



ÅNGBÅTEN Årg 37 • Nr 2 2001 • 103

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, G Björklundav 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20,  
e-post ingvar.kronhamn@homs.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, e-post bertilh@phc.gu.se  
Gunnar Söderberg, Bergvägen 4, 426 69 V Frölunda, tel 031-29 88 65, e-post g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Frogattväj 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, e-post markgraf@algonet.se  
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2001 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolehrustavägen 16, 426 77 Västra Frölunda,  
eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Linorapid Media AB 2001.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg  
www.stambot.se

Medlemsavgiften för 2001 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,  
kansli: Ove Iko, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglanssäsongen sin tilläggspolis vid Stenpiren, Göteborg,  
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppshuset, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson, tel 031-68 25 82.

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från flöjelaget vid Residensbecken (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0740-35 41 82.

## Försalongen

Sommarens ångbåt lägger ut!

Med vår däckslast av turistor ligger vi tungt lastade på märket även denna gång. Därför är det trångt ombord.

Bland stycke godset märks artiklar om några resmål. Inte minst lockar FREJA-serien till ett besök i Värmland.

En återblick på våra tidigaste år har kommit med för att påminna om vår historia. Det är alltså 35 år sedan vi dockade BOHUSLÄN första gången!

Att även Styrsöbolaget hade ångbåtar påminns vi om i en artikel.

Vi hoppas att läsandet den här gången skall skänka lust till en omedelbar ångbåtsresa. Tänk att komma ombord i våra ångbåtar och känna dofterna, höra ljuden och känna vibrationerna!

Tillsammans med utsikten från promenaddäck och salonger, med något gott att äta och dricka, är ångbåtsresan en upplevelse som är svår att överträffa!

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2001: 7 september 2001

Nr 4 2001: 9 november 2001

Nr 1 2002: 4 februari 2002

Nr 2 2002: 20 april 2002

## Omslagen

Fören: Ångaren BOHUSLÄN närmar sig  
Marstrand norrifrån.

Foto: Leif Magnusson 2000

Aktorn: Styrsöbolagets sommarturistor från  
1 juni 1950

Ångbåten Nr 2 2001

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvår!

Så är det åter dags för en ny härlig ångbåts säsong. När detta skrives har premiärturen med BOHUSLÄN redan ägt rum. Vädret var soligt, med frisk vind och lite värkyla. Vi hade, som vanligt på 1 majturen, fullt med inbjudna vänner. Detta är en trevlig tradition som funnits i många år och det är roligt att så många hörsammare vår inbjudan.

Under maj månad har vi en hel del beställningsturer, och i juni börjar våra reguljära resor. Om dessa kan du läsa i turistlistan som medföljer detta nummer av tidningen, som synes finns det

mycket att välja på. Du är hjärtligt välkommen ombord!

Vår vackra ångare har under vinteruppehållet fått sedvanlig omvårdnad och är nu som ett smycke, där hon ligger vid Stenpiren, nymålade och granna. Tack alla som jobbat ombord under höst, vinter och vår. Ni är alla värda stort beröm.

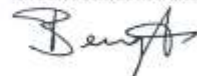
FARJAN 4 har ju, som förut nämnts, problem med pannan. Tuberna håller nu på att ersättas med nya. Detta arbete är stort och vi får nog inte se henne i fart förrän framåt slutet av sommaren. Även här är det idoga gubbar som sliter, inne i pannan! Det är tur att det finns sådant

folk, annars kunde vi nog förtöja fartygen för gott.

Jag hoppas att alla läsare skall finna nöje i att läsa detta nummer av tidningen. Som vanligt har redaktionen samlat ihop en hel del stort som smått.

Till sist vill jag önska alla läsare en trevlig sommar och hoppas att vi ses ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Medlemsrabatter 2001

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kusturer med ångaren BOHUSLÄN samt stadsvandringar med FARJAN 4.

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg-Marstrand och Göteborg-Älvängen. Kustturerna är resorna Göteborg-Lysekil/Kungshamn, Lysekil-Grebbestad, Kungshamn-Strömstad samt resan runt Orust.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan. Detta innebär att man som medlem betalar eventuell anslutande bussresa till fullt pris.

Resor med båt+buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg, detta för att vi skall kunna beräkna platsantalet i bussarna.

Förköp (se under respektive resa i programmet "Ångbåtturer 2001") betalas till fullt pris på inköpsstället. Medlemsrabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljetten och gällande medlemsbevis.

Fullt pris/medlemspris för resor med båt+buss framgår enligt följande: Göteborg-Skärhamn-runt Orust-Göteborg respektive Skärhamn-runt Orust-Göteborg-Skärhamn (8 juli) 230/160 kr.

Göteborg-Lysekil-Göteborg (12 juli) 200/140 kr.

Göteborg-Kungshamn-Göteborg (15, 27, 31 juli) 230/160 kr.

Lysekil-Grebbestad-Lysekil (13 juli) 150/100 kr.

Kungshamn-Strömstad-Kungshamn (28 juli) resp Strömstad-Kungshamn-Strömstad (30 juli) 200/130 kr.

Välkommen ombord!

## Årsstämma Ångbåten Ekonomisk Förening

Måndagen den 11 juni 2001

kl 18.00 ombord i  
ångaren BOHUSLÄN  
vid Stenpiren i Göteborg  
Välkommen  
Styrelsen

## Innehåll Ångbåten 103

Försalongen	2	Repslagarmuseet i Älvängen	7
Ordföranden har ordet	3	På FREJA-safari - del 1	8
Medlemsrabatten 2001	3	Våren 1966	11
En ny säsong med våra ångare	4	Styrsöbolagets sista ångbåtar	14
Stor pannrenovering i FARJAN 4	5	Marstrands Ångbåts Aktiebolag	18
Makrill och kuttrar på Gullholmen	6	Aktersalongen	19

## En ny säsong med våra ångare

Med sommarnumret av Ångbåten skickar vi ut programmet "Ångbåtssturer 2001". Här finner Du alla resor man kan göra med ångaren BOHUSLÄN under sommaren och med FÄRJAN 4 i höst.

Alla onsdagar under juni, juli och augusti går BOHUSLÄN på en tre timmars skärgårdstur från Stenpiren kl 18.30. Köp gärna biljetten i förväg i Turistbyrån vid Kungsporsplatsen, onsdagsturerna är mycket populära!

En klassisk söndagsutflykt till Marstrand kan man göra söndagarna 17 och 24 juni, 1 och 22 juli samt 5, 12 och 19 augusti. Under de drygt fyra timmar BOHUSLÄN ligger i Marstrand binner man bada, besöka fästningen och ströa i gränderna och hamnen.

Söndagen 1 juli fortsätter BOHUSLÄN till Träbåtsfestivalen på Mossholmen. Marstrandsturerna avgår kl 10.00 från Stenpiren och återvänder dit 19.30.

Lördagen 7 juli går BOHUSLÄN runt Tjörn från och till Skärhamn. Till Skärhamn får man ta sig på egen hand. Biljetter säljs i Turistbyrån i Skärhamn och Stenungsund.

Söndagen 8 juli går BOHUSLÄN från Skärhamn och anlöper Möllösund och Gullholmen på sin tur runt Orust till Göteborg. Till denna tur finns anslutande buss på morgonen från Stenpiren i Göteborg och på kvällen från Göteborg till Skärhamn.

Veckoslutet därefter gör BOHUSLÄN sin första kusttur. Torsdag 12 juli går BOHUSLÄN från Göteborg till Lysekil och 13 juli fortsätter BOHUSLÄN till Grebbestad. Efter en kvällsrundtur från



BOHUSLÄN i norra inloppet till Marstrand. Foto Leif Magnusson

Grebbestad och Fjällhåcka 13 juli och rundturen genom Sotekanalerna 14 juli (Sotekanalens Dag) går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg den 15 juli.

