



ÅNGBÅTEN Årg 46 • Nr 1 2010 • 136

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Byölandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@bertill.se
Marias Jarlstedt, Asplöjesvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mariaa@jarlstedt.com

Gunnar Söderberg, Berglöttn 4, 426 69 V. Frolunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algnet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2010 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Kerstin Lud, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg,
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2010.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2010 är 150 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, malpe@passagen.se

Kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, ikassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLAN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Srenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson,

tel/fax 031-68 25 82, charer@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 136

Ordföranden har ordet	3	BOHUSLANS livsbåtar	15
TRAFIK ångar vidare	4	Vi har läst - SÅL: Östergjötrafik	16
BOHUSLAN i D-området?	5	MARIKILJAM-minnen	17
Svenskbyggda ryska trålare	6	Marstrandbolaget del 9 - MARSTRAND 18	
Aktuellt från FARJAN 4	9	Med ång MARSTRAND i båt kuling	28
Min första resa till sjöss	10	Flera resor med ång MARSTRAND	29
Vi har läst - Kungäleden 100 år	14	Båtar runt omkring	31

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 136!

Åvgången är tyvärr föresenad vilket beror på att chefredaktören haft fullt upp med att gå i pension från ett långt yrkesliv.

Nr 4 av *Ångbåten* 2009 kom därför aldrig ut. Vi går direkt på Nr 1 2010. Detta nummer blev därför ovanligt omfattande.

Ove Iko skriver om ångträlare. Vi får en rapport från FARJAN 4 och hoppas att i nästa nummer få läsa om vinterns arbeten ombord i BOHUSLAN.

Vi har fått låna Rune Hildéns dagbok när han gick till sjöss för över 60 år sedan. Bertil Holmström har hittat två böcker som kan vara intressanta.

I serien om Marstrandbolagets ångare har vi kommit fram till MARSTRAND, en favorit bland många resenärer på kusten. Per Erik Lindgren kompletterar med några reseberättelser från ångaren.

Detta och mer därtill hoppas vi skall ge trevlig läsning. Hör gärna av Dig!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde. Bifoga gärna illustrationer.

Till *Ångbåten* Nr 2 2010 (137) vill vi ha manus senast 29 mars 2010.

Omslaget

Vintern 1917 var svår för kusttrafiken med kyla och is. Ångaren MARSTRAND var tungt lastad för att föra kustorterna med försnödenheter. Att gå in till ångbåtsbryggorna var inte att tänka på. Ångbåtarna stoppade i farleden.

Ångbåten Nr 1 2010

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Vintern håller Sverige i ett järngrepp när detta skrivs i början av det nya årtiondet. Det var en del år sedan vi hade en riktig vinter i vår del av landet, men nog är det härligt! Härligt, förutom den dagen då elräkningar skall betalas.

Men, som jag brukar säga, tiden rinner fort iväg och snart ligger temperaturen över nollsträcket igen. Dagarna blir längre, solen kryper högre och högre för var dag som går och plötsligt är våra fartyg igång igen för en ny underbar sommarsäsong.

Just för tillfället håller vi jullov ombord, men under hösten har en febril verksamhet ägt rum. Många "gubbar" två dagar i veckan och faktiskt ett par "tanter" som kokar kaffe, fixar mat och sköter om oss på bästa sätt. Tack, Ingrid och Rosa, Ni får gärna fortsätta att skämma bort oss! Ju bättre vi mår, desto bättre jobbar vi, så klart.

Ett viktigt arbete fortskrider vad gäller läckstabilitet för BOHUSLAN. Vi har konsulter inkopplade för att hjälpa oss och de samarbetar med tjänstemän från Transportstyrelsen. Vi vet ännu inte hur ombyggnad kan ske och om vi skall göra detta stora ingrepp i fartyget.

Gör vi ingenting blir BOHUSLAN omklassad till så kallat E- fartyg och får då inte gå utanför skyddade vatten med mer än 59 passagerare.

Vid styrelsemöte i Sällskapet i början av februari hoppas vi ha underlaget klart, för att kunna besluta i denna viktiga fråga.

Som vanligt fortgår även jobben i

FARJAN 4, med det lilla, men naggande goda gänget där ombord. Fårjan gör ett gott jobb och flera säsongen gav ett bra resultat när plus och minus var färdigräknade. Det är viktigt att vi, alla medlemmar, inte glömmer FARJAN 4. Hon är en del av Sällskapets verksamhet som vi måste värna om.

En av våra verkliga eldsjälar, Ingvar Kronhamn, har när detta läses gått i pension efter ett långt liv som anställd vid Sjöfartsinspektionen. För Er som eventuellt inte vet det, så var Ingvar den yngling som 1965 kom på den "galna" idén att rädda ångaren BOHUSLAN från skrotningsdöden. Han har genom åren kanske inte syntts så mycket ombord, men har utfört enormt mycket jobb i det dolda. Jag tänker då på att fixa turlistor, beställa bussar, ha kontakt med de olika turistbyråerna i västverige och mycket annat.

Ingvar, jag önskar Dig lycka till som pensionär och hoppas att vårt fina samarbete kommer att fortsätta.

När den aktiva besättningen vaknar till liv framåt våren vill jag att Ni, vid uthämtandet av nya läkarintyg, varskor doktorn att intyget skall gälla i begränsad fart och därmed gälla i 4 år.

Observera att nya regler gäller för läkare med rätt att skriva ut "sjöintyg". Läkarna skall numera vara godkända av Transportstyrelsen. Kolla med oss i Sällskapets ledning, så får Du information om detta.

Har Ni medlemmar idéer om hur vi skall segla vidare, vad gäller turlistan och driften av fartygen? Tveka inte att sända

mejil om detta. Adresser finner Du på insidan av omslaget till tidningen. Tack för Din eventuella medverkan.

För att förbättra vår marknadsföring finns det kanske bland läsarens någon som är proffs på detta. Vi är tacksamma för all bistånd i denna fråga. Men, kom i båg, som vanligt gäller ideellt arbete!

Jag avslutar denna spalt med önskan om ett Gott 2010 till Er alla. Tag vara på goda vinterdagar, så ses vi när våren börjar!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Arbetsdagar under vinterupphället

Ångaren BOHUSLAN vid Skeppsbron
tisdagar och torsdagar kl 10 - 14.

FARJAN 4 Stenkolsgatan 1 - 3
måndagskvällar.

Säkerhetsövningar för aktiv besättning

Lördag 24 och söndag 25 april
kl 10.00 båda dagarna
ombord i ångaren BOHUSLAN.

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning!

TRAFIK ångar vidare

Genom Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2009:114 skall även ursprungliga, historiska passagerarfartyg som trafikerar D-område uppfylla kraven om läckstabilitet senast 1 juli 2010.

Bland sådana passagerarfartyg som är aktuella finner vi ångarna TRAFIK och BOHUSLÄN.

TRAFIK går på Vättern som, förutom skärgården utanför Askersund, utgör D-område. Ångaren BOHUSLÄN passerar mellan Göteborg och Strömstad flera kuststräckor i D-området.

Kraven för fartyg i D-område är att ett rum under däck, vilket som helst, skall kunna vattenfyllas utan att fartyget förliser. Det skall kunna kränga sju grader utan att vatten flödar in i övriga avdelningar.

Fartygen är ganska lika varandra. De har ett halvdäck förut med en stor salong under däck. De har ett lastrum och ett maskinrum samt hytter och salong akterut under däck. TRAFIK har ett halvdäck akterut medan BOHUSLÄNS huvuddäck går ända ut till akterstaven.

I samband med en sjövärdighetsbesiktning ombord i TRAFIK 2007 skulle jag göra en bedömning huruvida ångaren skulle klara sig förbi 2010.

Det fanns då inget stabilitetsunderlag varför uppgiften var ganska svår att lösa. För att bedöma läckstabiliteten måste det finnas en dokumentation om intaktstabilitet, det vill säga en redogörelse hur fartyget uppför sig när det är helt och tätt.

Man måste då ha tillgång till skrovets form som det beskrivs i en linjeritning

och spantruta. Har man inte det återstår att torsätta fartyget och lasermåta skrovet.

Med dagens teknik bygger man sedan en digital skrovmodell som utgör underlaget för beräkningar av volymer, tyngdpunkter och tröghetsmoment.

Genom vägning av fartyget där man bestämmer den undanträngda vattenvolymen och dess specifika vikt får man fartygets vikt eller displacement.

Genom ett krängningsförsök där man flyttar vikter tvärskepps och mäter krängningsvinkeln bestämmer man fartygets viktstygdpunkt. Därefter räknar man fram stabilitetsegenskaperna vid olika lastfall.

För ett passagerarfartyg som TRAFIK räknar man med fullt passagerarantal vid 100 respektive 10 % bunker och förbrädd. Dessutom räknar man med att alla passagerarna samlas i en sida. Krängningsvinkeln får i detta lastfall inte överstiga 10 grader i D-område. Det är i allmänhet detta lastfall som bestämmer passagerarantalet.

För TRAFIK betydde detta en minskning av passagerarantalet från 180 till 150. Då skall vi veta att passagerarantalet, som mest, var 260. Och, att TRAFIK en gång i tiden gått i alla väder året runt.

Men nu var det läckstabiliteten som var aktuell. För att beräkna den måste man ha dokumenterat intaktstabiliteten. Man måste också ha definierat skrovets indelningar, de vattentäta skotten, i den digitala skrovmodellen. Dessutom måste man känna till flödningsöppningarna,

de öppningar i skrov och skott där vatten kan tränga in och flöda över till andra avdelningar.

På ett tidigt stadium insåg vi att lastrum och försalong, som hängde ihop, var en alltför stor avdelning som, om den vattenfylldes, skulle betyda fartygets undergång.

Lösningen var att sätta in ett nytt, vattentätt skott i lastrummet, alldeles akter om förliga halvdäcket. På nyåret 2010 var skottet på plats. I skottet sätts en vattentät dörr som skall vara stängd under gång. Dessutom behövde några trösklar höjas för att förhindra vattenflödning mellan olika rum.

De flesta rederier överläter stabilitetsberäkningarna till en konsult. När det gäller intaktstabiliteten har befälhavaren på TRAFIK, Kurt Andersson, gjort mycket av arbetet. Men när det gäller läckstabiliteten krävs digitala beräkningsprogram som bara Sjöfartsinspektionen och större konsultföretag har.

Föreningen bakom ångaren TRAFIK fick 100 000 kronor från Riksantikvarieämbetet för att låta en konsult göra läckstabilitetsberäkningar utifrån Sjöfartsinspektionens underlag.

Till kostnaderna för konsultarbeten, myndighetsgranskning och vattentätt skott skall även läggas minskningen av passagerarantalet.

Nu är intakt- och läckstabilitetsdokumentationen godkänd av Sjöfartsinspektionen och därmed kan TRAFIK ånga vidare på den sjö ångaren trafikerat sedan 1892.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångtåten Nr 1 2010

BOHUSLÄN i D-område?



Kommer ångaren BOHUSLÄN att i framtiden gå norr om Gröbbedal med fler än 59 passagerare? Här passerar ångaren Tjurpannan på resan mellan Kungälv och Strömstad 24 juli 2009.

Foto Ingolf Ikenbard Benjaminen

Vi vet nu att ångaren TRAFIK har förutsättningar för fortsatt trafik på sjön Vättern. Hur går det då för vår egen BOHUSLÄN efter 1 juli, det datum då de nya läckstabilitetskraven träder i kraft för de historiska fartygen?

Vad händer om BOHUSLÄN inte uppfyller kraven? Om vi vill ha fler än 59 passagerare ombord blir fartområdet ganska begränsat om ångaren skall hålla sig i E-området.

Gränslinjen mellan E- och D-område framgår av kartan över fartområden på Transportstyrelsens hemsida under Sjöfart, Fartområden.

Ångtåten Nr 1 2010

När den "signifikanta våghöjden" inte överstiger 0,5 meter utsträcks området med en nautisk mil. Med signifikant våghöjd menas den genomsnittliga våghöjden för den tredjedel högsta våghöjder som har iakttagits under en bestämd period.

Detta innebär att BOHUSLÄN inte kan trafikera följande kuststräckor när våghöjden överstiger 0,5 meter: Marstrandfjorden, Hjärteröfjorden, Islandsberg, Lilla Kornö-Malmö, förbi Valön, Tjurpannan, Kosterfjorden, Sacken och Singlefjorden.

Med hjälp av Sjöfartsinspektionens

digitala skrovmodell av BOHUSLÄN gjordes under hösten 2009 körningar för att utröna om det var praktiskt möjligt att uppfylla läckstabilitetskraven.

Enligt reglerna skall fartyget överleva om en avdelning under däck vattenfylls (vid grundstötning eller kollision).

Det visade sig att avdelningen akter om maskinrummet (med hytter och aktersalong) var för stor och behövde delas med ett vattentätt skott för att förhindra en förlisning vid ev. läckage.

