

Krig i farvattnen.

Skärgårdskrig har nu återigen utbrutit med våldsam priskonkurrens.



Kaptenen: — Res må mej — långa, härliga turer vart herrn vill för bara 5 öre.
Passageraren: — Fem öre — då ä alldeles för mycket.
Kaptenen: — För jisse namn ta hela båten då...



ÅNGBÅTEN

Årg 23 • Maj 1987 • 67

Ångbåten 67

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 — vanligen telefonsvarare — 031-15 15 01.
Telefon till ångaren "Bohuslän" vid Stenpiren under seglationsäsong:
031-13 14 50, under vinterupplägging vid Skeppstron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg.

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg, tel 031-18 88 05
Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viltorlagatan 52, 411 30 Göteborg.

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kronor per år.

Adressförändringar meddelas till Monica eller Bo Möller, tel 031-
98 06 30, eller på Postens blankett direkt till Sällskapets adress.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forssblad	tel 031-93 09 09
Sekreterare	Christer Eliasson	56 28 59
Kassör	Monica Möller	98 06 30
Befraktare för "Bohuslän"	Gunnar T Karlsson	25 99 74
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	40 38 65
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	23 87 05
maskin	Herbert Johansson	23 47 78

Omslagsbilden är vald med tanke på temat Träpiren. Wallins gubbar kommenterade skärgårdskriget i G-T 12/6 1932. In Styrsöbolagets arkiv.

Denna tidning är ett experiment. Med den formatändring vi varnade för i förra numret har vi fått en ny frihet vid utformningen av sidorna. Om det till slut blev bra vet vi först när upplagan är tryckt och läsarna bör av sig. Så Du kan gott berätta vad Du tycker om Ångbåten i kvadrat.

Träpiren dominerar den här tidningen. Vi hoppas att Ångbåtens nya bredd gör bilderna, som illustrerar Stig Widéns text, rättvisa. Framför allt är det Robin Holmstedt i Klubb Maritim som lånat ut foton till oss. Vidare har vi en del aktuellt att berätta om Sällskapets båda ångare som ägnas var sin artikel. För övrigt en hokre-cension och ett diskussionsinlägg om sättet att ta hand om gamla fartyg. Håll till godo!

Har Du chans att hjälpa oss med material till Ångbåten? Då kan det vara bra att veta att vi i framtiden har funderingar på att skriva om

- motorstänkor och ånghåtar på Stigfjorden
 - tjallebåtarna
 - hakefjordsbåtarna
 - vinterångaren
 - arbetet och besättningen i skärgårdsångarna
 - ångbåtstrafiken till Arendal
 - ånghåtar på Mjörn och Anten
 - ånghåtar på Nordre Älv
- samt smått och gott om ångbåtstationer i Bohuslän. Sen får vi se hur mycket av detta vi klarar av...



TRÄPIREN

Kustlinjetrafiken mot Bohuslän utgick från Stenpiren, Göteborgs första kajbyggnad av sten. Trafiken på den mer närbelägna skärgården, Vrångö - Rörö i princip, hade haft sin station vid den s k Ångbåtsbron utmed Skeppsbron i Rosenlundstrakten.

1922 togs så en nybyggd pир av trä belägen parallellt med Stenpiren något hundratall meter väster om denna i bruk. Göteborgs Nya Ångslups AB, som sedan 1872 bedrivit trafik på både norra och södra skärgården, gjorde konkurs i november 1921 och fick därför varken 50 årsjubileum eller uppleva den nya ångbåtsstationen, som i 30 år skulle komma att nyttjas av de göteborgska skärgårdsbåtarna.

Östra sidan av piren disponerades av Marstrands Nya Ångfartygs ABs båtar eftersom detta bolag övertagit trafiken på norra skärgården. Ång "Westkusten", "Inland", "Göta" och "Svea" var de båtar som gick till Hönö-Rörö trafikområdet. Hoppeln anlöptes två gånger i veckan och St Varholmen började anlöpas först 1933. Däremot var Hjuvik före busstrafiken en stor trafikplats.

Marstrandsbolaget kom att driva trafik även via Arendal-Flyghamnenlinjen, där motorfartyget "Skärgården" gick mest, med helgbitänd av ång "Tjörn". Helgbitänd fick ibland även direkttrafiken till Öarna

Fotot på sidan 3 är taget då Träpiren var ny 1922. Vid pirens utlöda ligger motorstånkorna "Saga", "Björn", "Maz" och "Aldebaran". Sedan följer ångbåtarna "Styrsö II", "Styrsö", "Arendal" och "Vira". Vid pirens insida ligger "Årlan", "Westkusten" och "Svea" och inners, nymålade och fina, "Skärgården". Foto från Stig Nyberg/SJK fotoavdelning.

NY TILLÄGGSPLOATS FÖR SKÄRGÅRDSBÅTARNA

En större pир av trä ersätter den gamla bryggan

Sedan en längre tid tillbaka ha en del pålnings- och byggnadsarbeten nere vid Skeppsbron tilldragit sig de förbipasserandes uppmärksamhet. Arbetena ha nu fortskridit så långt, att det hela avslöjat sig som en större träbrygga av en storlek, som närmar sig den bredvidliggande Stenpirens. Det är en välbehövlig tillökning i kajlängden, som härmed åstadkommes. Området mellan Stenpiren och ångslupsbryggan har alltid hört till de mest anlitade tilläggsplatserna i hamnen. I synnerhet sedan motorfartygen börjat konkurrera med ångbåtarna och Stenpiren delvis avstängts för reparation, har trängseln varit besvärligare än annars. Ångslupsbryggan är för övrigt gammal och behöver ersättas med en ny.

Ölügenheterna bliva nu avhjälpna i och med, att den nya piren fages i bruk. Samtliga skärgårdsbåtar komma att få sina tilläggsplatser förflyttade från den gamla bryggan till den nya. Med Marstrandsbolagets platser sika inga förändringar, blott de två från Skärgårdsbolaget inköpta "Göta" och "Thule" komma att läggas vid träbryggan. Den gamla ångslupsbryggan kommer att rivas så fort den nya blivit fullt färdig till användning.

Ur G-T 9/6 1922.

av någon av de stora marstrandsbåtarna. Ytterligare hjälp skaffade man genom att nyttja ång "Årlan", som tillhörde Harald Hansson på Hönö, som även hade vad han kallade passageraremotorångaren "Allan". Till Arendal gick också ång "Arendal", som hos Ångslupsbolaget hetat "Lärkan".

Vid västra sidan av Träpiren låg båtarna mot södra skärgården, Ångarna "Styrsö", "Styrsö II" (hade hos Ångslupsbolaget hetat "Ejdern") samt "Vira" och ett antal mindre motorbåtar, ombyggda fiskebåtar. I en dylik startade väl i tidig tjugårsålder Styrsöbolagets blivande trafikmästare Kristensson sin skepparbana i m/s "Aldebaran".

Två bolag, AB Styrsö Havsbad och Styrsö Nya Trafik AB, trafikerade södra skärgården 1922, det förstnämnda Göteborg-Styrsö-Vargö och det andra bolaget de övriga platserna, men redan året därpå inleddes samtrafik och 1928 övertog Styrsö Havsbad det andra bolaget. Verksamheten drevs dock under namnet Styrsö Nya Trafik AB tills konkursen 1934.

1927 återerövrade styrsötrafiken en av Ångslupsbolagets båtar, som varit uppe i Stockholm en femårsperiod. Båten, som för Ångslupsbolaget hetat "Falken" och i östsvenska "Viggbyholm", fick nu namnet "Vira II".

Träpirens föregångare var Ångslupsbron, som blev för trång då trafiken ökade i omfattning. Synliga är från vänster "Lärkan", "Årlan" och "Ejdern". Foto från Wezeta.



* Red:s anm: "Thule" torde i verkligheten ha hetat "Svea"!

