



ÅNGBÅTEN Årg 47 • Nr 4 2011 • 143

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

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

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Marstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertil@bertil.se

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

Lokalredaktionen Lysekil:

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

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2012 är 150 kronor.

Adressändringar meddelas till Kerstin Lind, Södra Viktorisgatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Linospid Media AB 2011. Miljömärkt Trycksk 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2012 är 150 kr. Plusgilt: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@stena.com

Vice ordförande: Björn Irwert, tel 031-55 17 45, bjorn.irwert@maritiman.se

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

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, rassor@steamboat.se

Ansvarig hemlidan: Mattias Järstede, tel 031-53 85 80, mattias@jarstede.se

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

Ångaren BOTTUSLÅN har under seglätions säsongen sin tilläggplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från fjärdeplanet vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 143

Försalongen	2	Aktuellt från FÄRJAN 4	13
Ångbåtsfunderingar	3	Bokbåten – kulturbörare under 30 år	14
Bengt Fors	4	Barndomsminnen från	
Årsmötet 2011	5	Marstrandbåtarna	16
Knutpunkt Stenpiren	6	Gissa bryggan!	21
Stor och liten båt i hamnen	7	Marstrandbolaget del 14 - GÖDA	22
Ankring tillåten	8	Besättningar i SVEA	30
Vinterarbeten i ångaren BOHUSLÅN	10	Vi håller ångan uppe!	32
Förtäggforum 2011	12		

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 143!

Som däckslast har vi inbetalningskort för medlemsavgiften inför 2012 och vi hoppas att våra läsare finner det värt att förnya medlemskapet i Sällskapet!

Som medlem får Du inte bara rabatt på många av våra turer med både BOHUSLÅN och FÄRJAN 4. Du får också medlemstidskriften *Ångbåten* som Du läser just nu.

Detta nummer av *Ångbåten* är lastat med traditionellt stycke gods: rapporter från verksamheten i våra fartyg samt en del historiska artiklar. Det är ju traditionerna kring kust- och skärgårdstrafiken samt hamntrafiken som vi värdat genom att bevara den sista kustångaren på västkusten och den sista ångfärjan i Göteborgs hamn.

I serien om Marstrandbolagets fartyg har vi kommit fram till ångaren GÖDA men vi har även med en artikel om SVEA som avhandlades i förra numret.

Trevlig läsning!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*s intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, företrädesvis på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 1 2012 (144) vill vi ha manus senast 13 februari 2012.

Omslaget

Vi håller kursen med hjälp av magnetkompassen på ångaren BOHUSLÅNs kommandobrygga.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsson

Ångbåten Nr 4 2011

Ångbåtsfunderingar

Trots att vi måste underkasta oss retroaktiva myndighetskrav i form av inskränkningar i vårt fartområde, kan vi ändå glädja oss åt att kunna fortsätta att göra turer utmed kusten vid måttlig sjö!

Visserligen när vi inte längre Strömstad utan får hålla oss till den traditionella ångbåtlinjen Göteborg-Kungshamn som BOHUSLÅN trafikerade i drygt 40 år. Men även denna sträcka omfattar korta passager i så kallat D-område.

Med EU:s direktiv om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg kom kravet på skadestabilitet för passagerarfartyg som för fler än 59 passagerare i D-område.

Enligt direktivet omfattades inte historiska fartyg konstruerade före 1965 av dessa krav men Sjöfartsinspektionen i Sverige valde ändå att införliva dessa i sina föreskrifter. För BOHUSLÅN trädde kravet på skadestabilitet i kraft 1 juli 2010.

Kravet på skadestabilitet innebär att fartygets skrov skall vara så indelat att en avdelning kan vattenfyllas utan att fartyget kantrar eller sjunker. Orsaken kan vara grundstötning eller kollision. I BOHUSLÅN behöver maskinrummet delas för att ångaren uppnår kravet...

Men det finns en öppning. I föreskriften om fartområdenas indelning utsträcks gränsen mellan E- och D-område en nautisk mil när våghöjden inte överskrider 0,5 meter.

Detta innebär att vi kan gå ända upp till Grebbestad om våghöjden är den rätta.



En skyddad inomküstsedd utbyulet Albrektunds kanal på resorna mellan Göteborg och Marstrand. Och nog är det en fantastisk vy när Marstrand öppnar sig mellan Kåbin och Klöverön!
Foto Bo Starmark

Men eftersom vi ansåg en halv meters våghöjd vil liten som begränsning, begärde vi hos Transportstyrelsen att åtminstone få passera de aktuella sträckorna vid en meters våghöjd. BOHUSLÅN är ändå byggd för stor kustfart, det vill säga för 2,5 meters våghöjd.

Vi fick ett blankt nej på denna vår begäran och överklagade därför till Förvaltningsrätten. Efter ett antal skriftväxlingar där Transportstyrelsen över huvud taget inte berörde våghöjdsproblematiken kom 19 juli 2011 Förvaltningsrättens avgörande; man avslag överklagandet.

En annan sak som förvänar oss är att befäl inte kan tjänstgöra i manskapsbefattning utan att betala 1100 kronor till Transportstyrelsen. I vår verksamhet är det betydelsefullt att ibland kunna lösa bemanningen genom att ett däcksbefäl går in som matros eller ett maskinbefäl går in som eldare. Befälen har ju fått sin befälsbehörighet genom att ha den föreskrivna manskapsbehörigheten. Den är dessutom inte tidsbegränsad.

Vi hoppas komma tillrätta med detta problem.

INGVAR KRONHAMN

Bengt Fors

Åter har Sällskapet drabbats av sorg. En av våra mest kunniga och betrodda kamrater har lämnat oss för gott.

Bengt Fors har arbetat ombord som maskinist och vikarierande maskinchef i snart tjugo år. Vi minns honom som en av de gladaste ombord och snabb på manövern. Han lät ångarens maskineri visa vad det kunde prestera, även om bränsleåtgången inte blev den lägsta.

Tillsammans med sin vaktkamrat Gunnar Björnhag (†) slog han alltid oerhört snabba manövrar. Vid exempelvis vändning inne i Marstrands hamn lät han maskinen ge sitt yttersta.

Bengt var en Otterhällegrabbe. Uppvuxen alldeles ovanför ångbåtspirarna såg han tidigt Göteborgs hamn från ovan. Lite senare gick han till sjöss med moderns tillstånd.

Han började som mässkalle i s/s Drottningholm, en av "amerikabåtarna", då hon seglade repareringsresor strax efter andra världskriget. Alltså "utbytesresor" för krigsfångar och diplomatisk personal.

Efter att ha gått i maskin i andra fartyg läste han "andremaskinistexamen", som det då hette, och seglade därefter en tid bl. a. i Transatlantic.

Bengt var oerhört säker på handen så det blev en anställning på ritkontoret vid Eriksberg. Där ritade han avancerade flödesscheman och gjorde invecklade maskinritningar.

Anställningen på Eriksberg varade tills varvet lades ner. Vid den tidpunkten fortsatte han där, nu som fastighetsskötare.

BO STARMARK



Bilden av Bengt Fors i maskinrummet i ångaren *BOHUSLÄN* togs 21 juli 2007. Bilden av Bengt vid *Stenpiren* togs 14 september 2007. Foto Bo Starmark



Så kom han till oss i ångaren *BOHUSLÄN* – en välkommen och duktig maskinist.

De sista åren jobbade han i "Vintergäntet" som mässkalle. Att gubbarna fick god och varm mat var Bengts förtjänst.

Bengt var medlem i en mångfald föreningar och sällskap. Ombord minns vi Bengt också som ångarens mest dansante karl vilket inte vill säga lite!

Och han var lika pratsam som

Ångbåten Nr 4 2011

Årsmötet 2011

Sällskapets årsmöte ägde rum lördagen 29 oktober i Sjömanskyrkan vid Stigbergstorget. 75 medlemmar deltog i mötet.

Mötet inleddes med en samling kring kaffe, te och smörgåsar.

Mötet öppnades av Sällskapets vice ordförande Kim Forssblad.

Efter fastställande av verksamhetsberättelse och bokslut upplästes revisorernas berättelse varefter styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Medlemsavgiften fastställdes till öföändrat 150 kronor.

Valberedningens förslag till styrelse antogs av årsmötet. Styrelsen har därmed följande sammansättning:

Kim Forssblad, ordförande, nyval
Björn Irwert, vice ordf, fyllnadsval
Björn Persson, sekreterare, omval
Roland Lindberg, kassör
Ove Iko, ledamot, omval
Claes Johnson, ledamot, fyllnadsval
Mats Demker, ledamot, omval
Bert Johansson, ledamot
Mattias Jarlstedt, ledamot, omval
Conny Jansson, suppleant, nyval
Staffan Backman, suppleant fyllnadsval

I styrelsen ingår också Charles S. de Serves som ständigt adjungerad. Som representanter för Ångbåten ekonomisk förening ingår Agneta Eriksson och Johan Jahnberg.

Revisorerna Roger Mattsson och Lars-Ola Jäxvik omvaldes liksom supp-

leanterna Margareta Boman och Gunnar Bonander.

Valberedningen består av Stellan Rietz, Bo Starmark (nyval) och Steinar Lie (sammankallande).

En motion hade inlämnats. Den yrkade på representation i styrelsen av samtliga kategorier ombord. I den nya styrelsen är det så men hänsyn till detta skall givetvis tas inför nästa årsmöte.

Så avslutades årsmötet 2011 varefter den nya styrelsen konstituerades vid ett första styrelsemöte.

Efter mötet hade deltagarna möjlighet att utan kostnad följa med på Historisk hamntur med *FÄRJAN 4*, som gjorde ett extra anlop vid Fiskhamnen.

BO STARMARK



Sällskapets nye ordförande Kim Forssblad är även ångaren *BOHUSLÄN*s flaggskjappare. Foto Bo Starmark ombord i *BOHUSLÄN* 16 augusti 2011



Ny vice ordförande är Björn Irwert, här under en lugn rovtörn ombord i ångaren *BOHUSLÄN*. Foto Bo Starmark 1 juli 2011



Conny Jansson är ny suppleant i styrelsen. I *BOHUSLÄN* jobbar han på däck. Foto Bo Starmark ombord i *BOHUSLÄN* 1 juli 2011

Ångbåten Nr 4 2011

Knutpunkt Stenpiren

Stora saker kommer att hända vid ångaren BOHUSLÄNS tilläggsplats vid Stenpiren. Sedan det blev klart att den planerade gång- och cykelbron inte blir av, kommer gående och cyklister att transporteras med färja över älven. Två nybyggda, dubbeländade färjor sätts i trafik 2013.

Den långsgående båttrafiken och den tvärgående färjtrafiken får 2015 en ny tilläggsplats vid Stenpiren. Där byggs en hållplats för spårvagnar och bussar utmed en ny spårvägssträckning mellan Lilla Torget och Järntorget.

När spårvagnar och bussar börjar rulla ut på Skeppsbron våren 2015 beräknas 16.000 resenärer dagligen att passera över Stenpiren.