Det är emellertid inte så enkelt att bara bygga ett vattentätt skott här. Skottet kommer mitt i hyttinredningen och dessutom måste hänsyn tas till propelleraxeln. Vid besiktning och underhåll av axeln skjuts axeln genom hylsan in i skrovet varvid mellanaxeln måste lossas och hissas upp.

Lagringen i det nya skottet måste därför vara delbart och plats för axeln måste finnas i den vattentäta dörren. De nya avdelningarna behöver även nya dräneringar.

Kostnaden blir betydande och man kan förstå att styrelsen i Sällskapet Ångbåten tvekar mitt i detta ingrepp i det k-märkta fartyget med dess ömtåliga inredning.

En konsult kommer under vintern att närmare bearbeta stabilitetsunderlaget och därefter väntar Sjöfartsinspektionens eventuella godkännande.

Inför säsongen 2010 blir det hur som helst ingen ombyggnad. Säsongens program blir därför annorlunda jämfört med tidigare.

INGVAR KRÖNHAMN

Svenskbyggda ryska ångtrålare – del 1

I Ångbåten nr 93 (maj 1998) skrev Sven-Hugo Bengtsson om svenska ångtrålare. Han skrev bland annat att det, så vitt framgår av tillgängligt material, inte byggdes några ångtrålare i Sverige.

Det finns ingen anledning att betvivla hedersmannen Sven-Hugos uppgifter. Men han talade ju om ångtrålare som har använts i Sverige. Det har faktiskt byggts ångtrålare i Sverige för utländska beställare. Jag har inte koll på allt som svenska varv kan ha byggt i den vägen, men här skall jag berätta om de ryska ångtrålare som byggdes vid svenska varv under 1950-talet.

Ryssavtalet

I *Svensk-ryska handels- och kreditavtalet*, som slöts 1946 mellan Sverige och Sovjetunionen, fick ryssarna en kredit av en miljard kronor på fem år. Avtalet omfattade bland annat 45 trålfiskefartyg. Antalet var ett tåk för den kredit som beställaren kunde räkna med, priset var 2,5 miljoner kronor per trålare.

Avtalet utnyttjades så, att den ryska statliga organisationen V/O Sudimport (Fartygsimport) lade order på 30 ångtrålare. Dessutom lyckades man få med sex motordrivna kyltransportfartyg i avtalet genom att kalla dem *kyltrålfartyg*.

Av de 30 trälarna levererade Ekensbergs Varv tre, Finnroda Varv två, Gävle Varv och Verkstad åtta, Lindholmens Varv sju, Oskarshamns Varv sex och Uddevallarvarvet fyra. Dessa ångtrålare levererades under åren 1951–52, med någon enstaka leverans först 1953.

Av Lindholmens leveranser byggdes



Sjöättning vid Lödöse Varf 15 mars 1955 av *BLACKWATER*, vars skrov byggdes där för Lindholmens Varv. (Bruttodrivernas arkiv, Landsarkivet i Göteborg)

skroven till fyra trålare av Lödöse Varf. De sex kyltrålfartygen byggdes av Lidingsövarken under åren 1951–53.

Ett nytt handelsavtal 1954 öppnade för fler beställningar. Jag har funnit uppgifter om att under åren 1955–57 levererades fem trålare från Ekensberg, åtta från Finnroda, sex från Gävle och sju från Lindholmen. Lödöse fick den här gången bygga ett skrov och en helt färdig trålare som underleverantör till Lindholmen.

Även de andra varven anlätade vid behov underleverantörer. Till exempel köpte Finnroda två skrov från Valmet i

Finland och lät dotterbolaget Hammarbyverken tillverka några av ångmotorerna till sina tio trålare.

Dessutom tillverkade Lindholmens ångsannorna till de flesta trälarna.

Uddevallarvarvets trålare

Min kännedom om dessa trälare baseras på dem som Uddevallarvarvet byggde. Min pappa Boris Iko (1894–1968) var då anställd på varvets maskinverkstad, och själv praktiserade jag där när de första två trälarna byggdes.

Min pappa kunde ryska och fick därför vara tolk och kontaktperson med



Trälaren RT-66 URAL vid utrustningskajen på Uddevallarvarvet. (Sjömansmuseum i Uddevalla)

de ryska kontrollanterna vid sidan av sitt ordinarie arbete. Den kontrollant som var stationerad i Uddevalla blev han nästan god vän med. Därför fick vi hemma också en del insidesinformation om trålarbyggandet.

Uddevallarvarvets arkiv på Landsarkivet har sina luckor, men trålarkontraktet har jag hittat. Byggtkontraktet med Uddevallarvarvet är undertecknat den 15 september, märkligt nog utan årtal (det var troligen 1949). Till kontraktet är bifogat en detaljerad specifikation.

Trälarna hade måtten 63,00/55,00 × 9,30 × 4,80 m och djupglendet 4,40 m.

Bruttodräktigheten var 765 reg. ton och nettodräktigheten 265 reg. ton. Dödvikten var 485 ton.¹ De var avsedda för fiske i norr och var robusta och konservativt konstruerade. Enligt kontraktet skulle de klassas i Lloyd's högsta klass för isförstärkta trälare.

Av specifikationen framgår vidare att den kontrakterade farten var 11,75 knop. Vid träning skulle farten vara 5 knop vid 800 ihk maskineffekt. I aktern skulle

¹ Mått och andra data varierar en smula för olika varv. I Uddevallarvarvets kontrakt står längdmåtten i fot och tum.

anbringas en kraftig bogserkrok med snabbutlösning från bryggan.

Trälarna hade plats för 44 mans besättning i fyramans- och tvåmanshytter. Kaptenen hade egen hytt. Om toaletterna står det i specifikationen: "Usual type for officers, Asian type enamelled iron for the crew". *Asian type* betyder en fotplatta med ett hål i durken, i detta fall emaljerad, av plåt eller gjutjärn.

Min pappa hade observerat att endast kaptenen hade fått en riktig porslins-toalett, medan resten av befålet fick hålla till godo med plåthinkar med träkanter, och manskapet med hål i durken. Han hade frågat kontrollanten varför det inte var jämställdhet i fråga om toaletter. Litet generad hade denne svarat att det inte var meningen att besättningen skulle fördriva arbetstiden på toaletten.

Min pappa berättade för honom att i tsar-Ryssland, alltså före revolutionen 1917, hade den nämnda fotplattan med hål i golvet öksnamnet *dubbelörnen*, på grund av en viss likhet med tsardömetts riksvapen. Kontrollanten verkade, enligt vad min pappa sade, inte särskilt road av upplysningen.

Trälarnas maskineri bestod av en *Fredrikstads ångmotor nr 2* (tvåan anger storleken). Effekten var 800 hk vid 125–130 varv/min. Ångmotorn matades av en helsvetsad ångpanna av skotsk typ, med 242 m² eldyta, med luftförvärmning och fokorerat drag samt överhettning av ångan till 300°C.

Ångmotorerna för Uddevallarvarvets trälare tillverkade varvet på licens

medan ångpannorna köptes in, troligen från Lindholmen. Specifikationerna var tajta, och för att klara den specificerade kolförbrukningen fick man under leveransprovturen elda med bästa möjliga stenkol, nästan med antracit.

Även vittnesbörd från andra varv som byggde rysstrålare talar om svårigheten att klara kolförbrukningen. Men det nämns också att kontrollanten någon gång såg mellan fingrarna och lät en säck kol slinka med utanför provtursprotokollet.

Fisketrålarna

Precis som fiskebåtar i andra länder fick de ryska trålarna registreringsnummer och namn. Numren innehöll bokstäverna RT², vilket kan utläsas Рыболовный Траулер (*Rybolovnyj Trauler*) som betyder fisketrålare. Så vitt jag kunnat utröna fick alla trålare, både i den första och andra beställningen, namn efter ryska städer, floder och sjöar. Namnen nedan är återgivna med transkribering till svensk stavning.

Uddevallavarvet byggde RT-57 VORRUTA (stad), RT-58 BAJKAL (sjö), RT-61 VOJNIK och RT-66 URAL (stad). Lödöse Varf byggde skroven till trålarna MONTJEGORSK (stad), PETJORA (flod), KIROVSK (stad) och SJUKA.

I andra omgången byggde Lödöse skrovet till BLAGOVESTJENSK (stad) och hela trälaren STAVROPOL (stad).

² Det är kyrilliska bokstäver. De ser ut som de latinska bokstäverna PT, vilket ofta har missförstått i svenska texter.



Trälaren RT-58 BAJKAL i den tunna isen på Byfjorden. De kyrilliska bokstäverna MR i skorstenens märket står för rederiet Murmansk. (Sjömansbussmuseet i Uddevalla)

De svenskbyggda trålarna levererades till *Мурманская (Murmansk)* i Murmansk Rederiet som kan översättas med Murmanskustens Fisk. Rederiets skorstenensmärke var ett smalt vitt band med bokstäverna MR i svart.

Tillgängliga uppgifter säger att Uddevallavarvets fyra trälare rapporterades upphuggna 1982. Jag har inte försökt ta reda på de andra svenskbyggda trälarnas öden.

OVE EKO

I nästa nummer av Ångbåten beskriver Ove Eko Fredrikstads ångmotor.

Några referenser

- Hermansson, Jan: *Uddevallavarvet. Historien om 40 år i skeppbyggeriets tjänst*. Uddevalla 1994
- Skiöld, Rolf: *Uddevallavarvets alla färtyg*. Uddevalla 1992
- Sundström, Arne: "Finnboda Varf 1874-1974", i *Nackaboken nr 12* (1974)
- Uddevallavarvets arkiv (C245), volym F2A:4 (Landsarkivet i Göteborg)
- UDs arkiv, Politiska och handelspolitiska avdelningen: HP 64 E, volym 2795 (Riksarkivet)

Ångbåten Nr 1 2010

Aktuellt från FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 utanför Klippans Ångbåtsbyggs under Klippandagarna. Foto Gunnar Söderberg 29 augusti 2009

FÄRJAN 4 har under 2009 haft en god seglotionssäsong vad avser arbeten ombord, turer och intäkter. Seglotionen inleddes med provtur den 1 maj och avslutades efter sista hamrundturen och besättningens avslutningsfest den 24 oktober.

Årets turer

Färjan har haft 27 gångdagar. Under dessa har 20 beställningsturer utförts. Turer med bröllopslag från Sita Birgittas kapell vid Klippan har ökat i antal och blivit en bra liten nisch för färjan.

Ångbåten Nr 1 2010

ersatt Sjöfartsverket som tillsynsmyndighet. Besiktningen genomfördes utan några anmärkningar. Samtliga bottenventiler var isärtagna för inspektion och spelet i propellerhyttor och roderlagringar kontrollerades.

Skrovet har målats både under och över vattenlinjen. Maskinisterna har passat på att rengöra kölsvinnen under tiden färjan var dockad. Färjan stod i samma docka som Styröbolagets godsfärja GÖTA II, som låg där för bottenreparationer. Eftersom detta drog ut på tiden blev inte FÄRJAN 4 sjösatt förrän den 26 november varefter den förhalades till sin brygga på Ringön.

Vinterarbeten

Den 28 november täcktes färjan med presenningar för att skyddas mot vintervädret. Babordssidans fönster i salongen behöver demonteras för kittning och målning i vinter.

Vi behöver även förnya en del däcksplank på fördäck. Men först måste vi få tag i bra furuvirke. För vi läna maskinerna i Ringöverkens snickarverkstad kan vi nog klara ut däcksjöbben själva.

I vinter har maskinisterna planerat att förnya isolering och täckplåtar på ångpannan. Lyckligtvis står pannan så pass fritt att det går att gå runt pannan. Befintlig isolering och täckplåtar kan vara original från 1920. Pannan skall även genomgå den årliga besiktningen.

GUNNAR SÖDERBERG

För allmänheten har åtta traditionella hamrundturer körts på lördagar i september och oktober med i medeltal 43 passagerare. Under Klippandagarna den 29 och 30 augusti kördes korta rundturer varje halvtimme från Klippans färjeläge. Tyvärr var det för få resenärer för att det skulle bli ett tillfredställande ekonomiskt resultat under de båda dagarna.

Dockning för besiktning

Den 2 november dockades färjan vid Gotenius Varv för mellanbesiktning av skrovet. Numeri har Transportstyrelsen

Min första resa till sjöss

En av våra tidigare mästerverk, Rune Hillén, har seglat som kök genom tiderna. Här nedan kommer några anteckningar han gjorde från sin resa årsskiftet 1946-1947 ombord i Nordtjernans (Johnson Line) C.W.E. Anteckningarna har redigerats av lokalredaktionen med lätt band.

Det är november 1946. Andra världskriget är slut och jag har efter många månaders tjt lyckats få tillstånd av mina föräldrar att gå till sjöss som jag drömt om i många år.

11/11 Jag har varit hos läkaren. Det gick bra. Men jag är färgblind så på däck får jag inte jobba. Nere i maskin ville jag inte vara. Då var det inte mycket att välja på. Det är en bra tid att gå till sjöss nu. Det är inte så många pojkar som vill mönstru ut i november i en båt som ska vara ute tre månader.

