



ÅNGBÅTEN Årg 39 • Nr 3 2003 • 112

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn Gamla Björnlundavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20

e-post ingvar.kronhamn@humm.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvleden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73 e-post bertilb@ybc.gu.se

Mattias Jarlstedt, Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,

e-post mattias@jarlstedt.com

Gunnar Söderberg, Berglätkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65 e-post g.soderberg@trifa.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv 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 2003 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Birna Andersson, Noleförmansgatan 16, 426 77 Västra Frölunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litograf Media AB 2003.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2003 är 130 kr. Postgiri 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,

kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, e-post kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLAN har under seglisonsäsongen sin tilläggplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinterupplägning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barben och Clas Johansson, tel/fax 031-68 25 82.

Reguljärna turer med FARJAN 4 utgår från Gårdegården vid Residenshuset.

För beställningstrafiken svarar Clas Verner, tel 0706-59 50 60.

Försalongen

Höstens nummer av *Ångbåten* är lastad med allehanda stycke gods i rummet och med kallelsen till årsmötet 25 oktober som däckslast.

Med hösten ligger våra ångare upp och flitiga medlemmar förbereder en ny säsong.

2004 fyller ångaren BOHUSLAN 90 år. Den 14 maj 1914 gick BOHUSLAN på sin leveransprov tur och detta kommer att högtidligt hållas av Sällskapet på något sätt. Styrelsen planerar jubileet.

I slutet av juli 2004 deltar BOHUSLAN i en traditionsfartygstreff i Karlskrona. 28-31 juli pågår där en kongress inom European Maritime Heritage, en ideell organisation för nationella fartygsbevarande organisationer inom EU, i Sverige representerade av Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening.

Kongressen sammanfaller med det årliga arrangemanget Sail Karlskrona men i år är även maskindrivna fartyg inbjudna. Vi ser fram mot detta evenemang som *Ångbåten* kommer att bevaka åt sina läsare.

INGVAR KRONHAMN

Manusstopp Ångbåten

Nr 4 2003: 10 november 2003

Nr 1 2004: 26 januari 2004

Nr 2 2004: 13 april 2004

Nr 3 2004: 6 september 2004

Omslaget

Ångaren BOHUSLAN utanför Kusten på säsongens sista onsdagstur.

Foto Göran Ohlsson 27 augusti 2003.

Ångbåten Nr 3 2003

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Sommaren gick fort, när den väl började. Det ville sig inte riktigt, med vädret förrän efter midsommar, men då blev det ju desto bättre.

Vi fick ju åter en underbar sommar med härliga resor och med mycket god beläggning ombord. Som vanligt har kvällstureorna på onsdagar varit rygg-raden i vår verksamhet. Jag tror att mer eller mindre varje resa varit fullbokad.

Även söndagarna har varit bra. Vi ändrade i somras dessa, så att ångaren ej låg i Marstrand, utan gick vidare norr-över till andra färdmål, för att återvända till Marstrand i tid för den gamla beprövade avgångstiden 17.00.

Vidare gjorde vi två långresor uppåt kusten. Båda innebar massor av jobb för besättningen, men ack så många nöjda resenärer!

Det är så härligt att få höra de lovord som de flesta av passagerarna öser över oss och vårt vackra fartyg. Då blir jag både stolt och glad.

När detta läses har vi lagt upp ångaren BOHUSLAN inför vintern men FARJAN 4 är ännu i trafik och Du som kommer på Sällskapets årsmöte, den 25/10, kan ta en tur med henne efter mötets slut.

Det är som vanligt arbetsdagar ombord, vid Skeppsbron kaj 17, där ångaren ligger under vintern. Vi jobbar tisdag, torsdag och lördag och kör igång klockan 10.00 dessa dagar. Du är välkommen att delta! Goda smörgåsar, gott kaffe och fin kamratskap erbjuds.

Vinstertid är också turlistetid. Det går åt en hel del tid för att få ihop en fänge-

rande turlista. Det skall planeras så att allt stämmer. Hamnkaptener skall varskos, bussbolag skall konsulteras och antal bussar skall beställas. Turistbyrån skall vidtalas, biljetter prissättas och tryckas. Allt detta kräver möten, snack och mycket jobb.

Ingvar Kronhamn är som vanligt eld-sjålen i detta arbete, men kom ihåg att styrelsen är ansvarig för resultatet. Det är alltid styrelsen och dess ordförande som bär det fulla ansvaret för vad som händer och sker i sådana frågor. Man kan väl säga att nu för tiden drivs Sällskapet som ett företag. Alla viktiga beslut diskuteras inom styrelsen och förankras där, innan beslut tas.

Du som känner Dig stark och kry får gärna hjälpa till med att täcka vår ångare. Vi planerar att detta skall ske LÖRDAG 18 OKTOBER, med början kl. 11.00. Tag på oömma kläder, kom ned till Skeppsbron och hugg i. Alla händer är välkomna! Någon form av måltid bjuder vi på under denna arbetsdag.

BOHUSLAN kommer under stillalig-gandet att dockas på Gotenius varv. Detta sker vartannat år och är ett krav från Sjöfartsverket. Nästa år är det alltså dags igen för denna bottenbesiktning. Naturligtvis passar vi då även på att måla botten, efter att all bevaxning har tagits bort. Sjöfartsverkets inspektör brukar också rutinmässigt tjockleksmätta vissa bottenplåtar vid torsättningsstillfällena.

När Du läser detta har vi redan gjort ett kortare besök på varvet, för att lyfta iland ankarspelet för en rejäl överhal-

ning. Även ankare och kätting ligger på varvet för kontroll.

Vi skall även under vintern göra ren kättingboxarna, när dessa är tomma. Finnes någon frivillig arbetare som tar sig an detta jobb?

Ja, så är det då dags att lägga ännu en fin sommarsäsong till handlingarna. Vi får som vanligt leva på minnen från härliga dagar ombord i våra fartyg och samtidigt längta till nästa vår, då vi åter ses på nya turer i skärgårdarna.

Tack för i år och välkomna åter!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 112

Försalongen	2	Båtar runt omkring	9
Ordföranden har ordet	3	Maskinisterna är ständigt igång!	10
Säsongen 2003	4	Besättningsbostäder i BOHUSLAN	11
En upplyftande resa	6	Har BOHUSLAN lagt till i Grundsund?	15
Ung man på tillväxt	8	Slut med daglig båt till Marstrand	18
Tack till FARJAN 4	8	Båtturer i höst	21
Erling Risfelt, Arne Gadd,		En kustresa 1939	24
Bengt Olof Thylén	9		

Säsongen 2003

Ännu en säsong är till ända för ångaren BOHUSLAN. Det var ångarens 38:de för Sällskapet Ångbåten. Efter en rveksam inledning gynnades säsongen av bra väder och trots oförändrat utbud överträffade årets säsong förra årets i passagerarantal.

Detta påminner om när Marstrand-bolagets knapphändiga verksamhetsberättelse en gång jämfördes med Ångbåts AB Bohuslänska Kustens redogörelse för det gångna årets trafik.

Direktör Egnell i Marstrand-bolaget avfärdade konkurrentens mångordiga och utförliga text med orden: "Det är väl väderleksrapport heller!"

Men, sanningen att säga, visst har vädret stor inverkan på resultatet för ångbåtstrafiken.

Säsongens omfattning

Säsongen började redan 15 april då BOHUSLAN gick för egen maskin från Gøtenius varv till Stenpiren. Efter provtur med kompassjustering den 26 april vidtog den sedvanliga "officiella provturen" 1 maj.

Därefter började beställningssäsongen med 33 gångdagar och med tyngdpunkten i senare delen av augusti.

De annonserade *Ångbåtsturer* för medlemmar och allmänheten omfattade 32 gångdagar.

Säsongen avslutades med att BOHUSLAN efter sista beställningsturen 24 september dagen efter förhalade till Gøtenius varv för att sätta iland utrustning som inte behövs under vinteruppehållet. Den 26 september, gick



På resan mellan Göteborg och Marstrand är passagen av Albrektströms kanal alltid lika intressant. Här för BOHUSLAN väder i bergsbärningen över om Högsåken. Foto från okänd fotograf sommaren 2003

BOHUSLAN, fortfarande för egen maskin, till Skeppsbron, kajplats 17, för vinteruppläggning.

Ångbåtsturer 2003

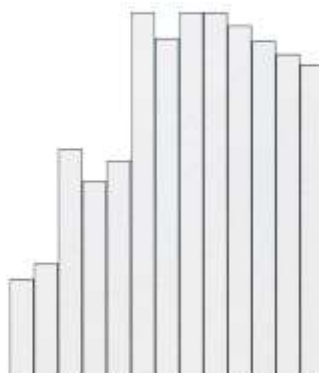
Som kulturmärkt museifartyg skall BOHUSLAN vara tillgänglig för allmänheten. Utbudet av annonserade turer, "öppna turer", kunde vara större men begränsas av tillgången på ideellt arbetande besättningsmedlemmar.