Marstrandsbolagets "Göta" — det var ofta den som var bolagets speciella hönöbåt — anlöpte ofta både Hönö Klova och Hönö Heden eller omvänt. 1927 började en hönöbo köra direkt till Hönö Klova och Fotö med ångaren "Strömstad". Hönöboen hette Olsson — kapten Erlandsson kallade honom Karl och trafikmästare Söderberg Oskar — hans son som övertog rörelsen vid hans sjukdom 1933 hette i alla fall Paul Olofsson, det har han själv sagt mig.

"Arendal" gav upp kampen och försvann från Träpiren mot slutet av 1920-talet. 1933 hyrde "Strömstads" ägare mälarbåten "Bayard" för trafik på Hönö Klova, men det ekonomiska utfallet blev sådant att

det bara blev den säsongen.

Till Styrsö fick man en konkurrent som hette "Styrsö Express", den gick två somrar, men råkade ut för ett haveri under en lustresa till Kungälv 1934 och hamnade på varv på Hälso. En gammal ångbåt som på Vättern hetat "Guldkroken" och "Södra Wetteren", men här redad av Olof Bergström kallades "Osborne", konkurrerade med Marstrandsbolaget bl a på Öckerö, där den lade till vid "Andreassons brygga" — av Öckeröbolaget sedan kallad Baggebo. Ännu en båt från Vättern, där den burit namnet "Skärgården", sattes 1934 in på traden till Hönö Klova, ägd av hamnkapten där, skepparen Gustaf Bryngelsson.

Träpiren såg till en början dessa båtar gå från styrsösidan.

Direktör J W Berg, varvsägare på Hälso, och Marstrandsbolagets ledning drog inte riktigt jämnt, kan man nog säga utan överdrift. När dir Berg återvände från en resa och for ut med "Inland" fick han veta att man från 30 nov 1934 hade stränga order att Hälso ej fick anlöpas. Uppå hos kapten Plate stam-pade han i dicket och fick ett litet utbrott av temperament. På Hälso-varvet fanns "Styrsö Express" och den hyrde nu Berg först och köpte sedan för det facila priset av 10500 kr och satte i trafik. Hälso Trafik kallades rörelsen till att börja med och var fröet till Trafik AB Öckerö



Gamla Ångslupsbron i Geta, med Ångslupsbolagets "Svea" i närmast och "Vina". "Svea" har ett N i gösen, som visar att hon skall gå till norra skärgården. Fotograf, som kommer från Göt, är taget mellan 1908 och 1921.

Skärgård, som kom till framåt pingst påföljande år.

Mjällarbåtarna hade fått konkurrens av landburna trafikmedel och därifrån fanns tonnage att inhandla och så fick "Riddarfjärden", "Tessin" och "Ekola I" göra resan till västkusten. "Ekola I" fick nu inte Träpiren se mycket av företa sommarens för den sattes i passbåtstrafik från Hälso till Köppla, Rörö och Hyppelo. Den mötte "Riddarfjärden" och "Färingsö", ännu en mjällarbåt som kommit framåt mid-sommartid och anslutits till flottan. Nämnas bör kanske också att "Styrso Express" namnändrats till "Havbandet".

Styrsobolaget fick dock ingen

frid fast man blivit av med "Styrso Express" för "Södra Skärgården" kom istället. Denna båt är numera välkänd under namnet "Soten". Marstrandsbolaget hade göta älvbåten "Elfkungen" som hjälpgumma detta år, 1935, och Styrsobolaget hade givit "Ärlan" sysselsättning. Styrsobolaget var efter Styrso Nya Trafik ABs konkurs 1934 nytt för året och hette nu Styrso Trafik AB och var ett dotterbolag till Långedragbolaget.

Konkurrens brukar aldrig vara bra för skärgårdsrederiernas ekonomi och Marstrandsbolaget "ledsnade" och överlät på våren 1936 sin skärgårdstrafik till Trafik AB Öckerö Skärgård. Linjen till Flyg-

hamnen dock inte förrän 1942. I och med att man fick hela trafikansvaret behövde Öckeröbolaget fler båtar och vid Träpiren, som 1922 verkligen var tilltagen för att växa vid, blev det allt trängre. Att "Ärlan" övertogs av Öckerö Skärgård, liksom "Svea" och "Inland" samt "Osborne", som namnändrades till "Falken", ökade väl ej trängseln för de fanns ju vid piren förut, men Styrsobolaget som fått "Göta" och i motorbåtar hade kvar stänkorna "Aldebaran" och "Neptun" fick en ny verklig ny alltså, båt, "Disa", som numera ehuru förlängd m m kan ses vid Saltholmen. Öckeröbolaget kom med en nyombyggd stänka, "Varholmen".



Göt, Träpiren med skyskraporna.

Ovan: Så här tätt låg ångbåtarna vid Träpirens insida. En kolprån har baxats in mellan "Svea" (t h) och "Göta", bredvid den ligger "Strömstad" och "Skärgården". En motorbåtsbåt inne i hörnet samt två stänkor varav den närmaste väl är "Öd". På utsidan piren skymtar "Södra Skärgården" och året är 1935. Vykort. På nästa sida ett vykort från ca 1929. "Lysekil", "Vina" och "Styrso" har gett sig iväg, "Inland" är på väg att lägga till intill "Vestkusten" som strax skall avgå tillsammans med "Svea" och "Göta". "Vina I" på pinnocken och "Ärlan" närmast. (Är det möjligen en lördag kl 2.15 em?)



Göteborg. Träpiren med skärgårdsbåtarna.

1937 kom Öckeröbolagets "Regent" och främpå sommaren Styröbolagets "Vesta", och jag hörde kaptén Hellquist på "Svea" fråga trafikkapten Eiserman "Får alla båtar plats här nu? Nej, det har sina sidor. Vi har två båtar mer och en plats mindre, Styröbolaget en båt mer och en plats mer." "Vira" försvann då "Vesta" kom.

Höö Klövbåtarna, som Öckeröbolaget samseglade med, hade nu också sin plats vid pirens östra si-

da. Och samsegling blev det också på södra skärgården då Styröbolaget och ägaren till "Södra Skärgården" (rorsmannen, styrmannen Gunnar Johansson, som följde veterän i Styröbolaget, och 1:e eldaren) valde att samarbeta. Men det blev ingen frid länd, för det duk upp en konkurrent som hette "Athene", men den här egentligen inte hit för den lade till väster om Träpiren, liksom Öckeröbolagets konkurrent 1937, "Turisten", gjort, 1939 kom emel-

lertid "Turisten" igen ombyggd och med Öckeröbolagets märke. Det året var kulmen på Träpirens betydelse om man räknar den efter antalet båtar som skulle ha plats där.

Med fraktbåten "Alfhild" innerst vid västra sidan, åtta styrsöbåtar, av vilka dock "Aldebaran" i regel bara kom dit till 11.30 och 15.30 turerna på lördagar och "Neptun" till en frakttur vardagar kl 14.00, vid västra sidan. Två Öckeröbåtar

vid ytterlindan av piren och nio längs östsidan plus de två privata Klövbåtarna och Marstrandbolagets Flyghamnshåt, som låg innerst på östsidan där en plats långst in dock disponerades av Trafikjäns små "Springpojksbåtar".

Det fick plats fler båtar vid pirens östsida, där de låg och sötte sönder varandra, än på västsidan där dykbalber mellan varje plats gav en annan disciplin. Jag hörde en gäng trafikkapten Eiserman och Styröbolagets chef Gösta Lundquist jämföra de reparationskostnader bolagen hade av just denna anledning.

