

ÅNGBÅTEN Årg 50 • Nr 2 2014 • 153

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg

ISSN 1462-8360

Göteborgsredaktionen:

Isgvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 12

isgvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, madgnat@palgomet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2014 är 200 kronor.

Adressändringar meddelas till Marias Jarlstedt, Asplycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Litocapid Media AB 2014. Miljömärkt Tryckauk 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2014 är 200 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

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

Sekreterare: Eva Helmersen, tel 0705-65 21 87, eva@heltersen.se

Kassör: Roland Lindberg, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Marias Jarlstedt, tel 031-53 85 80, marias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsionsstämningen sin tilläggsplats vid Packhuskajen 11, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från fjärläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 153

Försalongen	2	Aktuellt från FÄRJAN 4	10
Ordföranden har ordet	3	Ångaren BOHUSLÄN 100 år	12
Nya medlemmar	3	Fjorton skärgårdsbåtar och andra...	24
Kalle till årsmöte	3	Maritimt i sommar	25
BOHUSLÄN på jubileumstur	4	Ångaren BOHUSLÄN	
Ångbåtsurer med BOHUSLÄN 2014	5	- minnesakernas slagskopp	26
Kanske en blivande kund eller medlem	6	En tidningsförvärfjares böjkonster	29
Maskinjobb	7	En skattkista har öppnats på glänt	30
Anderssons kaj i Lysekil	8	Akterspegeln	32

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i Ångbåten 153!

Årets andra nummer av Ångbåten är något sen vilket beror på en ovanligt hektisk vår för redaktionen.

Det är ett välmatat nummer som tillsammans med Ångbåtsvernan för 2014 kommer medlemmarna tillhanda.

Ångaren BOHUSLÄN uppmärksammas med en omfattande historik från de trevande planerna på det som skulle bli ångbåtsbolagets sista kustångare fram till den omtalade räddningen sedan ångaren hamnat hos skrothandlaren.

De fortsatta femtio åren sparar vi till Sällskapet Ångbåten jubileum 2015.

Att det idag inte är så lätt att ta sig fram längs kusten med en ångare som BOHUSLÄN berättar Bo Starmark. Vi får ha tålamod med ovana medtrafikanter, menar han.

Vi önskar våra läsare en trevlig ångbåtsommar!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intressområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till Ångbåten Nr 3 2014 (154) vill vi ha manus senast 15 september 2014.

Redaktionens adresser finns i rutan här intill. Välkomna med bidrag!

Omslaget

Hundraåriga BOHUSLÄN och sex år yngre FÄRJAN 4 poserar Slotsberget på provturisdagen 1 maj 2014.
Foto Gunnar Söderberg

Ångbåten Nr 2 2014

Ordföranden har ordet

Så ligger åter en säsong framför oss. Vår ångare fyller 100 år. Massmedia har redan skrivit om oss och BOHUSLÄN finns på nätet i många upplagor. Det gläder oss och sporrar oss att visa upp vår ångare längs kusten och vara stolta över den.

Samtidigt ska vi ha roligt! Vi ska trivas med varandra och njuta av att vi har en ångare, där det alltid är roligt att jobba.

Det var lite knöligt i våras. BOHUSLÄN

blev ju tammad på sin plats vid Skeppsbron.

Vi fick snabbt ångaren till Gotenius varv, som genast ställde upp med reparationer. Men det vållade avbrott i vårarbetena och det måste vara dräglig temperatur ombord. Vintergänget på däck och i maskin har haft en mycket arbetsam tid. Jag vill uttala min stora uppskattning för de arbeten som utförts i BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

En lång och förhoppningsvis fin

sommarsäsong väntar på oss. Jag hoppas vi ses ombord i våra ångare i Göteborgs skärgård, längs kusten, på Marstrand, Klädesholmen och Mollösund samt i Lysekil, Kungshamn och Hunnebostrand.

Sensommaren och förhösten bjuder varje lördag på turer i Göteborgs hamn med FÄRJAN 4.

Vi ses och varmt välkomna ombord!

KIM FORSBLAD

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Stig Alfonsen, Göteborg
Krister Andersson, Munkedal
Roger Andersson, Bohus-Björkö
Bengt Belfrage, Västra Frölunda
Gunnel Bruce, Säffle
Tomas Börjesson, Göteborg
Lennart Cederqvist, Göteborg
Rune Dahlman, Göteborg
Kenneth Dahllöf, Tollered
Bengt Djurberg, Uddevalla
Maria Friberg, Västra Frölunda
Kjell-Arne Frick, Viken
Stephan Gyllenhammar, Lilla Edet
Henrik Hjortberg, Fristad
Håkan Hultkrautz, Norrköping
Egil Håland, Uddevalla
Rune Jansson, Alingsås
Torbjörn Jansson, Göteborg

Maria Jitzmark, Marstrand
Peter Jitzmark, Marstrand
Margareta Josefsson, Göteborg
Magnus Karlsson, Kristianstad
Marianne Kleveros, Lysekil
Bengt Linder, Göteborg
Jan Larsson, Rävlanda
Fredrik Lindgren
Ulla Lindqvist, Karlstad
Bo Lindström, Lysekil
Katarina Löfgren, Västra Frölunda
Helen Martinsson, Göteborg
Gunnar Möller, Västra Frölunda
Henrik Nordhammar, Bildal
Gunnar Nordström, Kungshäcka
Kristina Nordström, Kungshäcka
Milti Olander, Göteborg
Gert Olsson, Lerum
Gert Persson, Mölndal
Karin Päs, Lindome
Olof Sernhag, Göteborg
Dan Sjöstedt, Göteborg

Claes Sturegård, Göteborg
Henrik Tarnvik, Göteborg
Claes Trané, Uddevalla

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte lördagen 25 oktober 2014 kl. 12.00 i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar bifogas Ångbåten Nr 3 2014

Före mötet, från kl. 11.30, serveras kaffe, té med smörgås.

Välkommen!

Styrelsen
Sällskapet Ångbåten

Ångbåten Nr 3 2014

BOHUSLÄN på jubileumstur



Sällskapet Ångbåtens ordförande tillika befälhavare under jubileumsturen, Kim Forsblad, höll välkomstanförandet. Foto Ingvar Kronhamn

Den 14 maj gjorde ångaren BOHUSLÄN en jubileumstur med anledning av att det var på dagen 100 år sedan ångaren levererades från Eriksbergs varv till Marstrands Nya Ångfartygs AB.

Jubileumsgästerna färdades med FÄRJAN 4 från Residensbron till Eriksberg där BOHUSLÄN väntade. Under resan genom hamnen guidade Ingvar Kronhamn passagerarna som fick en uppfattning om hamnen för 100 år sedan.

Väl framme vid Eriksberg höll Sällskapet Ångbåtens ordförande, Kim Forsblad, ett välkomstanförande innan



BOHUSLÄN vid Sörbalkskajen, Eriksberg 14 maj 2014, bält nära den plats där ångaren byggdes och levererades på dagen 100 år tidigare. Då var Eriksbergi varv förfärande gamla året. Foto Ingvar Kronhamn

gästerna embarkerade BOHUSLÄN för jubileumsturen genom skärgården.

Under resan gjorde Ingvar Kronhamn en historisk återblick och berättade hur BOHUSLÄN kom till samt om ångarens betydelse i kusttrafiken.

Liksom under leveransturen för 100 år sedan gjordes färdprov mellan Rivö och Knarrholmen. Det var kanske inte väntat att leveransturens fart på drygt 14 knop skulle uppnås, men efter 100 år är BOHUSLÄN i alla fall god för 13 knop!

Under tiden dukades upp för en utmärkt buffé på akterdäck. Jubileums-

gästerna lät sig väl smaka av läckerheterna som intendenturen hade all heder av.

Till kaffet kåserade Bo Starmack, om BOHUSLÄNS räddning och om pionjärärens hårda betingelser.

Morgan Claesson, Bergslagens Järnvägssällskap tackade för maten och överlämnade en gåva. Johan Jahnberg, som representerade ångarens ägare, Ångbåten ekonomisk förening, tackade för resan.