Utmed Skeppsbron kommer ett underjordiskt garage att byggas mot kajkanten som samtidigt flyttas ut i älven. Här kommer att byggas tilläggsplatser för utflyktsbåtar tillsammans med en gästhamn. Utanför Rosenlundswerket planeras ett utornhusbad.

Den nuvarande bebyggelsen kommer att kompletteras och förnyas. Det ser ut som om både byggnaden med restaurang Kinesiska Muren och Merkur, där vi har vårt kontor, får vara kvar.

Det har visat sig att Stenpiren behöver höjas och förstärkas. Höjningen beror på havsytans framtida höjning och på att spårvägen kommer att ligga högre än dagens gatunivå. Förstärkningen sker med tanke på att Stenpiren byggdes 1844 på timrad stenkista som grundlades på korta träpälars. Södra sidan som tillkom senare är i sämre skick.



Stenpiren med terminalbyggnad, tilläggsplats för båt- och färjtrafik samt hållplatsområde för buss och spårvagn. Ur Stadbyggnadskontorets Detaljplan för spårväg Skeppsbron 2011-05-31

På utfylld mark söder om Stenpiren kommer en terminalbyggnad för båt- och färjtrafiken att uppföras. Utmed terminalen förläggs en ponton i älven med plats för fyra fartyg i älvtrafiken.

Vad innebär då detta för ångaren BOHUSLÄN och vår verksamhet? Det ser för närvarande ut som om vi tillfälligt måste lämna Stenpiren efter säsongen 2012. Att vi får komma tillbaka är helt klart. Vår verksamhet ses som en klar tillgång i det nya Skeppsbrområdet. Med buss- och spårvagnshållplats in på

knuten blir läget ytterst centralt.

Vi räknar med att vara tillbaka vid Stenpiren 2015 men arbetena med den nya Skeppsbron kommer att fortsätta ytterligare några år.

Under några år behöver vi alltså en tillfällig tilläggsplats, inte alltför långt från Stenpiren. Och var kan vi arrangera ett ångbåtsmöte under 100-årsjubileet 2014? Det är något att fundera på.

Det var 1914 som ångaren BOHUSLÄN första gången kom till Stenpiren!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2011

Stor och liten båt i hamnen



Lilla Bohuslän passerar stora Eleonora Maersk den 31 maj 2011.
Foto John Brovik. Bilden publicerad i GP den 7 juni 2011

I somras, närmare bestämt den 31 maj, tog John Brovik en bild av ett stort och ett litet fartyg i Göteborg. Det är veteranångaren BOHUSLÄN som just passerat containerbåten ELEONORA MAERSK i Skandiahamnen.

Det är 43 meter bredvid 397 m. Bredden för Maersk-fartygen av den här storleksklassen (sex stycken enligt Maersk Lines hemsida) är 56 meter, så BOHUSLÄN skulle få god plats på tvären innanför relingen.

Vid sidan av containerbåten ligger en bunkerbåt som inte heller verkar särskilt stor. Jag har dock inte forskat efter bunkerbåtens namn eller längd.

Känner någon läsare igen den?

OVE IKO

Ankring tillåten

"Ankring förbjuden" står att läsa på många ställen utefter kusten. Men nu är det "Ankring tillåten!"

Det var åtskilliga år sedan vi ankrade med BOHUSLÄN. Under 1970-talet där-emot bände det flera gånger att ångaren ankrades på något avlägset ställe i all stillhet. Detta för att spara in hamnavgifter och för att öva besättningen. Det låter inte särskilt märkvärdigt att ankra, snarare lite extra sjömässigt och käckt. I verkligheten kan det vara både tungt och svårt för en oerfaren.

Ombord lärde vi oss ankringens konst ganska inart. Det ska framhållas med eftertryck, att ankring med ångaren BOHUSLÄN endast är en nödfällsåtgärd att ta till vid exempelvis maskinhaveri. Ankarspel och svintryggens genomsöringar, halegatten (balkhylen), är inte gjorda för kontinuerligt bruk.

I somras diskuterades ombord i BOHUSLÄN hur många som behärskade handhavandet av ångarens ankringsutrustning. Det var inte många. Detta trots att ankarna, kättingarna, ankarspelet och kattginan (den treskurna talja som används för att lyfta ankarna och som är fastsatt i ankardäverten) tillhör säkerhetsutrustningen.

Diskussionen utmynnade i ett beslut, att alla nästkommande seglingssäsong i en nödsituation snabbt skall kunna få ut ett ankare.

Det här låter sig lätt sägas. Våra ankare och vårt ankarspel ser enkla och robusta ut. Kanske alltför robusta för många. Varsamt började man tala om ankringsmanövrar och exercis med



Ankaret ligger på svintryggen. Kattginans krok är fast vid ringen. Säkringsrepet ryms för om ankaret. Foto Bo Starmark 8 augusti 2011

ankarspelet. Entusiasterna nådde inga höjder.

Senare i somras varskoddes från maskin, att kondensorn inte befann sig i toppskick. Inte så att risken för maskinhaveri var överhängande men, framhölls det, om kondensorn mot förmodan skulle haverera, skulle man vara tvungen att stoppa maskin. Risken att få in saltvatten i ångpannan var överhängande vid ett kondensornhaveri. Ångaren måste då ankra i all hast.

Detta väl framförda argument födde eftertankar. Utan större krusiduller fast-

ställdes att nu, minsann, skulle det kunna ankras som vi gjorde på 1970-talet. Snabbt bildades en liten "ankargrupp" som med entusiasm leddes av Dag Engström. Dag, som ju miljt uttryckt är allmänut befaren, fick med sig två båtsmän, Allan Dahllöf och Roland Lindberg samt mig själv.

Som framgår av bildmaterialet är våra ankaren inte några små draggar att kasta hur som helst. De är stockankare av tusenårig beprövad modell och väger flera hundra kilo styck. Ankarspelet är av en enkel men robust konstruktion. Som

princip är en ankring med ångaren inget svåröverstigligt intellektuellt problem.

Vi formulerade en viktig målsättning:

- Att snabbt få ut ett ankare i en nödsituation
- Att inte rubba eller förstöra ångarens originalutsöende
- Att göra en lättfattlig bruksanvisning med bilder så att alla vet hur det ska gå till
- Att få med ankarklorgöring i våra säkerhetsövningar.

Den 8 augusti 2011 satte vi igång. Under Dags ledning och flitiga medverkan började vi. Först gjordes ankarspelet klart. Alla dess delar undersöktes nogra och prövades.

Vevarna hängdes på liksom spakarna. Spelet fungerade utmärkt, eftersom Gottenius varv hade renoverat det för något år sedan. Tyvärr måste vi konstatera att babords kätting inte passar till spelet. Maljorna (= länkarna) är för små. Styrbords kätting passade utmärkt och löpte fint. Vi arbetade sålunda med styrbords ankare.

Här måste några ordförklaringar läggas in. Ett ankare av denna uråldriga modell består av reringen högst upp. Där fästes kättingen eller ankarlinan. Sedan följer den tvärgående ankarstocken eller stocken. På våra ankare är den nerfällbar. Ena änden är vinklad. Ändarna är försedda med kulor. Sedan följer hela läggen, ankarets stam.

Mitt på läggen sitter en kraftig ring i vilken man kan hugga i en lyftkrok. Längst ner på läggen sitter kronan från vilken de två armarna går ut. Dessa



Ankaret bänger i säkringsrepet och ginan. Ginan släcks och tas hem. Repet lossas och ankaret går. Foto Bo Starmark 8 augusti 2011

avslutas med två flyn, som gör att ankaret biter ordentligt i havsbotten. Änden på varje fly kallas pynt.

Vi började med att resa ankaret. Det var enkelt, eftersom vi använde kattginan. Den är, som sagt, treskuren. Det för med sig att det är lätt att lyfta ankaret, mycket lätt. Dessutom lade vi kattginans lina, löparen, runt en nock på ankarspelet och använde det för att träna detta moment. Den skiva

ankarkättingen går över, kabellarie-skivan, var då frikopplad.

Så stod ankaret upprätt stöttat mot relingen.

Till skillnad mot tidigare arbetsätt gjorde vi så här:

I reringen fastknopades en kraftig ganska kort tam, som stadigt fastsattes ombord.

Kattginans krok sattes i ringen på läggen. Så lyfte vi hela ankaret. Fortfarande gick det lätt med spelets hjälp. Och se, ankaret hängde jämnt i väg, snyggt och prydligt.

Sedan svängde vi ut det utanför relingen. Däverten lät sig villigt svängas. Därefter släppte vi varligt på kattginan så att ankaret hängde lodrätt. Kattginan släcktes ännu mer så att ankaret slutligen hängde i den korta tammen, som var fastknopad i reringen.

Bort med kattgina och krok. Spelet frikopplades och kättingen kontrollerades än en gång. Så la vi av tammen och ankaret med sin kätting dånade ut. Tammen fick följa med fastknopad i reringen som den var.

Tidsåtgången var detta första försök omkring tjuo minuter. Ganska bra för att vara första gången.

Ankaret skulle sedan tas upp. Det var tungt vid spelet beroende på att brytningsvinkeln mellan kätting och halegatt är 90 grader. Varje malja ska över halegattens ganska vassa kant. Här går mycken kraft förlorad! Dessutom är ankarspelets vevar inte försedda med

Fortsättning på sidan 11

Vinterarbeten i ångaren BOHUSLÄN

Så här års är det full verksamhet ombord i ångaren BOHUSLÄN. Nästan omedelbart efter seglingssäsongens slut gick den till Gotenius Varv. Där släcktes pannan för denna säsong. All vinterutrustning, som lagat magasineras, togs ombord. Hela fartyget kläddes in med "vinterkläder". Vädret var blåsigt, det var inget preseningsväder. Genom varvets försorg förbalade ångaren sedan till vinterplatsen vid Skeppshorn.

Tre stora arbeten skall göras under vintern, Kondensorn måste renoveras och repareras, matarvattentanken tätas samt ångvinschen sätts i drifts dagligt skick.

Matarvattentanken ligger svåråtkomlig under skansen. I övre delen konstaterades i somras en läcka, som lät vatten sippra ut och ner i kättingboxen. Tanken inspekterades då och man såg att någon större reparation inte var erforderlig. Framför allt behövdes inte skansinredningen och i värsta fall förliga delen av den nuvarande massen rivas.

Vi lät varvet utföra arbetet till största delen. Det var nämligen bråttom att komma från varvet ty dels behövde Gotenius kajplatsen, dels måste vi få tid till nästa stora arbete: att åtgärda kondensorn.

Denna är den stora "burk", som ligger på babordssidan i maskinrummet. Kort uttryckt kyls avloppsången från ångmaskinen till vatten, som sedan åter matas in i ångpannan.

Kylvatten pumpas från sjön genom



Jan Amörntson demonterar tuber i kondensorn. Ett tålmodigtprövande arbete i det tränga utrymmet för och åter om kondensorn.
Foto Bo Starmark 17 november 2011

kondensorns 734 rör, tuber, och kyler därvid den omkringliggande avloppsången. Sedan pumpas kylvattnet åter ut på ångaren babordssida.

Tuberna i kondensorn är av mässing och för ett hårt liv - avloppsånga på utsidan och kallt saltvatten på insidan.