Påföljande år var bilden en helt annan. Styröbolagets fyra ångbåtar fanns där liksom under de följande åren. "Neptuns" fraktturer gick vissa dagar och 1945 kom ett nyförvärv, "Hakefjord II", som vid helgerna också kunde användas som reservbåt för passagerare. Trafik AB Öckerö Skärgård körde första krigssommaren bara med "Tessin", "Öckerö" och "Svea" på vardagarna och "Regent" och "Falken" vid helgerna. "Norra Skärgården" gick bara några badresor till Galtö.

Sommaren därpå var likartad, fast då användes "Regent" även på vardagarna. 1942 kom även "Björkö" och "Ärlan" i trafik. Den sistnämnda dock i kustartilleriets tjänst där också "Svea" fanns sedan nov 1941. "Norra Skärgården" var ombyggd och gick i daglig trafik bl a till Flyghamnen.

En del båtar hade ju lämnat Träpiren för gott. "Havshandlet" förlorade 15 aug 1939. "Varholmen" såldes till Norge 1940. "Inland", som från 1937 hetat "Ejdern", gick sin väg 1941 och bar då namnet "Filip". Den hade faktiskt varit i trafik mitt i vintern 1940-41. "Södra Skärgården" hade funnit sin linje norr om Lysekil.

1943 års sommartrafik är inte mycket att berätta om. Fast Träpiren fick ju bevittna att folk mer eller mindre tåligt fick vänta mellan kl 14.20 och 17.30 på exempelvis pingstaften.

1946 fick Träpiren återse motorbåtarna i sommartrafik: "Turisten", "Disa" och "Vesta". Året därpå - på Kristi Himmelfärdsdag kl 9.00 - försvann Höö Klövbåtarna från Träpiren och tog land något 50-tal meter väster om piren. En hamnfogde i full ornat och gläds-handskar, fast det var +27°C i skuggan, såg till att det gick rätt till. "Danafjord" hade just kommit upp från Höö Klöva och passagerarna hann hand, utom en som medförde en barnvagn och en som hade en motorcykel, de fick följa med runt piren.

1947 återkom "Svea" till Träpiren för skärgårdstrafik. Det året slopades trafiken till Flyghamnen och Hjuvik och båten som de sista fem åren gått mest till de platserna uppenbarade sig som motorfartyget "Norra Skärgården", den första efter kriget som motoriserats. "Fal-

ken" hade fått motor redan 1938 och "Rön", som "Ärlan" kallades efter sin förvandling, kom 1948. Detta år gick Öckerö Skärgård åter i samtrafik på Höö Klöva för första gången sedan 1939. Men det blev med "Öckerö", "Danafjord", som övertogs av Öckeröbolaget, återkom alltså till Träpiren, men användes bara några gånger.

"Tessin" försvann och "Burö" (i d Bohuslänska Kustens "Byfjorden") kom på hösten 1949. "Göta" försvann 1951 (det var väl närmast "Ylva" som kommit istället) och blev marstrandshåt. Två eldsvåder ödelade skärgårdsbåtar på hösten 1951. "Göta" brann i Skärhamn, dit den hade sålts. Och sista septemberlördagen var det ett kusligt akädespel när "Regent", efter att just avslutat en resa, brann vid Träpiren. "Vira II" brann inte veterligen, men hon hade gjort sitt och skrotades 1952 när "Fröja" gjort sin entré. "Regent" uppenbarade sig i skick som ny på försommaren 1952 som motorfartyg. Inte bara den; "Svea" uppenbarade sig också med motor detta år men blev ej ombyggd för rån året efteråt, men då hade Öckeröbolaget flyttat till Steppirens östsida. Till Steppiren flyttade också "Styrö II" småningom då den fick namnet "Marstrand", men det var något senare.



Passagerarna har satt sig tillrätta i "Styrö 11" och väntar på avgång. Foto ca 1929-30 från Styröbolagets arkiv.

På nedre fotot är det trängsel för både båt och vagnbilan, det är väl inför 10-avgången och året ca 1933-34. Innanför Styröbåtarna ligger några konkurrenter; tre motorstänkor, ångaren "Gunnel" och så är det väl "Styrö Express". Till höger utanför "Motorstänkan" ligger m/s "Allan". Foto från Historiska museet.



Men det var väl inte bara båtarna runt piren som kan vara av intresse.

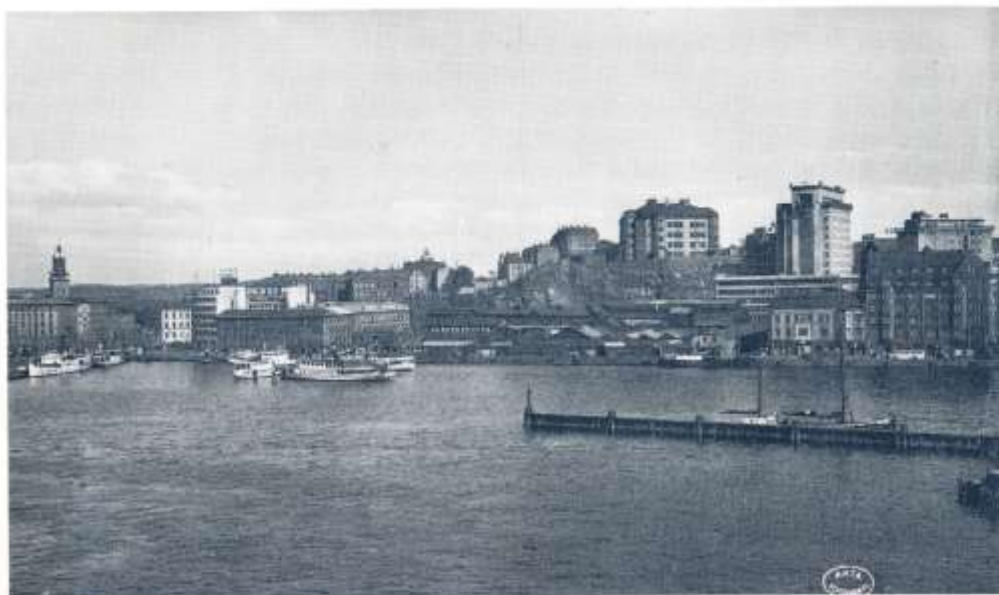
Vi har ju turlistorna från 1927, Marstrandsbolaget körde då på vardagar två båtar kl 6,00 och 6,30, som inte något större antal resande torde ha medfört i allmänhet. De hade gått in på kvällen och skulle göra ny intur med vad som nu skulle kallats pendlarna, som skulle vara på sina kontor till kl 9,00. Denna intur räknades som dagens huvudtur och Marstrandsbolaget hade alla fyra båtarna i den, med bryggorna fördelade för snabba resor. Öckeröbolaget hade tio år senare ibland fem båtar. Tidningarna

Ett härligt vykort från ca 1929. Längst t h girar "Färjan 4" för ett prämsläp med Västgötabanans godsagnar ombord. Mellan pirarna lossar bestyret "Hunkedal" papper till två prämlador. Där intill, vid Träpiren, ligger Bröderna Edmans "Bris". För övrigt "Årlan", Marstrandsbolagets fyra norra skärgårdsbåtar, fyra styröbåtar och intill motorstänkan en oidentificerad ångare, är det möjligen "Styrö 11"...

brukade också gå ut med första båt.

Kl 10 är en gammal avgångstid. Den återfinnes redan i Ångslupsholagets turlista för år 1900, men synes liksom den där också förekommande 1.05 em turen ha gått tillbaka för 1927 gick 10-båt bara till Hönö och Öckerö och 1.05 inte alls. Däremot gick en stor båt kl 11,00 när "Inland" stävade ut till Hjuvik, Kalvsund, Björkö, Öckerö och Hönö Heden.