Det var en nöjd skara som gick iland efter resan vid Stora Bommens hamn.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2014

Ångbåtsturer med BOHUSLÄN 2014

Detaljerad information om tider, bokningar och biljettpriser framgår av programmet Ångbåtsturer 2014 och bemsidan, www.steamboat.se

Tilläggsplats i Göteborg

Även 2014 utgår ångaren BOHUSLÄN från Packhuskajen, kajplats 11, vid Casino Cosmopol i Göteborg.

Kvällsturer

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går i sommar alla onsdagar från 4 juni till och med 10 september. Avgång från Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre tim och 15 minuter.

Runt Tjörn

Söndagarna 29 juni och 13 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11.00 med återkomst 15.00 båda dagarna.

Kusttur till Lysekil

Sommarens första kusttur går torsdagen 3 juli från Göteborg kl. 10.00 till Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Marstrand anlöps ej på resan. Återresa med buss från Lysekil.

Fredagen 4 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00, med anlop av Kungshamn, genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Efter uppehåll där återvänder ångaren med ankomst till Lysekil kl. 18.00.

Kustturen söndag 6 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll på Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg tidigast 19.30. Framresa

görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa med abonnerad buss kan även göras från Göteborg till Lysekil.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 12 och 13 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag 12 juli kl. 10.00 och återresan sker med abonnerad buss till Göteborg. Marstrand anlöps ej på denna resa.

Söndag 13 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11.00 med återkomst omkring 15.00.

Kusttur till Kungshamn

Kustturen till Kungshamn går torsdagen 17 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med abonnerad buss från Kungshamn till Göteborg.

Lördag 19 juli gör BOHUSLÄN en tre timmars rundtur, utan uppehåll, genom Sotekanalerna från Kungshamn kl. 12.00.

Kustturen söndag 20 juli går från Kungshamn kl. 10.45 med anlop av Lysekil och Marstrand. Två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg tidigast 19.30.

Framresa sker med abonnerad buss från Göteborg. För resenärer från Kungshamn kan återresa göras med abonnerad buss från Göteborg.

Ännu en kusttur till Lysekil

Torsdag 24 juli går BOHUSLÄN från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gull-

holmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Lördagen 26 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00 med anlop av Kungshamn, genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Efter uppehåll där återvänder ångaren till Kungshamn och Lysekil med ankomst dit kl. 18.00.

Kustturen söndag 27 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg tidigast 19.30. Framresa görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa med abonnerad buss kan även göras från Göteborg till Lysekil.

Turer i augusti

Efter kustturen i juli gör ångaren BOHUSLÄN ytterligare några turer i augusti förutom kvällsturerna onsdagar.

Söndag 3 augusti gör BOHUSLÄN en resa till Skärhamn med avgång från Göteborg kl. 10.00. Marstrand anlöps på resan och man kan välja att besöka Marstrand eller Skärhamn. BOHUSLÄN är tillbaka i Göteborg tidigast 19.30.

Söndag 10 augusti gör BOHUSLÄN en skärgårdstur kl. 12.00 med samma upplägg som onsdagsturerna.

Sekelskiftesdagarna

Lördag 23 augusti och söndag 24 augusti går BOHUSLÄN till Marstrand under Sekelskiftesdagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00, åter tidigast 19.30.

Välkommen ombord i sommar!

STYRELSEN

Kanske en blivande kund eller medlem

Under de senaste säsongerna har vi råkat ut för smärre incidenter vid vår gång utefter kusten. De flesta märks knapp för dem ombord. Möjligen kan ett höjt ögonbryn uttrycka förvåning över det inträffade. Men ibland kan det stämma till eftertanke.

Här två i sig inte ovanliga "incidenter". Sommaren 2013 var ångaren under gång noröver mot i första hand Marstrand. Vid inloppet till Albrektsunds kanal anmäldes på VHF kanal 16 att ångaren inom några minuter skulle stäva genom kanalen. Dessutom gavs samtidigt en mycket lång varnings-signal med ångvisslan, vars hörbarhet när mycket långt. Farten var 4 knop.

När vi passerat den utsprängda delen, såg vi en stor norsk segelbåt komma länsande (!) för fulla segel mot oss. "Sakta back" slogs. Ångaren låg nästan helt stilla utan varje möjlighet att väja åt något håll.

Från segelbåten gestikulerade man att vi borde gira undan, något som i detta läge är helt omöjligt. Seglaren hade, som sagt, vinden in akterifrån och saknade därmed nästan helt möjlighet att väja. Man gjorde det enda tänkbara: girade hårt babord och gick in i stenskoningen på kanalens östra sida. Därmed blev seglaren liggande tvärs kanalen.

En samtidigt kommande tysk segelbåt, gående för motor, girade allt vad man kunde styrbord hän och var nästan uppe i gräset på kanalens västra sida. Den norska båten backade då för

fullt för att komma loss och gick då på tysken i dennes babordssida. BOHUSLÄN låg nu helt stilla och kunde inte komma vare sig bakåt eller fram.

Det dramatiska händelseförloppet iaktogs intresserat av våra passagerare både från kommandobryggan och från fördäck. En mängd "kommentarer" hördes, inte särskilt vänliga.

Så småningom lyckades norrmannen få ner segeln och gira undan och passera på vår styrbordssida följd av en skur "goda råd". Man kröp ihop ombord och ville nog helst gömma sig.

Vår tjänstgörande styrman räddade då situationen genom att från bryggvingen tacka norrmännen för att de, trots allt, försökt göra det, för dem, bästa i en hopplös situation.

"Vi får hoppas att de inte var medlemmar eller andelsägare och att de kanske återkommer som förhyrare eller passagerare", var kommentaren.

Det andra "hopeless case" tilldrog sig mitt i Sotekanal. Vi var på gång noröver. Det var kväll, lugnt och stilla. Vi var nästan helt ensamma. BOHUSLÄN gled ljudlöst fram i 5 knop. Våra passagerare stod tysta och begrundande på övre däck, på bårdäck och på fördäck. Så fick vi se en segelbåt ligga förtöjd vid kanalens västra sida med bören mot söder; på rätt sida således.

Där båten låg, finns en "omkörnings-ficka" för möten. Denna är dock för grund för ångaren. Vi kunde således inte passera segelbåten. Ett äldre par satt i sittbrunnen och njöt sannolikt ett stilla kvällskaffe, då BOHUSLÄN, hög, väldig

men ljudlös uppenbarade sig.

Ångaren kunde inte passera. "Stopp" och "Helt sakta back" slogs. Total tystnad, endast ett stilla susande av ånga någonstans. Segelbåten låg kvar förmodligen med tanken att ha rätten på sin sida.

Vad göra? BOHUSLÄN gled nästan omärkligt framåt. För att markera att viville gå "på fel sida" om seglaren, blåstes två korta med ångvisslan - "Jag girar babord". Förvåning. Våra passagerare började höras i form av mindre sirliga synpunkter.

Ångvisslan framstod som en rejäl "overkill" så att en behjärtansvärd man ställde sig längst föröver och ropade: "Ursäkta, kan ni möjligen gå på kanalens andra sida så att vi kommer förbi?" Större förvåning hos seglaren. Passagerarna var inte sirliga längre.

Man började ropa råd och kommentarer, som inte kan återges här.

Till sist rörde sig seglaren mycket, mycket sakta över till andra sidan följd av kraftiga applåder och ännu fler kommentarer. Det äldre paret i segelbåten såg både sjömässigt och kunnigt ut och båten var välutrustad. Deras förebärande och kränkta blickar kommer inte att glömmas. Vilka är deras tankar om ångaren BOHUSLÄN?

Samme tjänstgörande styrman räddade åter situationen genom att från bryggvingen ropa ett ärligt menat: "Tack!"

Vår ångare är ingen uppenbarelse i farlederna som i forna dagar, då kustsamhällena försörjdes sjövägen av

Maskinjobb

10 april 2014 - ångmaskinen rör sig av egen kraft. Maskinchefen Mogens Damsgaard-Sörensen och maskinist Bo Kullbom övervakar de första riktningarna. Fullt tryck i ångpannan och inloppningsväg lagt tryck in på bögtroscylindern.

