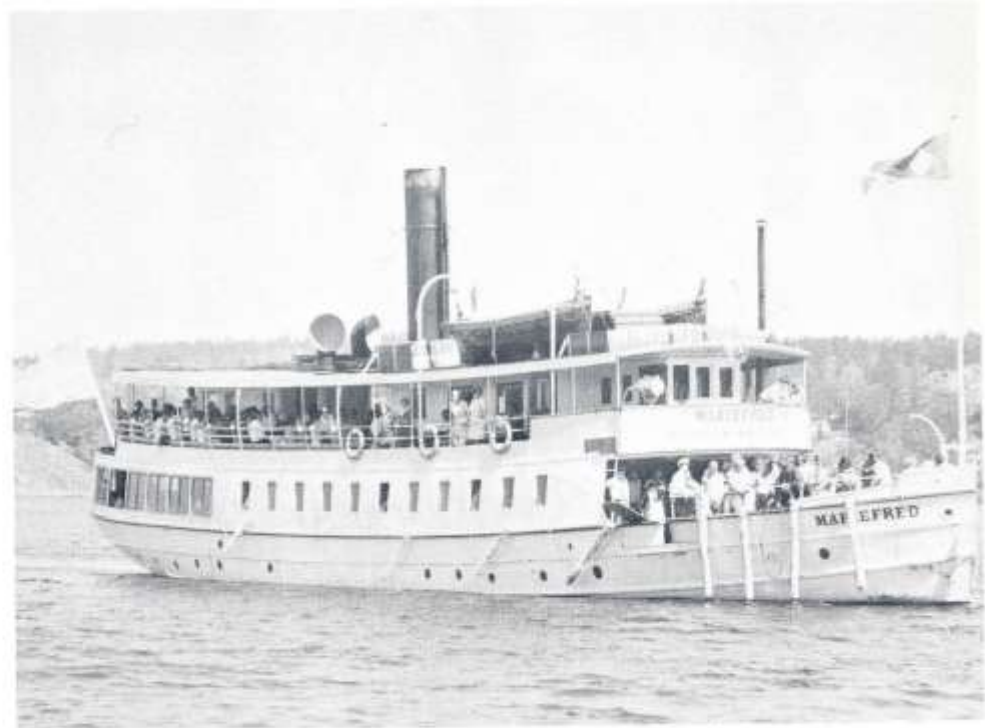
I samarbete med Stiftelsen Skärgårdsbåten i Stockholm planeras en gruppresa till ångbåtsregattan och avfärden från Stockholm blir den 30 juni med färja till Helsingfors.

Efter en dag i Helsingfors åker vi med nattåg

till Nyslott där vi bor på hotell över lördag och söndag. Måndag morgon far vi norrut mot Kuopio med passagerarångare för att ta nattåg till Helsingfors. På tisdag eftermiddag är vi i Åbo och på kvällen går färjan till Stockholm.

Beräknat pris för resor och övernattningar är ca 700 kronor, från Stockholm. Anslutning från och till Göteborg ordnas efter behov. Anmälan måste ske så snart som möjligt för att nödvändiga platsresorvationer skall kunna ske. Telefon 031-512220 kl 19-21 Ingvar Kronham

Stiftelsen Skärgårdsbåten



Ångaren MARIEFRED är byggd 1903 och fortfarande koleddad. Ångaren trafikerar sedan 1903 linjen Stockholm-Mariefred. Foto Christer Samuelsson.

I Hisingen Skärgårdsbåten nr 1 1977 inhämtar vi att Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten under 1976 hade 1554 medlemmar av vilka hela 357 stödde föreningen genom att betala stödjande medlemsavgift på minst 100 kronor. Ordinarie avgift är 1977 40 kronor och man får då fara med ss MARIEFRED på enkel biljett.

Från medlemmarna inflöt över 100 000 kr varav över 50 000 kunde fördelas på MARIEFRED och DJURGÅRDEN 3. Med kommunala bidrag från Stockholm, Strängnäs och Södertälje blev totala stödet till MARIEFRED ca 100 000 kronor.

MARIEFRED står inför sin 75:e säsong som är den 12:e i Stiftelsen Skärgårdsbåten regi. Det vackra värdet under 1976 tillsammans med höjda biljettpriser gav 344 000 kr i intäkter i den ordinarie trafiken Stockholm-Mariefred. Beställningstrafiken inbringade ca 100 000 kronor.