Under tidigare år har beställningssäsongen varit som mest intensiv under maj och juni vilket gjort att dessa inte konkurrerat med de öppna turerna i

tiden. De öppna turerna har på senare tid haft svårt att "komma igång" före midsommar, kanske beroende på vädret under senare somrar. Under 2003 har därför augusti varit lika intensiv som juli tack vare god efterfrågan på beställningsturer.

Kvällsturer i Göteborgs skärgård på onsdagar under juni, juli och augusti var 13 till antalet. På nästa sida ser man hur passagerarantalet ökade när sommarvädret hätrade sig och stabiliserades.

De förlängda Marstrandsturer med varierande resmål blev succé. Det var första sommaren som Marstrand inte



Passagerarantalet på onsdagarna ökade mest när sommarvädret stabiliserades.

trafikerades av S:T ERIK. Ganska många resenärer valde att resa till Marstrand men de flesta fortsatta till Klädesholmen, Härön, Skärhamn och Åstol.

Tyvärr lockade inte säsongens sista söndagsutflykt till Älvängen och inte heller rundturen från Älvängen så många passagerare. Det är risk att resan försvinner från kommande Ångbåtsturer.

Juli månad var hektisk med turerna runt Tjörn och Orust, de två kusturererna samt Fallens Dag.

Turen runt Tjörn var som vanligt välbesatt medan intresset för turen från Skärhamn runt Tjörn och Orust till Göteborg inte är lika stort som när BOHUSLAN går på den yttre linjen.

Turen går från Skärhamn via Mollösund och Gullholmen, vidare genom

Malö strömmar norr om Orust under Uddevallabron in på Byfjorden där vi vänder vid Gustavsberg. Därefter under bron igen och sedan söderut innanför Orust och Tjörn, genom Instö ränna och vidare till Göteborg. Passagerarna "bussas" till Skärhamn både morgon och kväll. En resa med yttre linjens närhet till havet kombinerad med innerfjordarnas annorlunda karaktär. Blir det fler resenärer nästa år?

Första kustturen till Lysekil var mycket välbesatt vid avgången från Göteborg. Även turen från Lysekil till Fjällbacka och åter med buss lockade som vanligt ganska många.

Sotekanalens Dag med två resor fram och tillbaka mellan Kungshamn och Hunnebostrand är ett uppskattat alternativ till marknadsvinlet i Hunnebo.

Rundturen från Kungshamn var fullsatt medan den från Lysekil lämnade några platser kvar.

Inför återresan från Lysekil rullade tre bussar från Göteborg in på Anderssons kaj med resenärer till Göteborg.

En resa som återkommit är efter år är Fallens Dag, en tur till Trollhättan, ena vägen med ångbåt, andra vägen med tåg. Av olika anledningar var antalet passagerare i år så blygsamt att frågan uppstod om Fallens Dagturen återkommer.

Desto mer glädjande var intresset för andra kustturen. Det var välbesatt båt och fullsatta bussar på turerna mellan Göteborg och Kungshamn liksom mellan Kungshamn och Strömstad.

Även om lördagsturen från Strömstad

bara var halvbesatt var intresset för söndagsutflykten på Idefjorden för tredje året lika stort med full båt.

Turistbyråerna i Göteborg, Skärhamn, Lysekil, Sotenäs och Strömstad har gjort ett bra arbete med att sälja biljetter och måltidskuponger.

Just måltidskupongerna har bidragit till att ge bättre förutsättningar för intendenturen ombord att ge service åt förväntansfulla resenärer. Nu vet passagerarna redan vid biljettköpet om de har plats i matsalen.

Som vanligt har en hängiven skara besättningsmedlemmar, utan ersättning och på sin fritid, bidragit till att alla våra passagerare kunnat göra en underbar resa med västkustens enda skärgårdsångare.

Goda hamnar

Under resorna på kusten ingår bryggstilläggen som en del av upplevelsen under ångbåtsturen. Medan man för i tiden, åtminstone sommartid, mötte upp vid bryggan för att se vilka som kom och vilka som reste med ångbåten, uppmärksammas inte längre ångbåtens anlop på samma sätt.

Det är inte heller lika klart att bryggan är ledig när BOHUSLAN kommer, trots avisering långt i förväg. Därför är det glädjande att det fortfarande finns hamnar där ångaren BOHUSLAN är välkommen och där man verkligen ser till att bryggan är ledig.

Och det är alltid lika trevligt att få hjälp iland med trossen!

INGVAR

En upplyftande resa



En serie bilder från resan till Trollbåten 19 juli 2003. Samtliga foto har tagits av Göran Nylin. Från vänster:

Jordfällsbron vid Bohus öppnas för ångaren BOHUSLÄN.

BOHUSLÄN framför nedre slussen i Trollbåttan.

BOHUSLÄN klar för slussning inne i slusskam-maren.

På besväg – BOHUSLÄN går in i övre slussen för nobelslussning.

Vår aktive medlem Göran Nylin har gjort sin första resa på älven till Trollbåttan under Fallens Dag.

På pricken halv åtta en lördagsmorgon i juli månad lämnar BOHUSLÄN Stenpiren i lite halvmetret men ändå skönt väder. Den här gången steumar vi österut under Götaälvsbron som omväxling. Målet för resan är Trollbåttan och den görs i samarbete med Reseriet (f.d. Pressresor) och Bergslagens Järnvägssällskaps veteranståg. Våra passagerare kan välja mellan att ta BOHUSLÄN till Trollbåttan

och sedan veteranståg tillbaka eller vice versa.

Vi passerar snart Kungälv, där fästningen, det nästan 700-åriga f.d. norska vattenläset, övervakar att Jordfällsbron öppnas för oss i rätt tid. Ångan för oss vidare förbi Nödinge och därefter Nol, två kända platser som ändå är svåra att känna igen från sjösidan.

Det är en sällsam känsla att glida fram så här tyst och stilla genom den välutpräglade färleden, där vissa partier nästan ser ut som Floridas träskmarker.

Älven smalnar av och vid Älvängen

delar den sig. Jag har rortöten vid tillfället och märker att strömmen är ganska kraftig, så vid våra fåtaliga möten gäller det att parera med den stora ratten i god tid.

I Lilla Edet lyfts vi upp sex meter i resans första sluss. Här byggdes Sveriges första sluss redan år 1607, men den nuvarande är från 1914. Några norska fritidsbåtar ligger före oss i slussbassängen. Allt går väl. Den övriga besättningen har gått här många gånger förut. Självt är jag en "förstereisegutt" som norrmän säger. Ser allt med nya ögon.

Ångbåten Nr 3 2003



Nu är det en bit till nästa sluss, så jag passar på att besöka kaféet där min partner Britt huserar. Men en liten kö med hungriga passagerare håller henne sysselsatt, så jag tar en runda och letar efter disk istället.

Strax före resmålet får jag verkligen mitt lystmäte på slussar tillgodosett, för där ligger fyra stycken på rad likt en jättestappa och lyfter oss hela 32 meter, ända upp till Trollbåttans höjdnivå. En stor skylt visar att de invigdes 1916.

Och till sist passerar vi en klaffbro som är omsvärnad av entusiastiska båt-

fotografer, innan vi maktigt stävar in i ett soligt Trollbåttan. Strandgatans förtöjningspollare sitter väl inklämda mellan de välbesökta öltälten på kajen, så här får jag slänga kastlinan försiktigt.

Under bytet av passagerare får vi en stund över att råta på sjöbenen. Sätter mig själv i skuggan och studerar stadslivet. Fallens Dag lockar verkligen massor av turister. Ett fruktansvärt mullet drar blickarna till sig. Det visar sig vara en MC-polis som kör i tåten för en motorcykelkaravan som aldrig verkar ta slut.

Vi får mer än dubbelt så många passa-

gerare på hemresan och med två sittningar i matsalen, istället för en på uppresan, blir det mer jobb. Men det flyter fint, det gäller bara att ta disken direkt.

Nu är det andra gången jag ser slussarna, så jag börjar att bli van. Har varit med förut.

Halv åtta, efter tolv timmars seglats, förtöjer vi åter Klenoden vid Stenpiren under Kims ledning. En lång dag är till ända och nu skall det verkligen bli skönt att få komma hem och vila upp sig inför nästa tur.

GÖRAN NYLIN

Ångbåten Nr 3 2003

Ung man på tillväxt! Tack till FÄRJAN 4



Då vi med ångaren BOHUSLÄN avgick från Kungshamn i slutet av juli, med Göteborg som sluthamn, såg jag en liten kille som stod akter om avspärningen på vår brygga. Han registrerade nog allt jag gjorde, t. ex. manövrar via maskintelegraf och kommandoord, vid avgången från kaj.

På väg ned mot nästa station började han att fråga om hur det var att vara kapten och undrade över hur man blev detta. Jag fastnade för hans rättframhet och öppna sätt, så han inbjöds att kliva förbi avspärningen och vara med och se hur navigering och tilläggningar samt avgångar går till.