Desigförman hade säkerhetsventilerna provats för slutbesiktningen dagen efter. Alla prov förlöpte programlöst.

Foto Bo Starmark

skärgårdsångarna som var en vanlig syn. För dem väjde man.

Deras ångvisslor skrämde ingen. Ångarna hälsades som länkarna mot omvärlden och deras vita skrov symboliserade tryggheten i en bräcklig tillvaro.

Så är det inte längre. Sommartid båtar överallt, pockande på utrymme och hamnplatser. Alla har inte sjökunskaper, som rimmar med deras båtars storlek. Det tillkommer inte oss ombord i BOHUSLÄN att kommentera och se ner på dessa människor. Vem vet, kanske är det någon som vill hyra ångaren, bli medlem eller andels-tecknare eller fara med som passagerare i en fin gammal kustångare.

Kommande säsong, jubileumssäsongen, ska vi i besättningen hövligt och anständigt se till att våra passagerare följer den gamla fina principen att till sjöss gästar och skriker man inte. Och tystnad håller ju på att bli en bristvara.

BO STARMARK



Under vintern har det inte behövts göras fullt så mycket som det brukar. Nu ska inte detta tas alltför bokstavigt. Inför vinteruppläggningsen fanns mängder att göra: kölsvinet ska dräneras, cylindlocken öppnas och cylindrarna oljas in, ångpannan ska tömmas, rengöras på insidan och sotas. Samtliga hjälpmaskiner och pumpar öppnas och oljas in. Dessa arbeten görs varje år och är nödvändiga.

Ett missöde inträffade i höstas då elmotorn till vår stora kompressor havererade. Vår elektriker Lasse Scheutz skaffade raskt fram en ny till hyfsat pris.

I övrigt har huvudmaskin setts över och en mängd mindre åtgärder har vidtagits.

På ångpannan har några nitar diktats. Och så här det naturligtvis putsats och polerats i maskinrummet.

När ångaren låg i dockan nu senast, passade maskingäret på att öppna upp och se över bottenventilerna.

Den stora huvudsakliga översynen inför säsongen är avslutad. Maskinrummet är klart att visas upp inför hundraårssäsongen. Dock har det bestämts att inte fler än tre besökare på en gång äger tillträde till maskinrummet.

Detta av rena säkerhetsskäl. Ibland har det rätt sådan trängsel att maskinpersonalen blivit hindrade.

BO STARMARK

Anderssons kaj i Lysekil

När *BOHUSLAN* kommer till Lysekil förtöjer vi numera alltid vid Anderssons kaj. Denna är en stadig och stabil stenkaaj försedd med rejäla avbärarbjälkar av trä. Här är det lätt att lägga till. Detta är inte vilken kaj som helst utan en kaj med historia. Många människor, skepp, fartyg och båtar har samlats på och vid den. Otoliga stendaster har skeppats ut härifrån. Stenlastade järnvägsvagnar har tyngt spåren. Från Anderssons kaj utgick även kullagertrafiken på Storbritannien 1943–45.

Men vem var Andersson?

Redan 1842 flyttade en handlande, Hans Andersson, från Skeppsvik i Brastad till Lysekil. Uppenbarligen var han en driftig man, som redan 1844 kunde titulera sig 'grosshandlare'. Han hade ett magasin i Södra hamnen och ville bygga ännu ett samt en brygga. Det blev inget med det. Hamnrätten avvisade hans ansökan liksom häradsrätten. Motiveringen för detta var ett man inte fick bygga en privat byggnad på allmän mark.

På en karta från 1845 syns en brygga. Strax norr därom ligger Hans Anderssons magasin. Uppenbarligen fick han gehör ändå för sina planer. Bryggan kom att kallas 'Anderssons brygga'. Därifrån ledde en stig, en gångväg, upp till landsvägen, den nuvarande Kungsgatan.

Bryggan blir en kaj

1872 hade bryggan byggts ut och anses förtjäna namnet 'kaj'. Något senare, 1880, syns den tydligt i samma läge som



Södra hamnen i Lysekil omkring 1947. I bildens mitt Ångbåtsbryggan med ångaren *Bohuslan* och en av *Bohuslänska Kustens* ångare. Till höger Anderssons kaj och järnvägsstationen. Vykort

den nuvarande men betydligt kortare.

1897 anlades i Södra hamnen den så kallade Anderssons kaj. Byggandet leddes av stensättaren Anders Andersson från Dalsland

I tidningen *Skärgården* från 26/10 1897 står att läsa: *Sillgränds brygga, vår nyaste kaj, lämpar sig synnerligen väl för lastning av gatsten. Den har också under en längre tid använts därtill av ingenjör Johan Gustaf Gunnerson, som med vederbörligt tillstånd härstades har sin utskäppning jämte upplag. Under lastning där befinner sig för närvarande ångaren KONG TROGGVE, kapten Pedersen, för*

Bremerhaven. (Sillgränds brygga var ett annat namn för Anderssons kaj.)

1903 blev Bohusbanan färdigbyggd mellan Uddevalla och Strömstad. 1907 blev den södra delen färdigbyggd. Från Uddevalla kunde man redan 1867 resa till Stockholm över Herrljunga. I Lysekil hade man 1903 tillsatt en järnvägskommitté med uppdrag att utreda en järnvägsförbindelse för staden. Hitills hade man fått nöja sig med Bohuslänska Kustens och Marstrandbolagets ångbåtslinjer. Man beslöt att låta förstärka kajområdet kring Anderssons kaj och söderut



Fiskertorget, numera Rorvikstorg, i Lysekil 1916. Ångaren *Bohuslan* ligger vid Ångbåtsbryggan. Till vänster i bild Anderssons kaj med järnvägsvagnar. Vykort

som en förberedelse för en järnvägsförbindelse.

1913 invigdes den privata Lysekils Järnväg, Lyl, och spår drogs så långt söderut som till den nuvarande Ångbåtsbryggan. Anderssons kaj var då inte förlängd och erhöi inga spår.

Ganska snart byggdes kajen ut i etapper. Fyllnaden utgjordes av skrotsten, som fanns i mängder kring staden. Två järnvägsspår drogs ut på kajen, vilka finns kvar i ursprungligt skick.

Kullagertrafiken

Mest känd är kajen otvivelaktigt från den

så kallade kullagertrafiken. Under andra världskriget uppstod stor brist på kullager i Storbritannien. Tidigare hade britterna importerat kullager från Schweinfurt i Tyskland och Svenska Kullagerfabriken (SKF) i Göteborg.

Lagren var livsviktiga. De användes bland annat i flygplansmotorerna. I samråd med expeditionsfirman Wilson & Co och det gamla välkända rederiet Ellerman Wilson Line organiserades en inofficiell trafik mellan Lysekil och Hull.

Trafiken skedde med små lätta fartyg under civil flagg (Red Ensign). Sverige

var ju inringat av Hitlers Tyskland och tyskarna sökte på många sätt hejda trafiken vilket inte lyckades.

Åtskilliga kända svenskar var i stillhet djupt engagerade i trafiken, som även hade sina förbindelser med den brittiska legationen i Stockholm och det brittiska generalkonsulatet i Göteborg.

Kullagren lastades i täckta godsvagnar vid SKF i Göteborg och drogs sedan till Uddevalla. Eftersom järnvägen norrut inte var elektrifierad, fanns i Uddevalla två mindre ånglok som till skillnad mot övriga vedeldade lok, var koleldade.

Dessa lok drog sedan SKF-vagnarna till Lysekil och sköt ut dem på Anderssons kaj. Lådorna med kullager var mycket tunga men travades i skydd av gatstenshögar närmast kajkanten och täcktes med presenningar.

Nattetid kom sedan något av de små brittiska fartygen och lastade lagren. Efter slutförd lastning vid Anderssons kaj stack man till sjöss och inväntade regn och dimma för att sedan i hög fart stricka över Nordsjön.