Endast några få man får plats att arbeta här. Arbetet är mycket tidskrävande. Tubernas infastningar, även de gjorda av mässing, är till delvis i dåligt skick och vittrar sönder vid demonteringen. Ett mycket tålmodigtprövande jobb.

Dessvärre sker arbetet under tidspress. Vi har redan tidiga seglingar bokade. De nya tuberna kommer från Menden i Tyskland. Ett ton mässing är stöldbegärligt gods. Varvet håller därför tuberna diskret förvarade.

Ångvinschen akter om lastluckan måste göras användbar. Genom att röret för returången saknat ventil eller kran, har fuktig och varm luft trängt upp från den så kallade hotwelltanken i vinschen. Varm fuktig luft är inte bra för en ångmaskin som inte använts på fyra



Ångvinschen på pinnstopp för en mycket välbehövlig renovering av Anders Löf.
Foto Bo Starmark 17 november 2011

år. Kolvar och slidstyrning har rostat fast. Inte heller denna arbetsplats får några stjärnor för bekvämlighet.

Det finns annat som åtgärdas. I caféet slipas, betsas och lackas all teak runt de stora fönstren. Solen har blekt träet ordentligt. "Vintergången" klarar detta jobb med glans även om lacken är halvmatt!

I alla ångarens över 300 flytvästar måste samtliga batterier och glödlampor bytas. Det blir närmare 700 speciella AA-batterier och 300 små glödlampor som byts. Ett pillejobb!

Så tillkommer allt "normalt" underhåll, det som en snart hundraårig dam

kräver för att vara och hålla "ship to shape and Bristol fashion".

Ångaren BOHUSLÄN trivs med "Vintergången".

BO STARMARK

Fortsättning från sidan 9
"Ankring tillåten"

rullar så här krävs kraftiga handskar så att inte mänskliga händer förstörs.

När ankaret kommit upp, svängde vi in det och lade ner det. Stocken fick vara utfälld.

Självklart hade det underlättat, om vi hade haft ankaren av modernt snitt, ett maskinellt drivet ankarspel och riktiga ankarklys så som ångaren ALBREKTSUND hade. Men nu är det än en gång så att vår ångare är ett k-märkt fartyg där största möjliga hänsyn till äldre tekniker ska tas. Därför måste vi ombord anpassa oss därefter och, så att säga, lyda ångarens fordringar.

Därför ska vi till en början göra några förbättringar:

- Däverten ska göras mer lättmanövrerad och smörjas
- Kattginans block ska bytas ut mot liknande träblock
- Spelets vevar göras hanteringslämpliga
- Halegatten förses med "läppar" så att friktionen minskas
- Ångvinschen vid lastluckan göras drifts daglig så att ankaret kan tas hem med ångvinschens hjälp som vi tidigare gjort.

En nyttig övning var genomförd. Självklart ska också babords ankare göras användbart. Att få tag på en certifierad och passande kätting tycks inte vara så enkelt. Kanske måste vi ut på kontinenten och söka.

BO STARMARK

Fartygsforum 2011

Fartygsforum hölls 16 och 17 oktober på Värmlands Museum i Karlstad. Fartygsforum arrangeras av Sjöhistoriska museet och är en mötesplats för dem som brukar och bevarar historiska fartyg. Årets Fartygsforum hade ett sextional deltagare.

Efter en presentation av Ångbåtsföreningen Polstjärnan följde en redogörelse av hamnen och skeppsbyggeriet i Karlstad.

Därefter talade Mattias Malmros från Traditionsbåtarna om yrkesspecialister i samverkan för bevarande av traditionella hantverk. Han ansåg att skrymmande material borde transporteras på kanaler men att exempelvis avgifterna för Göta kanal omöjliggör detta.

Hans Eriksson, vd för Strömsholms kanal, presenterade den kommunägda kanalen med sina 26 slussar och 74 byggnader av olika slag.

Lars Hultqvist informerade om Sveriges Segelfartygsförening som bildades 1976 och främjar bevarandet av seglande, tidigare handelsfartyg. Det finns 69 medlemsfartyg. Hemsida www.ssf.se

Aktuella frågor är tillsynsavgifterna, underhållskostnader, radiobehörigheter, förnyelse av behörigheter, finansiering av den nya behörigheten för fartygsbefäl TF VII samt mömsen.

Kjell Nordeman informerade så om Sveriges Ångbåtsförening. Föreningen omfattar såväl passagerarångare som ångslupar för fritidsbruk. Föreningen firade under hösten 25-årsjubileum. Hemsida www.steamboatassociation.se

Aktuella frågor är ett nationellt för-

bund för historiska fartyg, maskinistutbildning TF 75 ånga, ångbåtsurlistan, deltagande i mässor och i Almedalsveckan.

Claes Insulander från Stiftelsen Skärgårdsbåten framhöll att behovet av ångmaskinistutbildning är störst i Stockholm. Beträffande den tryckta Ångbåts-tidtabellen kan Stiftelsen ta över ansvaret för den om Ångbåtsföreningen inte anser sig kunna fortsätta efter uppkommen förlust.

Sven Jönsson förklarade att han och Lars Berglöf kan tänka sig att arbeta vidare med Ångbåts-tidtabellen.

Fram på eftermiddagen blev det tid för Transportstyrelsens Bo Bergström att berätta vad som är på gång inom bemanning och behörigheter.

Han påminde om hur traditionsfartygsbegreppet kom till för att möjliggöra resor i grannländernas när-fartsområden för seglande traditionsfartyg under 500 brutto.

Nu hade regeringen uppdragit åt Transportstyrelsen att se över behörighetskraven för de seglande traditionsfartygen. Kraven i Sverige och våra grannländer stämmer ganska väl överens.

Transportstyrelsen föreslår vissa lättnader i kraven. Istället för bruttodräktigheten 70 införs 24 meters friboardslängd som brytgräns för behörigheter på seglande traditionsfartyg. Vidare slopas matroskravet för däcksmanskap.

Beträffande radiobehörigheter ändras från 1/1 2012 praktikkravet vid förnyelse av GOC-behörigheten från 12 månader under en femårsperiod till tre.

Söndagens program började med en presentation av MINA, "Europas äldsta seglande fartyg", byggt på stranden på Torsö i Väneren 1876. MINA köptes av Vänermuseet och efter renoveringar vid Källandsö varv ägs nu MINA av en förening. Ambitionen är att certifiera MINA som lastfartyg och sommaren 2012 besöka olika vänerhamnar.

Jens Kroman från danska Skibsbevaringsfonden berättade om de problem man hanterar i Danmark. De påminner om de svenska. 500.000 dkr fördelas årligen till historiska fartyg.

Morten Hesthammer från Norsk Forening for Fartøyvern berättade om fartygsbevarandet i Norge. Där fördelas årligen 42 miljoner nok till "verneverdige" fartyg. Dessa fartyg behöver inte betala för tillsyn och får även ned-sättning på t.ex. driv- och smörjmedel. Fartyg över 15 meters längd är moms-befriade.

Beträffande det svenska fartygsstödet från Statens maritima museer ökade det 2010 från 0,5 till 1 milj. kronor. Det märkliga har inträffat att antalet ansökningar har minskat, segelfartygens minskade mest.

Stöd till Arbetslivsmuseer, dit även historiska fartyg räknas, söks hos Riksantikvarieämbetet. 2011 ökade stödet från 4 till 6 miljoner.

Söndagseftermiddagen tillbringades ombord i Ångbåtssällskapet Polstjärnans POLSTJÄRNAN och TINGVALLA.

Fartygsforum 2011 var ett mycket givande arrangemang!

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 4 2011

Aktuellt från FÄRJAN 4

FÄRJAN 4 gick på årets sista tur lördagen den 29 oktober. Det var en traditionell hamrundtur från Residensbron, som dock inleddes med att hämta deltagare i Fiskhamnen från Sällskapet Ångbåtens årsmöte. På kvällen hade besättningen avslutningsfest ombord vid bryggan på Ringön.

Under årets seglotionssäsong har färjan haft 32 gångdagar sedan inledningen med teknisk provtur den 1 maj.

Som vanligt har det varit en blandning av beställningsturer och allmänna turer. Vi har kört rätt många turer med hollandsgäster från S:t Birgittas kapell vid Klippan till olika restauranger längs älvsstränderna.

De allmänna turerna domineras av de traditionella hamrundturerna lördagar under september och oktober. Dessa tycks ha tappat resenärer i år och det är kanske dags att förnya upplägget på något sätt.

Färjan har även gjort rundurer för allmänheten under Klippandagen söndagen den 28 augusti. Dessa turer är trevliga att köra eftersom det blir många anlop när det är en avgång var 30:e minut. Tyvärr är resandet alldeles för lågt för att vara lönsamt.

Älvstranden Utveckling har visat intresse för att rusta upp ett av de båda bilfärjelägena vid Färjenäs och vi har gemensamt varit där och tittat på lägena. I nuläget ser det bedrövt ut där. Sannolikt är det enklast och billigast att rusta upp det gamla ångfärjeläget som användes av FÄRJAN 2 under perioden 1928-1966. Om en upprustning blir



Här syns fördäckets styrbordsida när det gamla däck var bortrivet. Däckbalkar och stringerplåtar är nymålade. Foto Åke Karlsson 26 november 2011

verklighet skulle vi kunna pendla tvärs älven med 4:an under Klippandagarna.

Sedan sista turen har färjan avrustats för vintervilan. Visserligen får färjan ligga stilla i vinter, men vilan berör inte det aktiva gänget som alltid jobbar ombord måndagar och hittills ytterligare någon eller några dagar i veckan.

Vintern stora arbete är fördäcket som till stora delar skall förnyas. Frontskottet på styrbordssidan är demonterat för att komma åt underliggande däcksplank. Alla gamla däcksplank för om

styrhytten och på styrbordssidan samt skurndäcksplankan i fören är upprivna. Däcksbalkar och stringerplåtar är rostsanerade och målade med blymönja. Turligt nog var allt stäl i ganska gott skick.

Nu skall Ocean Snickeri från Öckerö lägga nya däcksplank. De har fått tag i fin furu som är kvarterssågad och däckat kommer att både drivas och nåtas för att få ett så bra däck som möjligt. För däckarbetena har vi fått ett bidrag från Riksantikvarieämbetet på 95 000 kr.

GUNNAR SÖDERBERG

Bokbåten – kulturbärare under 30 år



Öckeröbolagets F66:K104 som bokbåt vid en okänd brygga i Bohusläns skärgård. Bilden kan vara tagen 1962, eller 1961 då styrhytten målades vit. Skorstenen är svartmålad och saknar skorstensmärke. Vykort ur Ragnar Magnusanders samling

Ännu i mitten av 1950-talet hade inte alla kustbor tillgång till kommunala bibliotek. Göteborgs och Bohus län bestod då av 36 kommuner av vilka hälften hade egna bibliotek. I övrigt sköttes bokutlåningen av ombud. Det kunde vara en lärare eller handelsman på orten som hade boklåderna hos sig.

Huvudman för verksamheten var centralbiblioteket, senare länsbiblioteket. I Göteborgs och Bohus län finge-

rade Stadsbiblioteket i Göteborg som centralbibliotek.