Vilket intresse! Det var inte många minuter den dagen, som han var borta från bryggan. Den lille blivande sjömannen heter Erik Johansson och är 12 år gammal.

Innan vi nått Marstrand hade han blivit medlem i Sällskapet och redan tagit sin första rostörn, under övervakning av matros Mikael Eriksson.

Ödm om min förväntning, Erik styrde riktigt bra! Erik är van seglare och har tydligen redan skaffat sig små sjöben på detta



Ett stort tack till besättningen på FÄRJAN 4, Klas Hansén, Edgar Blidberg och Åke Karlsson, som medverkade till att min födelsedagsfest ombord på färjan den 26 juli blev en oförglömlig dag för mig och mina vänner.

LENELOTTE ALMQVIST

sätt. När vi anlänt Stenpiren på kvällen fick jag Eriks telefonnummer och jag har nu ringt honom.

Han kommer att delta som inbjuden gäst vid vår sista resa för året. Jag tror att han kommer att synas mycket ombord i ångaren och när rätt ålder inträder hoppas jag att vi får se Erik som däcksmän ombord.

Erik, Du är välkommen som medlem i Sällskapet Ångbåteten och som framtida besättningsman.

BENGT CREMONESE
BEFÄLHAVARE
ÅNGAREN BOHUSLÄN

Ångbåten Nr 3 2003

Erling Risfelt



Vår skeppskamrat Erling Risfelt har lämnat oss.

Erling har sedan tre säsonger varit aktiv ombord på ångaren BOHUSLÄN. Han arbetade huvudsakligen på däck men hjälpte även till i intendenturen. Erling var även aktiv under vintern då han deltog i underhållsarbetet. Båts-haken som hänger över fördäck är hämtad från Erlings marke.

Vi är tacksamma att vi fått lära känna Erling och kommer att minnas honom som en glad och hjälpsam kamrat.

FÖR VÄNNERNA OMBORD
MATTIAS JARLSTEDT

Ångbåten Nr 3 2003

Arne Gadd

Konstnären och författaren Arne Gadd har avlidit.

Arne Gadd var redaktör för Kajut-lampnan i Svensk Sjöfartstidning när jag hösten 1964 föreslog bildandet av en "veteranfarfartygsklubb" på västkusten.

Att syftet var att försöka rädda just ångaren BOHUSLÄN framgick inte när Arne Gadd presenterade förslaget för läsarna i SST nr 47 1964. Men det var så här som Sällskapet Ångbåtens historia började!

INGVAR KRONHAMN

"Veteranklubb" på Västkusten?

Lite då och då har vi här under Lampnan berättat om a. k. veteran-skeppsklubbar, d.v.s. sammanlutningar med syfte att anskaffa och istånd-sätta äldre fartyg. Sådana klubbar finns lite varstans i Europa, bl. a. i Danmark och Norge — i Stockholm bildades för något år sedan Stiftelsen Skärgårdsbåten — namnet säger här allt som egentligen behöver sägas om Stiftelsens ändamål.

Det har då och då framkastats tanken på att bilda en liknande samsamfundning på Västkusten. Önskvärt vore ju att även här söka rädda en skärgårdsångare åt eftervärlden — det skulle med tiden komma att bli en förstklassig turistattraktion om inte annat! — men också andra förslag bör kunna diskuteras.

För ett överhuvudtaget utredna intresset för en sådan här sak, bedes eventuellt intresserade att hänvända sig till herr Ingvar Kronhamn, Kring-elgatan 6, Göteborg H, tel. 031) 2215 96.

Bengt Olof Thylén

Bengt Olof Thylén har avlidit. Han var en tidig medlem i Sällskapet Ångbåteten och en av de tre personer från sällskapet som 3 maj 1965 kom överens med direktör Torsten Johansson i firma Skrot & Avfall om att låna BOHUSLÄN över sommaren. Det blev ju, som vi vet, aldrig aktuellt att lämna tillbaka båten.

IK

Båtar runtomkring

Passagerarfartyget EVERT TAUBE såldes 23 april för 2,5 milj. kronor av Strömma Turism & Sjöfart AB, Stockholm till Ari Viienonen, Åbo. Som finländskt har fartyget fått namnet RUDOLFINA.

EVERT TAUBE som gått för Börjes-sons Restaurang & Utflyktsbåtar lämnade Göteborg 24 april på sin resa mot Åbo där fartyget sommartid skall trafikerar Åbolands skärgård.

Fartyget byggdes vid Djurgårdsvarvet i Stockholm som VITSGARN 1958 för Marinförvaltningen och byggdes om 1983 vid Sjötorps varv. Det har därefter trafikerat Göteborgs skärgård under namnet EVERT TAUBE.

Färjan KASTELL I såldes i april till Kaj Olin, Nådendal i Finland. Denna färja byggdes i Marstrand 1962 och gick som HAMNFÄRJAN III mellan Koön och Marstrandön. Det var den blåmalade, öppna färjan som efterträdde de täckta "spärvagnarna". 1999 såldes den av Kungälv kommun till Strömma Turism & Sjöfart för att trafikera Kastellet och Badholmen i Vaxholm.

IK

Maskinisterna är ständigt igång!

Åter ligger en vintersäsong framför oss. Våra fartyg skall skötas om inför bistrare väder och översyn behövs. Vår ångare blir 90 år kommande säsong, något som förpliktar till lite extra.

En intervju med Paul Johansson och Mats Demker, ett par av de verkamma, visar arbetets omfattning.

I slutet av september efter sista seglingen förhålar BOHUSLÄN för egen maskin omedelbart till Götens Varv vid Ringön.

Här kommer ankarspelet att lyftas iland för genomgång. Ankarfättingarna dras ut för besiktning och klansning. Kommandobryggans båda vindskydd lyfts av för att underlätta bryggans täckning med presenningar. Våra dyrbara livflottar åker iland för den årliga besiktningen samt förvaring i torrfföråd. Den flitiga "vinterbesättningen" kommer att vårda teaksoffor och trallar, så dessa lossas också.

Ångaren skall täckas in med presenningar. Dessa, deras stöttor, värmslangar och annan vinterutrustning lastas vid samma tillfälle. Många lastbültransporter sparas därmed.

Sedan förhålar BOHUSLÄN för egen maskin till Rosenlund, kajplats 17, där avblåsning och öppning av ångpannan sker omedelbart följt av slamsugning och spolning av kölsvinet. Samtidigt dräneras, töms, alla maskiner, ventiler, rör och pumpar. Något senare konserveras, rostskyddas, maskiner och pumpar.

I det sammanhanget måste nämnas, att ångaren hålls uppvärmd hela vintern.

Ångpannan

Arbetet på ångpannan kan delas in i tre faser:

Den första innebär omedelbar sotning av hela pannan, alla tuber dras manuellt med viska, sotskåp och flamvagnar rengörs. På vattensidan, alltså inne i pannan, rengörs allt. Eventuella defekter åtgärdas.

Den andra innebär besiktning genom Der Norske Veritas, vars inspektör noggrant skärskådar hela pannan, inte minst invändigt. Sedan fylls pannan full, cirka 20 kubikmeter, med varmt vatten utifrån och provtryckning sker.

Under vinter hålls pannan varm genom värme utifrån och hela ångaren erbjuder ett behagligt arbetsklimat. Säkerhetsventilerna demonteras och sänds till specialverkstad för totalöversyn.

Den tredje fasen sker på våren i april då driftsprovet åger rum. Då skall allt fungera.

Huvudmaskin

En mängd saker skall åtgärdas. Till exempel skall hela vevaxeln indikeras, det vill säga eventuell skevhet åtgärdas. En tolerans på 1/100 mm gäller för ramlagren.

Mellantrycks cylinderns tvärstycks-lager, "knäleden" mellan pistong och vev, slårmar något liksom vevstakslaget. Inte mycket men måste ses över. Kolvringarnas spel i mellantryckskolven ses över. Hela kolven måste demonteras.

Exenterspelet för lågtrycks cylinderns skidreelse måste justeras.

Vidare skall smörjkanaler rensas, bussningar läggas om och ventilsitén kontrolleras.

Vissa kylvattenrör skall även förnyas.

Elarbeten

Elektricitet till sjöss måste vårdas. Så även hos oss. Samtliga elmotorer, liten som stor, "meggas" och görs rena och förses vid behov med nya kol. Alla elgrupper ses över. Jordfel jagas. Tusen och en smådetaljer skall ha sin vård. Belysningen gös över.

Detta är endast några få rader om de kommande arbetena i maskin. Här har inte nämnts något om de omfattande målnings- och renoveringsarbetena i övriga utrymmen. Vi återkommer om dessa.

Omkring den 24 april skall allt vara klart och funktionsdugligt. Inget får mankera. Två dagar i veckan i vinter arbetas det ombord i god värme och i goda kamraters lag. Som meningsfull sysselsättning måste arbete i BOHUSLÄN och FARJAN 4 klassas högt.

Glädjen och stoltheten över våra fartyg och att vi under så många år lyckats hålla dem flytande, seglande och självförsörjande är mycket stora!