Trots tysk övervakning genom *Förpostenboote* (armerade trålare) lyckades trafiken över hövan. Endast ett brittiskt fartyg blev uppbringat. Inte bara kullager utan också specialstål, specialmetaller, verktygsmaskiner med mera fraktades.

All denna trafik skedde över Anderssons kaj.

Fortsättning på nästa sida

Aktuellt från FÄRJAN 4

Ångaren BOHUSLÄN

1966 seglade vi vår första stora beställningstur för Sveriges Radio TV. Den gick till Lysekil och BOHUSLÄN förtojde på insidan av Anderssons kaj.

Egentligen skulle vi förtojt vid den mindre Ångbåtsbryggan men där trafikerade den dåtida RAN linjen till Fiskebäckskil. Inte anade någon då att vår ångare regelbundet skulle anlöpa Anderssons kaj de närmaste femtio åren. Det gjorde nog inte kajen heller.

Ombyggnader, förfall, hindrande pontonbryggor har inte gjort det lättare för oss att lägga till på de ställen ångaren tidigare trafikerat.

Men Anderssons kaj ligger där den ligger, bastant och rejäl, väl beklädd med trävirke och med vatten och elektricitet på nära håll.

Så skänk den en uppskattande blick när du ser den trots att vi inte med säkerhet vet, vem Andersson var. Den har varit med om en del.

BO STARMARK

Ett tack till Per Stenros, Sällskapet Strömstierna i Lysekil, för många tips och en fin kronologi.

Vidare har använts Peter Tennants ytterst läsvärda bok *Vid sidan av kriget*. Tennant var officiellt pressattaché vid brittiska legationen i Stockholm men verksam inom SOE (Special Operations Executive).

Vidare egna anteckningar samt upplysningar från brittiska vänner och anteckningar från familjen Starmark.

När detta skrivs i mitten av maj är det fyra grader varmare ute än när förra rapporten skrevs för tre månader sedan. Visserligen har det varit en period med varmare väder, men det blev snart svalare igen.

FÄRJAN 4 är i trafik sedan provturen den 1 maj. Sedan dess har redan flera beställningsturer körts. Bokningsläget är betydligt bättre i år än förra året då vi inte hade en enda beställningstur under hela maj.

Idag firades att det var 100 år sedan ångaren BOHUSLÄN gick på provtur från Eriksberg och färjan fick äran att föra provturgästerna från Residensbron till Eriksberg och resan med BOHUSLÄN.

Arbeten under våren

Sedan förra rapporten från färjan har alla påbörjade vinterarbeten i maskin och på däck avslutats.

Traditionsenligt var det arbetsdag ombord och iland under långfredagen när allt som hörde till vinteruppläggningsarbeten städades undan. Även lokalen iland blev grundligt städad. Kerstin och Kicki bjöd som vanligt på ägg och ansjovismackor samt specialdesignad påskkaka.

Till vårarbetena hörde den årliga besiktningen av pannan och därefter fyllning av vatten och provtryckning innan det var dags för påeldning.

Utvändigt har babordssidans plätöverbyggnad renslipats från krackelerad färg under fönsterraden. Därefter blev det till att bygga upp nya färglager så att slutligen namnet kunde målas.

De gamla namnschablonerna från 1986, som vi hade skapat med hjälp av gamla sjökort, letades fram och med hjälp av dessa gick det på tre timmar för två man att måla namn och stjärnor.

Även partierna mellan och över fönstren har målats på babordssidan liksom takkanten. Några fönsterramar behöver målas innan babordssidan blir helt klar för denna gången.

I förliga styrhytten har den nyrenoverade trappan kommit på plats. Styrningen med olika hjul, kättingar, och stänger har oljats och alla saxsprintar mellan kättingar och stänger har kontrollerats. Genom att båda rodren är ihopkopplade och omsvängbara är det extra viktigt att allt löper med minsta möjliga friktion.

Kommande allmänna turer

Under Västerhavsveckan kommer FÄRJAN 4 lördagen den 2 augusti att köra turer från Residensbron 12.00 och 13.00 till Eriksberg med återresa 12.30 och 13.30. Turerna körs på uppdrag av färjans ägare Sjöfartsmuseet Akvariet.

Söndagen den 31 augusti infaller den andra av Klippandagarna och färjan kommer på sedvanligt sätt att köra korta rundturer från Klippans färjeläge väster om Sjömagasinet med avgång varje halvtimme från 12.00 till 16.00. Rundturerna kostar 25 kr, barn under 12 år fritt i vuxens sällskap.

Hamrundturerna

De traditionella hamrundturerna körs varje lördag under september och



oktober med avgång från Dockepiren intill ÄLVSNABBENS flytbygge vid Eriksberg 13.30 och från Residensbron färjeläge 14.00.

Första turen den 6 september görs uppehåll vid Lindholmen för promenad iland och andra turen vid Klippan. Därefter blir det uppehåll på dessa platser varannan tur. Färjan är tillbaka vid Eriksberg 16.00 och Residensbron 16.30.

Under resan och promenaden berättar Sjöfartsmuseet Akvariets guide om det vi ser. Enkel kaféservice finns ombord, men toalett saknas. Resan kostar 120 kr för vuxna, barn under 12 år fritt i vuxens sällskap. Polletter säljs vid landgången. Förförköp kan göras på Sjöfartsmuseet Akvariet.

TEXT OCH FOTO
GUNNAR SÖDERBERG

På övre bilden kompletteringsmålaren Christer Eliasson den 13 april efter att namnschablonerna tagits bort.

På undre bilden från långfredagen den 18 april vaskar Erik och Per Ahlqvist throvet, Jan Olofsson och Åke Karlsson vaskar taket medan Christer målar på överbyggnaden.

Ångaren BOHUSLÄN 100 år

Ännu en av de klassiska ångbåtarna har uppnått den respektabla åldern av 100 år. Ångaren BOHUSLÄN har delat de 100 åren nästan lika som färdmedel i kommersiell trafik och som museifartyg.

Efter 40 år i kusttrafiken mellan Göteborg och Gravarne tillkom 10 säsonger i inkoopstrafik på Öresund och Oslofjorden. Efter den uppmärksammade räddningsaktionen 1965 avvecklade BOHUSLÄN sommaren 2014 sin 49:de trafiksäsong som museifartyg.

Med ångaren MARSTRAND som byggdes vid Lindholmens Mek. Verkstad 1904 hade ångbåtsbolaget i Marstrand, Marstrands Nya Ångfartygs AB, fem större ångare. På kustlinjen gick ALBREKTSUND, LYSEKIL, MARSTRAND och WESTKUSTEN medan S:t ERIK trafikerade linjen innanför Tjörn till Nösund på Orust.

Konkurrensen från Bohusbanan, som 1909 var klar mellan Strömstad och Göteborg, började göra sig märkbar. 1913 invigdes Lysekils järnväg som en privat bibana till Bohusbanan.

Marstrandsbolaget besvärades även av ett jäsande missnöje från resenärerna beträffande ångarnas komfort och fartsresurser. 1911 började bolagets styrelse fundera på ett nybygge som skulle överträffa de äldre fartygen.

Tyvärr var inte bolagets ekonomi så lysande varför planeringen av den nya båten drog ut på tiden. Man övervägde att köpa ett befintligt fartyg som emellertid var alltför djupgående.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstid-



Ångaren NORRTÄLJE, byggd 1900 för trafik mellan Stockholm och Norrtälje, var förebild för ångaren BOHUSLÄN. Foto Elliard Mattsson

ning engagerade sig och lät Eriksbergs Mekaniska Verkstad göra ett förslag till en ny kustångare.

Eriksbergs Mekaniska Verkstad var vid denna tid känd för sina passagerarfartyg för Stockholms skärgård och förslaget var en NORRTÄLJE anpassad för västkustförhållanden.

NORRTÄLJE byggdes i Stockholm år 1900 för linjen Stockholm – Norrtälje. Idag ligger NORRTÄLJE som restaurangfartyg i Norrtälje.

För västkusten var det en helt ny typ av ångare med rymliga salonger och promenaddäck samt väl tilltagna lastutrymmen.