Sigurd Möhlenbrock började som stadsbibliotekarie i Göteborg hösten 1955. Tillsammans med chefen för länsavdelningen, Inga-Brita Sjögren, företog han en inspektionsresa i länet våren 1956. Resultatet var mycket nedslående.

Det var då som Möhlenbrock lade fram sitt förslag om en bokbåt. Redan

1954 hade länsavdelningen börjat skicka ut bokdepositioner med förhyrda bussar två gånger om året.

Tanken med bokbåten var att få ut böcker till människor som på grund av bristande kommunikationer inte själva kunde komma till biblioteket.

Bokbåten skulle betjäna de kommuner som på grund av sin belägenhet inte kunde nås av bokbussen. Bokbåten skulle förstärka lokalbibliotekens bokbestånd.

Man kunde även låna direkt ombord på båten.

HAFSTENSEJORD första bokbåt

En skrivelse till Skolöverstyrelsen där planerna på en bokbåt presenterades resulterade i ett bidrag till en försöksverksamhet.

Hösten 1956 hyrdes passagerarfartyget HAFSTENSEJORD från Uddevalla Turisttrafik AB. Därefter hyrde Länsbiblioteket Öckeröbolagets FALKEN som hade plats för 8000 böcker. När FALKEN såldes efter bokbåtturen hösten 1964 övertogs rollen som bokbåt av Öckeröbolagets SVEA. Våren 1967 blev samma rederis BURÖ bokbåt.

Våren 1970 blev Uddevalla Turisttrafik BYRJORDEN bokbåt. Till en början fortsatte turerna vår och höst men från 1983 gick de bara en gång om året. Sista turen gick våren 1986.

Vid bokbåtsaftnar i Ellös, Rossöhamn och Fjällbäcks under varturen 1965 kåserade bibliotekarie Gunnar Pontén över ämnet *Med bokbåten längs Bohuslänska kusten*.

Många bryggor

Bokbåtens turer varade i genomsnitt 10 dagar. Turlistan ändrades genom åren. Den första bokbåtturen 1956 omfattade 67 uppehåll. 5783 böcker lånades ut.

Till de mera ovanliga uppehållen under denna tur hörde Tistlarna, Vinga, Vinga fyrskäpp, Pater Noster, Måseskärr, Hällö och Väderöarna.

1985 anlöpte bokbåten 38 bryggor. 17050 böcker lånades ut.

Smygläsning

Det var inte alla som uppskattade bokbåtens ankomst. Att läsa för sitt nöjes skull ansågs på vissa håll som syndigt. Andra böcker än de religiösa betraktades med misstänksamhet.

På en av öarna i Göteborgs skärgård lånade lärarinnan böcker från båten. Böckerna förvarades i skolan dit öborna fick komma i skydd av kvällsmörkret för att låna och läsa.

På en annan ort fick ungdomarna inte läsa roliga böcker under tiden de gick och läste för prästen.

Vid en annan brygga, på premiärturen, russade öborna ombord medan de vuxna stod kvar och inväntade öns präst som med bestämda steg klev ombord. Efter en stund återvände han med bokfyllda kassar. Då vågade även de vuxna gå ombord på bokbåten.

På ännu en ö Göteborgs skärgård fick barnen ledigt från skolan när bokbåten kom och på Orust tillkännagavs från predikstolen när bokbåten väntades.

Skärgårdens meste boklånare

När HAFSTENSEJORD gjorde första resan som bokbåt 18 september 1956 var första uppehållet vid Hästbådaren där man ankrade upp för Bastö och Gillholmen i Torsby skärgård.

Där kom Gustav och Verner Karlsson från Gillholmen ombord. De lyfte en tung boklåda över relingen och tackade för god läsning under vintern och sommaren. Boklådan hade kommit till dem på krångliga vägar.

– Det är en riktig välgärning, det här,

sa Gustav när han kom ombord och såg alla böcker i bokhyllorna. Därefter var Gustav Karlsson en trogen gäst på bokbåten. Tyst och stillsamt plockade han till sig en ordentlig boklåda som helst skulle räcka till nästa anlop.

Gustav Karlsson skildrade själv i flera böcker livet i denna del av skärgården där näringarna länge bestod av jordbruk, fiske och sjöfart.

När BYRJORDEN gjorde sista turen som bokbåt våren 1986 hade Gustav fått boklån via Kungälv's bibliotek. Han tyckte inte att bokbåten hade så mycket för honom längre. Han kom egentligen bara ombord för att tacka för sig och hälsa att nästa år kunde bokbåten gå Gillholmen förbi.

Bokbåten fick nya uppgifter

Till en början hade bokbåten ett blandat bestånd av böcker ombord. Barnböcker var viktigt men man hade i princip alla typer av litteratur ombord, såväl skön som facklitteratur.

Med tiden minskade direktutlåningen när de lokala biblioteken fick egna, större bestånd. Från 1982 hade bokbåten i huvudsak litteratur på invandrar- och skolspråk. De sista åren medförde bokbåten böcker på ett trettiotal språk.

INGVAR KRONHAMN

Källor

Cecilia Fairall, Anna Lewin

Bokbåten kommer?

Specialarbete 1986:95 a vid Högskolan i Borås

Tidningsartiklar

Barndomsminnen från Marstrandståtarna

Mina föräldrar hade på 1930-talet blivit bekanta med sjökaptan Henning Johansson. Han förde då ångaren WESTKUSTEN och de hade förmodligen träffats under resor mellan Göteborg och Öckerö. På den tiden skötte Marstrandståtarna även trafiken till Norra skärgården och WESTKUSTEN hörde till de fartyg som utnyttjades för linjen Göteborg-Marstrand och mellanliggande öar.

Möjligen hade min far redan tidigare lärt känna Henning Johansson. Båda var skärgårdspojkar, min far från Gullholmen och Henning bagarson från Mollösund. Vänskapen som främst odlades under sommarresor Göteborg-Gullholmen varade till Henning Johanssons död 1956.

Allteftersom Henning Johansson förde befälet på bolagets olika fartyg, kom vi att företa våra resor till och från sommarledigheten på Gullholmen med s/s ALBREKTSUND, som han förde på 1940-talet, s/s LYSEKIL, där han var befälhavare 1950, och m/s S:t ERIK, som han övertog efter ombyggnaden till motorfartyg 1951.

Efter S:t ERIK fick han befälet på s/s BOHUSLÅN i Öresundsfart och återkom sina sista år som kapten på m/s LYSEKIL på den sedvanliga sommarlinjen längs Bohuskusten. Då hade vi emellertid övergått till att åka bil till Gullholmen.

Några minnen från dessa år vill jag bevara för framtiden. Det har dock gått mer än ett halvsekel sedan den tiden och minnet kan svika i detaljer – men ändå.

Vi hörde till den privilegierade skara som fick företa våra resor på kommandobryggan hos kapten Johansson. Vårt bagage fick vi för säkerhets skull till och med placera i hans privata hytt. Kommandobryggorna på ALBREKTSUND, LYSEKIL och S:t ERIK var varandra mycket olika.

På ALBREKTSUND fanns stora utrymmen och man kunde röra sig rätt fritt på den röda mattan om man bara inte skymde rorgångarens utsikt föröver. En eller ett par av vindrutorna var ständigt nedfällna för vädringens skull – det var ju sommartid – utom då risk förelåg att grov sjö skulle yra upp över det korta fördäck och in över bryggan. Jag minns särskilt ett tillfälle då de drogs upp inför passage ut genom Kråksundsgapen en blåsig dag.

Ångaren LYSEKIL var 1950 ännu inte ombyggd. Kommandobryggan var inte som på ALBREKTSUND inbyggd utan delvis öppen. Den kändes alltså inte särskilt ombonad.

På m/s S:t ERIK låg bryggan på båtdäck vilket innebar att man såg hamnbryggorna mer från ovan. Styrhytten som omgavs av öppna bryggvingar var mycket mindre än på ALBREKTSUND och gav kaptenens gäster endast utrymme för stilla vistelse i något hörn. Här fanns efter ombyggnaden till motorfartyg utöver den sedvanliga maskintelegraf och talröret också reglage som skulle möjliggöra direkt styrning av motorn från bryggan, en anordning som Henning Johansson vid vårt första besök inte utan viss stolthet

demonstrerade men som han såvitt jag minns aldrig använde. Den beprövade maskintelegrafens begagnades i stället som vanligt.

Rorgångare på ALBREKTSUND var en man vid namn Olsson. Han hade åtminstone en svaghet. Han tyckte om sötsaker. Det hörde till att man inför en resa borde medföra en ordentlig påse med godis som han med nöje tog för sig ur och som nog inte heller kaptenen – bagarson som han var – föraktade.

Så fick på detta sätt rorgångare Olsson en viss kompensation för att gästerna på bryggan i någon mån störde hans arbete. Han hade naturligtvis sina mat- och kaffepauser då han lämnade bryggan. Någon ersättare behövdes emellertid inte utan kapten Johansson tog själv ratten under Olssons frånvaro.

Vid ett sådant tillfälle, det bör ha varit i augusti 1949 då jag var 10 år, vände han sig till mig och sade: "Styr du!" Inte utan stolthet fattade jag pinnarna på den stora ratten och styrde under hans ledning – "håll på Masthuggskyrkan", "håll på ..." – ALBREKTSUND in genom Göteborgs hamn. Men det krävdes inga större girar och farten var ju halv varför allt gick bra. Ordinarie rorgångaren återkom från sin kaffepaus innan tilläggnings vid Stenpiren var aktuell.

Olsson var kvar på ALBREKTSUND hos efterträdaren Thorsten Kilner även sedan Henning Johansson flyttat över till s/s LYSEKIL. Där tjänstgjorde emellertid, om jag minns rätt, i samma befattning, en annan broder Olsson.

Under resorna språkade kapten Jo-



Marstrandståtarna ångare ALBREKTSUND vid Gullholmens ångbåtsbrygga någon gång under tidigt 1940-tal. Innanför bryggan står J. J. Hallgrens konserverfabrik från 1864. Den gick 1898 upp i Sveriges Förenade Konserverfabriker som 1962 gick samman med Abba. Fabriken på Gullholmen lades ned 1965 och byggdes om till fritidsbostäder. Vykort, foto Tvåff, från Ragnar Magnanders samling.

hansson om stort och smått som passerades liksom han bidrog med lite skvallor om kolleger och rederi. Om sin företrädare som befälhavare på ALBREKTSUND Ludvig Olsson, därefter kapten på LYSEKIL och senare på BOHUSLÄN, berättade han en episod från någon utflyktsresa med ALBREKTSUND.

Glada passagerare hade tagit sig före att dansa och sjunga på fördäck, vilket inte gillades av kapten Olsson, som från kommandobryggan i tydliga ordalag befälde dem att sluta. Men ingalunda, i stället stämde man upp valsen "Jungfrun på Jungfrusund", ehuru med en ny och för ögonblicket mera passande text: "För ingen har väl en sådan mund som skepparn på Albrektsund, nej ingen, ingen så söt och rund som skepparn på Albrektsund..."