BO STARMARK

Besättningsbostäder i BOHUSLÄN

Under de år som ångaren BOHUSLÄN trafikerade sin ursprungliga linje bodde besättningen ombord. Många hade sin benvoist i kutsambällena och var därför långa tider bält hänvisade till skansen eller hytten ombord där man också förvarade sina personliga tillhörigheter. Här följer en redogörelse för bostäderna ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Ångaren BOHUSLÄN hade under de aktiva åren på kusten en turlista som medförde övernattnings ombord för besättningen. 1921 fick BOHUSLÄN den turlista som kom att bestå under många år.

Två gånger i veckan, tisdagar och fredagar, gjorde BOHUSLÄN en resa Göteborg-Smögen-Gravarne (Kungshamn) med återresa dagen därpå. Måndag och torsdag lastade man i Göteborg. Varannan söndag gjorde BOHUSLÄN en resa till Marstrand och åter. Varannan vecka var arbetstiden 52, varannan vecka 61 timmar.

Åren 1936-1952 gjorde BOHUSLÄN sommardagsexpressurer med en daglig tur Göteborg-Gravarne och åter och med en liggdag per vecka. Då var arbetstiden åtskilligt längre.

Besättningen utgjordes av befälhavare, styrman, rovgångare, fyra matrosar, maskinist, förstseeldare (andremaskinist), två äldre, restauratris, kokerska, städerska samt kvinnlig köks- och serveringspersonal, antalet berodde på årstiden. Totalt bestod besättningen av 16-17 personer.

Anställningsförhållanden

Rederiet anställde befälhavare, styrman och maskinister medan befälhavaren själv fick se till att anställa manskap och akterstäderska för rederiets räknings. Man fick tag i daglig personal genom personliga kontakter.

Restauratrisen utsågs av befälhavaren. Hon skulle, mot ersättning hålla besättningen med mat men förestod även serveringen till passagerarna i försalong och matsal. I ersättningen ingick köks- och serveringslokaler liksom bostäder för köks- och serveringspersonalen som var anställd av restauratrisen.

Bostadsbestämmelser

När BOHUSLÄN byggdes skedde den årliga besiktningen av passagerarfartyg av besiktningsmän som var utsedda av Länsstyrelsen. 1915 överfördes besiktningen till den nyinrättade Fartygsinspektionen som var underställd Fartygsbyrån vid Kommerskollegium.

När BOHUSLÄN byggdes fanns ingen direkt lagstiftning för bostäder ombord i fartyg. 1914 beslöt riksdagen om en allmän bestämmelse i sjölagen att "bostäder å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga".

1880 års skeppsnättningsförordning stadgade emellertid om vissa krav på bostäder för att bevilja avgiftsfrihet vid beräkning av fartygs dräktighet. Om kraven uppfylldes kunde bostadsrum dras bort från bruttodräktigheten för att ge lägre nettodräktighet vid avgiftsberäkningar för exempelvis hamnavgifter.

Detta innebar att besättningsrum skulle ha en minsta durkyta på 1,11 m² och en minsta volym på 2,04 m³, allt per person. Bostäderna skulle dessutom ha god luftväxling och vara väl dränerade.

I 1915 års förordning angående fartygs byggnad och utrustning kom nya bestämmelser om bostäder. Dessa trädde i kraft för existerande fartyg 1920 men innebar inga krav på förändringar för BOHUSLÄN.

1927 kom den första bostadsförordningen som för BOHUSLÄNs del innebar att skansen, som ligger för om kollisionsskottet, inte längre skulle få användas som sovrum. Kommerskollegium accepterade emellertid skansen som sovrum tills vidare sedan rederiet påtalat bristen på utrymme ombord för nya bostäder åt skansens invånare.

Den nya förordningen ställde blygsamma krav på kojernas storlek, längd 1,83 meter, bredd 0,60 m. Till varje sovplats skulle höras ett klädskåp om minst 50 x 25 cm och med en höjd på 150 cm.

Något krav på besättningsmäss fanns ännu inte, det räckte med en sittplats vid bord i sovrummet där måltiderna kunde intas.

Befälhavaren intog sina måltider i försalongen, Matrosar och äldre intog sina måltider vid bord i skansen medan de övriga satt utanför köket i mellandäckets godsutrymme.

Den kvinnliga personal som hade

sovplats i för- och aktersalongerna skulle garanteras vila mellan klockan 23 och 07. De skulle dessutom ha tillgång till egna klädskap.

Bostadsarrangemang

Befälhavaren hade en hytt under däck akterut på babordssidan. Carl-Johan Johansson, skeppare ombord åren 1916-1949, var inte särskilt förtjust i hytten utan flyttade varje sommar upp i navigationshytten akter om styrhytten. Navigationshytten var då avskild från styrhytten och nåddes genom en dörr på akterskottet.

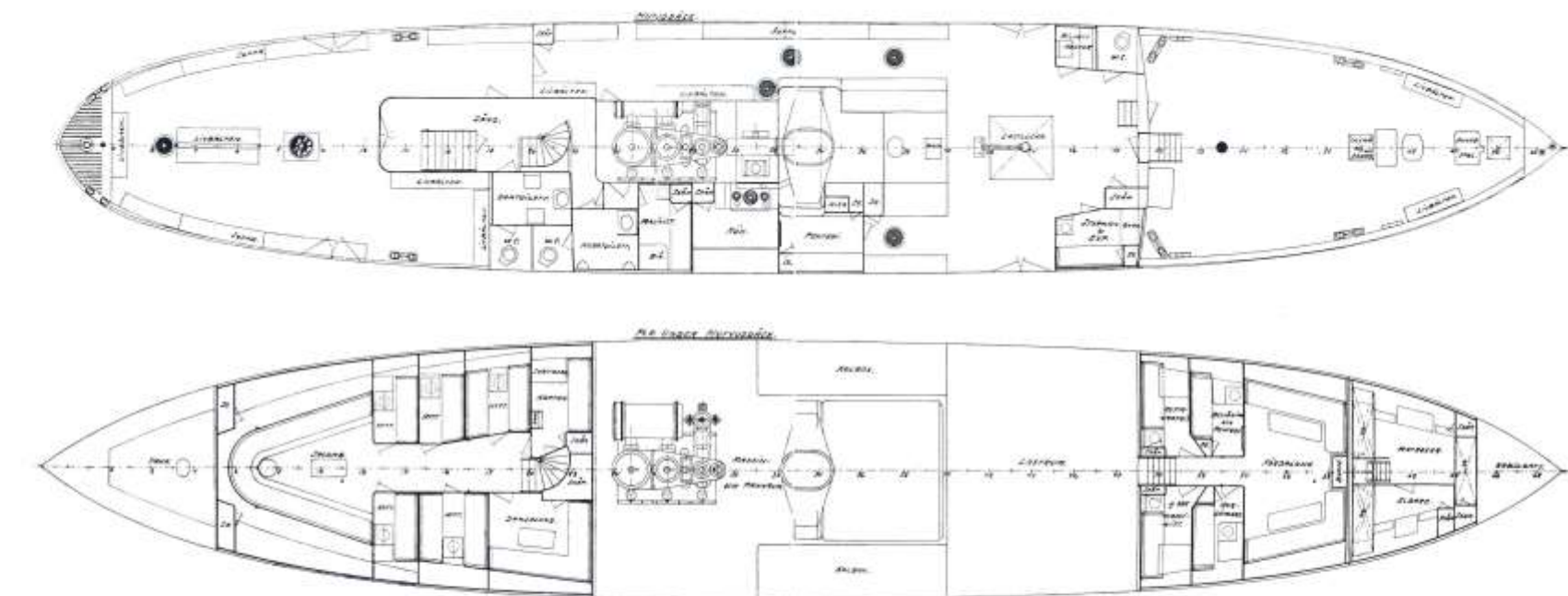
Styrman hade sin hytt längst före om styrbord i mellandäck. Här hade han även sin expedition där bland annat godset bokfördes. Enligt 1927 års bostadskungörelse fick inte sovrum användas till annat än bostad. 1930 fick styrman därför en särskild expeditionshytt mellan sin hytt och dörren till inredningen under fördäck.

Maskinisten har sin hytt i mellandäck på styrbordssidan mellan köket och passagerartoiletterna. Maskinisthytten nås genom en gång från akterdäck, tamburen har dessutom förbindelse med maskinkapten.

Rorgångaren och försteeldaren, eller andremaskinisten som han även kallades, hade egna hytter föreut under däck, på styrbordssidan, i gången till försalongen, rorgångaren för om försteeldaren.

På babordssidan hade restauratriken sin hytt och för därom låg penteriet till försalongen som även var kokerskans hytt.

Däcksmanskapet bestod av fyra man



som hade sina kojor i skansens babordssida. Två kojor, över varandra, låg tvärskepps mot frontskottet. Två kojor, över varandra, ligger fortfarande tvärskepps mot akterskottet.

Skansen var delad längskepps och eldarna hade en egen del av skansen på styrbordssidan, med döer från matroskansen, och med två kojor, över varand-

ra, tvärskepps mot akterskottet.