Kontrakt och specifikation

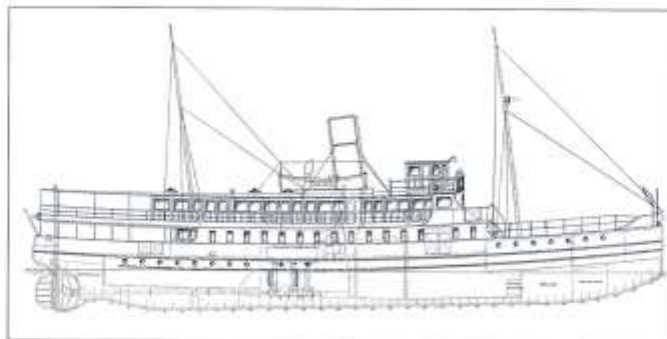
Den 6 december 1912 skrevs kontraktet mellan Eriksbergs Mekaniska Verkstads Aktiebolag och Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag.

Kontraktet rörde en passagerarångare med följande dimensioner:

Längd över allt	43,05 meter
Bredd på spant	7,27 meter
Djup mallat	2,98 meter
Djupgående akter	2,82 meter

med 30 tons last inkl. kol samt vatten i pannan och fullt rustat men utan ballast. Leveransen skulle ske senast 31 maj 1914 till en kostnad av 210.000 kronor.

Genom en del tilläggsarbeten blev



Ursprunglig profilritning av ångaren BOHUSLÄN. Det var en linjeskön kustångare som Eriksbergs varu framställde. Vem som ritade den nya ångaren vet vi inte. Samtida Eriksbergsbyggen påminner om varandra i detaljerna

slutliga kostnaden 217.500 kronor. Bland annat tillkom vattentankarna, slättnitning av maskinkappen, livbåtar i lärk istället för furu, samt teakräcke på promenaddäckets barriär.

Enligt specifikationen byggdes ångaren med nitat skrov av mjukt Siemens Martin-stål.

Fartyget skulle uppfylla fordringarna för erhållande av ett andra klassens passagerarångarfartygs certifikat men även certifikat för kustfart och inre fart klass B enligt kommande bestämmelser.

Ett andra klassens passagerarångarfartyg fick vid denna tid gå 30 distansminuter utanför öppen kust!

BOHUSLÄN byggdes med fyra vattentäta skott. För färskvatten till ångpannan insattes en akterpiktank på 3,3 m³ samt en djuptank förut på 7 m³.

Maskineffekten är 700 indikerade hästkrafter

Ångpannan med tre eldstäder byggdes för ett arbetstryck på 14 kg/cm² och försågs med Howdens forcerade drag.

Varvet som byggde BOHUSLÄN

Eriksbergs Mek. Verkstad hade sitt ursprung i en "galvanisk inrättning" från 1850. Efter tillkomsten av en smedja och ett gjuteri etablerades 1853 den mekaniska verkstad som efter ägarbyte, utbyggnad och modernisering kom att utföra betydande arbeten.

Efter att ha utökat verksamheten med fartygsreparationer började man 1873 även bygga ångbåtar. 1874 levererade verkstaden både ÅNGFÄRJAN (den så kallade Bonnafröjda, senare FÄRJAN 2), avsedd för linjen Klippan-Färjenäs, och Hisingrsbron (Kvillebäckensbron) som ledde över Göta älv vid nuvarande Operan.

1876 bildades så Eriksbergs Mek. Verkstads AB. När BOHUSLÄN byggdes var varvet ännu ganska litet med omkring 400 anställda.

Varvet gjorde sig känt för sina skärgårdsångare. Till Göteborgs Nya Ångslups AB byggdes de båda systerfartygen SVEN och GÖTA 1895, EJDERN 1899 och STYRSÖ 1907. För Stockholms skärgård byggdes flera välkända passagerarångare som BRAVIK, BLIDÖSUND och nuvarande NORRSKÄR.

Sedan Broströmskoncernen övertog Eriksbergs Mek. Verkstad 1915 inleddes utvecklingen till ett storvarv. Varvet utvecklades 1979.

Sjösättningen

Sjösättningen av nybygge 166 för Marstrandbolaget skedde 15 december 1913 klockan tolv. Ännu ögonblicket före tolvslaget var namnfrågan inte löst och diskussionen stod het i Marstrandbolagets styrelse om namnen CARLSTEN, efter fästningen på Marstrand, och BOHUSLÄN.

Som kompromissförslag lär ytterligare två namn kommit in i debatten.

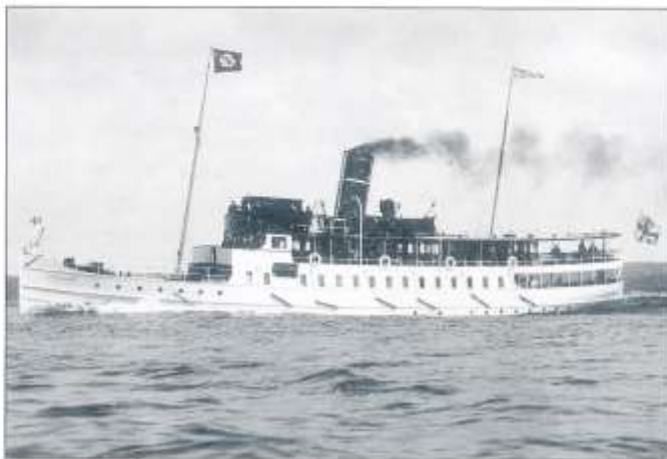
När klockan i Carl Johans kyrka, tvärs över älven, slog tolv var oenigheten högfjudd och fullständig. Då grep en man i bolagsstyrelsen resolut champagneflaskan, krossade den mot stäven och ropade: "BOHUSLÄN skall vara ditt namn."

Det var signalen till dem som skulle kapa lärsarna som var av trä på den tiden. Efter några tag med sågarna gled BOHUSLÄN ut i älven. Meningsutbytet var inte avslutat men nu var ångaren sjösatt med namnet BOHUSLÄN. Utrustningen av det mönjeröda skrovet kunde fortsätta vid varvets utrustningspir.

Leveransprovturen

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj 1914. Turen refererades i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Den gick från Eriksbergs varv till Styrsö varifrån BOHUSLÄN fortsatte för att visa upp sig genom Marstrands hamn. Leveransturen avslutades vid Stenpiren.

"Rikt eklärerad av salongernas elektriska lampor lade BOHUSLÄN till vid Stenpiren där den bokstavligen över



Bohuslän under leveransturen 14 maj 1914. I förstaden för Sjökaptenföreningens i Göteborg flagga med medlemmarnas för befälhavaren, Olof Alfred Skantzé. Foto från Sjöfartsmuseet Akvariet

glänste sina vestkustkamrater"

Elektrisk ljus var inte så vanligt i kustbåtarna vid den tiden.

Under leveransturen gjordes fartygprov mellan Rivö och Knarrholmen. Man uppmätte 14,27 knop vilket gjorde BOHUSLÄN till, inte bara västkustens komfortablaste ångare, utan även den snabbaste.

Den av varvet utlovaade farten, 13 ½ knop, hade uppnåtts redan vid verkstadsprovturen.

Under middagen ombord utbringade direktör Flobeck vid Eriksbergs varv en skål för Marstrandbolaget som tagit

initiativet till badortstrafikens modernisering. Hans förhoppning att BOHUSLÄN skulle följas av ett systertartyg möttes av bravorop.

Men redan samma år som BOHUSLÄN levererades utbröt första världskriget. Kriget följdes av lågkonjunktur och något systertartyg blev det inte. BOHUSLÄN blev den sista kustångaren.

Befälhavare under leveransturen var Olof Alfred Skantzé. Han förde BOHUSLÄN i precis två år innan han mönstrade av på grund av sjukdom. Han efterträddes av Carl-Johan Johansson, BOHUSLÄNS skeppare fram till 1949.