ALBREKTSUND ansågs ju med sitt korta fördäck inte vara någon riktigt bra lastbåt. När vår familj 1946 hade inhandlat ett prefabricerat sommarhus i trä, närmast i storlek som en rejäl bysja, och skulle försla det till Gullholmen fann dock Henning Johansson på råd. De två golvsektionerna, vardera cirka 3 x 2,5 meter, och ett antal väggsektioner transporterades på ångaren stående på fördäck lutade och surrade mot kommandobryggan.

Henning Johansson tvekade inte att rycka in när vid lastning extra insatser kunde behövas. På Gullholmens brygga stod ofta stavar med kartonger från konservfabriken med inläggningar som skulle lastas. Vår mängden kartonger stor hängde han av sig uniformskavajen, tog



Carl Henning Johansson i befälhavarsuniform på Gröts sommaren 1930, här med ett av sina barn. Som befälhavare i Marstrandbolaget har kapten Johansson tre döttrars stjärnor på kavajslaget. Han gifte sig 1921 med Ella Jönsson och tillsammans fick de åtta barn.

med sig rorgångaren ner på bryggan och hjälpte däckfolket med lastningen. Det gällde att hålla tidtabellen.

En spännande händelse upplevde jag någon sommar under 1940-talet.

ALBREKTSUND vikarierade för s/s BOHUSLÄN en dag i veckan – jag tror det var torsdagar – på expresseuren Göteborg–Gravarne–Göteborg. Mina föräldrar och jag tog chansen och reste Gullholmen–Gravarne och åter.

Vi hade lämnat Smögen och närmade oss Gravarne för en halvtimmes uppehåll före återfärden. Ångaren hade rundat ön i hamnen och var i sakta fart på väg in mot kajen. Plötsligt störtade styrman ut på fördäck livligt gestikulerande och ropade: "Maskin går varken fram eller back!" Nu gällde det att lägga till utan maskinkraft.

Däcksmannen vid vajern på fördäck fick sin instruktion, båten lades med liten vinkel mot kajen – andra fartyg låg förtöjda både för och akter om den avsedda tilläggningsplatsen – och så fort vajern lags om bryggpollaren lades några åttor runt båtens pollare och med långsam eftergift och utnyttjande av friktionen bromsades ångaren till kaj.

Det visade sig att man under infarten gått över en kätting som på något sätt hållits sträckt just under ytan. Kättingen hade snott sig om propellern. Tursamt nog fanns i hamnen på annat arbete en tungdykare som tillkallades och inför intresserade ortsbor och passagerare på kajen lyckades lösgöra kättingen så att ALBREKTSUND med endast någon halvtimmes försening kunde anträda sin återresa.

Spännande och samtidigt intressant var också en hemresa i augusti – jag minns nu inte om det var med ALBREKTSUND eller LYSEKIL – då dimman låg så tät att

Ångbåten Nr 4 2011

man inte såg många meter för om stilven.

Resan gick via Kåringön och därifrån skulle vi ta oss över Kåringöfjorden. Ett nära samspel mellan befälhavare och rorgångare var nödvändigt, då den förstnämnde med sin kursbok med kurser och tidsangivelser framför sig och med klocka i hand gav rotsman kursdirektiv minut för minut.

Alla på bryggan stirrade ut i det vita töcknet för att försöka upptäcka den prick som varnar för grund mitt ute på fjorden. Och på samma sätt med kursbok, klocka och kompass fortsatte resan tills dimman lättade närmare Marstrand.

Möjligen var det vid samma resa då avgången från Kåringön skedde på ett ovanligt sätt. Vänligen brukade ju vid avgång fartygen "saxa" sig ut; sakta fram i maskin, aktern ut, back och därefter motsatt roder och fram. Vid detta tillfälle valdes en annan metod, förmodligen för att undvika att komma för långt bort från kajen i dimman.

Förspringet släpptes och ångaren backade med akterspringet fortfarande fast i kajen men sakta förlängt allteftersom så att aktern drogs i en rundbåge kring pirhuvudet till dess fören pekade åt öster. Därefter signalerades fram, akterspringet släpptes och hulades in, dock med försiktighet så att inte vajern skulle hamna i propellern.

Något är på 1940-talet gick ALBREKTSUND sommarsöndagar Göteborg–Skärhamn och åter. Turen var väl närmast tänkt som en utflyktsresa med några timmars uppehåll i Tjörnebymetropolen.



Carl Henning Johansson vid maskintelegrafens på ångaren GÖTA 1930.

Han var då styrman i ångaren MARSTRAND och befälhavare i GÖTA på somrarna. Därefter var han befälhavare i WESTKUTTEN, ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK, BOHUSLÄN och LYSEKIL.

Carl Henning Johansson var född i Mollösund 1897 och avled 1956.

En sådan söndag var mina föräldrar och jag inbjudna av Henning Johansson att följa med. Ombord var också hans barn, ungdomar i tonåren, möjligen även hans hustru. Det blev en trivsamt dag, särskilt under uppehållet då de båda familjerna så att säga hade båten för sig själva. Tonåringarna dök friskt från relingen

eller övre däck och vi andra njöt av sol och västkustvind.

De finns några passager längs kusten där det inte är mycket vatten mellan fartyg och strand eller under kölen. Jag tänker till exempel på Jungfruhålet och sundet vid Tjörnekalv. Det kändes nästan suggestivt att se vattenrörelserna och suget då man med Marstrandsbåtarna passerade dessa platser.

Vid något tillfälle, det var denna gång med m/s S:t ERIK, var vattenståndet så lågt vid Rönnäng att Henning Johansson såg sig föranlåten att gå ned på hammubryggan och pejla mot kända märken innan han vågade sig på att passera sundet mot Tjörnehuvud.

Och nog sög det i vattnet och frågan är om inte kölen vid något tillfälle fick plöja i bottensanden. Men det gick lyckligt och väl ute på fjorden möttes vi av en kraftfull dynning som dock mildrades av baksjöarna från klippbranten om babord. En fråga om vad som skulle hända om maskinen stannade i ett sådant läge fick det något lakoniska svaret: "De vore inte bra."

Det var inte bara under resorna ombord som kontakten med Henning Johansson uppehölls. Varje gång han passerade Gullholmen, där vi bodde med utsikt över farleden, vinkade han glatt med sin vita sommarmössa från kommandobryggan och fick svar med en vit handduk.

Detta fortsatte också under hans sista tid på m/s LYSEKIL då våra resor inte längre var så frekventa genom bilens intåg. Och som många andra pojkar

sprang jag gärna ner till ångbåtsbryggan på Gullholmen när någon Marstrandsbåt och då särskilt farbror Hennings blåste för ankomst.

Om han då upptäckte den lille pojken bland allt annat folk på bryggan fick man en vänlig hälsning och kanske till och med en kort pratstund och fråga om hur det stod till hemma.

Om det var vid ett sådant tillfälle på bryggan då mina föräldrar kan ha varit med eller om vi reste med båten kan jag inte minnas, men det var efter hans sejour i Öresund, då han uppträdde i den för handelsflottan vanliga uniformen med kaptensgaloner.

Han kände nog att han behövde förklara sin utstyrel. Orsaken var situationen i Öresundstrafiken där en del passagerare var eller under resan blev påverkade av starka drycker och det var nödvändigt att tydligt markera kaptenens befälsställning för personer som var oförmögna att se och tolka Marstrandsbolagets vanliga diskreta tre små guldstjärnor.

På Gullholmens ångbåtsbrygga kunde jag under sommarferierna följa Marstrandsbolagets trafik med de olika ångarna och senare motorfartygen och likaså lära mig namnen på kaptenerna.

Där var de båda expressbåtarna, den nord-sydgående *s/s BOHUSLÄN* med skepparen Carl Johansson och den syd-nordgående *s/s MARSTRAND* med John Mattsson, tidigare på *s/s LYSEKIL*, som befälhavare.

Där var också de dagliga passagerar- och lastfartygen *s/s LYSEKIL* med

kapten Ludvig Olsson, som ofta dessutom vikarierade som expressbåt för *MARSTRAND* på söndagar, *s/s ALBREKTSUND*, vanligen också vikarie för *s/s BOHUSLÄN* torsdagar, samt *s/s S:t ERIK* med befälhavaren Ewert Samuelsson.

Sedan Carl Johansson pensionerats hösten 1949 övertog Ludvig Olsson *BOHUSLÄN*, Henning Johansson *LYSEKIL* och Thorsten Kilner *ALBREKTSUND*. Redan året därpå då Marstrands Rederi AB tagit vid skedde nya byten.

Som nytt flaggskepp räknades den om- och påbyggda *m/s LYSEKIL* som fördes av kapten Mattsson. Henning Johansson var befälhavare på *m/s S:t ERIK*, kapten Kilner hade fått *s/s MARSTRAND* och Anders Svensson, tidigare på *s/s WESTKUSTEN*, förde nu *m/s ALBREKTSUND*.

Vissa ankomster var intressantare än andra. På lördag kväll kom med *s/s MARSTRAND* många helgfarande fåder och uppslutningen av väntande hustrur och barn var stor på bryggan. Samma gällde *s/s BOHUSLÄNS* återresa till Göteborg på söndag eftermiddag då familjefäderna vände åter till veckans arbete i staden.

Samma ångares ankomst från Göteborg på söndagar kl. 12.00 var likaledes en stor begivenhet. Då anlande nämligen den nya veckans gäster till Resos semesteranläggning och fördelades i en publik slavauktionsliknande tillställning på de olika rum som Reso hade till förfogande i fiskarhusen.

Stillsammare gick det till en mörk och

stormpiskad kväll sent i augusti i mitten av 1950-talet då *m/s ALBREKTSUND* anlade. Då de fi ombordvarande passagerarna stigit iland meddelade befälhavaren kapten Svensson att han avsåg att under natten ligga kvar i Gullholmen eftersom han i mörkret inte kunde se de svåra sjöarna utanför Islandsberg.

I stället skulle avgång ske tidigt i ottan följande morgon då det ljusnat. De två som tänkt sig fara med till Lysekil fick återvända till nattlogi på Gullholmen och infinna sig nästa morgon.

En svunnen tid! Men då *s/s BOHUSLÄN* lägger till vid eller passerar Gullholmens ångbåtsbrygga någon gång varje sommar väcks minnena från ungdomen till liv och man får i tankarna åter uppleva de gamla Marstrandsbåtarna och resorna med dem.

LARS OLANDER

Vi tackar Hans-Göran Hammesjö, sonson till Carl Henning Johansson, som försett oss med foton ur familjalbumet.

RED

Gissa bryggan



Från vår medlem Ragnar Magnander har vi fått denna bild från längsesdan. Det är Marstrandsbolagets ångare Tjörn som ligger vid en för oss okänd brygga.

Ångaren Tjörn avhandlades i *Ångbåten* 134. Där får vi veta att ångaren, trots sin litenhet, hade ett stort trafikområde. Fram till 1930 gick Tjörn till bryggor på Inland, men även

till stationer på kusten och på senare år även till Arendal och Torslanda (Flyghamnen).