12/11 Så mönstrar jag i en Johnare som heter CHILE. Jag ska städa och hända befälshytter och dessutom hjälpa till i byssan. Det var inte så jag hade tänkt sjömanslivet.

13/11 Vi lossade tamparna kl 17 och min far stod på kajen i Frihamnen och vinkade. Han ville allt bra gärna vara med. Jag behövde inte jobba ikväll så jag kunde stå i aktern och se Göteborg försvinna bakom aktern. Sedan gick vi förbi Vinga och lämnade av lotsen och sedan förbi Pater Noster. Det var det sista vi såg av Sverige.

Vid 23-tiden rundade vi Skagen. Nu börjar båten rulla. Det känns lite konstigt



I Gweyogull kostade C.W.E. bananer för Chile. Att springa uppför landsgången med en eller två banantröskor på axlarna var ett hårt arbete som Rune inte trodde att en vit man skulle klara i många timmar. Foto Rune Hillén

i magen och jag går till kojs. Min hytt som jag delar med mässkalle, som också är nymönstrad, ligger längst akterut under däck.

Propellrarna för oväsen. Över mig står styrmaskinen och väsnas. Det är svårt att somma.

Nu börjar mitt sjömansliv och det blåser från sidan.

14/11 Jag går in i en hytt för att för att städa. Det är dålig luft därinne. Hinner inte så mycket förrän jag mår illa och måste ut. Det var lite pinsamt för det var några som såg mig och skrattade. Men det var bara att fortsätta jobbet och springa ut ibland. Någon tröst var det att

jag inte var ensam om att vara sjösjuk.

15/11 Idag känns det bättre. Fartyget går lite stadigare tycker jag. Jag ser snart den belgiska kusten.

Vid tolvtiden kom vi till Scheldes mynning. Där fick vi lots. Det märks att det varit krig här. Överallt ligger vrak.

Kl 15 lägger vi till i Antwerpen, vår första utländska hamn. Det är en stor hamnstad. Väldigt sönderbombad. Ingen vacker syn. Det första jag kände när jag gick iland var att marken rörde sig som båten ute på Nordsjön. Det var otäckt men gick snart över. I fonstren utan glas satt mer eller mindre nakna flickor och vinkade åt oss. Det var man ju inte van vid.

När vi skulle gå ombord på natten såg vi att båten hade sjunkit! Vi tänkte inte på tidvattnet som var 5 till 6 meter.

16/11 Redan vid sjutiden lämnade vi kajen. På kvällen gick vi genom Engelska Kanalen. Vädet var lugnt och klart så vi kunde se de vita klipporna vid Dover. Här är en väldig trafik för alla världens fartyg möts här.

Vi räknar nu med en resa på 12 dygn

17/11 Vi är nu ute på Biscayabukten. Den har man ju hört talas om. Men den ligger stilla som en insjö.

18/11 I natt vaknade jag vid att jag slog huvudet i skottet. Vi har kommit in i en rykande storm.

Det börjar ju bra, tänkte jag. Det känns som att åka hiss upp och ner. Det knirrar och knarrar i alla skarvar för båten är nitad, byggd 1936. De gamle säger att så länge det knarrar är det ingen fara.

När vi ska gå från aktern till midskepps får vi hålla oss i ett rep, som matroserna spänt upp i natt. Man kan även gå genom propellertunneln, men det är inte så spännande. Det är ett grant skådespel att se förskeppet gräva ner sig sjön och riktigt stoppa upp farten. Vi gör nu bara omkring 7 knop mot 16 annars. Man bli lite förvånad över att tala sjön så bra.

19/11 Stormen fortsätter. Befälen är inte nöjda med mässkallen så vi får byta jobb. Det har jag inget emot. Det var inte roligt att städa och bädda. Nu är jag mässkalle. Det är ett pinnhål upp i min karriär. Jag siktar nog på byssan.

Befälen är bra och vi kommer väl överens. Nu trivs jag riktigt bra.

Nu ser vi små svartvita fåglar. Det är stormfåglar och det betyder att vi närmar oss land. Närmaste land är Azorerna.

21/11 Idag passerade vi Azorerna. Vi ser inte bergstopparna för moln. Det är roligt att se land.

22/11 Nu har vädet lugnat ner sig men dyningarna är kraftiga. Det är varmare nu. På kvällen ser vi lanternor föröver.

23/11 I morse seglade vi förbi en stor tankbåt. Det var från den vi såg lanternorna igår. Det är mäktigt att se hur den försvinner bakom dyningen. Detta var det första fartyget vi såg efter kanalerna.

25/11 Det börjar bli varmt och gott så jag kan ligga och sola på luckorna på frivakten. Kraftigt åskväder på kvällen. Det är grant med bara himmel och hav.

26/11 Atlanten är som ett stort böljande sädesfält. Behagliga rörelser. När vi grabbar har trist en stund hänger vi längst fram på backen och ser på bogvattnet och de delfiner som leker där.

27/11 När man kommer tidigt upp på däck så kan man hitta flygfiskar. De liknar våra makrillar fast med vingar. De är goda att steka.

28/11 Idag har vi kommit fram till "Öarna över vinden" och går mellan Dominica och Martinique på ganska långt håll.

29/11 Imorse vaknade jag av att det blev så tyst. Det var egendomligt. Sedan började det rasla föröver. Det var ett nytt ljud: det var ankarer som gick i botten.

Resan över Atlanten var slut och den tog 13 dygn. Vi håller tiden ganska bra.

Vi har ankrat utanför La Guaira i Venezuela. Staden ligger på en liten strandremsa. Sedan är det höga berg därbakom. De är 2600 m höga. Man ser inte topparna för molnen. Det ser väldigt vackert ut härifrån med vita hus och tropisk grönska. Vi längtar iland. Men vi får inte kajplats förrän 2/12. Det är inte roligt att efter en så lång tid till sjöss få ligga här.

1/12 Idag är det söndag och vi får åka med livbåten till kajen. Nu känner jag att vi är i tropikerna. Det är riktigt varmt. Men, vilken besvikelse! De vita husen är grå och det gröna är dammigt och torrt. Gatorna är fulla av skräp och mycket flugor. Men vi kunde köpa frisk frukt och kallt öl som var väldigt gott.

2/12 Nu ligger vi vid kajen och lossar däckslasten som består av telestolpar. Det tar sin tid. Vi måste använda våra lastbommar för det finns inga lyftkranar här. I natt seglar vi vidare till Porto Cabello.

4/12 Denna stad är om möjligt ännu smutsigare. Här ska vi lossa resten av däckslasten. Gott att bli av med den.

6/12 Nu är vi på väg till öarna under vinden. Kallas även ABC-öarna.

7/12 Kom till Curacao tidigt. Bunkrar olja för fartyget. Det är hett och en kvälvande lukt av olja ligger i luften. Gott att komma härifrån.

8/12 Vi har kraftiga dyningar från norr. Jag fick fukta borddukarna så porslinet klarar sig. Det är bättre att stå och äta. Vi går nu mot Panama.

Vi fick motorstopp ett par timmar men maskingubbarna fixade det till slut. Det måste ha varit jobbigt, både varmt och halt.

9/12 Kl 7 var vi framme i vid Cristobal. Här börjar Panamakanalen. Vi lossar papper här och sänder iväg vår tvätt. Vid 12-tiden gick vi in i den första slussen. Det var pumpiga slussar. Annat än Trollhättan. Här får till och med hangarskepp och slagskepp plats. Det är tre slussar på var sida om kanalen i dubbelfil. Sex små lok drog oss genom slussarna. Det tog fem timmar att gå genom kanalen. På andra sidan Panama låg vi på redden och fick vår tvätt tillbaka. Man måste nästan använda kniv för att sprätta isär byxor och skjortor.

10/12 Ja, nu är vi på Stilla Havet och det gör skäl för namnet.

12/12 Kom till Buena Ventura i Colombia. Vi får ligga på redden och lossar virke och papper. Däckgubbarna sätter upp hassängen på däck. Ska bli gott att få bada i saltvatten.

13/12 Kl 12 passerar vi Ekvatorn. Havsguden Neptunus kom och hälsade

på. Det var lagom roligt att bli döpt och insmord i gammal olja och dricka något hemskt som kockarna rört ihop. Bäst att inte veta vad. På kvällen blev det slagsmål mellan Däck och Maskin. Det var roligt!

14/12 Kl 7 kom vi till Guayaquil i Ecuador. Vi ligger på redden och lastar bananer till Chile. De fraktas ut med pramar och sedan springer negrerna uppför landgången med en eller två stockar på axlarna. Det är ett hårt arbete i den stekande solen. Jag tror inte en vit man skulle klara detta i många timmar.

15/12 Avgång kl 12. Härligt att komma ut på havet!

16/12 Nu ligger vi på redden vid Puerto Chicama och lastar socker för Chile.

18/12 Kl 18 seglade vi äntligen från denna varma plats.

19/12 Strålände sol och en behaglig dyning. På morgonen ser jag stora flockar pelikaner flyga ut till havs. På kvällen återvänder de.

Sent på kvällen kom vi till Callao i Peru som är hamnstad till huvudstaden Lima. Vi åkte spårvagn dit. Det är en vacker stad som ligger högt. Frisk luft och vacker grönska. Vi köpte en del billigt silver här.

21/12 Nu sätter vi kurs mot Valparaiso i Chile.

23/12 Valparaiso är en vacker stad med Anderna i bakgrunden. Fint klimat och

många vackra flickor! Detta är ändstationen på vår resa. Vi lossar virke, papper m.m.

24/12 Det är faktiskt julafton idag. Det har jag svårt att tro. Tomten har varit ombord. Han var väldigt lik Neptunus. Konstigt.

Mycket arbete och sedan mycket god mat. Kockarna har verkligen jobbat bra. För mycket sprit. Allmänt slagsmål. "Trevlig julafton".

27/12 Idag har vi fått nya passagerare och avseglade kl 17 norrut.

28/12 Det rullar bra. En del passagerare är sjösjuka. Jag lider med dem och tänker på vilka kval jag hade i början.

30/12 Vi ligger på redden vid San Antonio och lastar kopparmalm. Det ryker hemskt. Hela båten är nersmutsad. Avgår kl 22 till Callao.

31/12 Nyktsafton. Spriten är slut. Allt är lugnt. Vid midnatt blev det ett tropiskt åskväder, ett grant skådespel. Snacka om fyrverkeri. Det blev ljus som på dagen ibland. Det regnade mycket så båten blev ren.

3/1 1947 Nu är vi åter i Callao och lossar och lastar diverse gods. Jag blir hembjuden till en svensk familj som har en bar här. En trevlig omväxling.

5/1 Ligger nu i Guayaquil och lastar bananer för England och Sverige.

7-8/1 Det är gott med ett par dagar till sjöss.

9/1 Idag går vi genom kanalen. Fint väder. Jag såg faktiskt vilda djur där.

11/1 Kom till Cartagena i Colombia. En liten sömnig stad. Vi ligger på redden. Många pojkar i kanoter kommer ut. Vi slänger mynt till dem och de dyker ner efter dem i det klara varma vattnet. De vill byta alligatorer mot cigaretter. De verkar vara lyckliga.

Vi lastar kaffe. Det är bra för vårt är nästan slut. Jag får ansvaret att rosta kaffet. Det luktar bättre än det smakar.

13/1 Nu bunkrar vi olja i Willemstad på Curacao. Varmt och kläbbigt.

14-21/1 Kurs österut mot Europa. Härliga dagar - så här ska det vara. Vi passerade Azorerna tattetid så vi såg dem inte.

23/1 Nu visar Biscaya upp sig med en riktig körare akterifrån. Båten slingrar sig fram. Rorsman får hjälp att styra. Jobbigt. Men nu har jag ju fått sjöben så det går bra.

28/1 Ligger i London och lossar bananer och kaffe. Ganska trist. London är mer eller mindre sönderbombad.

30/1 Nordsjön ligger som en spegel. Jag tänker på utresan.

1/2 Hemma igen. Det första vi gjorde var att sticka in på ett kafé och dricka flera glas mjölk! Att mjölk kan vara så gott!

AVMÖNSTRING!

RUNE HILDÉN

Addenda et corrigenda (rättelser och tillägg)

Från läsekreten har det kommit några frågor med anledning av artikeln ombord i förra numret av *Ångbåten* om QUEEN MARY 2.

Den första frågan gäller de två smala vita skorstenar på överbyggnadens aktere del. De påminner om tidigare fartygs-möde med två parallellställda rör för maskinernas avgaser. På QM2, däremot, tjänstgör dess rör som skorstenar anslutna till förbränningsugnar, där avfall och sopor bränns. QM2 är följaktligen försedd med en avfallsförbränningsanläggning. Den används endast när fartyget är ute till havs.

Ordet "sommelière" är feminin form av "sommelier" eftersom Agnes är en kvinna. Jag tyckte det franska ordet är mycket stiligare än det lite grå "vinkypare".