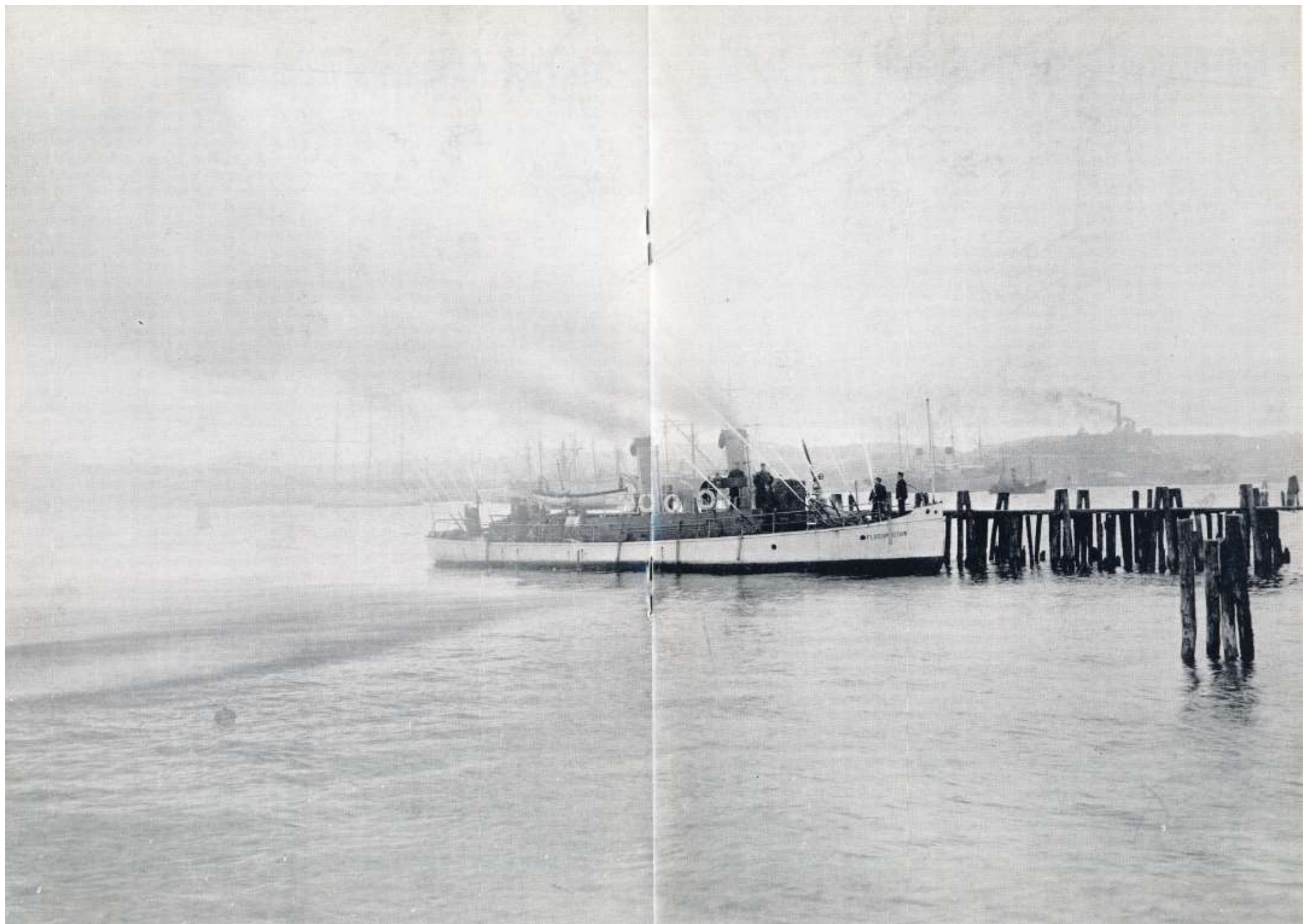
Trots ökade intäkter och konstant kolpris medförde den allmänna kostnadsstegringen att underskottet ökade med 30 000 kr. Underhåll och reparationer drog ca 100 000 kronor.

Arbetena med att få ångfärjan DJURGÅRDEN 3 under ånga igen fortsätter. Den gamla pannan skall ersättas med en inköpt nyligen omtubad panna. Skrovarbetena är avslutade.

Bland medlemsaktiviteterna i övrigt märks ångbåtsutfärder och filmattnar.

Mittuppslaget

Som mittuppslag har vi valt en bild med den ångdrivna FLODSPRUTAN vid en sprutdemonstration på Hisingen vid seklets början. Foto från Göteborgs Brandförsvär.



Flodsprutor och brandbåtar



SPRUTPRÅMEN vid eldsvådan i Tingstads Träförädlings fabriker och upplag i Backa på Hisingen den 15 juli 1903. Foto från Göteborgs Brandförsvar.

Med anledning av att den gamla flodsprutan BRANDBÅT II tas ur tjänst i vår har jag blivit ombedd att skriva något om henne. Jag förmodar att även övriga flodsprutor och räddningsbåtar som tillhört och tillhör Göteborgs Brandförsvar kan ha ett visst intresse. Nedanstående rader är således en kortfattad historik över Göteborgs Brandförsvars sjögående enheter.

DE FÖRSTA FLODSPRUTORNA

Den 1 juli 1872 fick Göteborg landets första yrkesbrandkår. Tre stationer som alla benämndes huvudstationer kom till: Stadshuset, Haga och Kustterget. Vakhållning skedde i Kristine och Karl Johans kyrkor av tornväktare, som vid brand klämtade i klockorna och med en röd flagga pekade i den riktning branden fanns. Nattetid användes röda lyktor.

Utöver de landbaserade släckningsenheterna skulle två flodsprutor anskaffas och placeras på lämpligt ställe. Tidigare när det gällt bränder på fartyg och i hamnanläggningarna hade man placerat sprutor på båtar för att från dessa bekämpa elden. Den första flodsprutan fick sin tilläggsplats vid Klippan. Denna farkasts utseende och historia är för mig tyvärr obekant. Den

andra flodsprutan byggdes av Göteborgs Mek Verkstad år 1877. Denna sk SPRUTPRÅM var helt enkelt en pråm som visserligen hade en ångmaskin och därtill kopplade propellrar men ingen ångpanna att få ånga ifrån. När denna farkost skulle användas rullades helt enkelt en ångspruta ombord, som under färden från brandstationen fått upp ångtrycket, ett rör kopplades snabbt från ångsprutan till sprutpråmens ångmaskin som således satte propellrarna i rörelse. På detta sätt förvandlades sprutpråmen till ett fartyg med eget framdrivningsmaskineri. Detta förfaringsätt gav en hög beredskap och man slapp hålla ständig fyr i pannan på en eventuell flodspruta. SPRUTPRÅMEN var således ett billigt alternativ till en flodspruta. SPRUTPRÅMEN hade följande dimensioner: 42'x10'9"x3', brutto-dräktigheten var 40 ton. Ångmaskinen utvecklade endast 16 ihk så det var med all säkerhet ingen större fart på SPRUTPRÅMEN. Förtöjningsplatsen var vid Barlastkajen.