Akterdäcket var ursprungligen ett öppet lastdäck. Det byggdes in 1953 och försågs då med enkel huftinredning inför trafiken i Öresund. 1971 byggdes åter akterdäcket om med nya fönster och nycarande inredning. Foto Ingvar Kronhamn

Vi går ombord

Så började de reguljära turerna för BOHUSLÄN. Måndagen den 18 maj 1914 låg ångaren vid Stenpiren och lastade för att dagen därpå göra sin första tur längs kusten. Äntligen kunde de förväntansfulla passagerarna gå ombord för att skåda den nya Marstrandbåten på närmare håll!

BOHUSLÄN skilde sig verkligen från de andra kustbåtarna vid den här tiden. Visserligen hade även BOHUSLÄN ett förhöjt halvdäck förut för att klara de öppna passagera längs kusten men i

övrigt var det ett annorlunda fartyg som mötte resenärerna.

Vid Stenpiren sattes landgångar för passagerarna till fördäck och övre däck. Från fördäck leder en smal dörr och en halvtrappa in på "torget" i "mellandäck", den täkta överbyggnaden mellan för- och akterdäck. På torgets båda sidor fanns portar för det gods som lastades och lossades. Idag är styrbords port igensatt, endast övre luckan återstår.

Från torget leder en dörr och en trappa ned under fördäcket till försalongen som var serveringslokal för resenärerna

i tredje klass. För om försalongen är skansen belägen. Den var bostad för fyra matrosar och två eldare och nås genom en lucka på fördäcket.

På torget i mellandäck finns luckan över lastrummet. På pannkappen står en ångvinsch som kan användas som lastvinsch men som även genom en kätting kan driva ankarspelet på fördäcket.

Akter om torget står pann- och maskinkappen som innehåller ångpannans skorsten och ger ljus och luft åt det underliggande maskinrummet.

På maskinkappens styrbordssida är kök och penteri belägna, dessa har senare utvidgats på bekostnad av lastutrymmet i mellandäck. På babordssidan delade tredjeklassresenärerna utrymmet med godset. En dörr i maskinkappen leder till maskinrummet.

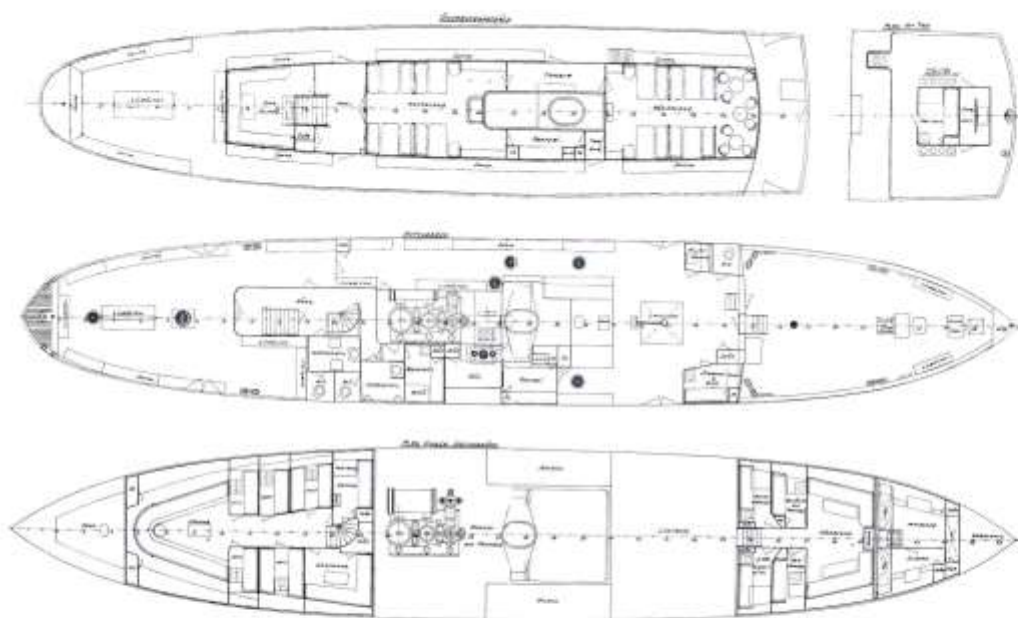
Genom en dörr i akterskottet kommer man ut på akterdäcket som förr var ett öppet lastutrymme. Genom portar i brädgångarna lastades och lossades godset på branta landgångar.

Innan akterdäcket byggdes in 1953 fanns en täckt gång runt trappan till övre däck och till inredningen under däck. Från denna gång nådde man även förstaklass toaletter.

Förstaklass inredning

Förstaklassutrymmena på promenaddäck inklusive trappan från huvuddäck ritades av arkitekten Otto Schultz och presenterades av honom 1918 i häftet "Fartygsinteriörer".

"En bred trappa med ledracken och barriär av polerad valnöt leder upp till en vestibul i däckshuset på promenaddäck.



Ursprungliga däckplaner för ångaren *Bohuslän*.
Överst övre däck och främre delen av båtäck (styr- och navigationshytter).
Därunder huvuddäck och fördäck. Nedert utrymmen under däck.



Röksalongen längst förut på övre däck ingår i förstaklassinredningen som Otto Schultz ritade. De nakna lampgloberna framhåller den elektriska belysningen som var unik när *Bohuslän* byggdes.
Foto Bo Starmark

Även lister och dörrar i vestibulen är av valnöt, väggarna är klädda i japanväv och taket är vitmålat.

Åkerut är första klass dmsalong med skott och bord av polerad flammig björk. Soffan är klädd i lilafärgad plysch, gardinerna är av rösiden i samma färg och taket är lackat i benfärg.

Föröver leder dubbeldörrar in i matsalongen som är hällen i rött. Träarbetet är utfört i betsad och polerad mahogny och sofforna är klädda med antikläder. Buffén förut har marmorskiva och de fyra borden är glastäckta linoleumskivor. Taket är överspänt med

smämönstrad pegamoid, målat i benfärg och uppdelat med trälistor.

På styrbordssidan av maskinkappen finns ett penteri och en liten tambur mot röksalongen och promenaddäcket. På babordssidan finns en tambur med dörrar mot promenaddäcket och rök- och konversationssalongen. Tamburen har samma utförande som vestibulen.

Längst förut är första klass röksalong belägen. Den är hällen i blågrått och liksom matsalongen inredd med fyra fönsterbord och skinnsoffor. Längst förut är en avdelning med tre små runda bord och stolar."

Gods, post och passagerare

När *Bohuslän* sattes i trafik 1914 var ångbåtstrafiken den enda reguljära förbindelsen med samhällena längs Marstrandbolagets linje mellan Göteborg och Smögen. Undantaget var Lysekil som fick järnväg 1913.

Det fanns gott om plats för gods ombord i *Bohuslän*. Allt gods lastades för hand. Ångwischen hanterade bara godset mellan huvuddäck och lastrum.

För att få ombord godset i mellandäck användes lastportarna i överbyggnadens sidor. I mellandäck med sina fällbara långbänkar stuvades paketgods. Tyngre gods såsom konserver, säckat gods och fatgods stuvades i lastrummet.

Styckegods lastades på det öppna akterdäcket som nåddes genom portar i brädgången. Även på fördäck lastades styckegods.

Ombord i *Bohuslän* transporterades emballage till konservindustrierna och konserver därifrån, varor till handelsbodarna och till Systembolagets butiker på Marstrand och i Lysekil. Jordbruksprodukter från främst Tjörn hörde också till godset ombord.

Bohuslän hade ångbåtspostexpedition med beteckningen ÅBXP 41. Den hade till uppgift att föra post till postkontoren längs ångbåtlinjen. Man tog även emot brev från allmänheten och sålde även frimärken. Ombord hanterades posten av styrman som hade en brevlåda placerad på skotter utanför sitt kontor. Ångbåtspostexpeditionerna upphörde på Marstrandbolagets fartyg 1941. Posten fick snabbare färdstätt.

Att resa med BOHUSLÄN i första klass var komfortabelt. Då förfogade man över hela övre däck med salonger och promenaddäck och dessutom hytter och altersalongen under däck akterut.