Under däck akterut fanns damsalong och hytter för passagerare som kanske kommit ombord på kvällen i slutet av nordglände tur inför nästa dags avgång från Smögen (från 1927 Gravarne). BOHUSLAN anlöpte fler stationer på norrglände än på sydglände.

Städerskan och uppsässerskan dispo-

nerade varsin liten hytt under däck akterut. Hytterna var egentligen för små som sovrum men då kvinnorna kunde välja att sova i aktersalongen accepterades arrangemanget av Kommerskollegium. De övriga servitriserna fick emellertid sova i salongerna under däck, åtskilda från passagerarna av endast ett draperi och utan egna klädskap.

En ung uppsässerska tog mod till sig och framförde till kapten Johansson en önskan om en döer till aktersalongen. Dörren kom på plats men strax därefter slutade kvinnan sin anställning vilket medförde den beska kommentaren från kapten Johansson: "Ska hon sluta nu när hon har fått sin döer." Man får hoppas att dörren glädde efterföljande servitriser.

Komfort i bostäderna

Förutom dagsljus från fönsterverntiler hade bostäderna elektriskt ljus vilket inte var så vanligt vid den här tiden, inte ens i bostäder inland.

Bostäderna värmdes upp av ångradiatorer som gav god värme.

Besättningens enda toalett var belägen längst föreut om babord i mellandäck.

För egenhygien fanns vatten från en pump med vask på mellandäckets frontskott mellan trappan till överdäck och dörren till försalongen.

Ville man ha varmt vatten tog man en pyts vatten ner i maskinrummet där vattnet snabbt värmdes med ånga, "stimmades".

Maskinisthytten hade en kommod med rinnande vatten från en tank på övre däck. Tanken försåg även tvättställen på passagerartoiletterna med vatten.

Nya regler medför ombyggnad

Andra världskriget medförde stora förändringar för kusttrafiken. Restriktioner för landsvägstrafiken beträffande gummidäck och bränsle gjorde att last och passagerare fördes över till ångbåtarna som emellertid drabbades av kostnadsstegringar i form av högre löner och dyra bränsle.

Flera kust- och skärgårdsbåtar togs i anspråk av krigsmakten och de värnpliktiga männen var inkallade långa tider. Kolan drygades ut med ved som bunkrades vid flera stationer på resorna.

1943 års bostadsförordning kom dessutom att medföra stora förändringar och kostnader för kustrederierna. Hösten 1944 lades BOHUSLÄN upp vid varvet i Marstrand för ombyggnad av bostäderna ombord.

Det tidigare medgivandet från Kommerskollegium att behålla skansen för om kollisionsskottet förenyades, efter viss tvekan, ännu en gång.

Krav på mera yta och volym i bostäderna medförde emellertid en del ombyggnader. Längskeppsskottet i skansen revs varvid två kojor försvann. De fyra matroserna disponerade därefter hela skansen. De två eldarna fick en hytt i mellandäck, längst förut om babord. Toaletten som funnits där flyttades akteröver.

Restauratrisens hytt förut under däck på babordssidan blev nu besättningsmäss och för restauratrisen byggdes en ny hytt i försalongens styrbordssida. Akter om den inreddes ett litet penteri för försalongen. Kokerskan kunde därmed helt disponera det tidigare penteriet på babordssidan.

Av någon anledning bytte rorgångaren och försteeldaren hytter med varandra vid detta tillfälle.

Under däck akterut förlängdes de aktra hytterna 0,90 meter på bekostnad av aktersalongens längd. På styrbordssidan fick den aktra hytten tillräcklig yta och volym för att medge plats för städerskan. På babordssidan slogs de två aktra hytterna ihop till en där två servitriser fick plats.

Fartygsinspektionen hade vid besiktningen synpunkter på tak- och skottbeklädnaden i de flesta hytterna. Den bestod av pärlspåntade däcksplank i taken medan skotten hade fasspontade bräder eller ramträ med träfyllningar. I springorna trivdes ohyra såsom vägglöss.

Rederiet fick en tids anstånd med hytterna men snart kläddes de med masonit som målades i kränflärg.

Senare ändringar

När BOHUSLÄN fick oljeeldning 1951 behövdes bara en eldare förutom försteeldaren som egentligen tjänstgjorde som andremaskinist. Den kvarvarande eldaren flyttade då in i rorgångarhytten förut under däck på styrbordssidan och rorgångaren flyttade ensam in i eldarhytten i mellandäck.

När Carl Johan Johansson gick i pension 1949 och Ludvig B. Olsson tagit över befälet i BOHUSLÄN förstörades befälhavarhytten genom att den slogs samman med hytten akter om den. Den främre dörren lästes.

När BOHUSLÄN under 1950-talet och de första åren på 1960-talet gjorde dagturer på Öresund och Oslofjorden bodde besättningen officiellt inte längre ombord. Därmed gällde inte längre kraven på bostäder, hytterna blev "uppehållsrum" för besättningen.

Under denna tid blev bl. a. rorgångarhytten, längst förut om babord i mellandäck, kiosk för taxifreeförsäljning.

När Sällskapet Ångbåten övertog BOHUSLÄN 1966 var inredningen i ett ganska dåligt skick. Eftersom det då gällde att få bostäderna i behöligt skick inför trafikstarten blev det en snabb renovering.

Den bägnande masoniten revs bort varefter man målade, lät vara i inte alltför ursprungliga kulörer. Den restaurering som därefter pågick och ännu pågår kräver en egen redogörelse. Det är aldrig för sent att söka ursprunget.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2003

Har BOHUSLÄN lagt till i Grundsund?

Vårje ångare i Marstrandsholaget hade sina stationer. Under ordinarie turlista anlöpste BOHUSLÄN inte Grundsund på Skafte. Sten-Åke Christensen berättar här om isvintern 1922 när Grundsund fick besök av vår ångare.

Enligt alla gamla turlistor har BOHUSLÄN aldrig trafikerat Grundsund. Men ingen regel utan undantag som det heter i talesättet. Vintern 1922 var en riktig vinter med islägg och stopp i sjöfarten för ångbåtarna. Min farfars yngre bror Gustaf Isidor Christenson (1870-1947) skrev dagbok, mest om vädret men även i viss mån om livet i fiskeläget Grundsund. Här är ett utdrag ur dagboken från januari-mars 1922:

Tisdagen 24 januari
Frisk SO vind. Hård vinter, ingen snö, ser ut att bli islägg.

Lördagen 28 januari
Isen lägger sig överallt.
Postbåten har varit här med post men måste nu sluta för is.

Måndagen 30 januari
Vinden håller sig jämt omkring O, mycket kallt men ingen snö.
Isen ligger långt ut. En av de större motorbåtarna härifrån har hämtat posten på Lysehil. Den kunde gå i ångbåtsvaken. Nu ligger isen fast överallt.

Onsdag 1 februari
Frisk ONO vind, mycket kallt, ingen snö.

Ångbåten Nr 3 2003



Ångaren LSN331, runt seheljefet vid den äldsta ångbåtsbyggnaden vid konservfabriken på östra sidan i Grundsunds hamn. Marstrandsholagets nya brygga kom att ligga strax utanför bildens högerkant. Vykort

Folk börjar att gå på isen och fiska. Ångbåten har dock kommit bit från Göteborg, men kom ej förvån kl. 19.30 på kvällen. (Enligt turlistan skulle den vara i Grundsund vid 14-tiden.)

Freitag 3 februari
Storm av ONO vind, klar luft, hård vinter.

Lördag 4 februari
Frisk NO klar luft, 17 grader kallt.
Ångbåtstrafiken slut, is överallt.

Söndag 5 februari
Jämn bris av ONO. Klar luft, mycket kallt.

Torsdag 8 februari
Frisk vind av SSW överdragen himmel, kolden ej så hård.

Freitag 9 februari
Vinden SSW mulen luft, drivisen kommer, bara is till sjöss.

Lördag 10 februari
Stilla väder, ingen köld.

Måndag 19 februari
Stilla väder. Drivisen har lossnat från landisen och driver sakta till sjöss. Fasta isen ligger kvar.



Ångaren MARSTRAND under backning ut från hamnen på 1930- eller 40-talet. Kapten står på bryggningen och kontrollerar manövern. MARSTRAND är på ungefär samma plats som LYSEKIL på förra bilden. Vykort.

Freddag 23 februari
Små S vind. Ingen köld.

Tjocka isen är nu bruten till Öre holme. Ännu kan man gå till Gåsö på isen. Börjat att säga isen så att båtarna kan komma ut om drivoisen skulle gå till sjöns.

Freddag 24 februari
Frisk SSW vind, tjocka.