NY FLODSPRUTA BYGGES

År 1908 hade den gamla sprutpråmen gjort sitt och ersattes med en ångdriven flodspruta, vars motstycke knappast fanns i hela Skandinavien.



FLODSPRUTAN som byggdes 1907 hade trots sin ringa storlek två ångpannor. Bilden som ser ut att vara tagen vid någon demonstration kommer från Sjöfartsmuseet.

Den nya flodsprutan som i dopet erhölet namnet FLODSPRUTAN, var byggd av stål på Lindholmens Varv år 1907. Hon var 22,3 m lång, 4,9 m bred och hade ett djupgående på 2,75 m. Huvudmaskinen var en tvåcylindrig ångmaskin på 130 ihk. Två stående ångpannor försörjde fartygets maskineri och de två pumpmaskinerna med erforderlig ånga. Pumpkapaciteten var 9000 l/minut och farten 9 knop. För att hålla en acceptabel beredskap var alltid en av pannorna påeldad.

Efter många års tjänst i Göteborg blev fartyget år 1940 värmecentral för i staden förlagda ubåtar och målades då i den grå kommissfärgen. Efter kriget beslöt stadsfullmäktige 1947 att fartyget skulle överlämnas som gåva till fadderorten Åbo i Finland. I Åbo försågs fartyget med dieselmotorer och fick därefter tjänstgöra som kombinerad flodspruta och bogserbåt. Namnbyte skedde till GÖTA. Hennes vidare öden känner jag inte till, men Åbo stad byggde i början av 1970-talet en kombinerad flodspruta och bogserbåt på Åsiverken i Åmål, så jag förmodar att GÖTA fanns kvar tills dess.

År 1911 anskaffades en liten klinkbyggd öppen motorbåt som komplement till FLODSPRUTAN.

Båtens namn PENTA var taget från motorn ombord som var av fabrikat Penta. Man kan förstå att PENTA var ett fint tillskott till brandberedskapen i hamnen. Det fanns många bräddgårdar med stora virkesupplag, oljeupplagen hade börjat expandera och byggnaderna i hamnen bestod ju till största delen av träskjul. FLODSPRUTAN och PENTA gjorde god tjänst i hamnen under åren och vi förflyttar oss nu fram till år 1925 närmare bestämt lördagen den 18 juli.

BRANDEN VID STRÖMMAN & LARSSON

En alldig sommarhetta hade praktiskt tagit lamslagit staden. Veckoslutet och semestertiden medförde att staden var ganska avfolkad. Hettan tycktes inte vilja släppa sitt grepp ens fram mot kvällen, då plötsligt strax före klockan 20 en kolossal räspelare reste sig över Hisingen. Den steg kompakt och svart nästan lodrätt flera hundra meter upp från marken. Det var nästan vindstilla, vilket bidrog till att skänka skådespelet en på samma gång skrämmande och storslagen prägel. Brandkåren fick larm kl 19.54 om brand på Götaverken, varvid brandchef Ekstedt med 12 man ryckte ut med FLODSPRUTAN. Samtidigt larmades stationerna Lundby och Gustav Adolfs Torg. Eldens omfattning var så stor att

även den lilla flodsprutan PENTA, med 10 man, sattes in i släckningsarbetet. Det visade sig att Götaverken inte var brandplatsen utan det strax väster därom liggande AB Strömman & Larssons brädgård som hade drabbats av elden. Stora virkesupplag gav näring åt elden och det visade sig ganska snart att man fick inrikta sig på att begränsa eldens spridning.

Brandfordonens framfart genom staden medförde att mängder av åskådare sökte sig ner till hamnen för att bevittna skådespelet. Jättebölet flammade i skyn och himlen färgades röd. Enligt uppgift kunde eldskenet ses i Danmark. Här gällde "räddas vad som räddas kan". All tillgänglig brandpersonal sändes till brandplatsen och ledig personal kallades in. De bostadskvarter som låg strax intill Götaverken hotades av elden, varför flera av dem utrymdes. Många frivilliga hjälpte till. Några bogserbåtar försökte dra undan några kanalfartyg och andra bogserbåtar som låg inne för reparation på ett mindre varv alldeles väster om brandplatsen. En del fartyg hann man att få undan innan lågorna kastade sig över det lilla varvet. Det sista fartyget som drogs bort hade redan nåtts av elden men klarade sig från att helt bli lågornas rov.

PENTAS FÖRLISNING

Dåvarande brandförman Eng som tjänstgjorde på den stora flodsprutan berättar följande om PENTAs förlisning:

"På grund av PENTAs smidighet hade hon kommit långt in i en av hamnbassängerna vid Strömman & Larssons brädgård för att bekämpa elden. Jättestora lågor slog långt ut över älven. Hettan var ohyllig och det fanns ingenting annat att göra än att ta till reträtten. Det såg ut som inte ens detta skulle vara möjligt. PENTA som ju var innanför den stora flodsprutan hade det givetvis ännu värre. Den var helt och hållet omvärd av lågor och motorn fungerade inte, så man kunde inte backa tillbaka. Den ene efter den andre hade börjat att kasta av sig kläderna, en del hann inte ens det, och så störtade de i vattnet. Åtta eller nio man var ombord. Fem eller sex togs ombord på den stora flodsprutan. De var fullkomligt förlamade av hettan. När vi skulle hjälpa dem ombord var de så stela, att de inte kunde kräka knäna och kliva över relingen. En eller två togs om hand av Strömman bogserbåt, som låg utanför oss. Sedan gällde det för oss att komma ut. Detta visade sig mycket svårt, därför att passagen var så smal. Den nämnda bogserbåten kom oss till hjälp. För het-

tans skull kunde den inte komma intill, men till sist kastade vi ut en tross som de fick tag i och så kom vi ut från eldhavet.