21 juli går BOHUSLÄN till Trollhättan och Fallens Dag. Passagerarna reser med båt ena vägen och med veteranbåt den andra. Biljetter hos Press-Resor.

Sommarens andra kusttur från Göteborg går fredag 27 juli till Kungshamn och fortsätter 28 juli till Strömstad.

Efter en utfärd från Strömstad in i Idefjorden söndag 29 juli återvänder BOHUSLÄN 30 juli till Kungshamn och dagen därpå, 31 juli till Göteborg.

Sommarens sista söndagsutflykt går 26 augusti från Göteborg till Älvängen där vi besöker Replagarmuseet, se sidan 7. Läs också om Skepparhuset på Gullholmen på sidan 6.

Alla lördagar i september och oktober kan man göra en stadsvandring på och vid älven med FÄRJAN 4 som just nu genomgår en omfattande pannreparation. Läs mer om färjan på nästa sida.

Bildtext till nästa sida:

Ake Karlsson och Håkan Järnström pressar pannstuber med hjälp av en hydraulisk cylinder. Foto Bert Johansson.

Ångbåten Nr 2 2001

## Stor pannrenovering i FÄRJAN 4 - del 2



I förra numret berättade Håkan Järnström om den pågående pannrenoveringen i FÄRJAN 4. Här är fortsättningen från slutet av februari och framåt.

Nu fortsatte rengöringsarbetet ett par veckor, vi fick skrapat, borstat, skyfflat och dammsugit ut en massa gamla avlagringar. Det är inte klokt vad det kan samlas under 80 år! Nåväl man hade väl rengjort förr men kanske inte kommit åt på alla ställen.

Den 6 februari var det inspektion igen och inspektören var ganska nöjd med resultatet och de åtgärder som vi hade planerat godkändes, med det tillägget att brickorna på bultarna till "hästarna" på insidan flamugnstaket skulle bytas mot nya med större diameter för att bättre ge avlastning.

Ångbåten Nr 2 2001

Vi kommer fram till att en dorn som pressas in i tuben borde vara metoden. Men, vad händer med tuben, kommer godset att ge efter på rätt sätt, måste vi värma tuben innan, kommer vi att få ut den förb... dornen efteråt och framför allt, i vad skall vi pressa tuberna? Åke, som är en tänkande August hade givetvis förberett.

Så, den 19 mars träffas vi i en varm och skön verkstad och med hjälp av en gammal gaffeltruck, lite vinkeljärn, svets, kallsåg, en hydraulisk domkraft och några timmar lyckas vi få till en press som borde fungera.

Den 26 mars gjordes de sista justeringarna på pressen och vi provpressade ett par tuber! Dornen, gick det att få loss den? För att travestera den gamla visan, "Det ordnar sig alltid, om man tar 't som det kommer". En lång tung stång, som passar inne i tuben, fastskruvad i ett skruvstycke, en lätt stöt på dornen inifrån och dornen ramlar ut. Enkelt va? Tuben såg precis ut som den skulle, vi hade hittat en användbar metod.

Den 2 april pressade vi resterande 50 tuber. Vi kände oss ganska nöjda med att ha hittat en metod som var så lättarbetad. Nu var vi mogna för påskfirande, maskinisterna kom överens om att om vädret tillät, ta årets första bryggkaffe på långfredagen, en äldre försvann ut i skärgården och den andre, för att förebygga vidare pinsambheter med fte små manluckor, drog till hjällen för att gå på skidor.

Fortsättning följer.

HÅKAN JÄRNSTRÖM

## Makrill och kuttrar på Gullholmen

Några av sommarens resor med ångaren BOHUSLÄN anlöper Gullholmen. Om inte sjön går för hög på Hjärteröfjorden och BOHUSLÄN tvingas gå innanför Tjörn, kan resenärerna göra ett uppehåll på Gullholmen under två timmar.

Ångbåtsbryggan är sedan förra året i mycket gott skick och den som känner för ett bad i de salta böljorna kan göra det redan där. Bryggan har badstegr.

Gullholmen utanför nordvästra Orust är ett av Bohusläns äldsta och mest tätbebyggda fiskelägen. Ön är kronholm där före fiskare fritt kunde slå sig ned för att bedriva fiske.

Gullholmen har en god hamn och när marken på ön inte längre räckte till växte bebyggelsen på norra delen av Härmanö där kyrka och affär är belägna. Här finns även stugbyn Gullholmsbaden, öppen året om. En gångbro leder över det smala sundet mellan Gullholmen och Härmanö.

Förutom en liten del är Härmanö naturreservat, ett av de största i Bohuslän. För att hinna uppleva detta behöver man längre tid än vad som bjöds under BOHUSLÄNS liggerid. Gullholmen nås året om med passbåt från Tuvesvik som trafikeras av Orustbussarna. P-plats finns en bit från bryggan i Tuvesvik.

Ett besök på Skepparhuset hinner man emellertid med och därmed får man en god uppfattning om Gullholmens storhetstid. Skepparhuset ligger alldeles söder om brofästet på Gullholmen.

Rökt och saltad makrill var på 1800-talet ett populärt tillägg till whiskyn i USA. När det amerikanska makrillfisket



Mot sundet mellan Gullholmen och Härmanö ligger Skepparhuset, Skepparfamajen Arvidsöoms hem som nu är museum över kutterepoken. Foto Ingvar Kronhamn

slog fel våren 1887 kunde fiskare från Gullholmen emellertid tillhandahålla den begärliga varan.

Till fiskelägena på Tjörn, Orust och Skafthö inköptes engelska "smacks", sealande träträlare som på svenska kallas för kuttrar. De ersattes vid denna tid i England av ångträlare av järn och såldes billigt. Efter några år fanns det nästan 300 kuttrar i Bohuslän. Enbart på Gullholmen var de 57 stycken.

Makrillfisket med kuttrarna var hårt men förtjänsten god. Fisket pågick några månader om året, från mitten av juli.

16 januari 1920 infördes spritförbudet

i USA och efterfrågan på makrill från Nordsjön försvann över en natt. Kuttrarna kom att användas till annat fiske och till fraktfart men de stora inkomsterna från makrillfisket kom inte tillbaka.

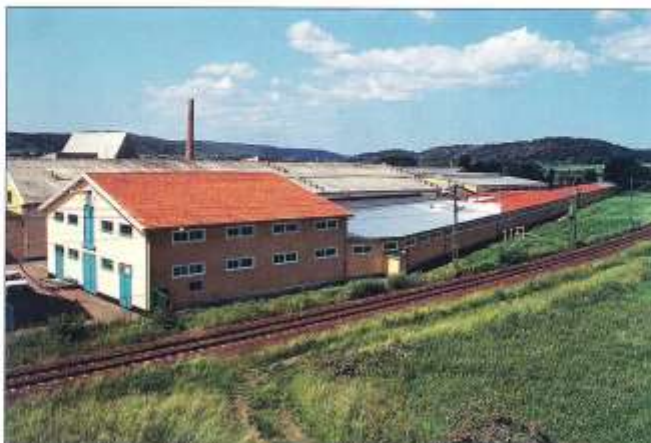
Skepparhuset är en framgångsrik fiskarfamajls bostad som vittnar om kutterepoken. Ett rikemanshem med dyrbarheter och kraf som ingen utomstående fick se förrän museet öppnades 1988.

Motsatsen, fattigmanshemmen, representeras av Stenstugan på Gullholmen, även den museum.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2001

## Repslagarmuseet i Älvängen



Mellan Bergslagsbanan och Göta älv ligger repslagarmuseet i Älvängen med sin långa repslagarbanan. Foto från Repslagarbryggan.