Lördag 25 februari
Frisk SSW vind. Klarnat upp.
Drivoisen har kommit åter och syns så långt ögat kan nå.
Enligt tidningarnas uppgifter ligger

många ångbåtar fast i isen ute i Kattegatt. Stockholms stora isbrytare är på väg för att hjälpa ångbåtar som i Kattegatt är fast i isen. Bland befolkningen här är för många skrämt med maten. Ja det har nog ej varit så på många år. Skolbarn ha mat hos dem som ha det bättre ställt, även som matvaror och kläder har utdelats till bebövande. Bönderna ha delat ut råg och potatis till flera på Grundund. Fortjänsten förra året var så dålig och nu är det ingen fortjänst alls.

Lördag 4 mars
Små vind av SW emellanåt tjocka.

Drivoisen ligger långt till sjöns. Fasta isen ligger ännu kvar.

Idag har dock ångaren "Bohuslän" kommit bit för första gången sedan isen lagt sig. "Bohuslän" gick från Göteborg igår kl. 8.00 så den har haft en lång resa, men isen är så svår och så hade den mycket att lösa på stationerna. Den bröt sig genom isen helt fram till ångbåtsbryggan.

Söndag 5 mars
Frisk W vind. Drivoisen har minskat mycket, har nog malt sig sönder. Är klart intill Vasholmarne in mot Kørholmen. Isen bryter sig här överallt. Ångaren "Marstrand" har varit här idag, även den kom från Göteborg.
På kvällen regnade det mycket.

Måndag 6 mars
Storm av W. Klar luft. Isen bryter sig sönder.

Tisdagen 7 mars
Frisk vind av S, tjocka.

Onsdag 8 mars
Små bris av S.
Idag är det fritt från is till Grundund. Tre av de större motorbåtarna är idag ute på snörevadsvägen. Isfritt till sjöns, isen ligger dock kvar inåt Lysekil, så ännu kan ej båtarna härifrån komma dit. Även vid Gåsö ligger is.

Freddag 10 mars
Frisk vind av ONO, klar luft, isfritt.
Postbåten har idag börjat gå sina turer.

Ångbåten Nr 3 2003

Grundsunds fiskehamn började byggas med statliga medel under första världskriget. Hamnen ligger väl skyddad för sydliga och västliga vindar men vind från norr har alltid medfört problem för ankrade båtar i hamnen före kajens tillkomst.

Bygget innebar att ön Ösö, som västra delen av samhället Grundsund består av, blev en kringfluten ö. Hela sundet mudrades och en öppningsbar bro byggdes vid kyrkan. En välkommen vågbrytare tillkom mot nordanvindarna. Två kajer av sten byggdes, en på västra sidan, den andra längre in i kanalen på östra sidan. Ångbåtsbryggan blev en träbrygga mitt för västra kajen.

Varför lade inte BOHUSLÄN till i Grundsund? En tänkbar förklaring är att Bohuslän inte kan backa och gira styrbord, då vinden kommer till, på grund av propellerns skärning.

S:T ERIC, MARSTRAND och ALBREXTSUND hade kanske sina propellrar skurna åt andra hållet. En annan tanke är att kapten Johansson inte ville lägga till där av någon anledning.

Lördagen den 4 mars 1922 var det dock annorlunda. BOHUSLÄN bröt isen på väg in till Grundsund. Vid backningen ut ur hamnen var det bara för kapten Johansson att följa isrännan ut till farleden mot Lysekil.

Det måste ha varit mycket is längs kusten 3-4 mars eftersom resan från Göteborg tog två dagar mot det normala 6-8 timmar.

Turlistorna för vintern 1922 säger att trafiken är inställd på grund av ishinder

Ångbåten Nr 3 2003



Grundsunds hamn från väster. Flygfoto från Lysekils kommun 2000

från 11 februari. Gustaf har dock hört att trafiken på Grundsund redan har upphört. Troligen har även postgången och därmed dagstidningarna från Göteborg blivit försenade av isen.

Vad jag kan förstå, efter att ha letat bland allt gammalt material på Grundund, lästes förutom Bohuslänningen även Göteborgs Morgonpost, som tillsammans med Göteborgs Handels och Sjöfartstidning innehöll turlistor för skärgårdstrafiken.

Gunnar Söderberg har hjälpt mig med annonserade turlistor för vintern 1922.

• 4 februari är WESTKUSTEN upplagd

• 6 februari är endast MARSTRAND i trafik
• 11 februari är all trafik inställd p.g.a. ishinder
• 18 mars normal trafik

Gustafs dagbok talar om att fredag 3 mars avgick BOHUSLÄN från Göteborg 08.00 och söndag 5 mars avgick MARSTRAND från Göteborg. Båda fartygen på väg norrut mot Gravarne. En smygstart på ordinarie turlista kan man förmoda. BOHUSLÄN lämnade Stenpiren tisdag och fredag 08.15.

Tack Gunnar!

STEN-ÅKE CHRISTENSON

Slut med daglig båt till Marstrand

I somras var det första gången sedan 1986 som det inte fanns dagliga båtturer från Göteborg till Marstrand.

Under Marstrandbolagets tid fram till början av 1950-talet fanns det som regel fyra dagliga sommarturer i vardera riktningen på sträckan. Allt eftersom bussar och bilar under 1950-talet tog över fler och fler resenärer i Marstrandbolagets trafikområde minskade trafikutbudet.

Marstrandbolagets sista år

Ännu sommaren 1961 gick det dock två dagliga turer i varje riktning mellan Göteborg och Marstrand. Samtliga turer fortsatte ännu längre norrut: S:T ERIK gick dagligen till Gravarne och åter medan ALBREKTSUND gick Lysekil-Göteborg och åter. Söndagar gick den istället Göteborg-Käringön och åter.

Sommaren 1962 blev Marstrandbolagets sista år i trafiken. Då var bara S:T ERIK i trafik med dagliga turer Göteborg-Gravarne och åter. Inför sommaren 1963 hade S:T ERIK sålts till ostkusten och istället annonserades ångaren BOHUSLÄN i Sveriges kommunikationer. Det blev dock inga turer utan BOHUSLÄN låg istället upplagd i Marstrand.

Öckeröbolaget gör ett försök

Sommaren 1963 blev det istället Öckeröbolaget som satte in REGENT på dagliga turer till Marstrand. REGENT anlöpte flera bryggor i Norra skärgården och restiden blev därför lång, nästan tre timmar. Utan servering ombord och



Ångaren BOHUSLÄN i norra delen av Albrektsunds kanal med Marstrand och Carlstens fästning i bakgrunden. Foto Gunnar Söderberg 29 juli 1978

med avgång redan 08.00 från Göteborg blev turerna inte någon succé. Öckeröbolaget lade ner trafiken på Marstrand efter den sommaren.

Enstaka turer

När ångaren BOHUSLÄN sattes i trafik av Sällskapet Ångbåten 1966 var det till att börja med enstaka medlemsturer som ibland gick till Marstrand. Från 1974 utvecklades turutbudet och ändrade namn från medlemsturer till sommarturer. Dessa blev även tillgängliga för allmänheten. Men det var fortfarande inte fråga om någon regelbunden trafik på Marstrand.

Nystart för reguljärtrafik

Det skulle dröja ända till 1978 innan Marstrand åter fick regelbundna turer. Genom samarbete mellan Styrsöbolaget och Sällskapet Ångbåten gjordes första försöket till regelbunden trafik med gemensam marknadsföring.

Under juli gick STYRSÖ på lördagar och BOHUSLÄN söndagar, utom en söndag när STYRSÖ ersatte. Med avgång från Göteborg 10.00 och med kafeservering ombord strömmande resenärerna till över förväntan. Sista söndagen var det 500 resenärer som stod på Stenpiren. BOHUSLÄN rymde ju bara 300 och det



Marstrandbåten STYRSÖ närmar sig utgån Högskallen och bergskärningen i södra delen i Albrektsunds kanal. Foto Gunnar Söderberg 9 juli 1989.

ordnades snabbt så att STYRSÖ fick ta resten av resenärerna.

Rörö blir succé

De följande somrarna förlängdes trafikperioden från slutet juni till mitten av augusti. STYRSÖ gick alltid lördagar medan BOHUSLÄN gick söndagar, utom när den hade andra turer och STYRSÖ fick ersätta. Från 1981 tillkom anlöp av Öckerö hamn.

Sommaren 1983 utökades trafiken så att STYRSÖ gick även tisdagar och torsdagar. Dessa dagar anlöptes Rörö istället

för Öckerö. Anlöpet av Rörö blev lyckat. Det var många som reste dit för att bada och från Rörö var det ofta upp till 50 personer som reste till Marstrand. En del av dem kom med anslutande Nordöfärja från andra öar.

1984 slopades anlöpet av Öckerö och ersattes med Rörö även lördagar och söndagar på STYRSÖs turer. När BOHUSLÄN ersatte vissa söndagsturer gick den direkt till Marstrand.

Sommaren 1985 gick BOHUSLÄN varje söndag, utom en, direkt till Marstrand. STYRSÖ gick istället onsdagar

och därmed gick det båt fem dagar i veckan till Marstrand. För STYRSÖ tillkom anlöp av Kalvsund.