Vi trodde att vi fått med oss samtliga från PENTA. Men tyvärr var det två man som gått förlorade: K Svensson och H Lundkvist. Svensson vill jag minnas att jag såg i vattnet ett slag. Huvudet stack upp över vattnet och med händerna höll han sig i relingen på PENTA. Men så kändes plötsligt PENTA. Sakerligen försvann han då i djupet. Lundkvist såg jag aldrig till. Viltvallen var förfärlig och vi som var oerhört pinade av hettan kunde vi inte så noga lägga märke till allt som hände omkring oss."

FLODSPRUTAN angrep åna eldhärden och pumpade vatten till släckningsmanskaper. Pumparna arbetade nästan oavbrutet i ett och ett halvt dygn som branden rasade. I larmjournalen för FLODSPRUTAN står kortfattat skrivet: "Larm till AB Strömman & Larssons brädgård. Pumparna i bruk från kl 20.00 den 18 juli till kl 09.00 den 20 juli. 7 slangledningar använda. PENTA uppbänd och sjunken varvid två man saknas."

LINDHOLMEN LEVERERAR EN MODERN FLODSPRUTA

En modern motordriven flodspruta byggdes på Lindholmens Varv år 1931 för brandförsvarets räkning. I dopet erhöi hon namnet FLODSPRUTAN II. Längden var 26,0 m, bredden 5,8 m och djupgåendet 2,1 m. Bruttodräktigheten var 136 reg ton. Farten var 11 knop. Två NOHAB 4-cylindriga dieselmotorer om vardera 240 hk drev flodsprutans två propellrar, en i fören och en i aktern. Två pumpar av fabrikat JMW på vardera 6000 l/min gav vatten åt flodsprutans fyra kanoner och 24 uttag. En bordinningsstege om 12 m monterades på fördäcket. Senare utrustades fartyget med en 3000 liters tank för skumväska.

Under det andra världskriget förstärktes brandförsvaret i hamnen med ytterligare en flodspruta som byggdes på AB Lödöse Varf år 1940. Namnet blev FLODSPRUTAN I. Hon ersatte den gamla ångdrivna FLODSPRUTAN I från 1907. Den nya flodsprutan fick en Penta-Hesselmanmotor om 145 hk som gav fartyget en fart av ca 9 knop. Fartyget var utrustat med en centrifugalpump på 4500 l/min, som gav vatten till en kanon och sex uttag. Längden var 14,55 m, bredden 3,5 m och djupgåendet 1,4 m. I början av 1970-talet byttes den gamla motorn mot en ny Volvo-Pen-



FLODSPRUTAN I och II vid branden i magasinshuset vid Packhuskajen. Foto från Göteborgs Brandförvar.

ta dieselmotor på 127 hk. Ungefär samtidigt ändrades namnen på flodsprutorna till BRANDBÅT I resp II. I juli 1976 stationerades BRANDBÅT I ex FLODSPRUTAN I på Dansö i Göteborgs skärgård.

RÄDDNING- OCH BRANDBÅTEN GÖTE

I flera år diskuterades anskaffandet av en ny modern brandbåt. Oljehamnarnas utbredning och raffinaderiernas expansion drev på utredarna om anskaffandet av en ny brandbåt. Beställning gjordes vid AB Åsiverken i Åmål och det nya fartyget vars namn blev GÖTE levererades 1971. Längden är 27,70 m, bredden 7,0 m och djupgåendet 2,72 m. Huvudmaskineriet utgörs av två Deutz dieselmotorer, vardera med en effekt av 600 hk vid 1800 v/min. Motorerna driver två ställbara inötgående propellrar. Styrpropellern är hydrauliskt driven. De två brandvattenpumparna är dimensionerade för 16000 l/min vid 150 m vattenpelare. Skumväskeförrådet ombord är 10 ton. För ankring av fartyg är GÖTE utrustad med en hävare på 16 m. Farten är 13 knop. Bruttodräktigheten är 140 ton.

Ett festligt mottagande var planerat vid GÖTEs ankomst till Göteborg den 17 juli 1971. Men på den inträffande POONA-katastrofen i Lundbyhamnen två dagar tidigare, fick man inställa festligheterna. Istället avgick GÖTE så fort som möjligt efter leveransen till Göteborg. Man gick på natten nedför Göta älv och anlände tidigt på morgonen lördagen den 17 juli till Lundbyhamnen. Branden var fortfarande intensiv på POONA och man beslut att sätta in GÖTE i släckningsarbetet. Samtliga inbjudna gäster från leveransturen sattes iland och GÖTE bemannades med brandpersonal. Så gick GÖTE till angrepp mot elden och fick sitt elddop på sin första dag som brandbåt för Göteborgs Brandförvar.

BRANDBÅTARNAS TILLÄGGSPLATSER

Efter att i många år haft kajläge för flodsprutorna vid Rosenlundskanalens mynning i älven, var det dags i samband med GÖTEs leverans 1971 att flytta dem till ett nytt läge i KA 4:s hamn vid Kärningberget. Anledningen var att få kor-



GÖTE i full aktion vid katastrofbranden på POONA i Lundbyhamnen den 15 juli 1971.
Foto från Göteborgs Brandförsvär.

tare göngtid får brandbåtarna till oljehamnarna. Meningen var att flytta samtliga brandbåtar dit ut, men med POONA-branden i färskt minne beslöts att låta BRANDBÅT I ligga kvar i det gamla läget för att få bättre beredskap i innerhamnarna.