Men vid vilken brygga är bilden tagen? Vi gissar att Tjörn återkommit efter en torgtur från Marstrand till någon brygga på Inland. För avgångar och bryggos, se *Ångbåten* 134!

INGVAR KRONHAMN

Marstrandbolaget del 14 – GÖTA

I artikelserien om Marstrandbolagets fartyg är vi framme vid ångaren GÖTA, systerfartyg till SVEA som behandlades i förra numret av Ångbåten. GÖTA gick för det gamla Marstrandbolaget under 14 år och för det nya en sommar.

1865 bildades Göteborgs Ångslups AB för att samordna den ångslups trafik som bedrevs på Göta älv och ut till Långedrag. Ångsluparna var delvis öppna ångbåtar och därför mindre lämpliga i skärgårdstrafiken.

Ångslupsbolaget lät därför bygga nya och större ångare när man efter några år inledde reguljär trafik till Styrsö och Vargö i Göteborgs södra skärgård. Expansionen gjorde att bolaget råkade i ekonomiska svårigheter och det ombildades därför 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB. Detta bolag svarade därefter för skärgårdstrafiken under femtio år.

Sedan ångarna försattes med ångbåts-postexpeditioner 1874 förband sig bolaget att trafikera öarna även vintertid, om än med endast några turer i veckan.

Missnöje i norra skärgården

Ångslupsbolaget var inriktat på trafiken på älven och södra skärgården där de nyare ångarna sattes in. På norra skärgården gick de äldre ångarna och där var turerna färre och glesare.

Kritiken växte mot gamla båtar, höga biljettpreiser och turuppläggen. I allmänhet gjorde båtarna en rundtur i norra skärgården vilket medförde att resenärerna fick offra onödigt lång tid innan de nådde sin destination.

Öckerö kommun hade vid den här tiden 4000 invånare som i huvudsak försörjde sig på fiske.

Sommaren 1889 hyrde öbor i norra skärgården olika ångare. Ångslupsbolaget svarade med att sätta in nyare ångare på norra skärgården och att sänka biljettpreiserna. Öborna samlades kring ett eget rederi, Norra Skärgårdens Ångbåts AB.

Om konkurrensen mellan detta bolag och Ångslupsbolaget har Gunnar Söderberg skrivit i *Ångbåten* 116 och 117.

Konkurrensen pågick mest sommartid och under flera år. Skärgårdsbolaget beställde nya ångare. Ångaren VINGA byggdes vid Bergsund och sattes i trafik 1891. Den kunde ta 250 passagerare och gjorde 11 knop.

Till säsongen 1894 byggdes VIRA vid Jönköpings Mekaniska Verkstad för att konkurrera med Ångslupsbolaget i södra skärgården.

Nya fartyg

För att möta konkurrensen lät Ångslupsbolaget bygga de båda systerfartygen SVEA och GÖTA vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad. De ritades av den då kände ingenjören Carl Bagge.

SVEA levererades först, den 1 juni 1895, och sattes i trafik på södra skärgården. Sedan GÖTA levererats och satts i trafik på södra skärgården ersatte SVEA kunde morgonturen från Öckerö senareläggas tio minuter.

Skärgårdsbolaget fortsatte att trafikera

norra skärgården in i december men därefter upphörde trafiken. Bolagets båda ångare, VIRA och VINGA, såldes på exekutiv auktion 14 februari 1896.

VINGA köptes av Kungälfvs Nya Ångbåts AB och VIRA av Ångslupsbolaget. Sommaren 1896 sattes både SVEA och GÖTA i trafik på södra skärgården. VIRA fick trafikera Norra skärgården.

SVEA och GÖTA

SVEA sjösattes 1 april 1895 och levererades 1 juni. GÖTA sjösattes 16 juni och levererades 29 juli. Leveransen motiverade Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning till följande rader:

Göteborgs nya ångslupsaktiebologs nya båt "Göta", en systerbåt till "Svea", har i e.m. företagit en profesa från Eriksbergs Mek. Verkstads varf, där fartygets byggnad utförs.

För att ge rättvisa åt de nya ångare återger vi därför artikeln i GHT efter ångaren SVEAs "prov- och besiktningresa" på pingstaftonen 1 juni.

"Ångaren SVEA, den första av de 2:ne passagerarångare, som av Göteborgs Nya Ångslups AB beställts vid Eriksbergs Mek. Verkstad, gjorde på pingstafton prov- och besiktningresa.

SVEA är byggd av prima svensk stålplåt och har följande dimensioner: längd över allt 100 sv. fot, största bredd på spant 21 fot samt djupgående akter 6,75 fot.

Ångarens inredning, utom salong m.m., som är i huvudsak lika samma bolags FALKEN, består därjämte av tvänne rymliga och fint inredda hytter å



Göta med vitt skrov och med Ångslupsbolagets gula skorsten med svart topp och med postbarn som skorstenmärke. Ångarna medförde post till och från skärgårdarna. Ångbåten arkiv

övre däck, den ena avsedd till röksalong och den andra till damsalong. Dessutom finnas tvänne toaletter, bekvämt och praktiskt inredda.

Den solida och elegant byggda ångaren vann vid provturen allmänt erkännande och översteg den därunder uppnådda hastigheten (11,5 knop) den i kontraktet bestämda, under det kolför-

brukningen med ej mindre än 26 kg per timma understeg den stipulerade.

SVEA som äger rätt att föra 333 passagerare inom skärgården, började pingstdagen sin tur.

Ritningen anger för fartygen följande dimensioner: största längd 100 svenska fot och 6 tum eller 29,85 m, största bredd på spant 21 sv. fot eller 6,25 m.

De hade compoundångmaskin på 200 indikerade hästkrafter med cylinderdiametrarna 362 och 686 mm, slaglängden var 500 mm. Maskinerna hade ytkondensator.

De båda fartygen skilde sig emellertid på några punkter. De hade olika fönsterindelning i mellandäck och SVEA saknade salong akterut på huvuddäck. Den tillkom senare.

Båda ångarna hade övre däck framdraget över fördäck men styrhytten på SVEA stod akter om masten medan GÖTA hade styrhytten för om masten och över fördäcket. På så sätt vanns passagerarutrymme på övre däck.

På övre däck hade båda ångarna en herrsalong eller röksalong akter om styrhytten och en damsalong akterut.

Missnöje i södra skärgården

Vid förra sekelskiftet hade Ångslupsbolaget nio ångare i skärgårdstrafik: SVALAN (1877), LÄRKAN (1882), ÄRLAN (1884), SVANEN (1885), FALKEN (1890), VIRA (1894), SVEA (1895), GÖTA (1895) samt EJDERN (1899).

Styrsö Havsbud, med kapitalstarka intressenter, var missnöjt med Ångslupsbolagets sätt att sköta trafiken. Havsbudet beställde därför två egna båtar inför sommaren 1904. De fick namnen STYRSÖ I och STYRSÖ II.

Medan Ångslupsbolagets ångare hade svartmålade skrov var Havsbudets ångare vitmålade. Det fick även Ångslupsbolaget att måla sina ångare vita.

Ångarna SVEA och GÖTA fick även tvärskeppskott som vindskydd på övre

däck. Damsalongen på övre däck fick dörrar på sidorna istället för i akterskottet. Livbåtarna som stätt på övre däck flyttades nu upp på taket.

Under några år blev det en hård konkurrens mellan Badhusbolaget och Ångslupsbolaget. Styrsö Havsbad lät sina ångare gå i trafik under somrarna medan Ångslupsbolaget var ensam i vintertrafiken. Konkurrensen medförde lägre biljettpriser och tätare turer vilket påverkade bolagens ekonomi.

Ångslupsbolaget beställde nu en passagerarångare vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad. Den levererades 1907 och fick namnet *STYRSÖ*. Den förde 290 passagerare och med en ångmaskin på 283 hkr gjorde den 12 knop.

De fyra årens konkurrens kostade Ångslupsbolaget över 250 000 kronor. Rörelsekapitalet var nästan förbrukat. För att få slut på konkurrensen övertog Badhusbolaget aktiemajoriteten i Ångslupsbolaget Styrelsen och verkställande direktören J. A. Kinnman fick avgå.

1908 såldes *STYRSÖ II* och 1911 såldes *STYRSÖ I*, båda till Oslo.

Ångbåtspostexpedition

Göteborgs Nya Ångslups AB, liksom Norra Skärgårdens Ångbåts AB, hade postexpeditioner i sina skärgårdsångare.

Ångslupsbolaget hade till och med ett posthorn på skorstenen som tecken på sitt uppdrag att befördra posten.

Ångbåtspostexpeditionen hade som uppgift att föra post till postkontoren längs linjen. Man tog även emot brev från allmänheten och sålde frimärken.

Under åren i Ångslupsbolaget hade *GÖTA* ångbåtspostexpedition med beteckningen *ÅNGBÅTS PXP nr 48*.

När Marstrandsbolaget övertog trafiken på norra skärgården hade de flesta ör fått postanstalter även om det tog tid. Behovet av rörliga postkontor var inte längre så stort.

Ångslupsbolagets konkurs

Under tiden för första världskriget steg kolpriset vilket medförde ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Ångslupsbolaget utsattes dessutom för konkurrens i både södra och norra skärgården av mindre tråfartyg med tändkulemotorer, så kallade "stänkor". De kunde inte erbjuda ångbåtarnas komfort och fart men däremot lägre biljettpriser genom lägre driftskostnader.

SKÄRGÅRDEN var ett av dessa fartyg som bröt skärgårdens isolering när Ångslupsbolaget tidvis ställde in trafiken. SKÄRGÅRDEN beskrevs i *Ångbåten* 141.

Trafiken på norra skärgården upphörde med ingående morgonturen måndagen 5 september 1921 och på södra skärgården tisdagen 13 september, likaledes med ingående morgonturen.

Ångslupsbolagets *VIRA* sattes nu in vardagar på en linje mellan Göteborg och Marstrand med anlop av Kalvsund, Hålsö, Björkö och Knippla. Turerna började 6 september men avkortades efter några dagar till Knippla sedan Marstrandsbolaget satte in ångaren *WESTKUSTEN* på samma linje. Dessa turer upphörde emellertid ganska snart.

Ångslupsbolaget försattes på egen

begäran i konkurs 14 november 1921. Bolagets åtta ångare köptes på exekutiv auktion 1 maj 1922 av Styrsö Havsbad som varit Ångslupsbolagets huvudägare sedan 1908.

Styrsö Havsbad behöll de nyaste ångarna, *EJDERN* och *STYRSÖ*. Övriga ångare såldes vidare. *SVEA* och *GÖTA* köptes av Marstrandsbolaget.

GÖTA hade då värderats till 43.500 kr men såldes för 30.000 kr.