Sommarens sista söndagsutflykt med ångaren BOHUSLÄN går 26 augusti till Repslagarbryggan i Älvängen.

Repslagarmuseet är ett "levande museum", ett arbetslivsmuseum som visar hur rep och tågvirke framställdes innan tillverkningsmetoden ändrade karaktär och industrialiserades. I de moderna tågvirkesindustrierna har man lämnat naturmaterialen och använder syntetiska fibrer.

Under segelfartygens tidsålder gick det åt stora mängder tågvirke och snart sagt varje hamnstad hade en eller flera repslagarbanor. Hamptågvirke tillverkat av bra råmaterial av kunniga repslagare gav hållbara riggar.

Ångbåten Nr 2 2001

Repslagarbanan i Älvängen är en fullängdsbana där rälslin inombus är 250 m lång. Utombus går den ytterligare 30 m på en bro över den närbelägna ån. På rälslin löper utdrivningsvagnen för hopslagning av kardeler till tågvirke.

Rälslängden bestämmer det färdiga repets längd. Tre eller fyra *trassar* som kardeler med en längd av 280 meter ger en *kabel* om 200 meters längd, en dryg kabel längd (1/10 nautisk mil-185 m). Repslagarbanan byggdes 1917 när Carlmarks repslageri flyttade tillverkningsen från Amål till Älvängen. Där fick man nära till både järnväg och ångbåtsbryggan.

På 1960-talet började företaget övergå till syntetfibrer samtidigt som man investerade i ny maskinpark. Ännu en tid behövdes emellertid repslagarbanan.

I början av 1990-talet överlämnades repslagarbanan till Ale kommun. Unga Carlmarks flyttade till nya lokaler alldeles söder om de gamla.

I januari 1994 bildades föreningen "Bevara Repslagarbanan". Med hjälp av bidrag från olika håll renoverades banan med tillhörande maskiner. I en anslutande byggnad inreddes utställningslokal, kontor och toaletter.

I maj 1996 öppnades Carlmarks gamla repslagarbanan som ett "levande museum." Banan blev *Ärens industrimuseum* 1995, och 1996 blev banan byggnadsminnesförklarad.

Gör ett besök och studera repslageriets hantverk!

INGVAR KRONHAMN

7

## På FREJA-safari –del 1

*FREJA AF FRYKEN är världens äldsta ångfartyg med originalmaskin – låt vara att denna under en längre tid inte kom till användning, eftersom fartyget låg på bottnen av sjön Fryken i Värmland. FREJA är en legend, en Fögel Fenix som återuppväckt ur askan. Hon är i högsta grad ett levande monument från en tidig epok i ångfartygens historia. Hon är en stor turistattraktion.*

*I vårt förra nummer berättade Aktergasten om sina upplevelser "Som trimmer på FREJA". På FREJA-safari är en fristående fortsättning. Av utrymmeskårl rvingas vi dela upp den i två avsnitt. Här kommer första delen.*

I förra numret berättade vi om en minnesvärd resa på Fryken med den 135-åriga ångbåten FREJA. Ångbåtens flygande (tja, bilande) Reporter fick tillfälle att förverkliga en hemlig dröm, att fungera som lämpare på en riktig stimbåt, och dessutom stå till rors i en av de krokigaste lederna i svenska farvattnen. Vad finns mer att önska sig? Ska man göra som Eva Rydberg sedan hon hade handhållsat på drottning Silvia, låta bli att tvätta högerhanden i fortsättningsen?

Nej, livet måste gå vidare. Efter en stärkande nattsömn fortsatte Reportagepatrullen sin färd runt Fryken, för att fördjupa upplevelsen av FREJA och hennes säregna öde. Här följer ett kort reportage av vår resa, sammanvävt med citat ur tryckta skrifter och kompletterat med senare samtal med olika medverkande.



*Så rymt FREJA för första gången på 98 år, den 23 juli 1994, vid Hagudden. Först ombord var kyrkoböredan i Käl, Sven-E. Knögh, som lyfte frid över de omkomna. Foto Karl-Axel Hjerdt.*

Efter ett (alldeles för kort) besök på Selma Lagerlöfs Märbacka söker vi oss på småvägar söderöver längs Mellan-Frykens östsida, utrustade med Lantmäteriverkets Fältkartor 11 D Munkfors NV och SV. Vi ser sjön ett tag, och Östra Amterviks kyrka. Det är här offren för olyckan blev lagda i vigd jord, efter så många år i djupet. Vägen går in i skogen igen för att återkomma till sjön vid Fölsviken. Här låg nästa ångbåtsbrygga på FREJAs rutt.

Vägen följer stranden någon dryg kilometer. Så här det av upp i storskogen igen, genom ett par kilometer med

dyster granskog. Efter en rejäl utförsbacke öppnar sig landskapet, några gårdar med åkrar och ängar där bakom, och en glimt av sjön längst bort. Kartan berättar att gårdarna heter Bössviken.

Luften liksom dallrar av historia för den som läst sin hemläxa. En av gårdarna ägdes på in tid av Johannes Larsson, han som simmade i land från den sjunkande FREJA. Hemma fanns hans hustru Maria. Så här berättade senare den då 85-åriga Johannes för tidningen Fryksdals-Bygden 1946 (återgivet av Arlingsson och Svensson):

"Arbetsfolket hade kommit in i bo-

ningshuset på grund av den häftiga stormby, som valte hölass och ställde till förödelse i bygden. Fru Larsson stod och tittade ut över viken när hon plötsligt får se en båt på sjön som tycktes börja sjunka." – Det var FREJA.

"Arbetsfolket rusade ut och ner till sjön där man mötte en notarie från Vänersborg, som också varit med på FREJA. Han var en mästare i att simma och hade redan hunnit till stranden. Det var notarien som ordnade om att läkare och länsman blev kallade till platsen."

Enligt kartan skall det gå en liten väg över åkrarna ner mot sjön, strax öster om andra "u" i "Mellan-Fryken". Är den körbar med bil? Finns det egentligen några rester kvar av bryggan? Är infödingarna vänligt sinnade? Vi borde väl göra ett försök. Det var dock här nere som FREJA sjönk i juli 1896. Det var här hon lyftes upp, ett knappt sekel senare. Så här berättar Bo Starmark i Ångbåten nr 87:

"Med tiden gjordes flera försök att bärga FREJA men man kunde inte finna henne trots att hon sades ligga nära stranden. På sjuttioalet hittade Karlstads Dykarklubb delar av däckslasten: en hel trilla, ett hjul till en trilla och en flaggstång. Den 15 augusti 1976 fann dykarklubben fartyget efter mödosamma efterforskningar 200 meter utanför Bössvikens gamla ångbåtsbrygga.

Ångbåtsföreningens budget på 4,2 miljoner kronor täcks av sponsorer och frivilliga arbetsinsatser. De tre kommunerna Käl, Sunne och Torsby har i enighet stött verksamheten. Intresset i

Värmland är stort. Klockan 1220 den 23 juli (1994) syns de första delarna av FREJA mellan de två pontonerna.

Efter en halv timme är hela fartyget synligt och kyrkoberde Sven Kragh från Käl blir först ombord och lyser frid över de omkomna. Psalmerna "Närmare Gud till Dig" och "Härlig är jorden" brusar ut över Frykens vatten."

Så långt artikeln i Ångbåten nr 87. Spridda delar härav föresvävar oss i Reportagepatrullen när vi står vi landsvägskanten och överväget. Vi bestämmer oss dock för att välja den smala vägen. Denna blir efterhand ännu smalare, och försvinner in i ett skogsområde. Medresenärer uttrycker tvivel om det lämpliga i att fortsätta. "Rätt som det är hamnar vi väl mitt i ett sommarstugeområde", lyder förutsägelsen.