Kl 2.15 em gick tre båtar, en till de båda Hönöstationerna, en till Öckerö och Gröts, och en till Hjuvik, Kalvsund och Björkö. 3.15 em turen avslöpte Hönö H., Öckerö, Björkö, Hällsö och Koippla, kl 5.15 em



Träpien i stadsmiljön. Vykort från 1938 eller 1939.

var det avgång för en till Hönö Heden och Klova, en till Öckerö och Gröös och en till Hjuvik, Kalvsund, Björkö, Hälsö, Knippla och Rörsö, med anlop av Hyppeln onsdag och lördag. Sista turen gick kl 7.00 em till Hönö, Öckerö, Kalvsund och Björkö. Lördagar extratur med en stor båt, "Westkusten", kl 8.00 em. Det var varken lediga lördagar eller alla som slutade tidigt på den gamla goda tiden!

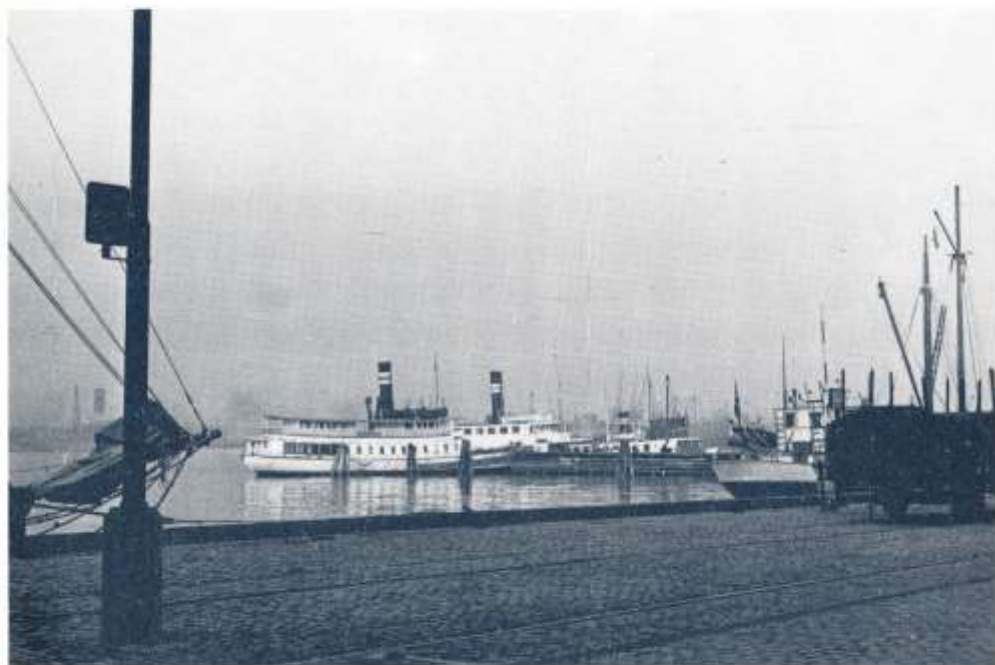
Det blev faktiskt en ganska stor ändring när Trafik AB Öckerö Skärgård kom med i bilden! Med turer

kl 6 och 10 fm, som det hette, och 2.20, 3.15, 5.20 och 6.30 em ända ut till Rörsö och Hyppeln. Det gick också turer kl 11.00 fm, 4.10 och 7.15 em från Göteborg, men de gick ej längre än till Hälsö.

Förkrigssomrarna, när Öckeröbolaget blivit ensamt om norra skärgårdstrafiken, gick det sedan en båt kl 5.00 (tidningsbåten). Första året alternerade "Öckerö" och "Tessin", senare "Havshandel" och "Ärlan". Den minsta båt bolaget hade disponibel, "Norra Skärgården"

eller "Varholmen" gick 1936 och 1937 en utresa kl 9.00. Förmiddagens huvudtur ut kl 10.00 gick "Öckerö" och "Svea". De byttes om en vecka var på turen till Rörsö, benämnd långa 10-turen och korta 10-turen som vände vid Hälsö. En båt kl 11.00, "Ärlan" eller "Havshandel". Kl 12.30 gick en båt, men bara sista förkrigssommaren.

Kl 2.20 em gick "Tessin" till Hönö, Gröös och Öckerö samt "Björkö", som före 1936 hette "Riddarfjärden", till alla bryggorna St Var





Ett par bilder från Träpörens sista år. På föregående sida Bernt Karlssons bild från 1950. Ovan ett vykort från 1952. Många ångbåtar har motoriserats, några går ännu med ånga och ett par båtar är alldeles nylivererade. Vid kajen ser vi "Strömstad", "Öckerö" och "Hönö", vid piren "Disa" eller "Vesta", "Vlua", "Styrsö", "Fröja", "Styrsö II" och bakom den "Norra Skärgården". På andra sidan piren ligger "Svea", "Falken" och "Barö". "Rön" är på väg in och vid Stenpiren har vi "Albrektsund".

holmén-Rörö. 1937 när "Turisten" bedrev konkurrens på Öckerö var det tre båtar kl 2.20, "Havsbandet" eller "Ärlan" tog Hönö och Gröta så att den andra båten kunde gå direkt till Öckerö. Det förekom att rörorer undrade om inte den andra turen med alla bryggorna St Varh-Rörö behövde två båtar bättre.

1936 gick "Inland" kl 3.30 em och hade tills fram i slutet av juli följande med "Norra Skärgården". Den förstnämnda båten gick de två följande åren kl 3.15, men då hette den "Ejdern". Turen gick likadant 1939, men då hade "Falken" avlöst "Ejdern" som blev ledig till den nya 12.30-turen. 1937 gick samma båt, minsta disonibla, som gått 9-turen också kl 4.10 em, men påföljande år hade 4.15-turen fått status av "riktig" tur och kördes av "Havsbandet" eller "Ärlan".

Kl 5.20 em var det så dags för en stor och så snabb utresa som möjligt för huvudparten av dem som reste fram och tillbaka på dagen. Minst tre (1936), oftast fyra båtar delade på bryggorna. Sedan återstod två kvällsturer kl 6.30 em och 7.15 em. Detta var vanliga vardagar, på lördagarnas eftermiddagar var det i varje fall från 1938 fyra båtar i både 2.20 och 3.15-turerna också och två i 6.30-turen, men det vågar jag inte beskriva närmare här för det är gjort i Ångbåten nr 14.

Till Hönö Klova gick "Svea" 6.10 fm och 5.20 em och "Danafjord" kl 10 fm och 2.20 em. Önskearbets

för skärgårdsbåtsbesättning? "Strömstad" gick kl 11 fm och 3.30 och 6.30 em. Detta fick hennes ägare nytta av då kriget kom och kol-tilldelningen bestämdes i procent i relation till 1938 års förbrukning. Då var det bra att ha kört mycket 1938.

Till södra skärgården gick det ut ett par båtar relativt tidigt, inte för att det var stor trafik ut, utan de hade kommit in med badgäster kvällen innan och skulle ut och hämta pendlare. Kl 10 fm gick det två båtar och en kl 11.30 på den klassiska rundturen. Den anlöpte Långe- drag och hade paketpris för rundtur och lunch. 2.15 em gick det två båtar. "Styrsö" och "Styrsö II" byttes om varannan dag kl 11.30, 3.30 och 6.35 och varannan dag 2.15 och 5.15 em. Och därmed är alla Styrsöbolagets avgångstider nämnda — fast det gick tre båtar 5.15 em och så en 7.20 em.

Under krigsåren blev ju bara huvudturen kvar: 10.00, 14.15/14.20 och 17.30. Vissa år förekom även en mellantur. Exempelvis gick 15.30-tur till både södra och norra skärgården 1944. Istället för att som tidigare låta "Styrsö" och "Styrsö II" bytas om lät Styrsöbolaget nu "Styrsö" gå 2.15 och 5.30 em medan "Styrsö II" och "Gröta" byttes om.