Dagliga turer

1986 utökades trafiken till att bli daglig. BOHUSLÄN gick söndagar direkt till Marstrand medan STYRSÖ gick övriga dagar via Kalvsund och Rörö. 1987 delade båtar på söndagsturer till Marstrand.

Inför sommaren 1988 upphörde samarbetet mellan Styrsöbolaget och Sällskapet Ångbåten på Marstrandslinjen. Styrsöbolaget ville att BOHUSLÄN skulle gå varje söndag medan Sällskapet planerade en resa med BOHUSLÄN till Stockholm och Köpenhamn och därmed inte kunde binda upp sig. Parterna valde då att vara fria att planera trafiken från sina egna förutsättningar.

STYRSÖ fick gå dagligen till Marstrand och Björkö Framnäs tillkom som mellanbrygga. BOHUSLÄN återgick till oregelbundna turer på Marstrand.

Sommaren 1989 gick BOHUSLÄN sju söndagar till Marstrand, vilket minskades till tre året därpå. STYRSÖ fortsatte dagligen, 1989 och 1990 kördes även en kvällstur lördagar till Marstrand.

För STYRSÖ tillkom 1991 anlöp av Öckerö fjärläge. Under hösten beslöt Styrsöbolaget att sälja STYRSÖ eftersom den inte var självbärande och därmed skulle belasta bolaget vid en kommande upphandling av trafiken i Södra skärgården.

Det blev dock ytterligare en sommar med daglig trafik på Marstrand innan

STYRSÖ hösten 1992 såldes till Telemarkskanalen i Norge.

S:T ERIK återkommer

Sommaren 1993 återupptog Börjessons Utflyktsbåtar den dagliga trafiken till Marstrand med EVERT TAUBE. På resan anlöptes Öckerö färjeläge och Rörö. Under uppehållet i Marstrand körde man första året en lunchtur runt Koön och Instön.

1995 alternerade EVERT TAUBE med LASSE DAHLQVIST på Marstrandslinjen. BOHUSLÄN fortsatte med vissa söndagsturer till Marstrand.

Inför sommaren 1996 hade Börjessons ägare, Strömma Kanalbolaget i Stockholm, överfört KUNG ERIK till Göteborg. Båten som var identisk med Marstrandbolagets forna S:T ERIK byggdes om för sina nya trafikuppgifter och återfick sitt gamla namn.

Efter 33 års bortovaro sattes den in på Marstrand och linjen förlängdes samtidigt till Klädesholmen och Rönning. Första sommaren provade man också med kvällsturer tre dagar i veckan till Marstrand.

1998 anlöpte S:T ERIK inte Rörö eftersom den låga maskineffekten medförde att det var svårt att vända där när vinden var hård. Även Rönning slopades. Året därpå slopades Klädesholmen men istället återkom Rörö.

BOHUSLÄNs turer till Marstrand utökades och gick varje söndag 13 juni-22 augusti.

Sommarna 2000-2002 gick S:T ERIK dagligen enligt den invanda turlistan



1996 återkom S:T ERIK till Marstrand efter 33 års bortovaro. Tidigare hade S:T ERIK trafikerat Marstrand sedan 1881. Foto Gunnar Söderberg 16 juni 1996.

och BOHUSLÄN sju söndagar till Marstrand.

Trafiken upphör

Sommaren 2002 var den sista som S:T ERIK trafikerade Marstrandslinjen. Börjessons uppgav att trafiken inte var lönsam och resenärerna ansåg ofta att tvåtimmarsuppehållet i Marstrand var för kort. Båten kunde inte ligga längre eftersom den skulle hinna tillbaka till Göteborg för kvällskryssningar i skärgården.

I somras fick S:T ERIK bara fortsätta

med sina kvällskryssningar i Göteborgs skärgård kompletterat med beställningsturer. BOHUSLÄN blev ensam om att trafikera Marstrand på sina oregelbundna turer.

Att Marstrand har en potential för reguljärtrafik med båt är väl helt klart. Frågan är snarare om det går att driva trafiken på ett lönsamt sätt. Det är fristående inte lätt så länge det bara kostar fem kuponger att åka buss från Göteborg till Marstrand och på kortare tid än vad en traditionell båt behöver.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2003

Båtturer i höst

När BOHUSLÄN lagt upp för säsongen och FÄRJAN 4 avslutar säsongen med sina barnurer på lördagarna i september och oktober, finns det andra båtar och färjor på västkusten som tar oss ut på turer på älv och i skärgården. Ångbåten ansvarar inte för tider och priser, kontrollerna därför dessa fyra avfärd! Västtrafik biter priserna i bost. Ett gott råd är att ta med en väl tilltagen matsäck på resorna, servicenivån sjunker betydligt i skärgården under lågsäsong.

Tidtabeller

Så gott som alla åretrunthattlinjer på kusten ingår i linstrafiken, "Västtrafik" vars tidtabeller finns på Tidpunkten, t. ex. Nils Ericsonterminalen i Göteborg, på telefon 0771-41 43 00 eller på Västtrafiks hemsida www.vasttrafik.se

Av tidtabellerna framgår även vilket rederi som driver trafiken. Observera att tidtabellerna kan ha olika giltighetstid.

Vägverkets färjeleder och tidtabeller finns i Västtrafiks tidtabeller och på nätet under www.vvc.se.

Taxsystem

Västtrafik har ett taxsystem baserat på de kommuner som ingår. Det kräver ingående kännedom om kommun- och zongränser liksom taxestämmelser för att se vad resan kostar. Det är emellertid alltid billigare att ha förköpta biljetter av något slag i stället för att köpa kontantbiljett.

Biljetterna gäller vid byte eller returresa inom 90 minuter från det resan på-



Styrsöbolagets VESTA. Avgång från Saltholmen. Foto Bengt-Ove Långström 2003.

börjas inom en zon eller inom tre timmar om resan omfattar flera zoner.

Fortsätter man en bussresa med en båtresa inom samma kommun ingår båtresan i biljettpriset (gäller ej Koster). Köper man däremot biljett till enbart båtresan är priset ibland ett annat än det som annars gäller inom kommunen, se nedan under resp. linje.

Det finns ett Skärgårdskort som gäller månadsvis på Västtrafiks båtturer utom Kostertrafiken. I Göteborg och Öckerö gäller kortet endast med en kupong i tillägg. Detta månadskort kostar 365 kronor, lägstafrikvarianten 255 kr.

Det finns även ett Sjökort för 100 kr per år som möjliggör resa till ordinarie kupongtaxa för Orust på Västtrafiks båtturer till Käringön och Gullholmen.

Under lågsäsong kan man behöva boka plats i förväg på vissa linjer och turer, se nedan. Rederierna har olika rese-

villkor och bestämmelser för resgods. Berörande cyklar, se nedan.

Vägverkets vägfärjor transporterar passagerare, cyklar och bilar avgiftsfritt.

Göteborg

En resa med ÄLV-SNABBEN är ett trevligt sätt att uppleva Göteborgs innerhamn och se de nya områdena på norra älvstranden. En resa från Lilla Bommen till Klippan och tillbaka tar en knapp timme. Taxan är gemensam för lokaltrafiken inom Göteborg och linjen ingår i Västtrafik. På Älv-Snabbarna får man ta med cykeln avgiftsfritt.

Göteborgs södra skärgård trafikeras av Styrsöbolagets skärgårdsbåtar från Saltholmen. Till Saltholmen går spårvagn 11 från centrum. Antalet P-platser på Saltholmen är begränsat och man bör som bilburen utflyktsresenär parkera vid Längedrag.

Eftersom taxan är gemensam för lokaltrafiken inom Göteborg och södra skärgården tillhör Göteborgs kommun, är det ett billigt nöje att ta Styrsöbåtarna för en rundtur i skärgården året runt. VESTA, YLVA och SILVERTÄRNAN har dessutom kafé ombord. Se tidtabellen för södra skärgården!

Det finns ytterligare en båttur i inom Göteborgs kommun. Den går mellan Hjuvik och Stora Varholmen och är avsedd för de 86 stugägarna med gäster på Stora Varholmens havsbudskoloni. Båtturen har den lägsta täckningsgraden bland båtturerna inom Västtrafik med en bruttokostnad per resa på 247 kronor medan taxan är densamma som

för lokaltrafiken i Göteborg, två kuponger.

Öckerö

Till Öckerö kommun kommer man med Vägverkets färjor till Björkö och Hönö. De utgår från Lilla Varholmen på Hisingen. Dit går busslinje 240 från Nils Ericsonterminalen i Göteborg. Strax före Lilla Varholmen passeras zongrunden till Öckerö, priset hitut är därför 3 kuponger, men man kan då fortsätta resan inom Öckerö på samma biljett.

Björköledens fäja VIVI går mellan Lilla Varholmen och Grönvik på Björkö. Turen tar sex minuter och VIVI gör två turer i timmen. Busslinje 294 förbinder Grönvik och Björkö samhälle.

Från Grönvik är det ca 300 meter till Framnäs brygga på Björkö varifrån Öckerö kommun trafikerar Kalvsund, Grötö och Öckerö med passagerarbåten Burö. Cyklar transporteras fritt.