Farhågorna besannas snabbt nog. Bakom en vägkrök hinner vi ifatt en promenerande grupp farfar-pappamma-barn-kanahund. Vad göra? Vi har ju egentligen inte på deras sommarland att göra, ingen rätt att invadera deras revir.

Anfall är bästa försvar. Aktergasten kliver hurtigt ut, vänder sig till den mest jämnåriga i den promenerande gruppen, och inleder en konversation. Det var väl här som FREJA sjönk för några och hundra år sedan? Finns det någonting kvar att se av bryggan? Var kan vi vända bilen?

Vi blir mycket väl bemötta. Jo då, ställ bilen här så länge, sen går det att köra uppför backen till en liten vändplan när ni skall tillbaka. Jo, bryggan

ligger just bakom nästa krök på den lilla gångstigen där borta. Jo, vi har en av sommarstugorna uppe i skogsområdet. Nej, inte glömmir vi sommaren 1994 inte, det var en spännande underhållning hela sommaren.

Vår nyvunne väta, Sven Augustsson, berättar om det stora pådraget inför bärgningsoperationen. Sommarstugefolket kunde sitta på en bergknatte och följa förloppet från första parkett. Där nere låg alltså FREJA, på dryga 50 meters djup, med styrbordssidan ner i botten slammet, och med en avsevärd mängd lera inomboards. Vad man såg på ytan var en armada av större och mindre flytetyg.

Konversationen mellan dykarna nere i djupet och basstationen på ytan sändes ut i högtalare, så att medarbetare på olika båtar hölls informerade. Och åhörarna på stranden likaså. Nej, nej, FREJA lyftes aldrig ända till ytan här utanför, hon bogserades under vattentyta, hängande mellan pontonerna, till Hagudden en halvmil söderöver. Det var där hon lyftes upp till ytan, inför ögonen på många tusen åskådare.

Vi lokaliserar Hagudden på vår karta, tackar för ett trevligt samtal och kör vidare mot nästa etappmål.

Här kan det lämpligt att sticka in med lite fakta som vi inhämtade sedan vi återkommit till hemmabasen (och som vi givetvis borde tagit del av i förväg).

Mats Jangdal (se litteraturförteckningen) har detaljerat beskrivet turerna kring äganderätten till vraket. Dykarklubben bärgade FREJAs skeppsklocka

och lämnade in den till polisen i Sunne som hittegods. Tanken var att den som ansåg sig som FREJAs rättmätige ägare skulle kräva att få ut klockan, och man kunde få igång en domstolsprocess för att klarlägga situationen. En sådan kom inte till stånd, men däremot ett bisartt mellanspel. Någon hittade nämligen en paragraf som stadgar att, därest sjöfynd göres i vatten som har segelbar förbindelse med saltvattensjö, godset är tullpliktigt och ärendet skall behandlas av tullmyndighet, inte av polis.

Efter åtskilliga funderingar kunde berörda myndigheter enas om att Norsälven inte är en "segelbar förbindelse" i lagens mening, och hittegodset blev kvar hos polisen i Sunne, för att efter lagstaddad väntetid överlämnas till upphittaren, Karlstads Dykarklubb.

Oklarheten om bärgningsrätten ledde dock till att man avstod från ytterligare dykningar. Och så försvinner Karlstads Dykarklubb ur denna historia.

Intresset för FREJA, som varit i botten (förlåt vitsen) i flera år, väcktes på nytt på ett oväntat sätt. Kils Arkeologiska Sällskap hade gjort en lyckad utgrävning av en av kommunens många gravhögar från järnåldern, och såg sig om efter något nytt projekt. Ett tyskt jaktplan hade skjutits ner under kriget och hamnat i en sjö i Arvikatrakten. Skulle det kunna vara något? Tja. Eller? Under en rökpaus under en vinterfest kom två av Sällskapets nikotinmissbrukare på den heroiska tanken: VI SKALL BARGA FREJA!

De båda, Lennart Andersson (nu

Österwald) och Tony Steen, hade inte varit invecklade i de tidigare stridigheterna. De tog initiativet till en ny organisation, Ångbåtsföreningen Freja (ÅFF), och lyckades med konststycket att få tidigare näranog dödsfiender att acceptera att ingå i styrelsen.

Föreningen höll sitt konstituerande möte i augusti 1993. Mats Jangdal skrev sin bok under hösten detta år, och skissade fyra olika framtidsperspektiv. Drömscenariot var att FREJA skulle bärgas, restaureras och åter gå i trafik för egen maskin på Fryken. Annars kanske hon kunde bli ett flytande museum någonstans på Fryken, eller eventuellt placeras på land. I värsta fall finge man nöja sig med en så fullständig dokumentation som möjligt av allt som tänkas kan kring Freja. (De som var med och drog igång räddningen av BOHUSLAN känner säkert igen spännvidden mellan ljusaste optimism och svartaste pessimism... Se artikeln "Våren 1966" i detta nummer!)

Det skulle visa sig att drömscenariot kunde förverkligas. Mera härom i nästa avsnitt.

#### ARTERGASTEN

##### Tryckta källor:

Jangdal, Mats "Boken om Freja" (1994)  
Lönroth, Per-Olof, "Nu ska Freja upp till ytan", GP den 19 juni 1994  
Starmark, Bo, "Freja - ett fartygs öde", Ångbåten nr 87 (1995)  
Ångbåtsföreningen Freja, "Freja under ånga", Ångbåten nr 91 (1997)  
Årlingsson, Erling, och Ingvar Svensson, "Båtar på Fryken" (1979)

**Muntlig information** från Sven Augustsson, Karl-Axel Hjerdt, Tony Steen och Lennart Österwald (Andersson).

#### FREJA AV FRYKEN

Registerbeteckning	SHJI
Hemort	Fryksta
Byggnadsvarv	Motala Verkstad
Byggnadsår	1868
Största längd	20,26 m
Största bredd	4,15 m
Mallar djup	2,22 m
Bruttodräktighet	36
Passagerarantal	55
Ångmaskin	Motala Verkstad 1867
Effekt	30 ind hkr
Freja ägs av en ideell förening, Ångbåtsföreningen Freja	
Box 120, 665 23 Käl	
Hemsida <a href="http://www.varmland.nu/freja">www.varmland.nu/freja</a>	
Ordförande Karl-Axel Hjerdt	
Medlemsavgift 100 kr per år	
Postgiro 621 95 20 - 1	

#### Turer med FREJA 2001

FREJA gör turer för allmänheten under midsommardagen från Torsby och under tiden 30 juni-10 augusti från Sunne, utom 17-22 juli då FREJA utgår från Fryksta liksom 11 och 12 augusti.

1 ½ tim rundtur från Frejakajen i Sone kostar 190 kr inkl kaffe och kringla.

2 tim kvällskryss kostar 250 kr inkl buffé, kaffe och guide.

Sjöfartsdagen 14 juli kortare turer. Under kulturveckan i Sunne 30 juni-8 juli olika turer med varierande teman.

## Våren 1966



TVå diabolbilder från deckningen pingsthelgen 1966 vid Ross & Hagströms varv som låg alldeles uppströms Gotenia varv på Ringön. Foto Ingemar Kronhamr

I flera nummer har vi ältat temat "den etthundrade Ångbåten", och bland annat nämnt det apokryfiska "nummer 4/1".