Det här med dygnets 24 timmar, eller 12 fm och 12 em timmar tillämpades så att Öckeröbolaget började med 14.20, 17.30 etc på våren 1942, medan Styrsöbolaget ändrade

tideräkning till sommartur-listan 1946. Sistnämnda års sommartur-lista närmade sig förkrigsårens utom beträffande kvällstureorna som till södra skärgården kom att utgå från Långe dragens trafikområde. Och så söndagarna som före kriget, ja år 1900 och för den delen, gått var timma från kl 8.00 till 14.00.

Skärgårdstrafiken måste förläggas västerut, sa kapten Eiserman en gång. Han anade nog inte hur lång västerut.

STIG WIDÉN

GAMLA TRÄPIRENS SAGA ALL

Den gamla Träpirens saga är nu all. I går började man bryta upp de plankor på vilka många göteborgare och skärgårdshor vandrat till o från båturererna till Öarna. Som bekant har hamnstyrelsen färdigställt en breddning av Skeppsbrokajen mellan Sten- och Träpirarna, och arbetet har nu nått så långt att Träpiren kan tas bort.

Gamla Träpiren har åtskilliga år på nacken men är ändå yngre än Stenpiren, som tillkom på 1870-talet och anses vara Göteborgs äldsta pir. Träpiren byggdes 1922 i hamnens egen regi.

Så här års är det egentligen bara Styröbåtarna som lagt till vid gamla Träpiren, medan de övriga successivt flyttat över till andra kajplatser i närheten. Styröbåtarna skall nu lägga till vid den nygjutna kajen vid kajplats 13 d v s alldeles intill den gamla piren.

Ur G-P 5/2 1954.

Reds anm: Stenpiren tillkom på 1840-talet.



Träpiren revs 1954, men redan året innan, då bilden ovan togs, fick man riva pirens inre del för att kunna bredda Skeppsbrokajen, som blev styröbåtarnas nya tilläggsplats. Öckeröbåtarna hannade vid Stenpiren där det fanns platser som tidigare Bohuslänska Kusten använt. Foto från Wezeta.

Debatt: "Styrö" och dess skorsten

Den fjärde maj uppenbarade sig "Styrö" vid Skeppsbron efter varvsbesök på Djupvik. Vid tillfället var hon försedd med en hög skorsten, en sådan som brukar sitta på gamla ångbåtar. Man kände dock igen henne på det magnifika dieselmullret.

En betraktare kunde ta sig en funderare över på vilket sätt han eller hon blev utsatt för bedrägeri av rodaren. Var detta en ångbåt, som med hjälp av högtalare och bandspelare gav ifrån sig ljudet av en Alpbadiessel? Eller var ljudet äkta och ångbåtsattributet falskt eller var möjligen det hela en alldeles nybyggd pastej, ett resultat av den totala osäkerheten i fråga om fartyggestaltning. .

Jag råkar veta att det är en ny skorsten som monterats på den gamla motoriserade f d ångaren. Jag antar att det är för att någon tycker att "Styrö" är "vackrare" med hög skorsten. Detta inlägg föranleds av att jag inte kan inse hur man utan vidare kan förse en fartygshistorisk klenod med kosmetiska tillägg.

Jag vill börja med att tala om att visst skulle även jag tycka att "Styrö" vore "vackrare" med hög ångbåtskorsten och aktermast.

Det vore en riktigt läcker syn, på långt håll bort över Sällöfjorden en sommareftermiddag då hon är på väg från Marstrand.

Nu är det ändå så att ingenting är så enkelt att det inte är dubbelt. Vad som är "vackert" är till exempel en komplicerad fråga. Jag tycker begreppet har åtminstone två dimensioner — en mycket ytlig, exemplifierad ovan med "Styrö" på Sällöfjorden, en annan där ordet är kopplat till föremålets innebörd, äkthet och ärlighet. I det ena fallet något snarfagert, i det andra något gediget som ger mig med mina kunskaper och referenser goda associationer, föremålet får en innebörd. Det här får vi visst försöka bena ut ytterligare.

Minnesgoda läsare kommer ihåg en debatt i Ångbåten 1975 om kulören på "Bohusläns" frontskott. Alldeles oavsett diskussionens utgång anser jag den vara mycket väsentlig. Själva idén med kulturhistoriskt motiverat bevarande berördes, något som skulle behöva ske mycket oftare vare sig det gäller gamla båtar, hus, småföremål eller vad som helst. Med det perspektiv man rimligen bör ha på en åttioårig passagerarbåt, bör varje förändring bedömas som ett ingrepp i ett kulturhistoriskt objekt.

Fartygsbyggande under skiftande formideal

När man i början av nittionhundratalet byggde en passagerarångbåt, fick den en utformning som kan sägas vara en syntes av rådande praktiska, ekonomiska, konstruktionsmässiga och gestaltungsämässiga förutsättningar. Människors uppfattning om vad som var vackert respektive fullt hade ingen annan referens än verkligheten själv. Ett länderivert och ekonomiskt skrov ansågs troligen elegant och vackert. En skorsten som hade sin tekniskt motiverade höjd var väl också vacker. Hade skorstenar i allmänhet byggts hälften så höga hade man troligen ansett även dem vackra och harmoniska.

Med tiden ändrades formidealerna. Mest väldokumenterad och tydliggjord är utvecklingen inom arkitekturen. Stegvis förändrades gestaltungsidéerna allt eftersom samhället, konsten och tekniken förändrades. Gamla hus rentav hänades för sitt "löjliga" utseende. De byggdes om och moderiserades.

Fartygsformgivningens historia förefaller mindre utforskad och systematiserad. Genom att se på de gamla sumpar som finns kvar kan man emellertid bilda sig en uppfattning om hur funktionskrav, teknik



Två motoriserade marstrandbåtar vid Stenpiren någon gång 1956-59, "S:t Erik" och "Tjörn". Foto Svante Geggén.

och formideal förändrats. Förändringarna har manifesterats på i huvudsak två sätt. Dels i nybyggen givetvis. "Bohusläns" elegans väckte uppmärksamhet då hon levererades 1914. "Disa" och "Vesta" väckte lika berättigad uppmärksamhet 1936 respektive 1937 då de representerade ett helt nytt sätt att bygga skärgårdsbåtar. "Marstrandfjorden" med sin i sammanhanget djärva strömlinje ansågs i ett tidningsreportage 1951 avsevärt mycket vackrare än bolagets gamla traditionella båtar.

"Bohuslän" stod modell vid den första omgången av moderniseringar av marstrandbåtarna på 1920-talet. "Styrsö" fick övre däck inbyggt 1929, något som alldeles säkert var välmotiverat.

Mot slutet av fyrtioalet inträffade det som kom att sätta de mest tydliga konkreta spåren i de gamla båtarna. Kust- och skärgårdsrederierna tvingades genom hårdnande konkurrens från andra trafikmedel att på något sätt göra driften billigare. Samtidigt hade motorerna visat sig vara billigare än ångmaskinerna i drift. Resultatet blev att många skärgårdsångare under en kort period kring 1950 fick sina maskiner utbyta mot dieselmotorer. Samtidigt ändrades fartygens exteriör och interiör efter tidens stilideal.

Denna betydelsefulla förändring omfattade marstrandbåtarna "Albrektsund", "Lysekil", "S:t Erik" och "Tjörn", nära nog samtliga Bergs båtar (Öckeröbolaget) samt

bland andra "Höna", "Soten" och "Styrsö". I samma svep såldes många fartyg, och en välkänd ångare försågs med oljeeldning.

Det finns många sätt att restaurera

Kulturminnesvården, dit jag räknar omhändertagandet av gamla fartyg, är något som existerat under olika former sedan urminnes tider. Föremålen har skiftat med strömningarna i det omgivande samhället. I slutet av 1800-talet river man medeltidskyrkor, i början av 1900-talet vårdar man ruiner. I mitten av sextioalet upptäcker man att en femtio år gammal ångbåt representerar en epok på utdöende. Tjugo år senare står ett fraktfartyg från 1938 på bevarandeprogrammet.