Tidskriften *Ångbåten* Nr 13 fortsätter att likt en modern flygande holländare dyka upp hos redaktionen. Den väcker undran och förundran hos läsekreten. Men åter måste vi milt och vänligt men envist framhålla: *Ångbåten* Nr 13 har aldrig funnits! I gammal stil hoppades detta nummer över. Dessutom var nr 39-40 ett dubbelnummer.

Med detta nummer (136) skulle Sällskapet ha givit ut 134 nummer.

Men så enkelt är det inte! I en situation av ytterlig stress gavs i tidernas begynnelse ut ett *extranummer vars nummer är 40!*

Vi är kanske lite udda ibland...

BÖ STARMARK

Ångbåtar på DVD



Är du sugen på att se MAREHOLMS stora maskin i rörelse, eller den mycket mindre maskinen i SKJELSKÖR? Kappkörning mellan BOHUSLÄN och STORSKÄR?

Kanske TRAFIK och POLSTJÄRNAN under slussning i Göta kanal? Eller lyssna på Åke Larsson när han sjunger "Dans på Brännö brygga" inför en begeistrad publik i Vaxholm, ackompanjerad av Kalle Lantz på dragspel?

Detta och mycket mer finns på DVD-skivan "Ångbåtsfest", en sammanställning av de tre VHS-banden "BOHUSLÄN i Stockholm 1988", "Nordeuropeiska Ångbåtsmöter i Stockholm 1992" och "NORDSTEAM-94".

En dryg timmes ångbåtsnostalgi! Ett trettiotal traditionsfartyg från tre länder passerar revy. Vi rör oss i Göteborgs hamn, på Rivöfjorden och Göta älv, på Vättern och i Göta kanal, i Stockholms skärgård, på Strömmen och i Mälaren.

Pris 200 kr + porto och expedition, varav 50 kr går till Sällskapet (specialpris för Sällskapets aktiva). Kontakta Bertil Holmström (se Rutan på sid. 2)

Vi har läst – Kungsleden 100 år

"Kungsleden Trelleborg – Sassnitz 100 år – Bilder och berättelser under 100 år", Eric Sandell (utg.), Föreningen Gamla Trelleborg, Inb., 248 sid. ISBN 978-91-974810-7-6 (2009)



Det är i år 100 år sedan tågfarjetrafik öppnades mellan Trelleborg och Sassnitz och möjliggjorde både gods- och persontrafik mellan det svenska järnvägsnätet och kontinenten. Det är detta som föranlett ett hundraårsfirande, bl.a. utgivande av denna bok.

Linjen trafikerades ursprungligen av två svenska (DROTTNING VICTORIA och KONUNG GUSTAF V) och två tyska färjor (DEUTSCHLAND och PREUSSEN) och fick tidigt namnet "Kungsleden".

Boken har tre huvuddelar. Det första kapitlet, "Om nödvändigheten av att segla", omfattar hela 48 sidor och är en

bred exposé över Trelleborgs hamn och sjöfart fram till 1909.

Orten hade tidigt stadsrättigheter, som dock återkallades 1619 i samband med att Kristianstad grundades. Samhället fick köpingstatus 1843 och stadsrättigheter 1867. Hamnen utvidgades undan för undan. Ångan ersatte gradvis seglen.

Den framväxande industriella revolutionen framkallade krav på regelbundna person-, gods- och posttransporter mellan Sydsvetrike och kontinenten. Det var dock inte alls självklart att denna skulle baseras i Trelleborg.

1865 startade den s.k. *Kontinent-routen* mellan Malmö och Stralsund, med två hjulångare ägda av svenska resp. preussiska postverken, en trafik som pågick till 1898.

En statlig utredning rekommenderade 1890 en post- och passagerarlinje mellan Trelleborg och Sassnitz med privat-ägda (men subventionerade) ångare. 1897 öppnades trafiken av ångaren REX, "utan jämförelse Sveriges vackraste och mest eleganta passagerarfartyg". Den tyska IMPERATOR kom något senare. Rutten kom till skillnad från den tidigare nämnda att kallas *Kontinentarouten* (!!!).

1892 öppnades tågfarjeförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, och 1903 linjen Gedser – Warnemünde. I konkurrens härtmed undertecknade regeringsrepresentanter för Sverige och Preussen en överenskommelse om en tågfarjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz. Så föddes *Kungsleden*.

Så följer ett 60 sidor långt bildsväp, med oftast två bilder per sida. Här möter

vi även senare tillkomna fartyg på linjen: STARKE, SASSNITZ, TRELLEBORG m.fl. Vi får se fartygen till sjöss, under tilläggning, vid kaj, bilder från färjestationen i Trelleborg, bilder från den eleganta inredningen framförallt i "Kungen" och "Drottningen".

Och – intressant för den som deltagit i livbåtsövningar i BOHUSLÄN – man kan ta fram ett förstöringsglas och kolla "Kungens" livbåtsarrangemang, fem båtar på varje sida, den föreliga påtagligt mindre än de tre andra. (Se artikel på annan plats i detta nummer.)

Det tredje avsnittet består av artiklar som publicerats i de årsböcker som Föreningen Gamla Trelleborg gett ut under årens lopp. Det är ofrånkomligt att det, trots utgivarens redigeringsarbete, finns en del upprepningar.

Framförallt är det tre teman som väcker intresse: trafiken under de båda världskrigen, och svåra isvintrar.

I februari 1942 gick STARKE gick på en mina, sjönk, men bärgades senare. I oktober träffades DEUTSCHLAND av en torped men kunde ta sig i hamn.

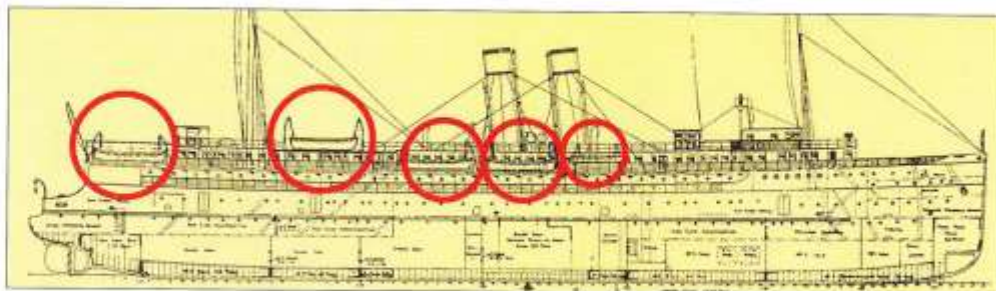
I februari 1937 låg PREUSSEN fastfusen i isen utanför Rügen. Både kol och proviant var på upphållning, situationen var prekär. Men DROTTNING VICTORIA lyckades ta sig fram, och i timtal gick besättningsmän på de båda färjorna med säckar på ryggen med kol och proviant.

Boken, som för övrigt avslutas med ett tjugotal sidor på tyska, förtjänar helt klart en plats i den sjöfartsintresserades bokhylla.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 1 2010

BOHUSLÄNS livbåtar



Livbåtsarrangemanget på tågfarjorna KONUNG GUSTAF V och DROTTNING VICTORIA. Bilden (av BH) är baserad på en planritning i jubileumsboken (se annan plats i detta nummer).

Bilden från Östra Frihamnsbryggan i Göteborg var publicerad i Ångbåten nr 11 (1969). Foto Bertil Holmström

De livbåtar som finns på BOHUSLÄN när Sällskapet Ångbåten övertog henne var i rätt dåligt skick och önskemålet att byta dessa var stort.

Tillfället kom när tågfarjorna såldes till Persöner i Ystad för upphuggning. Vi citerar jubileumsboken: "Folk från när och fjärran strömmade till när det ordades auktion på alla möjliga och omöjliga detaljer och belåtna köpare vände hem med saker som minde om gamla fina reseupplevelser."

Ingen hade väl egna minnen av livbåtarna, men representanter för Sällskapet återkom med en av "lillbåtarna" från vardera färjan.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 1 2010



Vi har läst – Amerikalinjens Östersjötrafik

"Svenska Amerika Liniens Östersjötrafik", Bertil Söderberg (red), Tidningen Länsrättens Årsnummer 2009, Klubb Maritim, Göteborg, A4, 60 sidor, rikt illustrerad. ISSN 0281-4242.



Det är inte ofta som ett årsnummer av någon tidskrift är av den kaliber att det recenseras i systerpublikationer. Här har vi en sådan unik situation.

På den gamla "goda" tiden, då transatlantiskt flyg ännu inte blivit vardagsmat, var Göteborge "Sveriges port mot väster" inte bara för gods utan även för passagerare. Folk reste över Atlanten med Svenska Amerikalinjens stora vita fartyg, med namn som DROTTNINGHOLM, GREPSSHOLM, KUNGSBOLM eller kanske STOCKHOLM...

Vi kalenderbitare kände ju till att SAL utom de "riktiga" båtarna hade två små fartyg, KASTELHOLM och MARIEHOLM, som matarfartyg, vad nu det kunde betyda.

Sedan många år är atlanttrafiken från Göteborg saligen avsmunad. Däremot ligger MARIEHOLM permanent nere vid Operan, med en vacker skorsten som minner om forna tider.

Det är om dessa små SAL-båtar som boken i första hand handlar. (Jag kände inte till att det också funnits en föregångare med namnet BORGHOLM.)

Första kapitlet, av Arne Sundström, har samma namn som själva skrifter och upptar nära hälften av denna.

BORGHOLM var byggd 1899 som danska BORNHOLM och inköptes 1924. Nybygget KASTELHOLM sattes i trafik 1929, varefter man hade två fartyg i drift. BORGHOLM såldes 1934 sedan det andra nybygget MARIEHOLM levererats.

Vi får en detaljerad beskrivning av de tre fartygen, med däckplaner och "Dimensions and Particulars". Vi får beskrivning av de olika rutterna, både för SAL och för konkurrerande rederier. Vi får ett överflödande rikt bildmaterial, med "porträtt" av fartygen som sådana, interiörer, hammbilder, turistor ("Tolv trevliga turer – semester- och rundresor till Polen och Balticum"), MARIEHOLMS ovanliga "tikströms dubbelkompound-maskin" före installationen ombord.

Kapitlet sträcker sig fram till 1952 och följs av ett kort kapitel om de fortsatta ödena för de tre fartygen. (Det hade varit mera naturligt att dra gränsen mellan de båda kapitlen vid 1939, det är då "Svenska Amerika Liniens Östersjötrafik" upphörde, och KASTELHOLM och MARIEHOLM kom i Kronans tjänst.)

Efter ett kort kapitel om haverier

som drabbat fartygen kommer en riktig godbit. Arne har spårat en man vars far, Gösta Wirén, varit steward i KASTELHOLM och fotodokumenterat livet ombord. Bilderna åtföljs av en text publicerad i *Kurier Baltyski* 1938 och som beskriver resan ur polsk synvinkel.

Vi får möta befäl och andra i besättningen på båtarna, t.ex. Hugo Dahlblom som förde BORGHOLM vid starten 1924 och KASTELHOLM sista året hon var i SAL:s ägo, 1951. Återigen rikligt med bilder från Gösta Wiréns kamera.

Tidningen avslutas med några korta kapitel: en beskrivning av en resa på MARIEHOLMS sista rutt, Strömstad – Sandefjord 1979, hennes nuvarande roll som restaurang och prydnad vid Maritiman i Göteborg, SAL i konst och på vykort, och en del om de stora SAL-fartygens avstickare in i Östersjön.

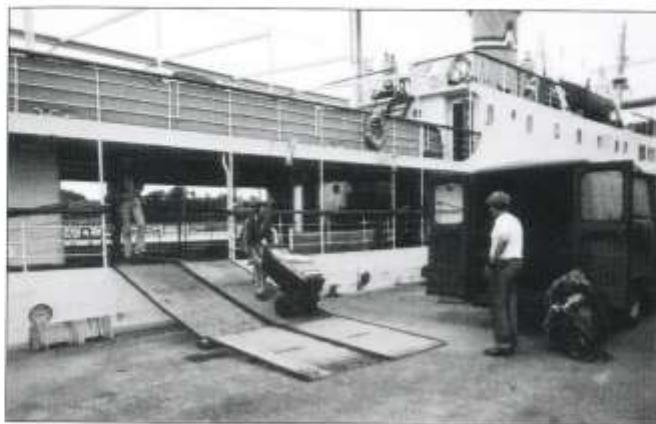
Även solen har ju sina fläckar. Ett femspaltigt utdrag ur HMS MARIEHOLMS loggböcker för 1976, utan bilder, saknar intresse för den som vill veta något om SAL:s Östersjötrafik. Där uppges också felaktigt att MARIEHOLM blev stabsfartyg sommaren 1947 – det skall vara början av 1960-talet [1]. (Jag var själv under januari-mars 1950 förlagd till Kustflottans dåvarande stabsfartyg, HMS PATRICIA.)