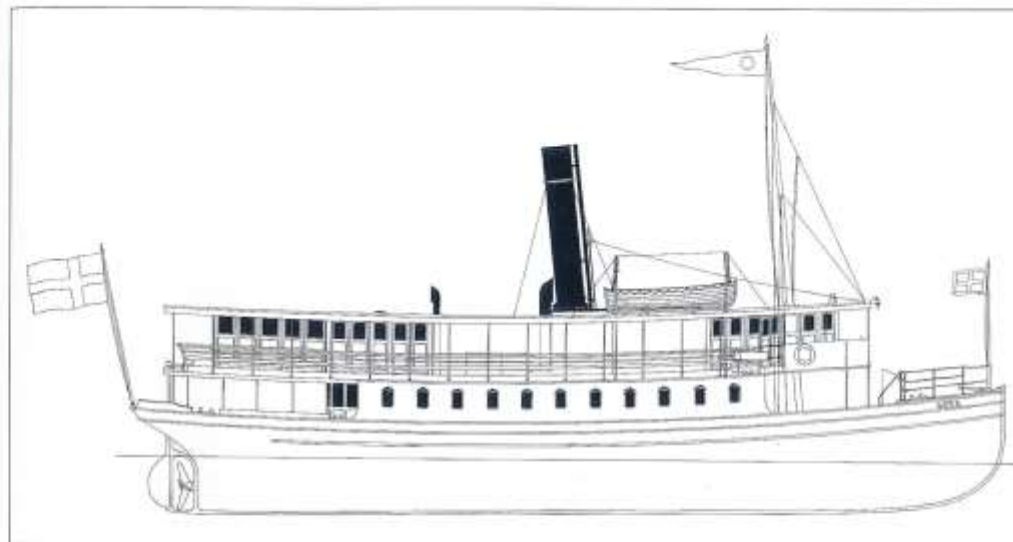
Marstrandsbolaget tar över

Öarna i Göteborgs norra skärgård ligger mellan Göteborg och Marstrand. Öckerö kommun hade nu mer än 5000 invånare. Man kan emellertid förundras över beslutet hos Marstrandsbolaget att ta över trafiken på norra skärgården.

Denna trafik omfattade två linjer som kunde kombineras och varieras: Göteborg-Hönö Klova samt Göteborg-Rörö med anlop av Hönö Heden, Grötö, Öckerö, alternativt Hjuvik och Kalvsund, samt Björkö, Hålsö, Knippla och Hyppeln. Från 1933 anlöptes även Stora Varholmen. Resan till Hönö Klova tog en dryg timma, till Rörö drygt två timmar.

Normalt åtgick tre ångare sommartid för denna trafik. Marstrandsbolaget köpte nu motorfartyget *SKÄRGÅRDEN* och lät ångaren *INLAND* undergå en omfattande renovering för det nya trafikområdet.

På våren 1922 kom Marstrandsbolaget igång med den trafik på norra skärgården som främst sysselsatte ångarna *WESTKUSTEN*, *INLAND*, *SVEA*



Profil av *GÖTA* med Marstrandsbolagets bolagsvimpel och skorstenemärke. Framre delen av övre däck, som här är öppet, byggdes in 1928. Ritad av Gunnar Söderberg 1975

och *GÖTA* samt motorfartyget *SKÄRGÅRDEN*.

GÖTA kom i huvudsak att sommartid trafikera linjen till Hönö Klova. Den linjen var mera utsatt och det kunde hända att ångaren gick genom Varholmsundet och istället fick anlöpa Hönö Heden.

Styrmännen i Marstrandsbolagets större ångare blev i allmänhet under

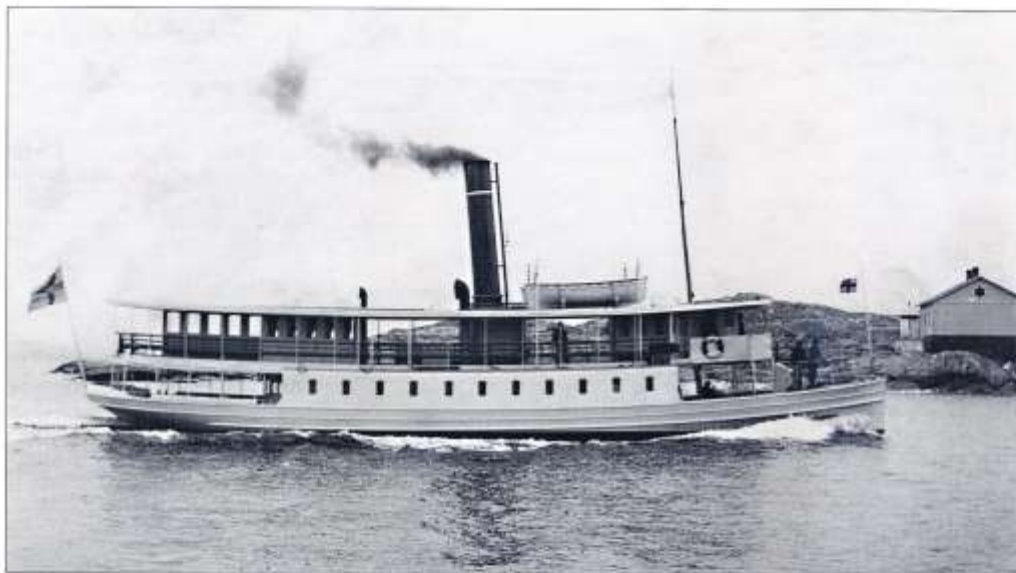
somrarna befälhavare på de ångare som trafikerade norra skärgården. De ersattes då av nyutexaminerade styrmän. På så sätt rekryterades nya befäl även om inte många stannade i kusttrafiken.

Så lämnade ångarna Träpiren

I Göteborg låg skärgårdsångarna vid den 1922 byggda Träpiren. Den låg alldeles väster om Stenpiren. I

Ångbåten 30 berättade Dag Almén hur *GÖTA* och *SVEA* samtidigt lämnade Träpiren:

"Parhästarna *GÖTA* och *SVEA* följdes ofta åt mot älvmyrningen. Först vid Skalkorgarna gick de olika vägar. Det var trångt mellan Trä- och Stenpirarna. Men genom ett fiffigt arrangemang kom systerfartygen först ut. Så här gick det till:



Ångaren GÖTA vid fyren Marstrand (Lyktan) i norra inloppet omkring 1922.
Foto från Sjöfartsmuseet Alvariet.



Ångaren GÖTA utanför Träpiren våren 1925 sedan Marstrandbolaget övertagit ångaren 1922. Fotograf Allard. Foto från Sjöfartsmuseet Alvariet.

Ångarna kopplades ihop med trossar i för och akter. Precis på slaget 14.20 pinglade befälhavarna – Harry Andersson på GÖTA och Thorsten Kilner på SVEA – i sina klockor. Så slog båda sakta back på sina blankpolerade maskintelegrafer, GÖTA, som låg innerst, satte halv fram och så vände de båda på centrun, som ett dubbelpropelligt fartyg.

När stävorna pekade ut mot älven,

lossades förtöjningarna i för och akter. GÖTA ökade farten och gled först ut med SVEA tätt efter och så var de snart ute i den långa raden skärgårdsbåtar som varje dag vid denna tid stävade ut mot älvmyningen med last och passagerare.

En svans av svart kolrök lägrade sig över hamn och båtar. En i sanning grandios syn, som vi aldrig mer lär få uppleva."

Inbyggnad och ny ångpanna

1928 byggdes främre delen av det övre däck in på GÖTA och 1933 fick ångaren ny ångpanna.

Den nya pannan tillverkades vid Eriksbergs mekaniska verkstad och hade i stort samma dimensioner som den ursprungliga. Den var försedd med två eldrör. Det tillåtna arbetstrycket var 9,5 kg per cm².

Ångbåten Nr 4 2011

Öckeröbolaget tar över

Ännu en gång skulle invånarna i norra skärgården uttrycka sitt missnöje över skärgårdstrafiken. Det var främst varvsägaren J. W. Berg på Hålsö och öns handlare som funnit Marstrandbolagets frakttaxor för höga. De lät därför transportera sitt gods med en annan båt som även anlöpte de andra öarna. Det fick Marstrandbolaget att blockera ön.

Ångbåten Nr 4 2011

Marstrandbolaget utfärdade följande cirkulärskrivelse till sina befälhavare och styrmän:

"På grund av den allt mer minskande inseglingen på Hålsö, har styrelsen beslutat, att från och med måndagen den 3 december 1934 skall intet av bolagets fartyg anlöpa Hålsö. Likaså skall icke under några förhållanden något fartyg stoppa för båt vid denna station."

Redan 12 december bildades på Hålsö ett nytt rederi och under 1935 inköptes ett antal passagerarångare som kom att ingå i Trafik AB Öckerö Skärgård med J. W. Berg som verkställande direktör.

Det fanns planer på att Öckerö kommun skulle ta över trafiken. För denna idé stred J. W. Berg. Marstrandbolaget erbjöd kommunen att köpa SVEA, GÖTA, INLAND och WESTKUSTEN.

Kommunen ville emellertid inte betala det begärda priset och istället blev det konkurrens mellan de båda bolagen under 1935. Trafikbudet var omfattande och biljettpiserna låga. För 25 öre kunde man resa mellan Göteborg och öarna. Båda bolagen fick vidkännas ekonomiska förluster.

Antalet invånare i Öckerö kommun hade nu stigit till över 6000. Trafikunderlaget var stort sommartid eftersom öarna var populära utflyktsmål för göteborgarna. Vintertid var emellertid antalet resande lågt. Däremot var godstrafiken betydande året om.

Sedan Öckerö kommunfullmäktige avslagit förslaget om ett kommunalt rederi kom de båda konkurrenterna överens 28 mars 1936.

Marstrandsbolaget upphörde med trafiken på Norra skärgården. Öckeröbolaget köpte ångarna INLAND och SVEA samt bryggor och mark i norra skärgården från Marstrandsbolaget.

GÖTA som Styrsöbåt

GÖTA förhyrdes sommaren 1936 av Styrsö Trafik AB. Ångaren hämtades i Marstrand den 28 maj och kom nu under en rad av år att åter trafikera Göteborgs södra skärgård.

I september 1936 köptes GÖTA av Styrsö Trafik AB som redan ägde ångarna STYRSÖ, STYRSÖ II, VIRA och VIRA II samt motorfartygen ALDEBARAN och NEPTUN. De sista var så kallade stänkor, mindre träfartyg med tändkulemotor.

Bolaget fick vid denna tid två moderna passagerarfartyg med dieselmotorer;

DISA 1936 och VESTA 1937. Efter sommaren 1937 såldes VIRA.

Under andra världskriget rekvirerades DISA och VESTA av Försvarsmakten. Styrsöbolaget fick då låta ångaren STYRSÖ II, tillsammans med stänkan NEPTUN, gå i trafik även under vintern.

STYRSÖ II, tidigare EJDERN, var byggd för att gå i is men krigsårens hårda vintrar gjorde att trafiken ändå fick ställas in under långa perioder.

Även GÖTA sattes i vintertrafik och i september 1942 installerades elektriskt ljus och värmeledning i den stora salongen och i styrhytten.

GÖTA och STYRSÖ II gick i vintertrafik fram till dess att DISA och VESTA återlämnades 1945 och åter sattes i trafik.

I september 1944 byggdes bostäderna om i GÖTA för att bättre svara mot kraven i 1943 års bostadskungörelse.

Efter säsongen 1945 fick GÖTA nya soffor akterut på övre däck och huvuddäck.