Ellös, Namsen

Foto Gunnar Söderberg



Man kan tycka att "Albrektsund" på vykortet från Ellös, taget på femtioalet, var "ful" eller "vacker". Faktum är emellertid att det var så här hon såg ut. Genom att spara och bevara gamla föremål som t ex fartyg, så att historien blir konkret presenterad i livet, kan vi nu 1987 göra världen lite lättare att förstå. Det blir då ganska förvirrande att lasta på kosmetiska pryttlar på föremålet för omvärldens. Med lite eftertanke var "Styrsös" dieselskorsten från 1952 ett tidsdokument, en bärare av historia och mening - och varför inte "vacker"? Foto Gunnar Söderberg på Röd 29 juli 1986.

Ännu mer intressant är det att iaktta hur idéerna om hur kulturminnen skall omhändertas skiftar. Under olika epoker har restaurerare av olika slag arbetat utifrån mer eller mindre stränga doktriner. Dessa övergripande restaurerings-teoretiska idéer och tankegångar har under senare år utvecklats i en tydlig riktning i de tongivande kretsarna.

Sålunda var det tidigare närmast självklart att man skulle restaurera en byggnad eller ett annat föremål så att det kom att redovisa en enda tidpunkt eller epok. Nästan alltid var det det ursprungliga utseendet som togs fram. Och noggrant genomfört av någon som visste vad hon eller han gjorde, blev resultatet både prydligt och pedagogiskt. Mer tveksamt blev det om man, vilket ofta förekom, restaurerade till hur man tycker att originalet borde sett ut och alltså utgick från sina egna preferenser.

Som kritik till denna jakt på originalet, kan man fråga vilken rätt yll har att värdera historien genom att i materiell form tydligt redovisa en enda tidpunkt och därmed i allmänhet utplåna resterna av senare historiska skeden. Restaureringsidealen här i de tongivande sammanhangen också svängt till en ambition att låta föremålet i sig redovisa hela den period det genomgått! I korthet innebär det att även senare tiders tillägg redovisas, jämsides med ursprungliga delar. Det här kan givetvis sällan praktiseras fullt

ut. Delar från en epok måste ofta avlägsnas för att en tidigare skall kunna redovisas. Men viktigare än att följa en sträng doktrin är att man vet vad man gör och varför. Viktigt är också att man inte försvårar för kommande tiders "arkeologer" med andra idéer och möjligheter.

Åter till båtarna

Kvarvarande rester av passagerarbåtstrafiken i Sverige har omhändertagits på en rad olika vis. I många fall har det funnits en ambition att "restaurera" på ett eller annat sätt. I andra fall har starkare intressen än de antikvariska fått råda. Fartyg har anpassats till resenärers eller oftare charterkänders förmodade krav och önskemål. Båtarnas yttre har piffats upp på olika sätt. Den traditionsmättade "St Erik", numera "Kung Erik" har fönster med valvbågar och akter om styrhuset två balla höga plåtrör. "Prins Carl Philip" och "Gustafsberg VII" har skorstenar som gör att den icke initierade tror att de är ångbåtar. Tryckluftdrivna ångvisslor hjälper till att vilseleda oss. Och nu kommer jag till själva saken och blir därför ett grand upprörd: Måste "Styrös" bli ytterligare ett bidrag till raden av innehållslöst kosmetiska uppenbarelser på sjön! Ett högt rör till skorsten må vara "vackrare" men jag kan inte förlita mig med att ett kulturhistoriskt intressant objekt som "Styrös" får bli "förbättrad" av tomma estetiska

skäl. En restaurering till den ångbåt hon inte är (och inte heller blir om hon som nu i någon mån skall kunna upprätthålla en lifen flisa av gamla Marstrandbolagets trafiktradition, med regelbunden linjetrafik för envar som vill åka med) innebär att man hänger på kosmetiska attribut utan praktisk motive-ring. Däremot är de uppenbarligen till för att lura allmänheten, och det är vi väl överens om att man skall låta bli av moraliska skäl?

Hur borde man istället göra med "Styrös"?

Jo givetvis respektera den ombyggnad fartyget genomgick 1952 och som är ytterst typisk för moderniseringen av skärgårdstonslaget vid denna tid. "Styrös" var nästan den enda båt som fortfarande tydligt redovisade denna för skärgårdstrafikens utveckling oerhört viktiga epok som inte kan tänkas bort från historien oavsett om någon vill göra det.

Givetvis skall man inte avhållas från att ändra på fartygets inredning, för passagerarnas och besättningens bekvämlighet. Och till exempel ersätta en del av de vita femtiotalspåvra lokalbåtsinteriorerna med färger och detaljer som ger den atmosfär man väntar sig hos en marstrandsbåt. Men varför kunde man inte låtit skorstenen vara kvar som en innehållsrik symbol nu när de andra motoriserade ångarna är antingen skrotade eller "romantiserade". Wbg

Ångfärjetrafik



Redan under den näst sista veckan i mars påledades "Färjan 4" och gjordes klar för trafik efter vinterdvalan. Anledningen till den tidiga värrustningen var att Styröbolaget hade hyrt in "Färjan 4" för reguljär trafik mellan Rosenlund och Lindholmen. Den ordinarie motorfärjan "Dan Eroström" skulle nämligen till värv för motorbyte. Dieselmotorer är ju inte lika långlivade som ångmaskiner. Senast vi hade 4:an uthyrd för Lindholmstrafiken var 1979 när motorfärjans propelleran-

läggning renoverades.

Den 26 mars provkördes "Färjan 4" och motorfärjans skeppare och däcksmän, som skulle bemanna 4:an, fick tillfälle att bekanta sig med ångfärjan. Maskin skulle under uthyrdningen bemannas med Sällskapet Ångbåtens maskinister Sven-Hugo Bengtsson, Herbert Johansson och Ralf Davidsson.

Den 30 mars var den stora dagen när "Färjan 4" sattes i trafik. Trots att den första kolleveransen inte höll högsta kvalitet, förkortade ång-

färjan restiden över älven från sju till fem minuter. Passagerarna var givetvis nöjda med att 4:an gick så tyst och snabbt. Premiärdagen uppmärksammades av dagspressen, lokalradion och Västnytt, vilket lockade många extraresenärer under de kommande trafikdagarna. Det var planerat att "Färjan 4" skulle gå i trafik under två veckor, men detta förlängdes med en och en halv dag innan motorfärjan var klar för trafik igen den 14 april.



Sommarens trafik

Göteborgs Maritima Centrum, som håller på att etablera sig i Lilla Bommen och längs Packhuskajens östra del, planerar att öppna för allmänheten i början av juni. De nuvarande samlingarna av fartyg och föremål i Fartygsmuseet kommer att ingå i GMC. Ägande- och dispositionsrätten för "Färjan 4" är dock helt oförändrad, även om, efter vad vi förstått, GMC gärna vill ha större inflytande över "Färjan 4" och dess användning i trafik för allmänheten. GMCs stora dragplåster räknar man med att jagaren "Småland" skall utgöra, vilken kommer att överlämnas av Flottan till GMC i början av maj.

För att göra GMC mer levande och samtidigt skapa en förbindelse till Sjöfartsmuseet har GMC hyrt in "Färjan 4" för trafik mellan Lilla Bommen och Fiskhamnen under sommaren. Trafiken kommer att pågå lördagar och söndagar under perioden 13/6-16/6. Avgångstiderna från Lilla Bommen blir kl 12, 13, 14, 15, 16 och 17 med avgång från Fiskhamnen en halvtimme senare. Rundturen med "Färjan 4" kommer att ingå i entrébiljetten för GMC.