Detta är verkligen småsaker. Helhetsintrycket av skrifter kan sammanfattas i ett ord – **övervåldigande!**

BERTIL HOLMSTRÖM

[1] Gustaf von Hofsten och Jan Waernberg, "Örlogsfartyg" (2003), sid. 67.

MARIEHOLM-minnen



Sommarvegslatsen slut: de enorma körs i land. Bilden visar MARIEHOLMS bildäck och bilramp. Foto Bertil Holmström 1979, tidningspublicerad i *Ångbåten* 47(1979)

I detta nummer finns en anmälan av Länsrättens årsnummer, där ångaren MARIEHOLM spelar en framträdande roll. Här några egna minnen.

Störst (men väl inte vackrast) vid det stora veteranångbåtsmötet i Göteborg 1976 var marinens stabsfartyg MARIEHOLM, som gästade Stenpiren inför en stundande övning på Västkusten.

Tråkigt nog missade vi evenemanget – vi befann oss i närheten av Steamboat Springs i Colorado vid den tiden. Vårt första möte med MARIEHOLM kom inte förrän tre år senare.

I *Ångbåten* 47 (1979) skrev vi så här: "MARIEHOLM har i sommar åter blivit passagerarfartyg efter många år som stabsfartyg i flottan och ett kort mellanspel som vandrarskip. Med svensk flagg, norskt befäl och blandad besättning (därbland veteraner från BOHUSLÅN) har hon i sommar fraktat köpsugna normmän från Sandefjord till Strömstad och åter. MARIEHOLM har också tagit upp till sex bilar per resa, ställda på tvärs på huvuddäck akter om midskeppsbyggnaden."

En "veteran från BOHUSLÅN" på däck var vår vän Kaj Engvall. Från vårt

sommarviste i Strömstads skärgård åkte vi ibland in till "stan" och Torskolmskajen för att titta på när bilarna skulle köras i land – det varierade något med vattenståndet.

Vidstående bild ger en uppfattning om situationen. Kaj och hans kolleger hade ett styvt jobb med att palla träklampar under rampplåtarna, och sedan ligga på huk för att på nära håll avgöra om det var räddigt att köra eller inte. En gissning är att de flesta bilägare upplevde biltransporten med MARIEHOLM som en dubbelhändelse – den första och den sista. Det blev bara en säsong på Strömstad-Sandefjord-traden.

Vår nästa kontakt med MARIEHOLM dröjde till 1986 då hon kom till Göteborg för stillaliggande vid kaj som restaurang. Hon var vitmålad och fin som i gamla dagar och med skorstenen målad i Amerikalinjens färger. Och – det kanske mest remarkabla – hon kom för egen maskin! Det var några entusiaster från BOHUSLÅN, med Leif Dahlström i spetsen, som dels lyckats få tillstånd av ägarna, dels klarat av att få både pannan och maskin att fungera. Vi var inte med när fartyget anlände, men väl på en specialvisning för BOHUSLÅNS aktiva. En compoundmaskin med tre cylindrar – hur går det ihop?! Men imponerande var den.

Maskineriet var i gång också under veteranbåtsmötet 1994 och förevigades då av videoteamet (se Aktersalongen). Oss veterligen har det inte körts sedan dess.

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM

Marstrandsbolaget del 9 – MARSTRAND

I artikelserien om Marstrandsbolaget har vi kommit fram till början av 1900-talet. Pionjärernas strävan att göra Marstrand till navet i kusttrafiken hade könts med framgång men nu väntade nya utmaningar – badgästerna ville ha snabbare och mer komfortabla ångare.

Bolagets ledning

Under en följd av år leddes Marstrands Nya Ångfartygs AB av samma styrelse. Rådman Alfred Lundberg var huvudredare, eller verkställande direktör, med konsul A. N. Widell och apotekare Axel Egnell som styrelseledamöter. När Axel Egnell avled 1889 efterträddes han av tullförvaltare C. M. Olsson.

I mitten av 1890-talet kom en hel del aktier i bolaget att innehavas av göteborgare vilket medförde att styrelsen som tidigare bestått av marstrandsbor nu även infattade göteborgare.

1897 avled bolagets huvudredare sedan starten 1875, rådmannen Alfred Lundberg. Till ny huvudredare valdes vid bolagsstämman den 27 oktober 1897 rådman Ragnar Berger som haft plats i styrelsen sedan 1895.

Bolagets ekonomi

Efter nyemissioner 1880 och 1886 var aktiekapitalet uppe i 426 300 kronor. Därefter skedde ingen nyteckning. Fram till 1914, då BOHUSLÄN byggdes, investerades i åtta nybyggen till ett värde av 850 000 kronor.

De första åren var utdelningarna på aktierna mellan 15 och 20 %. Sedan den ekonomiska ledningen stramats upp blev

utdelningarna omkring 6 % och därmed blev det även utrymme för avsättningar för reparationer och nyinvesteringar.

År 1900 fick aktieägarna ingen utdelning. Drift- och reparationskostnader översteg intäkterna med 19 569 kronor. De följande åren blev emellertid gynnsammare och utdelningarna återgick till de vanliga.

Bolagets trafik

Under 1890-talet började göteborgsintressena att göra sig allt mer gällande. De var framför allt kritiska till sommarförbindelserna mellan Göteborg och Marstrand.

Att bo på Marstrand över sommaren och tjänstgöra i Göteborg ansågs helt naturligt även om resan tog två timmar.

Vid bolagsstämman den 29 april 1903 uppmanades styrelsen att få till stånd snabbare trafik, speciellt mellan Marstrand och Göteborg.

Vid extra bolagsstämma den 16 september 1903 fick styrelsen i uppdrag att, med anledning av svårigheten för bolaget att rätt tillgodose den allt mer växande trafiken, beställa en ångare som skulle göra 13 knop.

Ny ångare beställs

Den nya ångaren beställdes i september 1903 vid Lindholmens varv till ett offererat pris av 138.000 kronor. Den skulle ha en längd av 140 svenska fot (41,58 m).

Lindholmen hade tidigare byggt WESTKUSTEN, St ERIK och LYSEKIL åt Marstrandsbolaget. De var av samma

typ, med rymliga halvdäck för gods i för och akter. De båda följande ångarna, ALBREKTSUND och INLAND, byggdes emellertid på andra varv och hade genomgående däck.

Styrelsen föreställde sig emellertid ett nybygge som en utveckling av Lindholmensbyggena, men mera ekonomiskt i drift än LYSEKIL som med sina två ångmaskiner var en riktig kolslukare.

Lindholmens varv

Lindholmens varv hade sitt ursprung i en verkstad vars första fartyg, ett segelfartyg med träskrov, byggdes 1848.

Sedan 1858 ägdes Lindholmen av Motala Verkstads AB som emellertid råkade i obestånd 1891. Verksamheten på Lindholmen fortsatte i mycket liten skala och tog inte fart igen förrän 1894 när Lindholmens Verkstads Aktiebolag bildades.

WESTKUSTEN, St ERIK och LYSEKIL var ritade av varvets konstruktionschef vid den tiden, ingenjör Carl Christer Bagge. Han flyttade 1885 till Motala Verkstad men kom 1891 tillbaka till Göteborg som konsulterande ingenjör. Som sådan ritade han SVEA och GOTA vilka byggdes vid Eriksberg 1895 för Göteborgs Nya Ångslups AB.

Som ledande isbrytarexpert ritade han även EJDERN för samma rederi. Den byggdes 1899 och var den första skärgårdsångaren på västkusten som var konstruerad för isbrytning. (Under några somrar i början av 1950-talet hette denna ångare MARSTRAND.)



Ångaren MARSTRAND i ursprungligt utförande med den förhöjda och öppna kommandobryggan, endast försedd med tak och vindskydd av segelduk.
Foto från Carla Media, Lysekil

Hugo Hammar

Det var ingenjör Hugo Hammar som kom att konstruera och sätta sin prägel på Marstrandsbolagets nya ångare även om den utseendemässigt skulle följa ingenjör Bagges tidigare konstruktion.

Hugo Hammar hade efter examen i skeppsbyggeri från Chalmers 1888 verkat i Frankrike, Skottland och USA. 1896 återvände han till Sverige och blev konstruktionschef vid Lindholmens varv.

Sedan Hammar på grund av ändrade ägarförhållanden lämnade Lindholmen 1906 blev han ritkontorschef och där-

efter direktör för Göteborgs Nya Verkstads AB, senare Götaverken.

På sina resor mellan Göteborg och sommarbostaden på Gåsö reste Hugo Hammar helst med MARSTRAND.

Sjösättning

Sedan beställningen gjorts i september 1903 påbörjades skrovet till ångaren på en av varvets stapelbäddar. Det var ett av de mindre fartygen som byggdes vid Lindholmen och enda passagerarfartyget under flera år. Nybygget fick byggnadsnummer 385.

Samtidigt byggdes ångpanna och ång-

maskin så att de kunde lyftas på ombord sedan skrovet sjösatts.

28 april 1904, "om aftonen", sjösattes den nya ångarens skrov. Att ångaren skulle få namnet MARSTRAND var bestämt på ett tidigt stadium.

Provtur

Prov- och leveransturen företogs torsdagen 9 juni 1904. Den beskrevs i korthet i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Sommartidningen Marstrand skrev desto mera. Redaktören Gustaf Bellander var inbjuden till provturen.

Klockan ett vid Ångslupstrappan var ordern. - - - Och så stego vi ombord på den lilla ångslupen som utgör ett sorgligt bevis på, hur otillfredsställande kommunikationerna äro ordnade i Göteborgs hamn. Allt är så smutsigt, trångt och opraktiskt. Bristfälligheter ombord överträffas endast af ångbåtsbyggornas raskiga utseende.

Provtursgästerna kom omsider till Lindholmen där de "togs ombord på det allra bästa". Varvschefen Sven Almquist kunde inte vara med om provturen eftersom han skulle på kommunalstämma i Lundby. Vårdar ombord var varvsingenjören Henning Åberg och chefskonstruktören Hugo Hammar.

Fartprovet gjordes mellan Vinga och Torrbeskr. Vid 490 indikerade hästkrafter och 0,67 kilo kolförbrukning per hästkraft och timme uppnådde MARSTRAND 13,25 knop. Vid forcering gjorde ångaren 14,43 knop med 550 ind. bkr.

Under middagen ombord hölls tal för

verkstaden, för direktör Ragnar Berger i Marstrandsbolaget, för pressen och för kapten Olof Alfred Skantze som skulle föra ångaren MARSTRAND. På grund av sjukdom ersattes han av brodern, Johannes Skantze.

Teknisk beskrivning

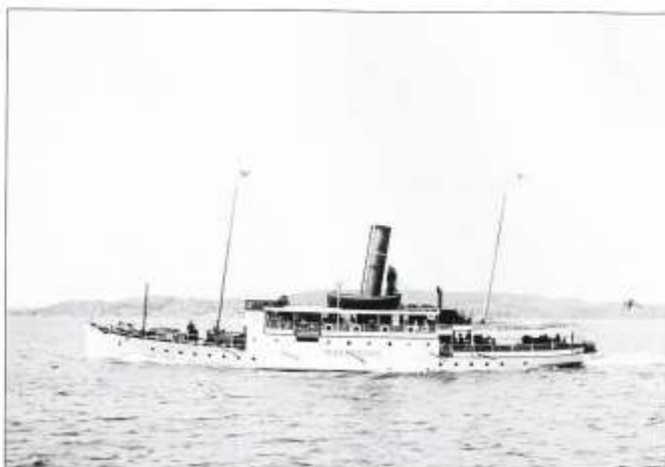
MARSTRAND hade en största längd av 41,58 meter, bredd på bordläggning var 6,31 m och mallade djupet var 2,80 m.

MARSTRAND kom i mycket att likna den 1885 byggda LYSEKIL. Här återfanns de öppna halvdeckens för- och akterut, mellandäcket med lastportar i sidorna, aktersalongen under akterdäck och matsalongen under fördäcket. Aktersalongen var i vitt och guld och försedd med soffor i röd plysch.

På övre däck fanns damsalong och röksalong. Den öppna kommandobryggan var däremot, till skillnad från äldre ångarna, något förhöjd, vilket hindrade utsikten föröver för passagerarna. Ratten överträdde den på BOHUSLÄN i storlek. Efter några år täcktes bryggan in för att ge skydd åt befälhavare och roregångare.

Ångpannan, av skotsk typ, var 3200 mm lång, diametern var 3600 mm. Den hade tre eldrör. Ångpannan var i alla år koleldad och arbetstrycket var 13 kg/cm².

Ångmaskinen var en trippelångmaskin med Stephensons slidreglering och försedd med ytkondensor. Effekten var 550 indikerade hästkrafter. Cylinderdiametrarna var 340-560-930 mm och slaglängden 584 mm. Värvalet var 155 varv/minut.



Ångaren MARSTRAND med den förhöjda kommandobryggan som nu har byggts in. På övre däck fanns i Sverige esk- och damsalong. Akterdäcket var i alla år öppet. Foto från Carlo Media, Lysekil.