Passagerarna i tredje klass disponerade mellandäck, fördäck och försalong. I mellandäck delade man utrymmet med godset och kunde värma sig mot pannkappen. Andra klass fanns inte. Klassindelningen togs bort hösten 1949.

Det högsta antalet passagerare som BOHUSLÄN någonsin fått föra är 492 sommardag mellan Göteborg och Marstrand. Norr om Marstrand medgav certifikatet 353 passagerare.

Vintertrafik

Ångaren BOHUSLÄN sattes i trafik tisdagen 19 maj 1914. I den första turlistan gick ångaren från Göteborg tisdag och fredag kl. 8.00 till Smögen med anlop av Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Örn (fredagar) och Gravarne. Återresan gick från Smögen onsdag och söndag kl. 7.30. Till sommaren tillkom anlop av Fiskebäckskil åt båda hållen.

En enkelresa tog enligt turlistan 7 ½ timme.

Med första världskrigets utbrott steg kolpriset. BOHUSLÄN lades upp under krigsvintrarna och ersattes av bolagsångare som inte var lika dyra i drift. Efter kriget tog det flera år innan kolpriset sjönk till acceptabel nivå. Då fick BOHUSLÄN längre trafiksäsonger.

1917 fick BOHUSLÄN de klassiska gångdagarna med avgång från Göteborg



Vintern 1951 var den sista i helårstrafik på kusten för BOHUSLÄN. Här är ångaren utanför Mollösund på rygdagande 24 mars 1951. 20 april gick ångaren till curv för installation av oljeeldning för att sätta i trafik igen 4 juni. Foto Dag Almén

tisdag och fredag och från Smögen onsdag och lördag. Nu började man även anlöpa Hälleviksstrand, Hovenäset, Skärhamn och Ellös. Söndagar gick BOHUSLÄN från Göteborg till Marstrand och åter.

Hösten 1927 blev Gravarne slutstation istället för Smögen. Godset till och från konservfabrikerna i Gravarne tog tid.

1940 fick Marstrand vägförbindelse med fastlandet genom vägfärjan över Instö ränna. Det var till fördel för staden under 1940-talets svåra isvintrar när ångbåtstrafiken ställdes in långa perioder

och ersattes med lastbilstransporter. Passagerarna hänvisades till tåg och gengasdrivna bussar.

Bristen på kol under andra världskriget innebar att kustångarna eldades med ved. Godsutrymmena upptogs till stor del av ved som dessutom fick fyllas på under resorna.

När BOHUSLÄN gick i helårstrafik låg ångaren vid varvet i Marstrand, i allmänhet en månad i april – maj, för reparation, målning och, vart annat år, besiktning.

Vintern 1951 var den sista i helårstrafik. 20 april togs ångaren ur trafik och försågs med oljeeldning innan den åter sattes i trafik sommaren 1951.

Sommartrafik

Om Marstrandbolagets ångare under större delen av året dominerades av mera gods än passagerare var det tvärtom under sommaren. Då mångdubblades antalet passagerare.

Kustboerna hyrde ut sommarbostäder till badgäster och de flesta orter hade pensionat och hotell. I veckosluten tillkom resenärer på dagsutflykt.

Sommarturlistan gällde i allmänhet från midsommar till slutet av augusti. Första halvan av juni och september gällde en turlista som var något mitt emellan vinter- och sommarturlistorna.

Vinterturerna utökades då med turer mellan Göteborg och Marstrand. BOHUSLÄN gick morgonturen från Marstrand 7.15 till Göteborg måndagar och torsdagar. Söndagar gick BOHUSLÄN från Göteborg till Lysekil och tillbaka.

Sommaren 1936 blev BOHUSLÄN expressångare med avgång från Göteborg kl. 8.00. Efter 30 minuters uppehåll i Gravarne, enligt turlistan, var ångaren i Göteborg 21.00. På expresturerna anlöpets Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön och Smögen. Måndagar var liggdag för bunkring av kol då ångaren ALBREKTSUND ersatte.

Sommarnas expresturer blev en succé och ångbåtstrafikens räddning för åtskilliga år framöver. Det gällde att undvika



Karta över ångaren BOHUSLÄNs trafikområde med de vanligaste stationerna och farlederna.

förseningar med den snäva turlistan och enda gods som togs med var färskvaror. Som färskvaror räknades även färskpotatis som med stor hast lastades i Kyrkesund.

I veckosluten gällde det för trafikchefen att hålla reda på hur många som rest norrut. De flesta skulle resa tillbaka till Göteborg på söndag kväll och då skulle kapaciteten räcka till.

Utän mobiltelefon och VHF var det svårt att kommunicera. När BOHUSLÄN anlöp Mollösund på sydgående meddelade kapten Johansson genom kommissionären hur många passagerare han kunde ta ombord i Marstrand.

I Skärhamn låg bolagets ångare WESTKUSTEN som hade liggdag på söndagarna. Efter kapten Johanssons besked kunde man fatta det svåra beslutet att ringa till Skärhamn och beordra WESTKUSTEN att infinna sig i Marstrand som extrabåt till BOHUSLÄN.

När BOHUSLÄN våren 1951 försågs med oljeeldning blev expresturerna dagliga. Man behövde ingen liggdag för bunkring av kol.

Den 1 augusti sattes den nybyggda MARSTRANDSFJORDEN i trafik. Turlistan ändrades och BOHUSLÄN började gå den omvända expresturen med natthamn i Gravarne.

Sommaren 1952 gällde en ny turlista med expresturer som växlade med natthamn i Göteborg och Gravarne.

1953 slopades begreppet expresturer och därmed försvann det högre biljettpriiset på expresturerna som hade införts. Trafikprogrammet för BOHUSLÄN liknade inget av de tidigare.

Sedan BOHUSLÄN sattes i trafik på Öresund vintern 1954 kom ångaren tillbaka i kusttrafiken somrarna 1957 och 1958.

I matsal och försalong

Det var servering i matsalongen och i försalongen. Verksamheten drevs av restauratrisen som även höll besättningen med mat.

Matsalongen på övre däck var för passagerarna i första klass. Det fanns flera rätter att välja på och man kunde få både starköl och vin. Biff med lök var den vanligaste rätten men även fisk fanns på menyn. Från köket skickades maten med hiss till penteriet på övre däck varifrån gästerna serverades.

Från röksalong, damsalong och promenaddäck kunde resenärerna via ringledning till pentryt kalla på servitrisen för att beställa exempelvis kaffe.

Försalongen under fördäck var avsedd för passagerarna i tredje klass. Här var det vanligt att man beställde öl och smörgås eller kaffe och bröd.

Maten tillagades av kokerskan i det minimala köket i mellandäck. Spisen var koleldad. Färsvaror förvarades i iskäp på fördäck. Andra matvaror förvarades i källaren under försalongen. Där fanns även hyllställ för vinflaskor.

Besättningen

Under de år som BOHUSLÄN gick i sin ursprungliga trafik bodde besättningen ombord. Många hade sin hemvist i kustorterna och var helt hänvisade till skansen eller hytten där man förvarade



Carl-Johan Johansson var styrman ombord på ångaren Bravida när han 1916 efterträdde Olof Alfred Skantzé som befälhavare. När han gick i pension 1949 hade han gjort omkring 9000 resor mellan Göteborg och Gravarna.

sina personliga tillhörigheter.

Besättningen utgjordes av befälhavaren, styrman, rovgångare, fyra matroser, maskinist, försteeldare/andremaskinist, två eldare, restauratris, kokerska, akterstäderska samt köks- och serveringspersonal, antalet berodde på årstiden. Totalt bestod besättningen av 16 – 17 personer.

Befälhavare, styrman och maskinist anställdes av rederiet medan manskap och akterstäderska anställdes av befälhavaren för rederiets räkning. Befälhavaren utsåg även restauratrisen som anställde köks- och serveringspersonal.

Bostäder ombord

Befälhavarens hytt ligger akterut under däck på babordssidan. Carl-Johan Johansson, skeppare ombord under åren 1916 – 1949, flyttade på somrarna upp i navigationshytten, akter om styrhytten.