I egen regi planerar Sällskapet Ångbåten att arrangera stadsvandringar i hamnen med hjälp av "Färjan 4". Turerna, som för närvarande håller på att planeras närmare, kommer att utgå från Residensbron fredagarna den 12/6, 26/6 och 10/7. Ombord

Färbilderna togs 30/3 och 7/4 av Gunnar Söderberg. Notisen med Masthugget i bakgrunden är tagen från Cityvarvets färbilag. Maskinisten Ralf Davidsson spanar ut från maskinruddet, och färjekapten Edgar Blidberg sköter pollettbössorna.

i färjan kommer en färdledare att berätta om stadens utveckling och intressanta byggnader längs älven, eller som är synliga från älven. Närmare information om turerna kommer att finnas på Sällskapet Ångbåten's informationstavla på Stenpiren.

Förutom de allmänna turerna med "Färjan 4" är ett litet antal beställningsturer i hamnområdet inbokade. För upplysningar om beställningsturer med "Färjan 4" kontakta Sven-Hugo Bengtsson, tel 031-403865.

GS

Sveabolagets "Hyperion".
Vykort.



Boken om Sveabåtarna

Varje år i slutet av februari har vi den årliga bokrean, och bland alla de nästan 2 000 titlarna brukar det varje gång vara någon eller några titlar, som väcker speciellt intresse för en ångbåtsdiggare. I år var boken Kustångare av John E. Persson för första gången på rean och ett inköp blev naturligtvis ofrånkomligt.

Boken skildrar den passagerarbåtstrafik runt Sveriges kuster som startade i tidigt 1800-tal och pågick till slutet av andra världskriget.

De första ångfartygen var givetvis skoveldrivna och kulminerade med de legendariska engelskbyggda fartygen "Svithiod" och "Gauthiod" från 1873, tillkomna i en tid då propellern redan gjort sitt segertåg. Så blev de redan från början en besvikelse för redaren Sveabolaget, ty kolåtgången var katastrofalt stor. Maskineriet var av högtrycks tvillingtyp, men redan efter några år byggdes maskinerna om till compoundtyp, varvid man behöll ena originalcylindern som HT-cylinder. Resultatet blev något bättre, men inte förrän 1887 kom den radikala förbättringen då hela maskinläggningen byttes mot en trippelmaskin med propeller.

Det var den legendariske svenske ångmaskin konstruktören G. F. Flodman som ledde det tekniska arbetet med den första svenskbbyggda

trippelmaskinen. Denna ombyggnad innebar en fartökning från 9 till 12 knop och kolåtgången minskade från 33 till 15 ton per dygn.

Alla övriga kustångare som byggdes under 1870- och 80-talen var utrustade med compoundmaskiner och i flera fall två propellrar; "Nordstjernen", "Drottning Sophia", "Södra Sverige", "Skandia", "Konung Oscar" och "Aeolus".

Efter Flodmans framgångsrika trippel för de tidigare nämnda hjulfartygen blev i rask följd alla kustångarna ombyggda med trippelmaskiner och en propeller, och i detta skicket var de i bruk ända till slutet, d. v. s. 1940-talet.

Ett helt kapitel ägnas åt den legendariska bärgningen av ångaren "Södra Sverige", som sjönk på 50 meters djup efter en grundstötning i Stockholms skärgård. Detta skedde i september 1895, en månad efter maskinbyggnaden. På den tiden kunde inte dykare gå ned djupare än ca 30 meter och fartyget bedömdes omöjligt att bärga tills en finurlig man vid namn Per Waller konstruerade en tub, i ena ändan försedd med en arbetskammar och tillräckligt lång för att ställas på botten och med övre ändan över vattenytan. Med hjälp av denna anordning kunde en lyckad bärgning ge-

nomföras året efter strandningen.

Under slutet av 1800-talet hade det uppstått ett stort antal kustredrier, främst uteder Norrlandskusten. Varje stad med självvaldning hade startat ett eget rederi, främst med tanke på trafiken med Stockholm. Konkurrer inträffade i flera fall och fartygen bytte ägare och namn på löpande band. Stockholmsskanska rederiet Svea hade en framsynt ledning, som insåg att en centralisering av trafiken var nödvändig för att få ordning på ekonomin. Genom systematiska uppköp av rederier och båtar på fördelaktiga villkor ökade Sveas flotta från fem passagerarfartyg år 1900 till 28 år 1914. Den största posten utgjordes av Södra Sveabolagets flotta, som bl. a. inneslöt den kända ångaren "Aeolus".

Efter sekelskiftet nybyggdes ett mindre antal fartyg, främst med tanke på Sveas finlandstrafik, men även för att kunna skrota bort ett antal av de äldsta kustångarna. Sälunda tillkom sådana kända namn som "Örnen", "Heimdal", "Brynhild", och som kronan på verket de två turbinelektriska fartygen "Ragne" och "Regin". Den sistnämnda bör ännu vara i gott minne bland de äldre av Sällskapet Ångbåtens medlemmar. Under 1960-talet gick hon som "Prinsessan Regina" mellan Göteborg och Frederikshavn innan

hon slutade sina dagar på Ringön.

Boken ägnar några kapitler om hur passagerare och besättning hade det ombord, och man kan konstatera att några lyxkryssare var det minsann inte fråga om. Arbetstiderna var helt oreglerade ombord och med säkerheten var det både så och sä. Leke förty hade dessa kustångare en stor uppgift att fylla i det på den tiden järnvägglesia Sverige och har betytt mycket för det ekonomiska uppsvinget särskilt på Norrlandskusten under senare delen av 1800-talet.

NILS RYDBECK

Kustångare, som är författad av John E. Persson, är utgiven av Liber Förlag i Stockholm 1983. Boken är på 150 sidor.

ALMÖN ligger hos Nimar på Nya Varvet för total ombyggnad av inredning samt motorbyte. Sedan tiden som "Almö" har hon bl. a. trafikerat linjen Säffle—Arvika under namnet "Vänarsöl" och även varit uthyrd för trafik i Danmark. Hon låg sedan länge upplagd på Bohus Varv innan Gullmarstun i Fiskebäckskil köpte henne. Efter ombyggnaden kommer hon att sättas in i chartertrafik med namnet "Gullmarsfjord", som hon ärver från föregångaren som har sålts till Karlskrona kommun. Nya "Gullmarsfjord" är byggd 1960 och gick ursprungligen i lokaltrafik i Kielerbukten fram till 1960 då hon kom till Sverige och ersättningstrafiken för den raserade Almöbron.

Vinterarbeten och sommarterer

Under våren har slutarbetena pågått på de arbeten, som påbörjades ombord i "Bohuslän" efter att ångaren lades upp för vintern. Tyvärr får vi som vanligt konstatera, att det är och arbetar ombord under vintern. Resultatet blir att bara en liten del av planerade arbeten, för att hålla underhåll och förfall på samma nivå, hinner bli gjorda innan det är dags för seglationsstart.

Då tänker jag t. ex. på "Bohusläns" däckhus på övre däck, som står med cirka 90 m² lackad teak som är i stort behov av underhåll om den inte skall bli helt grå. Därtill kommer sofforna, som består av flera hundra meter runda teakspjälor. Detta är något som passagerarna ombord ser och det hade ju varit betydligt trevligare om däckshuset och soffor hade varit bättre underhållna.

Trots allt har en hel del arbeten utförts under vintern. Styrhyttens insida har renskrapat och tak, front- och sidoskott har ojlats medan akterskottet har ådrats.

I caféet på akterdäck har träpanelerna vid soffor och mellan fönstren varit demonterade för slipning, mahognybetsning och lackning. Vissa partier av panelerna hade nästan antagit en grågrön nyans, så en renovering av dessa var ytterst nödvändig. Samtidigt har en hel del fula hål i takbalkarna svetsats igen och balkarna har därefter målats. Belysningsarmaturerna har varit

nedtagna för putsning och ser nu nästan förkromade ut.