Som tidigare nämnts stationerades BRANDBÅT I på Donsö sommaren 1976, i samband med att en snabbgående räddningsbåt inköptes till brandförsvaret. Denna båt är gjord i plast, har en längd av ca 10 m och är av typ Nordsjö 33. Båtens namn är BRANDBÅT 6 och han användes för ambulanstransporter i södra skärgården. Brandsläckningsmaterial finns även ombord. Farten är ca 28 knop. Även en mindre oljeskydds-

båt bemannas och sköts av brandförsvaret men ägs av Göteborgs Hamn.

Som tidigare nämnts var det första brandbåtslägget vid Klippan. Planer finns idag på att förlägga samtliga brandbåtar till Klippan, där Hamnen har för avsikt att samla olika typer av servicefartyg. I brist på kapital lär det dröja många år innan detta kan förverkligas.

BRANDBÅT II som nu blir museifartyg har sedan GÖTEs tillkomst endast använts som reserv. Hon utgår nu ur tjänst och placeras vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen för beskådande av allmänheten. Ett originellt och industrihistoriskt fartyg som blir ett fint tillskott i Fartygsmuseet.

BERTIL SÖDERBERG



Kung Bore och Göteborgs isbrytare



ISBRYTAREN som byggdes 1882 var landets första isbrytare. Foto från Vikarvets Museum i Lysekil.

När detta läses har väl vintern antligen släppt sitt grepp om landet. Men isbrytning är fortfarande aktuell i vissa delar. Även västkusten har ibland isproblem, som tvingar isbrytarna ur sin malpåse för att bistå sjöfarten. Visste du förresten, att Göteborg var ägare till landets första fartyg speciellt avsett för isbrytning?

ISBRYTAREN I

Kung Bore var på ovanligt dåligt humör vintern 1881. Sjöfarten var helt lamslagen. Dätidens maskinsvaga ångbåtar förmådde inte forcera isen - inte ens med hjälp av Issögarnas hårda jobb. Det kunde sålunda ta mer än en vecka att få in ett fartyg från Vinga till hamnen.

Inför kommande vintrar beställde därför stadens myndigheter en isbrytare vid Lindholmens Varv, vilken helt enkelt fick namnet ISBRYTAREN -

den första i landet. Hon levererades 1882 och fick pröva sina krafter i isen följande år. Hon var 41 m lång och 10,7 m bred, och ångmaskinen utvecklade max 900 hkr. Färskeppet hade s k skedform efter modell från isbrytarna på Elbe, som noga studerats av en utsänd delegation. Fartyget var avsett att häva sig upp på isen och med sin tyngd trycka sönder den. Hon klarade ända upp till 60 cm is men var oduglig i packis. Det påstods, att hon bröt bättre med aktern först. Kanske gav denna metod upphovet till den moderna isbrytarens förliga propeller?

ISBRYTAREN visade sig snart för svag för ordentliga havsisar, varför stadens fäder beslöt sig för att anskaffa ytterligare ett specialfartyg, som följdriktigt fick namnet ISBRYTAREN II. Orsaken var naturligtvis den hårda vintern 1893. Kung Bore var alltid ett steg före. Pion-

Vårtävling

Under arbetet med detta nummer av Ångbåten fann vi denna nedklippta bild. Nu undrar vi vad båten heter och vilket rederi den tillhörde. Svaret vill vi gärna ha på ett vykort med båtmotiv. De fem första öppnade rätta lösningarna ger som pris en fribiljett till någon av ångaren BOHUS-LÄNS kvällsturer sommaren 1977. Svaren vill vi ha senast 1 juni 1977 under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsgatan 2, 411 29 Göteborg.



ISBRYTAREN II och FRITIOF bogserar BORELAND i isen i januari 1942. Foto från Röda Bolagets arkiv.

jären begåvades nu med siffran I och kom på äldre dar att få smeknamnet Mormora. "Mormora" fick emellertid inte mycket att göra, då Bore var riktigt välvilligt stämd en lång rad år framöver. Endast en gång lär hon ha varit i farten, nämligen ett par veckor i februari 1897. Orsaken var sannolikt endast för att pröva I:an och II:an samtidigt och jämföra deras prestanda. "Mormora" kom helt till korta och pensionerades.

År 1916 gjorde staden en god affär genom att sälja gamlingen för hela 300.000 kr till Norsk Bjergrnings Compagni A/S i Kristiania (Oslo). "Mormora" byggdes om till bärgningsfartyg och fick namnet SALVAGE. Hon såldes för skrotning till Arendal 1935 efter några års uppläggning.

Kung Bore ilsknade till ordentligt vintern 1917. Då hade "Mormora" behövts som hjälpgumma till II:an, som nu ensam fick försöka klara sjöfarten till och från Göteborg. Man hade dock god hjälp av den gamla kanonbåten SVENSK-SUND, som visat sig besitta goda isbrytande egenskaper.

ISBRYTAREN II

var inte så mycket större än I:an, men hade betydligt kraftigare maskin och en skrovform, som gjorde det möjligt att ta sig fram i inte alltför svåra packisbälten. Längden var sålunda 43 m och bredden 11 m och ångmaskinen presterade maximalt 1300 ihk. Även hon byggdes vid Lindholmen och levererades 1895. II:an gjorde god tjänst isvintrarna 1917, 1922 och 1929 för att inte tala om fimbulvinternarna under kriget 1940, 41 och 42. Hon var föremål för flera moderniseringar dels för att öka operationsradien och dels för att göra tillvaron drägligare för besättningen under den ofta hårda tjänsten. År 1924 flyttades sålunda bryggan upp ett däck, varvid ökade utrymmen erhöles.