Efter krigsåren planerade Styrsöbolaget nybyggen som skulle ersätta ångbåtarna. Detta blev möjligt när bolaget 1949 övertogs av Göteborgs stad. 1951 kom den isgäende YLVA som ersatte ångaren GÖTA. GÖTA avslutade sin trafik i södra skärgården 30 augusti 1950.

Åter Marstrandsbåt

Marstrands Rederi AB tog 1951 över trafiken och fartygen från det gamla ångbåtsbolaget. ALBREKTSUND, LYSEKIL och St. ERIC försågs våren 1951 med dieselmotorer och i BONUSLÄN installerades oljeeldning. Dessutom beställdes ett nybygge, det snabbgående

motorfartyget MARSTRANDSFJORDEN för leverans till sommarsäsongen 1951.

Tyvärr var man något sent ute för att inte drabbas av leveransförseningar inför den stundande sommarsäsongen. Marstrandsbolaget var därför i behov av ett fartyg som snabbt kunde sättas i trafik, i första hand mellan Göteborg och Marstrand. 8 juni 1951 förvärvades därför GÖTA från Styrsö Trafik AB och 13 juni kom en anhållan till fartygsinspektionen om besiktning av ångaren.

Marstrandsbolaget såg sig tvingade att använda GÖTA i sin trafik på grund av "opåräknade och långvariga reparationsarbeten å ALBREKTSUND". Besiktningen visade att livbåtarna var bristfälliga liksom överbyggnadsdäcket. Den ena livbåten kunde repareras medan den andra fick ersättas.

GÖTA i trafik 1951

Efter provresa 27 juni kunde passagerarfartygscertifikat utfärdas. Med 10 ton bottenbarlast fick GÖTA föra 271 passagerare mellan Göteborg och Marstrand genom Albrektsunds kanal. Certifikatet gällde intill 1 september.

Besättningen bestod av befälhavare, styrman, två matrosar, maskinist och en eldare.

Redan 21 juni annonserades GÖTA i daglig trafik mellan Göteborg och Marstrand. Ångaren gjorde en daglig tur med avgång från Göteborg vardagar kl. 10 och från Marstrand 17.30, söndagar kl. 09 respektive 16.30. Gångtiden var två timmar jämnt.

På sista turen, den 31 juli, gick GÖTA



Göta vid pålverket vid Ringön i Göteborg efter branden. Foto Dag Almqvist i september 1951

vid tilläggnigen i Marstrand in i kajen med för hög fart. Passagerare som stod på fördäck för att gå iland föll omkull vid stöten och tio personer skadades.

När MARSTRANDSFJORDEN äntligen kom i trafik 1 augusti ersatte den GÖTA mellan Göteborg och Marstrand, men med flera dagliga turer. GÖTA hade gjort sitt och lades upp.

GÖTA säljs till Skärhamn

I början av augusti 1951 såldes GÖTA till Tjörens Omnibus AB. Bussbolaget

bedrev, tillsammans med busstrafik på Tjörn, även båttrafiken över Hakefjorden mellan Höviksnäs och Stenungsund. GÖTA köptes för att, efter motorisering och ombyggnad, ersätta HAKEFJORD III (byggt 1898 som NORDRE ELF).

GÖTA fördes till Skärhamn men redan natten efter ankomsten dit, den 12 augusti, utbröt brand ombord orsakad av ungdomars vårdslöshet med eld.

Fartyget drogs ut från kajen för att branden inte skulle sprida sig i det tätbebyggda samhället. När branden

var släckt återstod över skrovet bara skorstenen och förvridda stålbalkar.

Skrotjuvar sänker fartyget

GÖTA fördes till Göteborg och lades upp vid Pålvirke 3 utanför Ringön. Eftersom allt av trä brunnit upp var skrovet helt öppet för nederbörd.

Skrovet såldes till Henry Carlsson i Bovallstrand som därefter sålde det vidare till Sten Allan Olsson.

Kanske var skrovet inte helt tätt för redan 30 oktober länsades skrovet på mellan 12 och 15 ton vatten.

Den 4 januari 1952 hade GÖTA, på två månader, tagit in så mycket vatten att skrovet sjunkit 10 cm. Det motsvarar ungefär samma mängd vatten som vid förra tillfället men föranledde inte någon länsning. På morgonen måndagen 7 januari hade emellertid GÖTA gått till botten. Endast skorstenen och en del av skrovet var synligt över vattenytan.

Efter bärgning undersöktes skrovet. Man konstaterade att åtskilliga kopparrör av grövre dimensioner hade kapats med sig och sax och genom att flansar hade lossats. Klosettrören, som var av koppar och saknade bordventiler, hade kapats. Andra bordventiler var defekta. Läckaget hade pågått under lång tid.

GÖTA skrotades vårvintern 1952 vid Gullbergsväsv av Sten A Olsson Metallprodukter.

INGVAR ERONHAMN

Stort tack till Gunnar Söderberg som försert mig med fakta liksom till de alltid lika hjälpsamma vännerna på arkivet vid Sjöfartsmuseet Akvariet.

Besättningar i SVEA

Nedanstående berättelse skrev Stig Widén 1976. Som passagerare följde Stig Öckeröbolagets trafik från pingsthelgen startåret 1935 och fram till dess passagerartrafiken uppbörde i november 1969. Genom årens lopp skrev han ett stort antal artiklar om främst Öckeröbolaget i Ångbåten. Denna, som handlar om några färgstarka personer i Öckeröbolagets SVEA och andra ångare, har dock inte varit publicerad tidigare.

Under förkrigsåren alternerade ångarna SVEA och ÖCKERÖ i turerna från Göteborg kl 10.00 vardagar. Lördagar var det oftast Björkö, som körde den långa turen till Rörö. Den korta 10-turen gick genom Varholmssundet och vände vid Hålsö.

Med undantag för 1940 och 1941 hade 10.00-turerna det upplägget med en Rörö- och en Hålsötur från 1936 till 1960. Långa 10-turen anlöpte 1936-1939 Hönö Heden, Grötö, Öckerö Hamn, Öckerö Bagglebo, Hålsö, Knippla, Hyppeln och Rörö med retur från Rörö 12.05.

Det var bara SVEA som var så snabb att den klarade turlistan. Båten skulle vara i Göteborg igen 14.10 och på låt oss säga två gånger per säsong var hon vid Träpiren innan 14.15-turerna avgick. Kom hon inte före den första av dem, så kom hon inte in förrän hela svärmen båtar hade avgått och fick avvakta ute vid pålverket tills den sävligaste, som hette DANAFJORD, hade kommit iväg.

När inte SVEA gick turen kom de andra båtarna inte förrän 14.40-14.50.



Träpiren sommaren 1935 när konkurrensen mellan Marstrandbolaget och Öckeröbolaget pågick. Ångbåten arkiv

SVEAs snabbhet berodde inte enbart på maskinen. Ångaren hade en särdeles trimmad besättning med samma mannar är från är och gamle kapten Carl Hellquist. Om det kom någon båt hindrande i vägen var han inte nådig och närmast fräste åt rorgångaren: –En sån där kisse skulle man ha all rätt att köra ner! Det gällde både för rorsman och maskinist att hänga med i manövrarna.

En gång var mästern Uhrbom ledig, det var annars inte så väl beställt med

ingen ordnad ledighet för skärgårds- trafikens personal vid denna tid. Men nu hade man en vikarierande maskinist. Rorsman hade försökt att på ett fint sätt varna befälhavaren. –Det är bäst att ta det så vackert, jag tror inte de har ångan uppe ordentligt. –Ångan uppe, det skall dom väl ha. Dagen efteråt sa han. –Nu vet jag alltså vad du menar med att inte ha ångan uppe. Då kommer bara ungefär var fjärde manöver som jag begär. Det var ju väl att det gick väl, men det ska till

Ångbåten Nr 4 2011



SVEA sedan Öckeröbolaget tagit över ångaren 1936. Foto Dag Almqvist

innan jag släpper kajen igen med den där kissen i maskin.

Hamnförjor hade han också ett gott öga till. Det hjälpte inte om färjeskepparen signalerade att han tänkte hålla sig undan. –Hur ska en veta när en sån där backar? Nu backar han ju andra vägen igen.

Rorsmännen i skärgårdsbåtarna var ju förr rätt betrodda personer. När Tessin 1936 gjorde en blindtur från Göteborg så kom kaptenen oftast nyuppstigen och

fräsch och hälsade god morgon när det var dags att lägga till vid Öckerö. –Di som e på däck vet inte om att di har det bra. Utom vid bryggorna och medan han "löser" (säljer biljetter, redaktörens anmärkning) så är de ju som fria, men rorgångaren han får stå där, sa Arvid Johansson en gång. Rorsmännen hade också 1 kr mer i veckan än "pojkar" på däck.

SVEAs rorsman, som vi nämnt några gånger, var 1936-1941 Albert Eklund från Kalvsund. I Marstrandbolaget hade han

varit i GÖTA hos kapten H. Andersson. Denne kapten fick senare som styrman i ALBREKTSUND träffa en något mindre plikttrogen medhjälpare. Det blev nästan ett ordstäv: –Vi har la inget ansvar, sa han som satte ALBREKTSUND på grund.

Eklund berättade att han ett år var i tjänst när GÖTA var i trafik från tidiga våren tills in i november utan någon ledig dag. Han var inte iland på Kalvsund på hela tiden.

Trafik AB Öckerö Skärgårds rorgångare var väl Sigurd Johansson från Björkö, tidigare verksam i Marstrandbolagets WESTKUSTEN, men vintrarna 1937-1949 ombord i ÖCKERÖ. På somrarna var han ibland i TESSIN.

Mest betrodd var kanske REGENTS rorsman de första åren, Hugo Zackrisson från Knippla. Man trodde inte att någon annan kunde styra REGENT och 1940, när Hugo inte var så intresserad, "mutades" han med extrabetalning så att han kom. Kapten Karlsson, sedermera Ricksand, styrde ju själv på vintrarna hela tiden och från 1952 hela året.

Som befälhavare i REGENT 1937 fungerade kapten Lundquist, den Södertäljebo man köpt båten av. En prominent herre var chief i REGENT under flera år, övermaskinist Johnsson, ja som sagt med rätt stora manér.

Även ÖCKERÖ hade med sig sina förra delägare och befäl från Mälartiden, kapten August Östling och maskinisten Karl Book från Trollhättan. Kaptenen var bara med 1936-1939, men mästern blev kvar tills 1946.

STIG WIDÉN

Vi håller ångan uppe!



Maskinen går med full fart och från höger visar manometrarna följande:

- *Trycket i ångpannan. Det röda strecket visar trycket när säkerhetsventilerna lättar.*
- *Ångtrycket i högtryckscylindern. Ångaren gör här cirka 10,5 knop, fullt tillräckligt av ekonomiska skäl och att vi ingalunda är ensamma i farlederna.*
- *Ångtrycket i mellantryckscylindern.*
- *Ångtrycket i lågtryckscylindern. Trycket har fallit mycket på sin väg genom maskinen och samtidigt expanderat.*
- *Manometern längst till vänster mäter vacuumet till kondensorn.*

Foto Bo Starmark 12 maj 2005