Hönöleden går mellan Lilla Varholmen och Hönö. Här går några av Vägverkets största färjor, ADA, BEDA, GÖTA och MARIE. Turen tar 12 minuter och färjorna går dagtid var 15:e minut.

Från färjeläget på Hönö går busslinje 291 på en 18 minuters rundtur på Hönö och Fotö tillbaka till färjeläget.

Busslinje 290 går från Hönö via Öckerö och Hålsö till Burö färjeläge varifrån *Nordöleden* utgår. Här går Vägverkets färjor ULRICA, NORDÖ II eller NORDÖ III till Källö-Knippla, Hyppela och Röro, en resa på 40 minuter. Ett gott råd är att lämna bilen hemma eller vid Burö



S:T OLOF II går över Kyrkesund mellan Sumpen och Härön. Foto Gunnar Söderberg 16 juli 1996

färjeläge, dock inte över natten. Fordonskapaciteten på Nordöleden är låg och turerna glesa.

Kungälv

Förutom över broarna över Nordre Älv kan man ta sig till Kungälv med vägfarande av linjärjan KORNELIA som går tre å fyra gånger i timmen. Busslinje 320 går mellan Nils Ericsonterminalen och Tjuvkiel över Kornhalls färja.

Den mest kända färjeleden i Kungälv kommun torde vara den mellan Koon (Arvidsvik) och Marstrandön. Här går LASSE-MAJA (III), en linstyrd färja som även tar nybilar till Marstrandöns krogar och butiker. Resan kostar 15 kronor från Arvidsvik, om man inte anländer med buss, återresan är "gratis". Cyklar transporteras fritt.

Båtlinjen Rörtängen-Brattön-Lövön-Älgön ingår i Västtrafik och trafike-

ras året om. 1 oktober-15 april bör man boka plats per telefon. Det är Gunnars Båtturer på Dyrön som trafikerar linjen. Biljettpriset är tre kuponger.

Rederiet har även en linje Tjuvkiel-Hättan-Risön-Dyrön. Det är den enda av båtlinjerna i denna artikel som inte ingår i Västtrafik. Linjen har egen taxa, 35 kronor för enkel resa, och trafikeras t.o.m. 2/11. Därefter utgår den från Rörtängen som en förlängning av trafiken på Rörtängen-Älgön. Priset för en resa Rörtängen-Dyrön är då tre kuponger + 20 kronor.

Att ta med cykel kostar 20 kronor.

Tjörn

Från Rönning på Tjörn når man öarna Tjörnekalv, Dyrön och Ästol med kommunens passagerarfartyg HAKEFJORD. Separat båtresa kostar till Tjörnekalv 2 och till Dyrön resp. Ästol 3 kuponger.

På Dyrön anlöps norra hamnen medan Gunnars Båtturer anlöper södra hamnen på Dyrön på turerna från Rörtängen och Tjuvkiel. Det är en dryg kilometer mellan norra och södra hamnen.

Från Sumpen i Kyrkesund når man Härön med kommunens passbåt S:T OLOF II som tar 12 passagerare. Separat resa kostar 2 kuponger.

Källösundsbron, en av Tjörnebroarna, kommer att repareras i etapper från hösten 2003 till och med hösten 2005. Framkomligheten blir begränsad med längre restid och förseningar som följd.

Orust

Ett alternativ till Tjörnebroarna kan vara

Vägverkets *Svanesundsled* om man ämnar sig mot Orust. Från Stenungsund kör man norrut mot Ödsmål och Kolhättan. Färjan SVANHILD går från Svanesund på Orustsidan varje hel och halv timme, från Kolhättan 10 minuter senare. Under reparationerna på Källösundsbron dubblas avgångarna under högtrafik.

Från fasta Orust når man ön Lyr med Vägverkets linjärja LINA på *Lyrleden*.

Från Morlanda kyrka, mellan Henån och Ellös, når man *Malöleden*. Här går Vägverkets linjärja MAJ två gånger i timmen över Malö strömmar till Malö. Färjan är ovanligt nog elektrisk och laddar batterierna i färjelägena.

Från Malö kan man köra över Flatön och Ängön till *Ängöleden* där Vägverkets linjärja HULDAS KARIN går över Nordströmmarna till Dragsmark på Bokenäset. Färjan går två gånger i timmen.

Från Hälleviksstrand går passagerarfartyget YLVA till Kärvingön. Separat båtresa kostar 5 kuponger, för cykel betalas 20 kronor. P-plats finns innan man kör in i Hälleviksstrand.

Från Tuvesvik går passagerarfartyget HATTAN till Gullholmen. Separat båtresa kostar 4 kuponger, för cykel betalas 20 kronor. P-plats finns en bit före bryggan.

Kärvingön och Gullholmen trafikeras av Kärvingötrafiken för Västtrafik.

Lysekil

Från Bokenäset når man såväl Uddevalla som Lysekil. Vid Skår går *Gull-*



KOSTERVAG är en snabbgående katamaran byggd 2000 för Koster Marin. Foto Gunnar Söderberg 13 juli 2001

marsleden över Gullmarsfjorden till Finnsbo på Stängenäset med de stora färjorna GULLBRITT och GULLMAJ. De avgår var 20:de minut från vardera sidan. Färjeleden har största andelen tunga transporter i landet.

Från Bokenäset når man Skaftö över bron vid Källviken. Från Fiskebäckskil och Östersidan kan man resa över Gullmarsfjorden till Lysekil med passagerarfartyget CARL WILHELMSSON. Resan kostar tre kuponger, cyklar medtas utan kostnad.

Sotenäs

På väg 171 mot Kungshamn tar man av mot Tullboden och Bohus Malmön. Från Tullboden går linjärjan MARIA till Malmön över Stallerännan. Färjan går två gånger i timmen.

Tanum

Från Hamburgsund går Vägverkets linjärja ELVIRA över sundet till Hamburgö fyra gånger i timmen.

Från Centrumbryggan i Fjällbacka utgår postbåten i Fjällbacka skärgård. Postbåten gör en rundtur från Fjällbacka kl. 10.00 måndag-fredag med återkomst 11.30. Här är det nödvändigt att boka plats dagen före avresan. Separat resa kostar tre kuponger. Postbåten drivs för Västtrafik av Dnygö Sjötaxi.

Strömstad

Från Strömstad går Koster Marins katamaraner KOSTERFJORD, KOSTERSUND och KOSTERVAG till bryggorna på Kosteröarna. Det finns flera rundurer att välja mellan med möjlighet att stanna över en eller annan tur.

Kosteröarna ligger i Strömstads kommun och Kostertrafiken ingår i Västtrafik. Men när man kommer med tåg eller buss till Strömstad upphör biljetten dit att gälla vid landgången till Kosterbåten. En resa från Strömstad till Koster tur och retur kostar från 1 oktober 60 kronor. En enkel resa kostar fem kuponger med möjlighet till returresa inom 90 minuter. Det är frågan om inte biljetten "Regionen runt på 24 timmar" för 200 kronor är den bästa för långväga tåg- resp. bussresenärer.

Det kostar 50 kronor att ta med en cykel ombord. Det gäller även mellan Kosteröarna.

Trevlig resa och hör gärna av er om era erfarenheter!

INGVAR

Sällskapet
Ångbåten
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

**B FÖRENINGSG-
BREV**

SVERIGE



PORTO BETALT

En kustresa 1939

Från Johan Pettersson i Duvedalen på Tjörn, har vi fått låna ett svartvitt fotografi som togs 25 juli 1939.

På baksidan av fotot står *På väg till Smögen resp. Bornö ombord s/s Bohuslän 25. 7. 39.* Fotograf var Håkan Dilot.

Samlade runt kaffebrickan, placerad på en däckstol, ser vi från vänster: *Carl Fries*, intendent vid Nordiska museet och föreståndare för Skansens naturhistoriska avdelning 1937-53, fru *Signe Dilot*, maka till ingenjör Håkan Dilot (som tog fotografiet), vidare fru *Gunborg Pettersson*, änka efter provinsialläkaren i Gällivare, Fredrik Pettersson, samt fru *Ulla Fries*. Så långt Johan Pettersson.

De läsare som känner till ångaren BOHUSLÄN ser kanske att några detaljer inte stämmer. Barriären har ingen överliggare och taket slutar på ett sätt som inte liknar taket ombord i BOHUSLÄN. Vilken ångare kan det då vara?

25 juli var 1939 en onsdag och en titt i turlistan för Marstrandsbolaget visar att BOHUSLÄN denna dag gick express-tur från Göteborg till Gravarne och åter medan MARSTRAND gick "omvända expressen" från Gravarne. ALBREKTSUND gick Göteborg-Gravarne med passagerare och, kan man förmoda, mycket gods denna dag.



Med ledning av takets utformning, antalet stöttor och spolarnas avstånd i barriären kan man sluta sig till att det

faktiskt är ALBREKTSUND som sällskapet färdas med.

INGVAR