År 1955 var det slutseglat för ISBRYTAREN II. Hon såldes då till Sten A Olsson, som handlade med skrot. Han vidarebefordrade stadens gamla trotjänare till Hamburg för skrotning. Naturligtvis passade den lede Kung Bore på att ställa till trassel för sjöfarten genom att vintern 1956 djupfrysade hela västkusten, men då fanns ju GÖTA LEJON att tillgå och Röda Bolagets



ISBRYTAREN III, GÖTA LEJON och ISBRYTAREN II vid sin upplägningsplats mitt i älven år 1946. Foto Dag Almén.

bogserbåtar, som vuxit i storlek och styrka, klarade nödortfött av isbrytningen i hamnen.

ISBRYTAREN III

Både "Mormora" och II:an var för stora för att komma in överallt i skärgården och bryta rännor för fiskare och kustsjöfart. När I:an såldes 1916, anskaffade man därför en mindre hamnisbrytare, som naturligtvis fick namnet ISBRYTAREN III. Hon beställdes vid Motala Verkstad och levererades i december 1917. Hon var bara 29 m lång och 6,6 m bred. Två ångpannor matade compoundmaskinen på 400 ind hkr - om man nu får använda ett sådant ålderdomligt begrepp. III:an är den enda av Göteborgs isbrytare, som finns kvar än idag, även om hon har fått helt andra uppgifter. Hon såldes liksom II:an år 1955. Hon fick nu namnet TUG och köpare var Thordénägda Rederi AB Tyr i Uddevalla. Med en lätt modernisering såg hon riktigt vederhäftig ut med sin stjärnprydda ångbåtskorsten i svart, vitt och grönt. Men hon hade givetvis inte de manöveregenskaper man kan fordra av en modern bogserbåt. Uddevalla skaffade sig nytt bogserbåtstoppage och sedan

1959 är gamla III:an synlig i Ryhamnen, där hon tjänstgör som ångcentral.

GÖTA LEJON

De båda isbrytarna med nummer II och III började bli till åren komna, varför myndigheterna flera gånger begärde anslag för en större havsisbrytare. Men som vanligt fanns det inte några pengar i kassan och vintrarna var milda och fåga besvärande för sjöfarten. Så kom vintern 1929 med sin isblockad, vilket satte fart på byråkraterna. Eriksbergs Mek Verkstad fick i december 1930 order på den nya isbrytaren, som vid dopet i september 1932 fick det stolta namnet GÖTA LEJON - ett namn, som hade hamndirektör Dieden till upphovsman och som satte fantasin i rörelse på ett helt annat sätt än det strikta ISBRYTAREN med ett nummer. Strax före jul 1932 gick Lejonet på provtur lagom till vintersäsongen. Men gubben Bore blev tydligen vettsskrämd av nykomlingen, som kostat staden nästan 1,5 milj kr. Han höll sig lugn i åtskilliga år. GÖTA LEJON skulle dock vid många tillfällen få visa vad hon dög till.



GÖTA LEJON i packisen i södra Östersjön i mars 1956. Foto Evald Ståhlberg.

Fartyget var 56 m långt och 15 m brett och de båda tripleexpansionsmaskinerna utvecklade sammanlagt 3300 ihk vid forcering, varav 1300 på den främre och 2000 på den aktra. Fyra oljeeldade ångpannor med vardera tre eldstäder levererade ångan. Så fanns det naturligtvis hjälpmaskiner och mängder av pumpar för olika ändamål - alla ångdrivna. Inga bullrande motorer störde friden i det imponerande maskinrummet. Desto mer oväsen åstadkom isen mot plåtarna, när Lejonet stängade sig fram, vilket kom att dröja ända till de hårda krigsvintrarna 1940-42, då han fick sitt verkliga isdop.

GÖTA LEJON skulle väl inte idag fylla anspråken på en idealisk havsishälsare. Bryggan var sålunda fortfarande öppen - samma stil som BOHUSLÄNS men givetvis av större format. Utrymmena för besättningen skulle inte heller finna nåd för Sjöfolksförbundet men exteriören var tilltalande i jämförelse med dagens inventösa "höghus" - ATLE och FREJ.

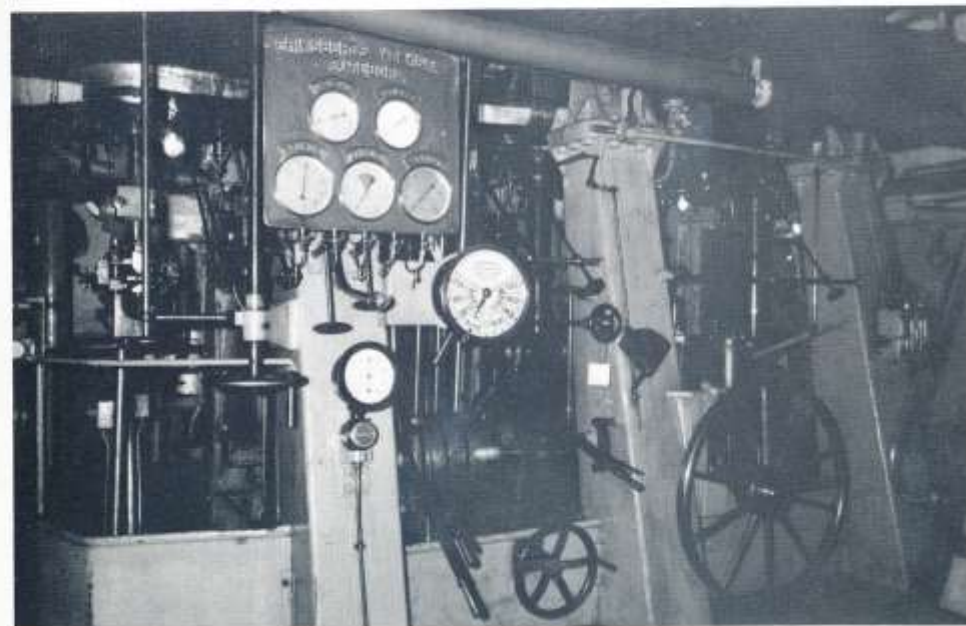
Så kom krigsvintrarna, då GÖTA LEJON hyrdes ut till marinen och kämpade tappert mot ofta övermäktiga isar. Staten, som hade annat att tänka på än en god isberedskap, hade bara