Fram t o m nr 66, från januari 1987, trycktes vår tidning i A5-format. Många av Sällskapets veteraner har väl kompletta samlingar, en del har kanske (i likhet med undertecknad) alla A5-numren inbundna, i tre band, numera något slitna av idogt tummande. Men där finns inget nummer 4/1. Låt oss bläddra något i de första tidningsnumren.

Årgång 1 bestod av två nummer. Nr 1

är från Augusti 1965, "liten och oansenlig, anpassad efter Sällskapets och redaktionens resurser" - den består av ett dubbelvikt A4-blad. Mittuppslaget återger "Stadgar för Sällskapet Ångbåten", fastställda vid allmänt möte i Sällskapet Ångbåten den 30 juni 1965.

I övrigt berättas om vad som hänt under de gångna fem månaderna, och vad som är på gång. Man har förhålat fartyget från Skrot & Avfall på Ringön till kajplats 1, alldeles vid Gamla Hisingsbrons fäste på stadssidan (där

Evert Taube idag står staty). Man planerade en fyra dagar lång presentation för allmänheten. Man luftade sina förhoppningar om projektets framtid:

"Tidpunkten då SS Bohusläns öde skall avgöras är alldeles nära. Den fantastiska drömmen om den levande ångaren Bohuslän, med det starka, viskande, varma hjärtat, med den tunna rökslöjan efter sig i rörelse, med glittrande, älskande vatten kring sin sköna kropp, den drömmen kan bli verklighet."

Men riktigt säker kan man ju förstås inte vara: "Den fantastiska drömmen om 200 ton prima järnskrot, eller 200 nya bilar eller 30 oljecisterner eller 2 meter hisingsbro kan /också/ bli verklighet."

Och olika människor har självfallet olika prioriteringar. Men - "Det är inte svårare att förverkliga den ena drömmen än den andra. Det är svårare att förklara för eftervärlden varför vi valde fel verklighet."

Ångbåten nr 1 har en notis, tryckt med större stil:

"PRESSTOPP! Andelsteckningen pågår t.o.m. den 31 aug. Antalet tecknade andelar är i dag den 24 aug. 271 stycken."

Eftersom det krävdes 600 andelar à 100 kronor för att få ihop de 60 lappar som skrothandlaren krävde, så var man faktiskt rätt illa ute.

Men det gick faktiskt. I nummer 2, November 1965, berättas att BOHUSLÄN ÄR RÄDDAD:

"Vi har lyckats! En kommitté från Sällskapet träffade måndagen den 6 september överenskommelse med direktör Johansson vid Skrot- och Avfallsprodukter om köp av vår klenod."

En enorm massa arbete väntade, men också underbara framtidsvyer. Dessa formulerades på en mycket fint sätt av redaktören, signaturen "sab", och återgavs på bakre omslaget till Ångbåten nr 96. (Du sparar väl dina Ångbåtar? Eller är du nybliven medlem? Hör av dig, vi har en del restekemplar liggande.)

Men i nummer 3, januari 1966, kommer eftertankens kranka blekhet.

"Hur kommer det att gå? Är det möjligt att klara Henne till nästa årskifte? Kommer Hon att segla i sommar? Varifrån tar vi pengar till en upprustning? Är intresset tillräckligt för ett fartyg av denna storlek? Är medlemmarna arbets-

Informationblad från  
Sällskapet Ångbåten.

Å N G B Å T E N  
Årg. 2 - Juni 66 - Nr 45

#### STILLSÄMNING

##### Dockningen under pingsthelgen.

Som tidigare antalats, dockades "Behuslän" under pingsten hos firma Eos & Hagström på Ringön. Indockningen var klar cirka 15.30 fredagen före helgen med besögen Bogenhjulig av Bogenbåtslaget Sven och hela fartyget förevigades av Sällfångarsällskapet. På väg till dockan lästes ångemannen på sitt vatten för att möjliggöra löse pannreparationer.

Baden på fredagskvällen började bottenrengöringen med hjälp av vatten, skrapor och stålborstar. Skumvärd skallbevökning fanns inte men väl ett lager av slam och grönalger. Tyskär svarade inte antalet arbetsvilliga händer mot det antal verktyg och tillbehör, som Sällskapet skaffat fram. Det rings antal medlemmar, som trots det vackra väderet ställde upp, fick arbeta hårt under hela helgen för att fullfölja programmet, som helt bestäms av möjligheterna att få fartyget i docka till rimligt pris. Hade vi varit flera, hade det gått fortare och lättare och vi hade haft ännu trevligare.

Efter avslutad rengöring vidtog inspektion av fartygets botten, propeller, propelleraxel och roder. Fartygsinspektionens uttalande provborrade och övervakade bottenplåtarna, skräddade nittrödr och bottenpant samt granskade rodrats upphängning och propelleraxelns utseende. Kopplingsbitarna mellan rodrat och styrlådan granskades och ersattes med av maskinverklningen i mask tukt ny-avskavade skåns. Sedan aluminiumroder, skänkts av firma Olaf P. Berg A.-B. och avsedda att motverka rostning, påbevattades på pingstdagens kväll bottenmålningen med Sultjärn.

Under tiden bottenarbeterna pågick, inspekterades ångemannen såväl på eldstada- och vattenviden av en omlärd expert. Denne fann inget onormalt allsags hos anläggningen, varför provtryckning med vatten till en lit över arbetstrycket kommit ett åke i dagar m.

Fidligt på tredje dagen pingst flöt "Behuslän" åter på böljan brin och lägger hon ut på sin ordinarie plats, förutgå med ny-lämpliga förbättringar av nödsämsa typ.

-2-

Självdollat i Sällskapet har genom detektivarbete spåret ett 50-tal kg tvätt från fartyget, välvilligt tvättat av en Kungälvfirma. Vi söker fler grejor:

Var finns vägglockorna i salongerna?

Var finns de gamla väggarmaturerna?

Var finns allt annat vi behöver?

#### PRESS-STOP

Sedan en tid fören förhandlingar om fartygets användande för några filmprogram, som kan ge oss publicitet av annat slag. Tiden av 29 juni - 8 juli och besöringen blir lycklig.

Kan detta klaras?

Tekniskt sett är det ingen utmaning alls. Den verksamhet som under väggavintarn bedrivits av maskinverklningen visar att allting går....

Vad behöver vi då mer?

Medlemmar, som offerar en stund för "Behuslän". Ingen medlem har väl övertygats av påfingra vämmor! Ingen medlem är väl helt ointresserad!

Ingen behöver känna sig överflödig av brist på handling. Seda rådd och uppsynen ger också nyckel. Vi har det ganska trevligt på måndags-, onsdags- och fredagskvällar därnere och vi knacker inte bara rost.

P.n. gäller vi på bord:

Selt nytt kök med alla tillbehör.

Iordningställande av livbåtarna.

Installation av hydropover för toaletter och dricksvatten.

Städning av alla utrymmen.

Självdollat möjliggör filmresan, som ju även ger pengar, att vi kan starta upp med våra efterlängsade turer för medlemmarna, turor till välkända brygger under ångbåtsvärdiga former. Vill-koret är dock att vi blir fler ombord redan nu!

P.S.

Sällskapet söker med ljus och lykta befallhavare och med fartyget känd rorsman för filmperioden.

D.S.

villiga nog för att klara av det?" Man framhåller att Hon (stor bokstav) inte helt har vänt aktern åt skärbrännarna, men tar vi i och hjälps åt kommer Hon att göra det". Och vad väntar man sig av det kommande året?

"Naturligtvis en premiärtur, om inte så lång så i alla fall för egen maskin. Våra tekniker anser att det är möjligt. Vidare att Hon användes för sammankomster och dylikt av så många som möjligt, så att det blir liv ombord och Hon slipper att ligga där tom och livlös. Bland annat. För det finns inte mycket som ser så dött ut som ett övergivet fartyg."