Maskinisthytten med infälliggande hall samt de båda expeditionerna har ådrats i ekimitation. Nu återstår soffdynor och linoleummattor på durken. Synd bara att det ovanliggande promenaddäcket inte är helt vattentätt. Ytterligare ett stort arbete som kommer att kräva många arbetstimmar framöver.

I köket har nya frysexboxar installerats bordvarts och samtidigt har hyllor och arbetsbänkar ådrats något för att få bättre stuvningsutrymmen.

I försalongen har samtliga sex daglusventiler i bordläggningen varit losstagna för renbankning och målning av plåten. Färgen på den öppningsbara delen av ramarna har tagits bort och nu blänker istället den underliggande mässingen. Detta tillsammans med nya rödrutiga växdukar på borden har gjort försalongen betydligt trevligare än förut. Nu behövs bara en ordentlig ventilation i försalong och hytter i förskeppet för att allt skall vara bra.

Aktersalongen har i vinter kommit närmare den slutliga fullbordan. Snickeriarbetena har slutförts på garnering och skott och hela salongen har därefter grundmålat och spacklats, slipats och grundmålat igen. Men ännu återstår mycket arbete innan de vinröda plyssofforna och de två små mahognyborden är på plats. När tänker Kennet hål-

la invigningsfest i aktersalongen?

Under slutet av mars gjorde "Bohuslän" en snabbvisit i Cityvarvets lilla flytdocka för bottenbesiktning och bottenmålning. Ångaren dockades in den 24 mars och redan den 26 var hon klar och förbalades då till Stenpiren. Vid dockningen visade det sig att all färg i botten var intakt, ett behövs bara ett nytt lager med bevälningshindrande färg. Det har alltså visat sig att den blästring och målning av skrovet som gjordes för flera år sedan har bevarat plåten otroligt väl. Kvalitet på arbetena lösnar sig väl även på gamla ångbåtar.

I maskin har arbetena med installationen av Howdens forcerade drag slutförts (se även förra numret). Den gamla Howdenmaskinen, som nu står på sin gamla plats på grettiogen för om huvudmaskinen, driver en nybyggd fläkt som pressar sekundärluften via plåttrummor genom rökupptaget och längs sotskåpets sidor till oljebrännarna. Vid den tekniska provturen, som företogs den 25 april, kunde maskinisterna konstatera att det hela fungerade som avsett. En fördel med den nya anläggningen är att ljudnivån från oljebrännarna har minskat en hel del. Tack vare maskinisternas arbete i vinter har de nya oljebrännarna fått de prestanda som avsågs vid installationen förra året.



"Bohusläns" promenaddäck på en välbesatt marstrandstur. Det vackra däckshuset av teak är i stort behov av underhåll inom den närmaste tiden. Är det vid tanken på detta som däcksmän Åke Larsson har tagit sig en tupplur under uppehållet i Marstrand? Foto GS 10/8 1986.

Premiärturen med speciellt inbjudna gäster kunde i år göras den 1:a maj (förra året var ångaren inte klar för gång förrän en vecka senare). Ombord såg det mesta prydligt ut och passagerarna kunde inte ens ana det kaos som rått ombord bara en vecka tidigare. Den 6 maj utfördes sedan den första beställningsturen. Under resten av maj och början av juni är det sedan fullt upp med beställningsturer.

Den första onsdagskvällsturen går i år den 10 juni och pågår sedan varje onsdag t o m augusti. Marstrandstureorna på söndagar inleds den 14 juni och pågår varje söndag, utom 5/7 och 2/8, t o m den 16/8.

Sommarens enda resa till Käringön går i år på en lördag, nämligen den 25 juli. Käringön är ju ett populärt resmål, men tyvärr har dåligt väder flera gånger hindrat "Bohuslän" för att kunna anlöpa ön.

Den stora nyheten i sommar för alla diggare är två resor på "Bohusläns" gamla trad från Göteborg och hela vägen upp till Smögen och Gravarne (som numera kallas Kungshamn). Turerna går från Göteborg lördag 4/7 och 1/8 med återfärd från Gravarne dagen därpå. Under resan, som tar sju timmar, anlöps flera av "Bohusläns" mellanstationer från förr i tiden. För att inte besättningen skall bli helt stutkörd på dessa resor, har vi valt att låta ångaren övernatta i Gravarne. För passagerarna finns bra returresemöjligheter med buss tillbaka till Göteborg på kvällen eller i andra

riktningen på söndagsmorgonen för att kunna resa med "Bohuslän" på sydgående resa. Eller varför inte boka in ett rum för övernattning i land i Smögen eller Gravarne. En intressant möjlighet som öppnas är också att byta från "Bohuslän" till "Kosterö" på Smögen och fortsätta hela kusten upp till Strömstad! Observera bara att sedan sommartur-listan trycktes har "Kosterö" avgångstid från Smögen ändrats till 15.45 och med ankommet Strömstad kl 19.30.

En viktig nyhet i sommar är att förköp av biljetter kan göras på Turistbyrån, Bazargatan 10 i Göteborg, mot en viss förköpsavgift.

För all information om "Bohusläns" resor, se turlistan som följer tidningen som bilaga i två exemplar. Behåll ett och ge gärna bort det andra till någon som kan vara väl värd att få resa med "Bohuslän" i vår vackra skärgård!

Sbg

UTSKÄR heter ett nytillskott i flottan av charterbåtar i Göteborg. Fartyget seglar för Tourist Sightseeing som även driver "Evert Taube". Fram till midsommar kommer "Utskär" att användas i beställningstrafik i Göteborgs skärgård. Därefter kommer hon under högsommaren att trafikera Kustlinjen på ostkusten mellan Öregrund och Oskarshamn. "Utskär", som är byggd 1965, trafikerade ursprungligen linjen Helsingborg-Helsingör under namnet "Sundebuss Pernille".



Ångbåten är en regelbundet utkommunder medlems- och informations-tidning, som utges av Sällskapet Ångbåten. Redaktionen består av två ledarredaktionsmedlemmar, som nu beivrar förstärkning.

Ångbåten söker

Skrivmaskinist

Sjövana är ej nödvändigt. Viktigare är att rätt kunna hantera en skrivmaskin. F.n. används en lätt ålderstygn IBM Executive.

Lönen är i pengar räknat obefintlig, men viss tillfredsställelse kan finnas i ett ideellt arbete.

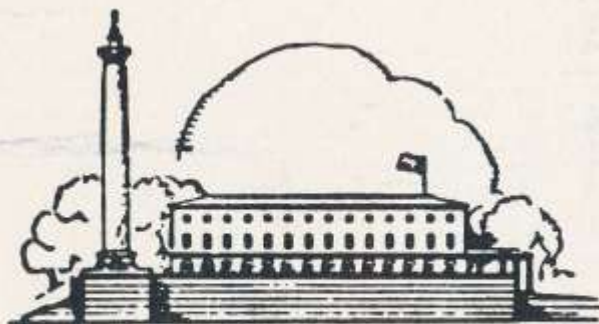
Om du känner, att du skulle vilja avsluta de trötta redaktionsarbetena med utskrift av original till tidningen, kontakta Åke Gunnar Söderberg, tel 031-188805 eller Stefan Westerberg, tel 031-142276.

SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN.

Innehåll

- 3 Träpiren
- 17 Debatt: "Styrsö" och dess skorsten
- 21 Ångfjärjetrafik
- 24 Boken om Sveabåtarna
- 25 Vinterarbeten och sommarturer

ÅNGBÅTEN 67 var klar för tryckning 18 maj 1987. Uppåga 2100 ex.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-427240. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

SEPT—APRIL: tisd—lörd 12—16, sön- och helgd 11—17. Kvällsöppet onsd 19—21.

MAJ—AUGUSTI: dagligen 11—16.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-158880. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

SEPT—APRIL: lörd, sön och helgd 11—17.

MAJ—AUGUSTI: dagligen 11—16.