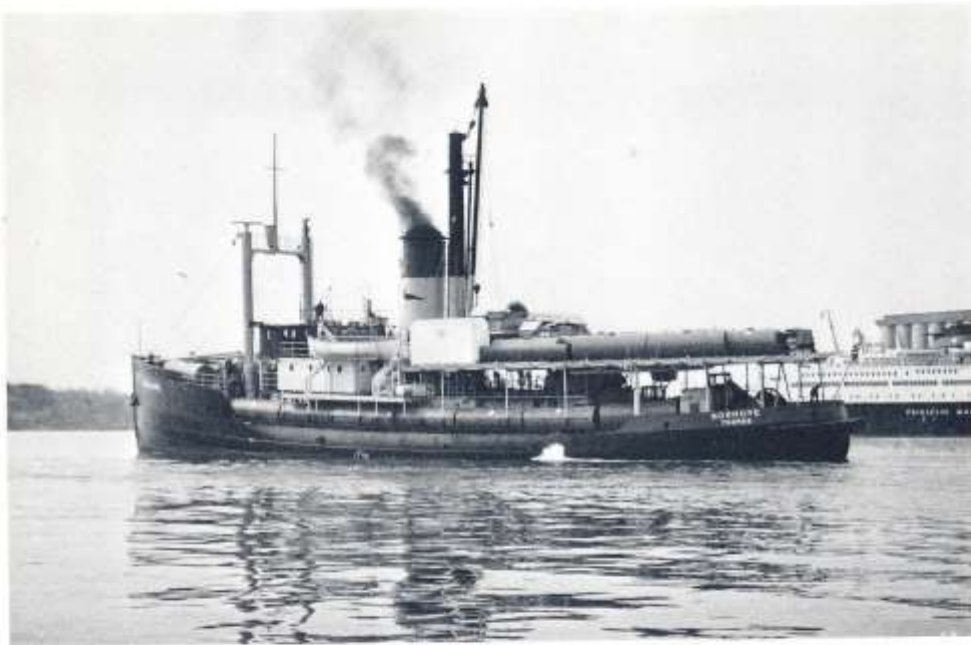
På GÖTA LEJONs brygga. I stil med BOHUSLÄNS fast större. Foto Dag Almén.



GÖTA LEJON har här fått Göteborgs prydliga vapensköld på skorstenen. Bilden är tagen av Dag Almén vid Hammens varv på Ringön.



Manöverplatsen på GÖTA LEJONs färliga trippelmaskin. Foto Bertil Söderberg.



Här ses GÖTA LEJON efter ombyggnad till transportfartyg för oljeletare i arktiska farvatten under namnet NORHOPE. Foto från Bertil Söderberg.

YMER (1933) och ATLE (1926) till sitt förfogande, vilket inte räckte långt vid Kung Borens rasande angrepp. Man ville köpa Lejonet, som visat utomordentligt förnämliga brytaregenskaper. Därav blev dock intet. Det var Göteborgs egen isbrytare, som göteborgarna själva betalat utan bidrag av staten.

Vintern 1956 fick Lejonet kämpa ensam mot isen, som dock inte kunde jämföras med krigsvintrarnas rekordnoteringar. Under befäl av Ewald Ståhlberg, hamnlots i Göteborg och med Ivar Fallbrink, vilken många känner från vår egen BOHUSLÅN, som maskinchef gjorde han många hårda resor från södra Östarsjön ända upp i Oslofjorden. Nu fick GÖTA LEJON för sista gången visa sina förträffliga isbrytande egenskaper. Endast en gång till låg hon i beredskap men behövde aldrig rycka ut på allvar.

Det var sannerligen inte billigt att driva GÖTA LEJON. Bogserbåtarna, som nu hade maskinstyrkor på över 1000 hkr, klarade i allmänhet isen bra. Lejonet låg i malpåse men underhålls perfekt vid sin station på Ringön, vilket jag hade nöjet att själv konstatera vid ett besök ombord under sakkunnig ledning av herrar Ståhlberg och

Fallbrink. Göteborgs Hamnstyrelse ville sälja sin präktiga havsisbrytare, som på försommaren 1967 annonserades ut till högstbjudande. Det fanns nu ett 10-tal bogserbåtar i hamnen med maskineffekter mellan 1000 och 3700 hkr, vilka effektivt svarade för isbrytningen i hamn och skärgård. I svårare havsis kunde man få hjälp av statens växande isbrytarflotta. Men ingen såg ut att vilja ha en gammal oekonomisk isbrytare. Först 1970 antogs ett pris av 400.000 kr, vilket bjöds av AB Skeppsupphuggning - samma kusliga ställe, där BOHUSLÅN en gång hamnade. Men som så många gånger förr fann Tarsten Johansson en ny köpare. För cirka 600.000 kr såldes GÖTA LEJON till Norge. Vid Nyland Verksted i Oslo genomgick Lejonet en omfattande ombyggnad för att under namnet NORHOPE tjänstgöra som transportfartyg för oljeletare i arktiska farvatten. Efter två grundstötningar vid Svalbard, den första den 12 juli 1973 och den andra 29 september samma år, fick ångaren så stora bottenkador, att hon lades upp i Tromsø, kondemnerades och skrotades följande år. Endast minnet återstår av Göteborgs enda verkligt effektiva havsisbrytare - GÖTA LEJON.