MARSTRAND fick den första trippelångmaskinen av bolagets ångare. Den hade tillverkningsnummer 355. Trots att maskinen var kraftfullare än LYSEKILS båda maskiner tillsammans var kolförbrukningen lägre och farten högre. MARSTRAND var bolagets snabbaste ångare, även sedan BOHUSLÄN levererats 1914.

I trafik

MARSTRAND sattes i trafik till mid-sommarmhelgen 1904. Torsdagen 23 juni annonserades första turen från Göteborg

till Smögen med återresa nästa dag.

INLAND flyttades nu från kustlinjen och MARSTRAND blev fjärdebåt på kustlinjen tillsammans med WESTKUSTEN, LYSEKIL och ALBREKTSUND.

MARSTRAND och WESTKUSTEN gick båda till Smögen två gånger i veckan. LYSEKIL gick till Åby två gånger i veckan medan ALBREKTSUND gick två gånger i veckan till Lysekil av vilka en resa förlängdes in i Brofjorden.

S:t ERIK och INLAND alternerade på linjen innanför Tjörn till Nösund medan TJÖRN trafikerade inlandsbryggorna.



Hösten 1922 genomgick MARSTRAND en ombyggnad där kommandobryggan flyttades upp ett däck. Övre däcket byggdes in med en uträktsalong mot fronten.

Foto från Ångbåtens arkiv

På söndagarna gjorde MARSTRAND en resa från Göteborg till Stockevik på Tjörn och tillbaka.

Med sitt nya, ekonomiska maskineri var MARSTRAND i allmänhet igång 11 månader om året. Maskinens ytkondensor gjorde att man inte behövde rengöra pannan så ofta som i de äldre ångarna. Även efter leveransen av BOHUSLÄN var MARSTRAND den ångare som drog in de största intäkterna.

Befälhavare

Till befälhavare på MARSTRAND utsågs Olof Alfred Skantze från Mollösund,

tidigare befälhavare i WESTKUSTEN. På grund av sjukdom kunde han inte vara med om provturen utan ersattes då tillfälligt av brodern, Johannes Skantze.

Från WESTKUSTEN tog O A Skantze med sig sin roregångare, Hätte-Nils. Han hette Nilsson och var från Hättan, lotsön i Hakefjorden.

När O. A. Skantze 1914 övertog befälet på BOHUSLÄN blev hans kusin Albert Larsson befälhavare i MARSTRAND. Även han kom från WESTKUSTEN. Albert Larsson dog emellertid hastigt redan 1915 och efterträddes då av sin bror, Claes Larsson.

Claes Larsson var född i Mollösund 1866 och avlade examina i Strömstad. Han kom i Marstrandsbolaget 1899, först som styrman och sedan som befälhavare i Tjörn, INLAND och ALBREKTSUND innan han 1915 övertog MARSTRAND. Claes Larsson var kvar där till sin pensionering vid 70 års ålder år 1937.

Det var vanligt att befälhavaren låt anställa besättning från den ort han kom ifrån. Ombord i MARSTRAND kom många besättningsmän från Mollösund.

Claes Larsson efterträddes av John E. Mattsson som fört LYSEKIL i många år. När LYSEKIL motoriserades 1951 återgick kapten Mattsson till detta fartyg medan MARSTRAND övertogs av Thorsten Kilner som fört Tjörn sedan 1931.

Modernisering

När BOHUSLÄN sattes i trafik i maj 1914 föreföll Marstrandsbolagets övriga ångare, trots perfekt underhåll och ounderslägglig elegans, något ålderdomliga. Krigsåren och den efterföljande kristiden medgav inte något systerfartyg till BOHUSLÄN som man hade hoppats på.

Stället valde bolaget att modernisera de äldre ångarna och började med S:t ERIK 1920. 1922 var det MARSTRANDS tur att genomgå en liknande förvandling.

Övre däcket fick en överbyggnad, från sida till sida, av plåt som var brunmålad för att ge intryck av teak. Mot fördäck inreddes en trivsamt salong med stora fönster. Här fick passagerarna

i första klass en underbar utsikt över skärgårdslandskapet från korgmöbler och fasta soffor. Matsalen fick emellertid stanna kvar under fördäcket under många år.

Kommandobryggan flyttades upp till livbåtsdäcket med ny styr- och navigationshytt samt brädgångar av teak.

I samband med ombyggnaden fick maskineriet en översyn och elektrisk belysning installerades. Generatoren drevs av en de Laval ångturbin.

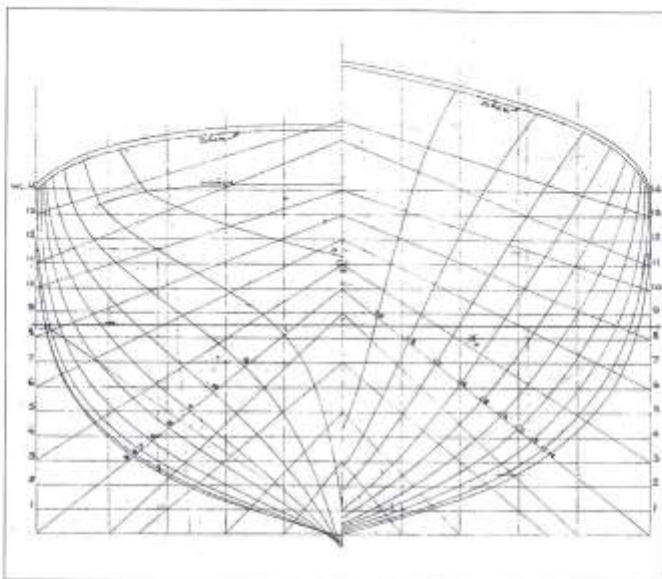
Den ombyggda ångaren visades upp för inbjudna 12 november 1922. Från Göteborg reste man med WESTKUSTEN till Marstrand där lunch intogs på Stads-hotellet varefter återresan gick med den renoverade MÅRSTRAND.

Ifrågasatt stabilitet

MÅRSTRAND var i förhållande till sin längd en ganska smalt fartyg vilket medförde farhågor för försämrad stabilitet i samband med att fartyget så att säga höjdes ett däck. MÅRSTRAND blev ett av de första fartygen att utsättas för en stabilitetsgranskning av den år 1915 inrättade Statens fartygsinspektion.

För att fästställa deplacement och viktstyngpunkt gjordes ett krängningsförsök i Marstrand den 6 november 1922. På grund av hårda vindar, slag-sida och levande krängningsvikt gjorde man om försöket i Göteborg den 22 december.

Deplacementet för lätt fartyg var 207,5 ton och tyngdpunkten 3,02 meter över en baslinje genom skäddan. Det visade sig att stabilitetsegenskaperna inte var



Ångaren MÅRSTRAND fick till skillnad från tidigare ångars modifierade skrovlinjer som förbättrade gångegenskaperna i is. På spantrutan ses fartygets konvexa spantråttor under cottenlinjen.

alltför övertygande. Antalet passagerare minskades drastiskt från 318 till 140.

Det kunde inte ångbåtsbolaget acceptera. Sedan fartygsinspektionen krävt ökad last, fyllda piktankar, dränering av huvuddäcket till kölen och fördelning av last mellan däck och lastrum kunde ett nytt certifikat med 318 passagerare utfärdas.

Mellan Göteborg och Marstrand fick

Marstrand föra 451 passagerare, efter 1939 411 passagerare.

Vintertrafiken

Trafikprogrammet för ångaren MÅRSTRAND var i stort detsamma i många år. Ångaren lastade i Göteborg tisdag och fredag för att gå norrut onsdag och lördag. Återresan till Göteborg skedde torsdag och måndag.



Vintern 1917 var kall och isen låg tjock utmed kusten. Då kom MÅRSTRANDS kraftiga skrov och ångmaskin till sin rätt. Kustorterna var beroende av ångbåtstrafiken. Foto från Carla Moða, Lysekil

På nordgående onsdagar anlöttes efter Lysekil stationerna i Brofjorden, lördagar var destinationen Smögen och Gravarne där MÅRSTRAND och dess besättning helgade vilodagen.

Mellan Göteborg och Lysekil anlötte MÅRSTRAND Marstrand, Rönnäng, Klädesholmen, Stockevik, Kyrkesund, Mollösund, Kåringön, Gullholmen, Ellös och Fiskebäckskil.

Isvintrar

MÅRSTRAND var inte byggd som isbrytare men genom lämplig skrovform och

en stark ångmaskin tog sig ångaren bra fram i is. För att få upp förstaven vid isbrytning trimmade man ned aktern genom att lasta tyngre gods på akterdäck och lättare på fördäck.

Under en isvinter blev det rejäla intryckningar i bordläggningen mellan spantern men på Marstrands Mek Verkstad riktade man före sommarsäsongen plåtarna med slägga efter värmning.

Under 1940-talets isvintrar var många kustorter fortfarande beroende av ångbåtstrafiken. Isbrytare bröt från Göteborg till Salö men norröver fick Mar-

strandbolagets ångare klara sig själva.

Kåringöarna fick ta sig tre kilometer över isen med slidar och sparkstötar när MÅRSTRAND stoppade vid Järnskar. Blev det riktigt kärt och livsmedel och bränsle tröt på Öarna fick bolaget begära isbrytarhjälp. I början av februari 1940 fick all trafik ställas in. Även under vintrarna 1941 och 1942 var det stopp i trafiken på grund av is.

I slutet av februari 1941 ordnades en iskonvoj med SKAGERAK som isbrytare och med MÅRSTRAND, ALBREKTSUND och S:t ERIK fullastade med gods. Färden ställdes förbi Vinga och utomskärs till Marstrand dit S:t ERIK var destinerad. ALBREKTSUND hade gods till stationerna fram till Mollösund medan MÅRSTRAND gick hela sträckan till Gravarne.

Tåg- och busstrafik

1909 var den statliga Bohusbanan färdig i hela sin längd mellan Göteborg och Strömstad och 1913 öppnades den privata Lysekils Järnväg med trafik från Munkedal. Banan förstutligades 1939.

Under 1920-talet började Statens Järnvägar att bygga vägar och öppna busstrafik i anslutning till tågtrafiken. Med anslutande passbåtslinjer fick så småningom nästan alla Marstrandsbolagets stationer alternativa färdmöjligheter.

1921 började busstrafiken Dingle-Hunnebostrand, förlängd till Gravarne (Kungshamn) 1923. 1926 tillkom passbåtstrafiken till Smögen som var Marstrandbolagets slutstation fram till hösten 1927.

På Tjörn började busstrafik i privat regi 1925 i samtrafik med båtlinjen Höviksnäs-Stenungsund.

Sedan en ny vägfärja byggts till Svanesund startade SJ 1926 busstrafik Stenungsund-Ellös som förlängdes till Hälleviksstrand 1927. Passbåtstrafiken Hälleviksstrand-Kåringön tillkom 1932 och Ellös-Gullholmen 1933.

Sedan landsvägen till Slävik på Härnäsiet var färdig 1934 och började trafikerades med buss från Brodalen tillkom passbåtlinjen Slävik-Malmön.

1940 var vägen över äarna mellan Tjuvkiel och Marstrand färdig och SJ startade busstrafik mellan Ytterby station och Marstrand.

SJ:s busslinje från Uddevalla över Bokenäset förlängdes 1942 till Fiskebäckskil och Grundsund på Skafvö sedan färjan vid Källviken förlängts för att få kapacitet för större fordon.

Expressturer

De nya kommunikationerna gjorde att resandeunderlaget minskade för ångbåtarna. Det var i synnerhet kustborna som utnyttjade de nya flirdsätten. Sommarvärderna fortsatte att resa med ångbåtarna där de fick plats med sitt ofta omfattande resgods.

För att motverka att även sommarens resenärer skulle välja tåg och bussar framför ångbåtarna började Marstrandbolaget redan sommaren 1923 med expressturer. Dessa räddade passagerartrafiken för lång tid framåt.

Till en början gick expressturer bara på söndagar. MARSTRAND gick året runt

från Göteborg till Smögen på lördagar och återvände på måndag. Sommaren 1923 gick MARSTRAND från Smögen på söndag morgon kl. 04.30 för att vara i Göteborg strax efter 11.

Avgången från Göteborg till Smögen var i många år kl. 15.00. Avgången från Smögen var givetvis för tidig för att locka sömniga badgäster och sattes efter första sommaren till 6.30.

Expressturer var endast avsedda för passagerare och deras resgods. Sommaren 1932 blev expressturer dagliga. MARSTRAND gick då från Lysekil på morgonen till Göteborg och åter på eftermiddagen. Denna tur kom senare att kallas "omvända expressen" när BOHUSLÄN 1936 började expressturer Göteborg-Gravarne-Göteborg.

På expressturer anlöptes endast Fiskebäckskil, Gullholmen, Mollösund, Kyrkesund och Marstrand. Lördagar anlöptes även Gåsö. Turerna korresponderade i Göteborg med ställtågen till och från Stockholm vilket möjliggjorde att Sven Jerring kunde resa från Stockholm till Gåsö över dagen.