Nummer 4 (maj 1966) andades optimism. I en lång detaljerad artikel "Inför sjövärdighetsbesiktningen" beskrivs vilka krav som kommer att ställas, och vad som måste finnas ombord vid besiktningen (från topplanerna till sjökort och gott humör!). Och man har fått låna Roos & Hagströms docka under pingsthelgen, för rengöring och målning av botten, och får att ge Sjöfartsinspektionen tillfälle att provborra botten, att besiktiga bottenventiler, och dylikt.

Och så över till Ångbåten nr 4 1/2, de stencilerade 4-blad som inte platsar i de inbundna Ångbåtarna. Det är daterat Juni 1966, och består till stor del av en redogörelse för dockningen under pingsthelgen. Man misstänker dock att den verkliga orsaken till ett extranummer är den lilla passusen under PRESS-STOP, förhandlingarna om fartygets användande för några filmprogram och behovet av "befälhavare och med fartyget känd rorsman för filmperioden."

Vi återkommer till filmresan i ett kommande nummer.

BERTIL HOLMSTRÖM

# Styrsöbolagets sista ångbåtar

Med anledning av företa numrets fotografi med ångaren GÖTA på Eriksberg i Ångbåten Nr 4 2000 101 fick jag ett trevligt samtal från vår medlem Bengt-Olof Thylén. Bengt-Olof var aktiv i fletningen redan när vi räddade BOHUSLAN från skroten 1965. Han blev ångbåtsintresserad åren kring 1950 när han sommarbodde på Brännö och reste med Styrsöbolagets ångbåtar i Göteborgs södra skärgård.

Jag skrev ju att GÖTA köptes av Marstrandbolaget 1951 för trafik på Marstrand. Bengt-Olof vill minnas att även STYRSÖ II blev marstrandbåt. Det är förstås också riktigt och vi kom att tala om åren kring 1950 när Styrsöbolaget började ersätta ångbåtarna med nya motordrivna båtar.

Efter vårt samtal tittade jag tillbaka i äldre årgångar av Ångbåten och konstaterade att vi inte skrivit om Styrsöbolagets äldre båtar sedan STYRSÖ så snöpligt såldes till Norge hösten 1992. För att återgå till det på flera sätt förlorade ämnet friskade jag upp mina kunskaper och här kommer en liten sammanfattning om de sista åren med ångbåtstrafik i Södra skärgården.

## De fyra ångbåtarna

Styrsöbolagets fyra sista ångbåtar hade från början tillhört Göteborgs Nya Ångslups AB. Efter Ångslupsbolagets konkurs fick de nya ägare våren 1922.

Flaggskeppet STYRSÖ var byggd 1907 vid Eriksberg och kom att fortsätta på Södra skärgården tillsammans med STYRSÖ II. Från 1922 tillhörde de AB



Ångaren GÖTA vid Träpiren omkring 1950. Träpiren låg strax väster om Stenpiren. Foto från Styrsöbolaget.

Ångbåten Nr 2 2001



Ångaren VIRA II utanför Träpiren. Foto Dag Almqvist 1948.

Styrsö Havsbad och från 1928 Styrsöbolaget (Styrsö Nya Trafik AB). Den isgående STYRSÖ II var byggd 1899 vid Eriksberg under namnet EJDERN och fick sitt nya namn 1922.

GÖTA var byggd 1895 vid Eriksberg och fick från 1922 trafikera Norra skärgården för Marstrandbolaget. Från sommaren 1936 tillhörde hon Styrsöbolaget.

VIRA II var byggd vid Motala Verkstad 1890 under namnet FALKEN. Från 1922 gick den i Stockholms skärgård under namnet VIGGBYHOLM men köptes av Styrsöbolaget 1927 och fick då namnet VIRA II.

Ångbåten Nr 2 2001

även Längedrag, Villabron på Styrsö, Vargö och Känsö.

Vrängöbåtarna anlöpte Kustsjukhuset på Styrsö (nuvarande Skäret) och Donsö. Vissa turer anlöpte Kärholmen och några turer hade den fina badön Kungö som slubrygga.

I sommartrafiken användes förstås också de motordrivna båtarna DISA, VESTA och HAKEFJORD II. Dessa tre svarade för hela vintertrafiken.

## Rundtursbåt i aluminium

Inför sommaren 1950 hade Styrsöbolaget beställt rundtursbåten LÅNGEDRAG från Hammarbyverken i Stockholm. Den var en av landets första aluminiumbåtar för passagerartrafik. Längedrag var elegant målad i cremegult med sjögrönt tak och dekorlinje. Från 24 juni sattes LÅNGEDRAG in på rundturen i Södra skärgården från Längedrag.

Med LÅNGEDRAG infördes Styrsöbolagets vindros som skorstensmärke. Ångbåtarna kom dock aldrig att få märket utan behöll sina cremegula skorstenar med svart topp.

## Två nya skärgårdsbåtar

Till sommaren 1951 hade Styrsöbolaget beställt två nya skärgårdsbåtar. Det var isgående YLVA som byggdes vid De Haan & Oerleman, Heusden i Holland och den lättare ställbåten FRÖJA som byggdes vid Västerviks Varv.

## GÖTA blir Marstrandbåt

Ångaren GÖTA kom aldrig i trafik för Styrsöbolaget 1951 utan såldes den 8





Ångaren STYRSÖ anlöper Brännö Husvik eller Brännö brygga som den kallas i Lasse Dahlqvists visa. Den gamla träbryggan användes även som ånubana. I bakgrunden syns Kämsö med den gamla kavastationsen. Först togs av Gösta Skoglund troligen 1949 eller 1950 och tillhör Styröbatalaget.



Ångaren STYRSÖ II under god gång. Foto Svante Goggen omkring 1950.

juni för 13 500 kr till Marstrands Rederi AB för att ersätta det leveransförsenade nybygget MARSTRANDSFJORDEN, GÖTA trafikerade Marstrand under tiden 21 juni-31 juli.

Därefter såldes ångaren till Lennart Pettersson i Tjörns Omnibus AB och lades upp i Skärhamn den 11 augusti för motorisering. På natten brann GÖTA och drogs ut från bryggan för att inte hota bebyggelsen. GÖTA totalförstördes och bogserades sedan till Göteborg. GÖTA skrotades av Sten A Olsson i slutet av 1952. Är det någon som vet vad Tjörns Omnibus hade planerat använda GÖTA till?

#### VIRA II säljs till skrot

Sommaren 1951 var STYRSÖ II i trafik från mitten av april till 31 augusti, STYRSÖ från 11 maj till mitten av september och VIRA II från juni för att läggas upp när nya YLVA sattes i trafik i juli. YLVA:s hemresa från Holland gick över Nordejön runt Skagen till Göteborg. YLVA sattes i trafik 6 juli.

Den 5 september såldes VIRA II för 16 000 kr till Stig Ringström i Falkenberg. Ångaren lär ha legat kvar på Ringön tills den skrotades av Glöcksmans Metallaffär under första halvåret 1952.

#### STYRSÖ motoriseras

Ävsikten var att även FRÖJA skulle levereras under sommaren men konflikter i varvets ledning gjorde att fartyget blev nästan ett halvår försenat. Hon levererades först den 4 december i Göteborg efter att ha gått kanalvägen från Västervik. FRÖJA sattes i trafik 19 april 1952.

Från början var det planerat att FRÖJA skulle få ett systerfartyg men istället beslöt att behålla och motorisera STYRSÖ som var den bästa av ångbåtarna. I december 1951 bogserades STYRSÖ till Falkenbergs Varv för ombyggnad och var klar för trafik i mitten av maj 1952.