DAG ALMÉN

Båtar runt omkring

STYRSÖ genomgår för närvarande vårrustning inför seglationsstarten i början av maj. Bland arbetena ombord märks främst byte av dåliga däcksplank på backen och övre däck. Samtidigt görs en översyn av trädetaljer ombord. I maskinrummet installeras en förskvottentank med anslutning till toaletterna. Huvudmotorns bränslesystem ses över och hjälpmotorn kannhalas. STYRSÖ som är 70 år i sommar är inbokad för en hel del beställningsturer i sommar.

VESTA gick den 29 mars till Grenå i Danmark för motorbyte. Den gamla Alpha-dieseln på 280 ehk kommer att ersättas med en 6-cylindrig turboladdad Grenaa-diesel på 500 ehk vid 500 v/min. Styrsöbolagets YLVA har sedan 1973 en likadan Grenaa motor. Efter motorbytet i VESTA beräknas farten öka från 10 till 12 knop.

PADDAN 7 och 8 heter Sessan-linjens två nybyggda rundtursbåtar för Göteborgs kanaler och hamn. Båtarna som är byggda i lättmetall av L Carlsson Produkter i Vänersborg, är 16,5 meter långa och 4 m breda. Paddorna drivs av en Volvo-Penta på 206 hk. En nyhet på paddorna är att det finns hisbara fönster längs sidorna. 7:an och

8:an är de första nya paddorna sedan 1948 då 5:an och 6:an levererades.

VEGA 2 som upprätthållit godstrafiken längs kusten mellan Göteborg och Kungälv upphörde med verksamheten i vintras. Godslinjen var en kvarleva sedan Marstrandsbolaget slutade med trafiken 1962.

STJÄRN heter AB Kostertrafiks senaste tillskott i trafiken mellan Strömstad och Kosteröarna. Båten har tidigare trafikerat linjen Halden-Hvaleröarna under namnet SANDØ. Båten som byggdes 1961 är 23,5 m lång, tar 170 passagerare och gör 10 knops fart med en Volvo-Penta på 260 ehk. Till sommaren kommer STJÄRN att ersätta STJÄRN II som trafikerat Kosteröarna sedan 1931.

DANOFJORD heter ett nytt fartyg i trafiken på "sockerlinjen" Strömstad-Fredrikstad. Det är Båttuleie i Fredrikstad, som tidigare hade den välkända ALFEN, som köpt den nya båten. DANOFJORD som är byggd 1965 tar 220 passagerare och har tidigare gått i trafik mellan Danmark och Västtyskland.

Julrebusen

Julnumrets rebus var nog så knivig, av 36 svar var 22 riktiga.

Någ framgår det tydligt att det är en ångbåt och till och med ångaren BOHUSLÅN som har fått en med under sig för att vara med i rebusen?

"Kom med (på) BOHUSLÅN i sommar och upplev skärgården" har de flesta svarat medan två tävlande inte kände igen BOHUSLÅN som de därför kallade "ångbåten". Det har vi också godkänt.

För det är ju ångbåten och speciellt ångaren BOHUSLÅN som skall ihågkommas i sommar!

Vi tackar alla dem som sânt in sina svar och för alla trevliga kort som kan föras till arkivet.

Pristagarna som är upptagna nedan kan vid vilken som helst av sommarens kvällsturer 1977 (varannan onsdag från Stenpiren kl 18.30) ta biljettförsäljaren i armen och säga "julrebusen" så kollar han namn och adress och bjuder på turen. Något meddelande per post utgår inte.

Lisbeth Andersson	Brita Johnson
Krister W Andersson	Ann-Kristin Mahne
Mats Brahm	Kurt Mahne
Sven Cappelén	Rejnhold W Nauclet
Björn Fridén	Eva Norberg
Lennart Hagman	Marie Tilosius
Ingeborg Hansson	Birgitta Tångstrand
Lasse Hansson	Stig Widén
Margareta Irvot	Lars Wängdahl
Per Olav Jansson	Mats Ågren
Mary Johansson	Laila Österling

NYA ANDELAR!

I Ångbåten ekonomisk förening

De första 1000 andelarna är sedan länge slutsålda och Ångbåten ekonomisk förening har nu möjlighet att erbjuda nya andelar.

De nya andelarna har som förebild 1875 års aktiebrev för Marstrands Nya Ångfartygs AB. En andel är avbildad på omslagets insida. Andelarna är så dekorativa att de kan hängas på väggen i glas och ram.

Priset på andelarna är fortfarande 100 kronor.

Innehavare av äldre andelar erbjuds att byta ut dessa mot nya. Det kostar 20 kronor.

De nya andelarna kommer att tillföra Ångbåten ekonomisk förening nytt kapital som kommer ångaren BOHUSLÄN till godo.

Beställ redan nu de nya andelarna genom inbetalning av 100 kronor per andel (20 kr vid byte)

på postgiro 89 80 53 - 4 (inbetalningskort medföljer)

på bankgiro 356 - 9134

Ångbåten ekonomisk förening

Klinten 5135

430 81 BILLDAL