Från 1933 utsträcktes expressturen till Gravarne och Smögen. Malmön började anlöpas 1934. Avgång från Gravarne var 6.30 med ankomst Göteborg 13.00. Avgång från Göteborg var 15.15 med ankomst Gravarne 21.30. Avgångstiden från Göteborg kom att väda med åren.

Det var långa arbetsdagar för besättningen. Expressturer varade mellan midsommars och slutet av augusti. På söndagarna låg MARSTRAND stilla i Gravarne.

Då gick istället LYSEKIL eller ALBREKTSUND expressturen Gravarne-Göteborg-Gravarne. MARSTRAND gick den "omvända expressen" varje sommar fram till 1953.

Missöden

Marstrandbolagets ångare trafikerade en kuststräcka som på flera sträckor är helt utsatt för vågor från öppet hav.

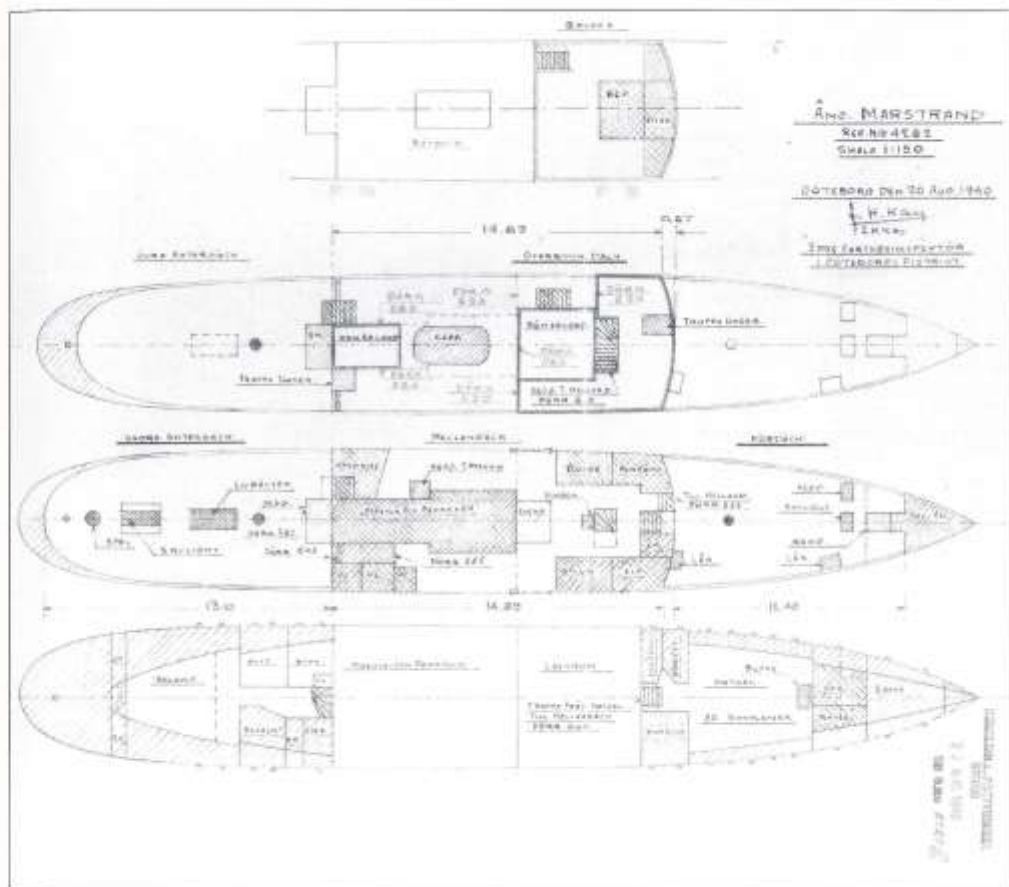
De missöden som noterats för ångaren MARSTRAND beror inte på vågor och vind utan på andra orsaker. Redan första månaden i trafik sänkte MARSTRAND en mudderpräm i Göteborgs hamn.

En mörk novemberkväll på 1930-talet mötte MARSTRAND en kraftig stormby med regn och hagel vid Smögen. Befälhavaren kunde inte ens se gös-staken i fören när ångaren gick på grund. Ångaren tog sig av grundet för egen maskin och passagerare och gods sattes i land innan MARSTRAND tog sig till varvet i Marstrand för reparation.

Skissen på nästa sida ritades 20 augusti 1940 av fartygsinspektör James Hutchinson Kay vid Statens fartygsinspektion i Göteborg.

Den är hämtad från besiktningsbandningarna för ångaren MARSTRAND och visar däckplaner som ångaren såg ut innan matsalen flyttades från förskeppet till övre däck.

Då införsvades rökhytten i matsalen och den inre trappan från mellandäck togs bort.



Ny ombyggnad

1943 års bostadskungörelse medförde stora förändringar ombord i fartygen och stora kostnader för ångbåtsbolagen. I tur och ordning lades Marstrandsbolagets ångare upp vid Marstrands Mekaniska Verkstad för ombyggnad av besättningens bostäder när dessa skulle anpassas till nya bestämmelser.

1945 byggdes bostäderna om i MARSTRAND. Matsalen som i alla år legat under fördäck flyttades upp till den tidigare nämnda ursiktssalongen på övre däck. Köket under fördäck var kvar och en mathiss byggdes mellan penteriet under fördäcket och ett nytt penteri mot den nya matsalongens frontskott på babordssidan.

Den tidigare matsalen under däck blev nu försalong, men något förminskad, för att intendenturpersonalen skulle få större hytter.

Nytt rederi

Åren efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Bränsle- och lönekostnader steg allt mer. Underhållskostnaderna för de gamla slitna ångarna blev allt mer omfattande. Samtidigt återtog lastbil- och busstrafiken gods och passagerare som sökte sig snabbare vägar längs kusten.

De två stora ångbåtsbolagen gav upp sin mångåriga verksamhet. Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla trädde i likvidation 1949 medan Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand sålde sina fartyg per den 1 januari 1951 till det nybildade Marstrands Rederi AB.



I allmänhet möttes nord- och sydgående ångare i Mellösund. Marstrand gick norrut och Bobuslän söderut omvägar och lördagar. Foto Dag Almén 24 mars 1951

Detta bolag hade för avsikt att bedriva trafiken i samma omfattning som det gamla bolaget. Tanken var att sommarens överskott skulle möjliggöra den olönsamma vintertrafiken.

Av det nya bolagets intressenter hörde flertalet hemma på Tjörn där man ännu var beroende av båttrafiken innan Tjörnböarna var färdiga 1960.

För 275 000 kronor övertog det nya rederiet de sju ångfartygen och ett lastmotorfartyg. MARSTRAND värderades till 55 000 kronor.

ALBREKTSUND, LYSEKIL och SIT ERIK försågs våren 1951 med dieselmotorer.

I BOHUSLÄN installerades oljeeldning. Dessutom beställdes ett snabbgående passagerarmotorfartyg för leverans till sommaren 1951.

Under 1951 investerades 1 260 000 kr i de gamla fartygen och 850 000 kr i nybygget. Förutom aktiekapitalet på 200 000 kr fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen in-tecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften fick rederiet statliga bidrag.

Inte heller det nya rederiet lyckades bedriva verksamheten utan förluster. Trafikprogrammet var ambitiöst men överdimensionerat.



Hösten 1952 gjorde MARSTRAND sin sista trafikinsats på kusten. Här kommer ångaren norrifrån på väg in till Skopiren 15 september 1952. Foto Dag Almén

Försäljning

Den ekonomiska situationen i Marstrandsbolaget var akut när man på nyåret 1953 sålde ångarna MARSTRAND och WESTKUSTEN.

Ångaren MARSTRAND skulle bogsera den obemannade WESTKUSTEN från Marstrand till Malmö. Resan anträdde söndagen 1 februari 1953. Vid 18-tiden passerade man Klåbacks fyr nordväst om Varberg då bogsertrossen brast.

Vinden kom från NNO med 10 meter per sekund och strömmen satte sydvart. WESTKUSTEN drev ut i osvepta minområden i Kattegatt medan MAR-

STRAND gick in till Varberg för att invänta gryningen och lugnare väder.

WESTKUSTEN siktades nästa dag från ön Anholt och två danska fiskerifartyg bogserade in fartyget till Grenå. De danska fiskarna förväntade sig en rejäl bärgarlön men eftersom ångaren till WESTKUSTEN ansåg att den ändå skulle skrotas fick de nöja sig med 19 000 kronor. Några veckor tidigare hade ångaren väderats till 28 000 kronor.

MARSTRAND fick fortsätta ensam för egen maskin till Malmö medan WESTKUSTEN såldes för upphuggning i Köpenhamn.

Öresundstrafik

Med passfriheten i juni 1952 tog båttrafiken över Öresund fart igen efter andra världskriget. Många nya linjer etablerades och passagerarfartyg som blivit sysslösa gjorde en sista trafikinsats i Öresund innan de slutligen hamnade hos skrothandlaren.

MARSTRAND köptes i Malmö av Rederi AB Navigator och fick namnet ÖREBORG. Det hade tidigare burits av Bohuslänska Kustens BORGILA som efter en mycket kort tid i Öresunds såldes till Belgien för upphuggning 1951.

Överbyggnaden på övre däck målades vit, vilket ytterligare framhävde ångarens höjd. En kiosk för skattefria varor tillkom innan ÖREBORG 14 maj 1953 sattes i inköps- och nöjestråfik mellan Malmö och Klampenborg, där nöjestället Dyrehavsbacken är beläget. Ångaren kallades i annonserna för "Bakkebåten".

ÖREBORG gick bara i trafik under sommaren. Tisdag till söndag gjorde ÖREBORG en kvällstur från Malmö till Klampenborg och tillbaka. Söndagar gjorde ångaren dessutom en dagstur som 1954 förlängdes till Ven.

I juli 1954 upphör annonseringen och man får anta att ÖREBORG drabbats av pannhaveri. Pantrycket var nedsatt och farten var de sista åren bara nio knop jämfört med de 13 knop ångaren presterat i sin krafts dagar.

ÖREBORG såldes till Danmark för upphuggning och kom till Tuborg hamn i december 1955 där den drygt femtio-åriga ångaren skars ned under vintern.

INGVAR KRONHAMN

Med ångaren MARSTRAND i hård kuling 1940

I augusti 1940 skulle mina föräldrar och jag samt en excentrisk släkting resa med expressångaren MARSTRAND från Marstrand till Smögen. Jag hade hört att MARSTRAND skulle ha en så trevlig veranda med utsikt föröver och belägen under ångarens kommandobrygga.

Redan på Marstrands kaj spejade jag därför ivrigt efter denna spännande ångare. Jodå, där borta, vid Albrektsunds kanal, kom hon ut på Marstrands redd. Den vita ångan från visslan signalerade tillägget.

Sedan landgången lagts ut rusade jag i förväg upp till den där verandan och fick tag på bra platser med fin utsikt föröver. Kaptenen ringde i skeppsklockan och så bar det iväg (17.30).

Redan i höjd med Malepert kunde man skönja att den okända Marstrandfjorden inte var på sitt bästa humör. Jag insåg för sent att vi kommit ut i hård kuling.

Men det blev en dramatisk övervuldigande och skön upplevelse när ångaren stövoade ut på Marstrandfjorden. Min mor och jag satt där i däckverandan och hejade när det ilsket upprörda havet vräkte sina höga, vita, vredgade skumkammar över det långa fördäcket.

Under tiden hade pappa och släktingen retirerat till aktersalongen i den vällovliga avsikten att bemästra sjöjukan.

Sikten genom rutorna förut var inget problem. Havsvattnet sköljde dem renat så att man hela tiden kunde se (i den mån man klarade av att sitta upprätt). Visst var Marstrandfjordens vita och

blågröna skönhet imponerande och kuslig.

Men ännu mera skrämmande blev synen då ångaren tycktes vara på väg att ränna rätt in i Tjörnbergens sydsidor. Jag blev faktiskt rädd. Var det fel på rodet, eller vad? Skulle vi haverera? Så, oväntat – såsom ett "Sesam öppna dig!" – öppnade sig berget och vi kom in i ett trängt sund, som i skydd av Tjörnekalvs berg erbjöd smult vatten och med det idylliska Rönnäng som älsklig kontrast mot Marstrandfjordens dramatik.

Sedan slingrade MARSTRAND sig fram genom smala sund och trånga krokor men nästan hela tiden med havets vredgade vithet synlig om babord. Helt övervuldigad blev jag då jag från kommandobryggan besåg infarten till Kyrkesund (18.20) och hörde "musiken" av kulingens tjut ackompanjeras av ångvisslans eko från de kala bergen. I min resedagbok hade jag skrivit "Man kan inte tänka sig något vackrare!"

Men seglatsen genom den skyddade men smala och krokiga leden längs utsidan Tjörn krävde lägre fart och tog därför längre tid än vad turlistan hade räknat med. MARSTRAND gick ju expressfart och kapten Mattson kände sig så klart pressad att klara den omöjliga uppgiften att hålla tiderna.