#### STYRSÖ II sista ångbåten

Sommarna 1952 och 1953 var STYRSÖ II endast i trafik sporadiskt under juni-augusti. De motordrivna båtarna hade tagit över alla fasta turer och det blev dags att sälja även STYRSÖ II.

Den 29 maj 1954 såldes ångaren för 35 000 kr till Ångbåts AB Bohuslänska Kusten och kom att sättas i trafik för det då närliggande Marstrands Rederi AB. Ångaren fick namnet MARSTRAND och trafikerade linjen Göteborg-Marstrand somrarna 1954-56. Ångaren skrotades i Göteborg 1957.

GUNNAR SÖDERBERG

1950 års sommarturlista finns på sista sidan. Kan någon berätta om vilka båtar som gick på vilka turer?

## Marstrands Ångbåts Aktiebolag – del 4

Ångaren ALBREKTSUND sattes i trafik 7 april 1870 på linjen Göteborg-Nösund.

Redan efter en månad tillskrev Marstrandsbolagets styrelse konstruktören, ingenjör Svensson i Karlskrona, beträffande fartygets fart som ansågs otillräcklig.

Styrelsen föreslog att ALBREKTSUND skulle förses med en större propeller under förutsättning att farten kunde ökas. Detta kan i efterhand synas vara orimligt med tanke på ångarens ringa maskineffekt, 30 ind. hkr.

Efter seglationens slut 23 december 1870 lades ångaren upp och kom inte i trafik igen på flera månader på grund av en svår isvinter.

Inte förrän 18 maj 1871 kunde turer na mellan Göteborg och Nösund återupptas. Styrelsen funderade över ångarens kläna maskineri och postmästare J A Lindqvist inledde förhandlingar med ingenjör William Lindberg i Stockholm om en ny ångmaskin.

Eller var det kanske maskinistens fel att ALBREKTSUND gick så långsamt? Styrelsen uppdrog åt kapten Elfversson att avskeda maskinist Carlsson om en "pälltig och skicklig maskinist" kunde anskaffas.

Problemen med ångarens fart kvarstod emellertid. ALBREKTSUND var dessutom för liten för trafiken varför styrelsen utlyste en extra bolagsstämma till den 12 augusti 1871. Styrelsen fick i uppdrag att efterhöra möjligheten att få en ny ångbåt levererad våren 1872.

Av de större verkstäderna var det endast Oskarshamns Mek Verkstad som

kunde åta sig det tänkta bygget men för en kostnad "som betydligt översteg det vid stämman bestämda priset". Frågan om ett nybygge fick falla.

Så gick ännu en säsong. ALBREKTSUND gjorde årets sista tur från Nösund 22 december. Redan 7 januari 1872 återupptogs turer na men till en början utan restauration ombord! 16 februari utsträcktes turer na till Lysekil med avgång från Göteborg fredagar och från Lysekil måndagar (under mars månad tisdagar). Med turen från Lysekil den 19 mars inställdes resorna "i anledning av fartygets målning".

Inte förrän den 8 maj 1872 började ALBREKTSUND de vanliga turer na Göteborg-Nösund. Vid den ordinarie bolagsstämman 29 februari beslöts att åter ta upp frågan om nytt maskineri sedan man konstaterat en onormalt stor kollänging under 1871.

29 april uppdrog styrelsen åt konsul A N Widell att förhandla med konkurrens, Uddevalla ångbåtsbolag, om en förening av de båda bolagen sedan Uddevallabolaget förklarat sitt intresse av gemensam trafik Uddevalla-Marstrand-Göteborg. Det blev emellertid inget av detta.

ALBREKTSUND påbörjade en försomarturlista 2 juni 1872 med tätare Marstrandsturer och 22 juni började sommarturlistan med dagliga turer mellan Göteborg och Marstrand. Nösund trafikerades två gånger i veckan medan mellanstationerna endast anlöptes en gång i veckan åt vardera hållet.

Bolagsstyrelsen konstaterade att

ALBREKTSUNDS maskineri inte klarade av trafiken och beslöt att göra inskränkningar i turlistan från 22 juli. Skäpesund och Nösund slopades och stationerna fram till Stenungsund fick bara en tur i veckan. Den dagliga trafiken mellan Göteborg och Marstrand behölls över sommaren.

12 september återupptogs trafiken fram till Nösund men med endast en tur i veckan, i övrigt låg ALBREKTSUND stilla för reparation av ångmaskinen.

24 oktober återgick ALBREKTSUND till de vanliga turer na, från Göteborg söndag och torsdag, från Nösund tisdag och fredag. Turer na avslutades 1872 med resan från Nösund 23 december.

Turer na återupptogs redan 12 januari 1873 och pågick till dess ALBREKTSUND lades upp vid Lindholmens varv för byte av maskineri.

Lindholmen hade lämnat en offert på ångpanna och ångmaskin till en kostnad av 21 000 Riksdaler Riksmünt, vartill kom förändringar på ca 5 800 R Rmt.

Den extra bolagsstämman 8 oktober 1872 beslöt enhälligt att anta anbudet från Lindholmen att sätta in det nya maskineriet under vintermånaderna. Styrelsen bemyndigades ta upp lån på erforderligt belopp och att sälja det gamla maskineriet. Det inbringade 9000 Rdt.

Kapten Elfversson åtog sig att utan ersättning övervaka arbetet på Lindholmen våren 1873. Två år senare erhöi han dock en gratifikation på 200 kronor för sina insatser vid maskinbytet.

## Aktersalongen

Den nya ångmaskinen med tillverkningsnummer 188 från Lindholmen var en stående tvåcylindrig kompositmaskin på 120 indikerade hästkrafter tillverkad efter den "Woolfska principen". Denna maskintyp undanträngde på 1870-talet Carlsunds vinkelmaskin och den encylindriga ångmaskinen i de lite större fartygen.

Vid bolagsstämman 27 februari 1873 beviljade stämman 5 % utdelning på aktierna. Bolaget hade emellertid redan betalat 5000 Rdt Rmt till Lindholmens varv varför inga medel fanns kvar. Styrelsen fick därför ta ett lån på 2500 Rdt Rmt för att klara av aktieutdelningen.

Inte heller när bolaget i juni skulle betala Lindholmen 7000 Rdt Rmt fanns pengar att betala med varför man fick teckna en skuldförbindelse mot 6 % ränta. Ännu en gång kontaktade Marstrandsbolaget Uddevallabolaget om samtrafik, eller rentav sammanslagning, men utan resultat.

När ALBREKTSUND efter maskinbytet kom i trafik 8 juni var turlistan mer omfattande än tidigare.

Nösundstraden förlängdes till Mollösund med två turer i veckan. Över sommaren fick Marstrand dagliga turer med Göteborg.

Från 11 september gick ALBREKTSUND från Göteborg söndag och torsdag, från Mollösund tisdag och fredag. Turer na upphörde för året med turen från Mollösund 22 december 1873.

INGVAR KRONHAMN

Forträttning följer i nästa nummer.

Ångbåten Nr 2 2001



Ännu den som äras bön. Den "obände fotograf" som tagit bilden på Aktersalongen i Ångbåten nr 101 är identifierad. Det är Bert-Åke Larsson, inte skänd för den självkritiska som söker lösa hela bildtexterna. Bilden i nr 101 var återgiven i svartvitt, men gör sig faktiskt bättre i färg.



Styrsöbolagets gamla SILVERTÄRNAN heter nu HEBBE LELLE, sedan den börjat gå för Börjessons Utflyktsbåtar.

Namnet kommer från den göteborgska TV-serien Albert och Herbert med Sten-Åke Cederhök som skrothandlaren och Thomas von Brömssen som hans son, "Hebbe lelle".