Detta ledde till full fart så nära intill ångbåtsbryggorna som möjligt, därefter stopp i maskin och omedelbar order om fullaste back. Ångaren skalv då den väldiga ångmaskinen vid full back utvecklade alla sina 550 hästkrafter.

Så hände det vid brygga efter brygga

allteftersom augustikvällen började skymma mer och mer. Så var det vid Gullholmen (19.35) där Hallgrens konservfabrik ännu fanns i den äldre fiskelägerromantiska träbyggnaden och vid Gåsö där badrestauranten ännu stötade upp på sin kulle.

Men då ångaren i hög fart girade styrbord hän in mot Fiskebäckskil (20.10) såg det verkligen hotfullt ut för den fiskebåt som låg förtöjd alldeles intill ångbåtarnas tilläggsplats. Visst, maskinens alla hästkrafter släpptes loss i sitt fulla back, men ändå. För att förebygga eventuella skador om det skulle gå snett rusade alla matroserna fram till förstaven försedda med alla upptänkliga avbärningar för att skona den fiskebåt, som då låg förtöjd framför ångarens tilläggsplats. Men "det gick inte snett" den här gången heller. Tala om sjömannaskicklighet!

I den sena augustikvällens tätande mörker (sommartid var ju inte uppfunnen på den tiden) kom vi efter anlöpen vid Lysekil (20.30) och Malmö (21.10) så lyckligen fram till Smögen något efter kl. 22.15 (tidtabellen hade uppgivit 21.35.)

Såsom sed var vid Bohuskustens badorter på den tiden bystes vi in i någon ortsbos hem men fick äta på den berömda badrestauranten. Vårdfolket hade flyttat ned i sin inredda källare.

De angivna tiderna är inte de verkliga vid den beskrivna resan utan de som det årets sommartidtabell angav.

PER ERIK LINDGREN

Ångbåten Nr 1 2010

Flera resor med ångaren MARSTRAND

Det som jag upplevde som min barn- och ungdoms sommarparadis var Styrsö i Göteborgs södra skärgård. Sedan 1972 är jag fortfarande delägare i en på Tängen belägen fiskarstuga från år 1788.

Nej, jag vet inte byggnadsåret. Men stugan finns på en lantmäterikarta från det året!

Styrsö har också varit mina tre döttrars sommarparadis och betyder mycket också för mina barnbarn. Detta är orsaken till varför mina resor med de spännande kustångarna vid Stenpiren blev helt sporadiska.

Med sina större format och förhöjda fördäck skvallrade de om att deras trafikområde bjöd på tuffare vatten än som förekom på Styrsö-traden. Detta charmade mig, väckte nyfikenhet och fick mina känslor att "pirra" redan flera år före andra världskriget.

Jag har LEX Ångaren UDDEVALLA i friskt minne. Men trots allt: Jag kom ändå att resa med ångarna BOHUSLÄN, MARSTRAND, LYSEKIL (både före och efter dess dieselfiering), ALBREKTSUND, ST ERIK, GÖTEBORG, OSLO, KUNG RANE och ROBERT THORBURN.

Med Styrsö som referenspunkt är det ju otroligt lätt att känna sig hemma i Bohusläns skärgård. Däremot fann jag att det som låg söderut var betydligt ointressantare – inte längre söderut än Tistlarna var mitt motto.

Jo, jag har varit en gång på Nidingen – och visst har den sin tjusning. Men nu till spridda notiser om ångaren MARSTRAND.

MARSTRAND vid min resa 1940

Var matsalongen var belägen lyckades jag missa vid den resan. Intrycken var ju då så orhört absorberande. I verandan som jag beskrev fanns det två runda bord – ett på var sida om kappen för nedgången från fördäck till mellandäck. Runt borden fanns korgstolar.

Det fanns också ett centralt beläget trapphus med direktnedgång till mellandäcket. Akterut på promenaddäcket kunde man bara komma genom sidställda passager, av vilka bara den ena hade dörr. Vid gångborden fanns fasta soffor på båda sidor om herrsalongen med sina fyra bås. På ena sidan, jag har glömt vilken, ledde en trappa upp till kommandobryggan.

Det öppna utrymmet var större än på BOHUSLÄN men avgränsades akterut – i motsats på ST ERIK – med en barriär. Akterut var på sidorna av skorstenen livbåtarna uppställda vid sina däck.

Därunder, på promenaddäcket var skorstenen omgiven av ytterligare verandor, en på styrbord och en på babord, där två runda bord med omgivande korgstolar stod uppställda till passagerarnas trivsel.

Akterut kom sedan damsalongen med ingångar från sidorna. Härifrån ledde sedan trappor, dels upp till övre akterdäcket (som i motsats till ST ERIK var fritt från livbåtar) samt ned till det undre akterdäcket. Där fanns nedgången till aktersalongens plyshelegans med hytter för kapten och städerska. Ja, det fanns aktersstäderska, som också biträdde med serveringsuppgifter.

När vi i augusti återvände från den stormiga veckan på Smögen hade MARSTRAND redan lämnat Gravarne kl. 06.15. Men detta var praktiskt för oss därför att vi då hann förflytta oss från Stenpiren till Träpiren och hinna med eftermiddagsbåten till Styrsö Tängen kl. 14.15.

Det rullade rejält vid passagen över Malmöfjorden och jag såg då akterstäderskans häpnadsväckande skickliga jonglering med en kaffebricka till en passagerare som satt på övre akterdäck alltmedan sjöarna vräkte in och Bohusbergen bildade en effektiv fond i både bohustranit- och gryningsrosa.

MARSTRAND vid min resa 1943

Denna gången var det vackert och fint sommarväder. Vi hade rest in till Göteborg tidigare och tänkte lägga beslag på de fina platserna med utsikt föröver samt för att få våra cyklar lastade på betryggande sätt. Vi skulle omväxlande cykla och åka ångbåt i mellersta Bohuslän.

Jag föreslog att vi skulle äta middag ombord och för den skull uppsökte vi "trissan" för att höra om läget. Då upptäckte vi att matsalongen låg under fördäck och denna vackra dag ville vi inte sitta där nere.

Vi åt i stället på Bräutigams konditori. Bara det gav förning om att vi nu – på ett "värdigt sätt" var på väg till någonting fascinerande och exotiskt. (Men när vi närmade oss Lysekil kom i alla fall kvällsfika upp till däckverandan där vi satt och njöt.)

Vid avfärden från Stenpiren, som jag bevittnade från kommandobryggan, låg båtar i vägen och jag beundrade kapten Mattsons skicklighet. För övrigt var han klädd i sin uniform (i varje fall vit kavaj och vitt mösskapell förstås!).

Från och med denna resa hade man bytt ut de runda bordsgrupperna i sidoverandorna mot långsgående bänkar. Detta försämrade i hög grad trivselen i de verandorna.

Vid denna resa bodde vi också några dagar i Fiskebäckskil vars badrestaurant på den tiden hade utmärkt rykte. Vid ångbåtsbryggan var det då många ångbåtsställag. Jag såg bland andra ALBREKTSUND, VALBORG och ROBERT THÖRBURN.

När BOHUSLAN kom fick jag intrycket

att hon då hade två styrmän. Vår hemresa företogs då med BOHUSLAN men nu det hade blåst upp igen. I Kräksunds gap ramlade en dam och skadade sig. Hur allvarligt fick jag aldrig veta.

MARSTRAND vid min resa 1948

Nu hade ångaren MARSTRAND genomgått flera förändringar. Däckverandan föröver hade nu byggts in till matsalong. Men även den tidigare "hersalongen" hade införlivats i serveringsavdelningen.

Vad som i övrigt återstod av inomhus sittutrymme på "promenaddäcket" var "damsalongen" akter om skorstenen. Men där finns bara så vitt jag minns ätta sittplatser. På det nedre akterdäcket hade tillkommit en mindre "byggnad".

Jag blev nyfiken och frågade en av matroserna vad det var för någonting – Jo, det är "gubbens" hytt, blev svaret. På den tiden blev tydligen en ångbåtskapten benämnd av sina underlydande på det sättet.

Från den resan minns jag också att jag senare stod på mellandäck vid nedgången till maskinrummet och pratade med en annan matros. Han menade att ångaren MARSTRANDS maskin var alldeles överdimensionerad.

Men hade inte MARSTRAND haft denna maskinstyrka hade nog inte skalden Fredrik Nycander kunnat besjunga den vita expressångaren som "båt för min smak".

PER ERIK LINDGREN

Vit båt

*Fram över fjordarne, fram mellan skären.
Snövita ångaren, smacker som haj
brusar och landar vid brygga och kaj.
Klippiga stränder, hur fagre i åren!*

*Sommarexpressen som vintunden springer
vaggande vackert i gatt och i sund.
Utdar han rundlar och väjer för grund,
saktar och ökar och blåser och ringar.*

*Kommer från tjugiga älvestaden, älar
långt uppåt kusten, på sambällen rik,
när när det kvällas en läande vik.
Trossarna kastas och stilla han vilat.*

Det var ombord i ångaren MARSTRAND och hos sin gode vän, kapten Claes Larsson, som bohusskalden Fredric Nycander en solig sommarlag skrev sin hymn till kusttrafiken.

*Särta han stannar i nattbammen trygga,
arla han stävar igen på sin stråt,
skynlar mot älvestaden. Kär i sin båt,
gamle kaptenen står vak i sin brygga.*

*Spejar framåt över vågiga vatten,
för till signalapparatens sin hand.
Nere i djupet det klingar ibland.
Rorsmannen vullar den kraftiga ratten.*

*Båt för min smak, jag i minnet dig fäster.
Ofja du har mig, i sol och i mist.
Här i min dikt, jag äg tackar för sist.
Bär mig ännu mången sommar i väster.*

Båtar runt omkring

Styrsöbolagets snabbåtar

Styrsöbolaget har två snabbgående passagerarbåtar under byggnad hos det norska varvet Brødrene Aa i Hyen i Sogn og Fjordane. Det är första gången Styrsöbolaget beställt katamaraner för trafiken till södra skärgården. Det är också första gången som ett svenskt rederi beställt passagerarbåtar i kolfiberarmerad sandwichkonstruktion.

Brødrene Aa har sedan 2003 levererat 20 passagerarkatamaraner byggda i kolfiber till norska kustrederier. Aas båtar har blivit en stor succé. Med ca 40 procent lägre vikt än en motsvarande aluminiumkatamaran kan motoreffekt, bränsleförbrukning och svallvägsbildning hållas på en lägre nivå än normalt.

Redan 2005 hyrde Styrsöbolaget norska RYGERFJORD för provtrafik i södra och norra skärgården. De beställda båtarna är en vidareutvecklad större variant av båttypen. Den första levereras under mars 2010 och den andra under juli. De skall främst trafikera Vrångölinjen.

De nya båtarna blir 27 meter långa och 8,4 m breda. Genom att båtarna byggs enligt High Speed Craft-koden skall alla 163 passagerarna ha sittplats i salongen.

Framdrivningen sker med två MAN-dieslar på vardera 749 kW som driver ställbara propellrar. Farten är beräknad till 28 knop med full last.

Ökat resande i älvtrafiken

Resandet med båtarna på Älvsnaabben- och Älvsnaabbarelinjerna ökar stadigt.

De senaste tolv månaderna har



Sidovy av Styrsöbolagets snabbgående passagerarfartyg.

Största längd 27,00 m, största bredd 8,40 m, mallat djup 2,70 m, djupgående 0,95 m. De har plats för 163 passagerare. Med två MAN dieselmotorer på vardera 749 kW beräknas farten bli 28 knop med full last.

resandet ökat med 12 procent och ligger därmed på ca 1,4 miljoner resenärer per år.

Många av resenärerna tar med sig cykel på båtarna. För att klara det ökande antalet cyklister har färjan ÄLV-VIRA kört extraturer mellan Rosenlund och Lindholmsspiren på morgonen under september och oktober. Det har inneburit femminuterstrafik på linjen.

I november kom Miljödomstolens beslut att inte godkänna Göteborgs stads överklagan för en ny gång- och cykelbro över älven vid Packhuskajen.

Beslutet får till följd att det kommer att behövas nya dubbeländade färjor med hög cykelkapacitet för trafiken till Lindholmen.

Upphandling av båttrafik

Västtrafik gick i slutet av november ut med upphandlingsunderlag för båttrafiken Öckerö-Kalvsund-Framnäs-Grötö och Lysekil-Fiskebäckskil-Östersidan.

Trafiken körs idag i kommunal regi av Öckerö kommun med BUD respektive Lysekils hamn med CARL WILHELMSON.

GUNNAR SÖDERBERG

Snart är en ny säsong här!



Snart stövar ångaren BOHUSLÄN ut i skärgården igen! En ny säsong väntar och i nästa nummer av Ångbåten presenterar vi 2010 års Ångbåtsturer med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Foto Bo Starmark