## Går det att rädda GRIPSHOLM?

Svenska Amerika Linjens GRIPSHOLM, byggd 1957, är på väg över Atlanten för upphuggning i Indien efter att ha legat som flytande casino i Miami.

Krafter är i gång för att istället lägga fartyget framför Stora Tullhuset i Stadsgården i Stockholm som flytande hotell.

Följ den spännande fortsättningen på nätet, <http://www.gripsholm.org/nyheter1.htm>

# Styrsö Trafikaktiebolag

## TURLISTA

Vardagar fr. o. m. den 1 juni 1950 till vidare.

### Från Göteborg och Saltholmen till Södra Skärgården.

Från	6.00	10.00	10.00	11.30 <sup>1)</sup>	14.10	14.10	16.15	17.25	17.25	—	—
Göteborg	6.00	10.00	10.00	11.30 <sup>1)</sup>	14.10	14.10	16.15	17.25	17.25	—	—
Saltholmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.30	22.00 <sup>2)</sup>
Anl.											
Köpstadsö	8.55	10.50	—	12.30 <sup>3)</sup>	15.05	—	17.05	18.15	—	19.50	22.20 <sup>4)</sup>
Styrsö	7.00	11.00	—	12.40 <sup>3)</sup>	15.15	—	17.15	18.25	—	20.00	22.30 <sup>4)</sup>
Tängen	7.20	11.15	—	12.50 <sup>3)</sup>	15.30	—	17.30	18.35	—	—	—
Brännö	7.45	11.30	—	13.00 <sup>3)</sup>	15.45	—	17.45	18.50	—	—	—
Kustajukh	7.30 <sup>5)</sup>	—	11.05	—	—	15.20	17.25 <sup>5)</sup>	—	18.80	20.15	—
Donsö	7.35 <sup>5)</sup>	—	11.10	—	—	15.25	17.30 <sup>5)</sup>	—	18.35	20.20	—
Kärholmen	7.50 <sup>5)</sup>	—	11.25	—	—	15.40	17.45 <sup>5)</sup>	—	18.45	—	—
Vrängö	8.05 <sup>5)</sup>	—	11.35	—	—	15.50	17.55 <sup>5)</sup>	—	18.55	—	—
Kungö	—	—	11.50 <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—

### Från Södra Skärgården till Göteborg och Saltholmen.

Från	—	—	—	—	—	11.55	—	—	—	—	—
Kungö	—	—	—	—	—	11.55	—	—	—	—	—
Vrängö	7.00	—	—	—	—	12.10	—	16.25	—	19.20	—
Kärholmen	7.10	—	—	—	—	12.20	—	16.35	—	19.30	—
Donsö	7.25	—	—	—	—	12.35	—	16.50	—	19.45	—
Kustajukh	7.25	—	—	—	—	12.35	—	16.50	—	19.45	—
Brännö	—	—	7.35 <sup>6)</sup>	8.10	11.40 <sup>6)</sup>	—	15.50 <sup>6)</sup>	—	—	—	—
Tängen	—	7.30	—	8.25	11.30 <sup>6)</sup>	—	15.35 <sup>6)</sup>	—	18.40	—	21.00 <sup>7)</sup>
Styrsö	—	7.40	—	8.40	11.05 <sup>6)</sup>	12.30	15.20 <sup>6)</sup>	17.05	19.00	20.00	21.15 <sup>7)</sup>
Köpstadsö	7.40	—	—	8.45	10.50 <sup>6)</sup>	12.55	15.05 <sup>6)</sup>	17.10	19.05	20.05	21.20 <sup>7)</sup>
Anl.											
Saltholmen	—	—	—	—	—	—	—	—	19.25	—	21.40 <sup>7)</sup>
Göteborg	8.35	8.40	8.40	9.40	12.40	13.50	16.55	18.05	—	21.00	—

<sup>1)</sup> Ombyte vid Styrsö Bratten.

<sup>2)</sup> Ombyte vid Köpstadsö. Denna förbindelse finnes ej lörd. eller dag före helgdag.

<sup>3)</sup> Genom Korshamn.

<sup>4)</sup> Varje vardag fr. o. m. den 10 juni t. o. m. den 25 aug.

<sup>5)</sup> Anlöper Kungö lördagar och dag före helgdag.

<sup>6)</sup> Varje vardag fr. o. m. den 26 juni. Denna båt anlöper Långedrag. Gods medtages ej denna tur.

Från och med den 12 juni avgår varje måndag och torsdag båt från Tängen kl. 6.30, fr. Styrsö kl. 6.40 och fr. Köpstadsö kl. 6.45 till Göteborg. Dag efter helgdag = måndag.

Särskild båt med tomgods avgår från Vrängö kl. 8.15, fr. Kärholmen kl. 8.30, fr. Donsö och Kustajukhuset kl. 8.45, fr. Styrsö kl. 9.00 och fr. Tängen kl. 9.15 till staden. Särskild lastbåt till Styrsö och Tängen avgår varje vardag utom lördagar kl. 14.00. Tyngre och skrymmande gods bör medsendas denna båt. Lörd. medtages ej tyngre och skrymmande gods såsom fat, virke m. m.

Sön- och helgdagar fr. o. m. den 4 juni 1950 till vidare.

### Från Göteborg till Södra Skärgården.

Från Göteborg	.....	9.30 <sup>8)</sup>	9.30	10.00	10.00	12.00	17.45	17.40
Anl. Köpstadsö	.....	10.15	—	10.50	—	12.50	—	18.30
Styrsö	.....	10.25	—	10.55	—	12.55	—	18.35
Tängen	.....	10.35	—	11.05	—	13.05	—	18.45
Brännö	.....	10.45	—	11.20	—	13.20	—	—
Kustajukhuset	.....	—	10.35	—	11.05	—	18.50	—
Donsö	.....	—	10.40	—	11.10	—	18.55	—
Kärholmen	.....	—	10.50	—	11.20	—	19.05	—
Vrängö	.....	—	11.05	—	11.35	—	19.15	—
Kungö	.....	—	11.20	—	—	—	19.30	—

### Från Södra Skärgården till Göteborg och Saltholmen.

Från Kungö	.....	—	—	—	—	17.15	—	19.45	—	
Vrängö	.....	7.30	—	—	16.00	—	17.30	—	20.00	
Kärholmen	.....	7.40	—	—	16.10	—	17.40	—	20.10	
Donsö	.....	7.50	—	—	16.25	—	17.55	—	20.25	
Kustajukhuset	.....	7.50	—	—	16.25	—	17.55	—	20.25	
Brännö	.....	—	—	10.45 <sup>9)</sup>	—	16.00	—	18.15	—	20.30
Tängen	.....	—	7.45	10.35 <sup>9)</sup>	—	16.15	—	18.30	—	20.45
Styrsö	.....	—	8.00	10.25 <sup>9)</sup>	—	16.30	—	18.45	—	21.0.
Köpstadsö	.....	—	8.05	10.15 <sup>9)</sup>	—	16.35	—	18.50	—	21.05
Anl. Saltholmen	.....	—	—	11.15	—	—	—	—	—	—
Göteborg	.....	9.00	9.00	11.50	17.35	17.30	19.05	19.45	21.35	22.00

<sup>8)</sup> Denna båt anlöper ej Villabron, Vargö eller Känsö.

<sup>9)</sup> Genom Korshamn, Villabron, Vargö eller Känsö anlöpes ej. Bolaget förbehåller sig rätt att låta denna båt anlöpa antingen Saltholmen eller staden.

Reservation för naturhinder och ösaker utom bolagets kontroll.

Tel. 15 21 89 och 13 84 45.