Styrman hade sin hytt längst förut om styrbord i mellandäck. Här hade han även expedition där bland annat godset bokfördes. När sovrum inte längre fick användas till annat än bostad byggdes 1930 en särskild expeditionshytt.

Maskinisten har sin hytt i mellandäck på styrbordssidan, mellan köket och passagerartoaletterna. Hytten nås ge-



Varmaste jobbet ombord hade eldarna. Bravida förbrukade 300 kg stenkol i timmen. Folke Havik praktiserade ombord sommare 1950. Enligt egen utsaga var det "slitsamt, sotigt, fett och djävligt". Foto från Folke Havik

nom en gång från akterdäck, tamburen har dessutom förbindelse med maskinkappen.

Rogångaren och försteeldaren, eller andremaskinisten som han även kallades, hade hytter förut under däck, på styrbordssidan, i gången till försalongen, rovgångaren för om försteeldaren.

På gängens babordssida hade restauratrisen sin hytt och för därom låg penteriet till försalongen. Penteriet var även kokerskans hytt.

De fyra matroserna hade sina kojor i skansens babordssida. Två kojor, över varandra, ligger tvärskepps mot frontskottet. Två kojor, över varandra, ligger tvärskepps mot akterskottet.

Skansen var delad längskepps och de båda eldarna hade egen del av skansen, med dörr från matrosskansen, och med två kojor, över varandra, tvärskepps mot akterskottet.

Städerskan och uppsasserskan disponerade var sin hytt akterut under däck.

Hytterna var för små som sovrum men kvinnorna kunde välja att sova i aktersalongen. De övriga servitriserna fick sova i salongerna under men utan tillgång till egna klädskåp.

Förutom dagsljus från fönsterverntiler hade bostäderna elektriskt ljus vilket inte var så vanligt på den tiden. Angradiatorer gav god värme under den kalla årstiden.

Besättningens enda toalett var belägen längst förut om babord i mellandäck. För egenhygien fanns vatten från en pump med vask på mellandäckets frontskott, mellan dörrarna till försalong och fördäck. Ville man värma vattnet kunde man "stimma" det i köket.

Befälhavaren intog sina måltider i matsalen, styrman, rovgångaren, maskinisten och försteeldaren i försalongen. Matroser och eldare åt i skansen medan de övriga i besättningen satt utanför köket i mellandäckets godsutrymme.

Besättningen åt frukost klockan åtta (efter avgång), middag mellan tolv och ett samt kvällsmat efter lossning i Göteborg eller Gravarna.

Nya bestämmelser medförde att bostäderna byggdes om 1944. Eldarna fick då en egen hytt i mellandäck, längst förut om babord. Toaletten som funnits där flyttades akteröver. Såväl för- som aktersalong minskades genom att hytter kom till eller förlängdes.

Nytt rederi

Åren efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Bränsle- och lönekostnader steg all mer. Underhållskostnaderna för

de nu ganska gamla och slitna ångarna blev allt mer omfattande. Samtidigt återtog lastbils- och busstrafiken gods och passagerare som sökte sig snabbare vägar längs kusten.

Renoveringen av Marstrandsbolagets WESTKUSTEN, där både ångpanna och ångmaskin byttes vid Marstrands Mek. Verkstad 1949, ledde till en akut ekonomisk kris för såväl verkstaden som ångbåtsbolaget.

Ett konsortium på Tjörn övertog för 275.000 kronor det gamla ångbåtsbolagets sju ångfartyg och ett lastmotorfartyg. BOHUSLÄN väderades till 95.500 kronor. 1 januari 1951 bytte bolaget namn till Marstrands Rederi AB.

Med hjälp av statsbidrag motoriserades ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och TjÖRN. Dessutom beställdes ett snabbgående passagerarmotorfartyg, MARSTRANDSFJÖRDEN, för leverans till sommaren 1951.

WESTKUSTEN, MARSTRAND och BOHUSLÄN fick behålla sina ångmaskiner. Inför sommaren 1951 försågs BOHUSLÄN med oljeeldning. Under 1951 investerades 1.260.000 kronor i de gamla fartygen och 850.000 i nybygget.

Förutom aktiekapitalet på 225.000 kronor fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen in-tecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften fick rederiet statliga bidrag.

Det nya bolaget hade för avsikt att bedriva trafiken i samma omfattning som tidigare. Tanken var att sommarens överskott skulle möjliggöra den olönsamma vintertrafiken.



Inköpstrafiken på Öresund sysselsatte Marstrandsbolagets större fartyg under 1950-talet. BOHUSLÄN gick mellan Helsingborg och Köpenhamn från våren 1954 till nyåret 1957. Vyhört

De tidigare svarta skorstenarna målades gula med ett blått band med rederiflaggan, den vita vimpeln med blå boll.

BOHUSLÄN i inköpstrafik

Så fortsatte kusttrafiken i stort sett som tidigare men ganska snart insåg det nya rederiet att trafikutbudet var alltför omfattande i förhållande till underlaget. Sommarvärdet 1951, 1952, och 1953 påverkade menligt bolagets resultat.

Medan den motoriserade LYSEKIL fick gå i trafik året om gick BOHUSLÄN endast sommartid.

Den ekonomiska situationen i Marstrandsbolaget var akut när man på nyåret 1953 sålde de koleldade ångarna

MARSTRAND och WESTKUSTEN. Nu återstod bara BOHUSLÄN som ångbåt i bolagets flotta.

Våren 1953 övertogs aktiemajoriteten i Marstrandsbolaget av Thordén Lines i Uddevalla. Ledningen för Marstrandsbolaget flyttade till Uddevalla som även blev fartygens hemort.

När passvänet mellan Sverige och Danmark upphörde 1952 ökade reslusten över Öresund. Marstrandsbolaget såg en möjlighet att sysselsätta några av sina egna fartyg där. ALBREKTSUND, S:t ERIK och TjÖRN skulle svara för kusttrafiken.

Efter sommarsäsongen 1953, som in-te liknade någon annan, gick BOHUSLÄN



Här vid Skrot & Avfall's upphuggningsvarv i Tingstad kunde historien om BOHUSLÄN slutas om inte ångbåtsvännerna ingripit och räddat ångaren till en framtida tillvaro som museifartyg. Foto våren 1965 Ingvar Kronhamn

och LYSEKIL till Uddevallavarvet för ombyggnad. Det öppna akterdäcket på BOHUSLÄN byggdes in och försågs med penterä, bord och soffor.

I november 1953 sattes LYSEKIL i trafik mellan Landskrona och Köpenhamn. Den 9 januari 1954 började BOHUSLÄN sina turer mellan Helsingborg och Köpenhamn. En isvinter stoppade trafiken tillfälligt men därefter gick BOHUSLÄN på Öresund till nyåret 1957.

Nyåret 1956 ställde Marstrandsbolaget in kusttrafiken på grund av en hotande likvidation. Ett trettiotal anställda

berördes. Nio av bolagets befäl övertog aktierna och 350.000 kr i skulder för ett symboliskt belopp av en krona.

Rederiet flyttade tillbaka till Marstrand och fartygens skorstenar målades åter svarta med ett brett, vitt band som påminde om den tidigare så eleganta vita ringen. Passagerartrafiken fortsatte nu endast sommartid med ett ständigt vikande underlag.

Sommaren 1957 gick BOHUSLÄN åter i sina gamla farvatten mellan Göteborg och Gravarne. På hösten återvände den till Öresund. Efter uppläggning i Mar-

strand nyårsafton 1957 gick BOHUSLÄN åter på kusten sommaren 1958.

I april 1959 återvände ångaren till Öresund, nu chartrad av AB Sundfart i Malmö. BOHUSLÄN gick nu mellan Malmö och Köpenhamn för Centrumlinjen som även sysselsatte LYSEKIL i samma trafik.

Sommaren 1960 sattes BOHUSLÄN i trafik över yttre Oslofjorden mellan Strömstad och Sandefjord med en och annan tur även till Halden.

1962 köptes BOHUSLÄN av AB Sundfart och fortsatte trafiken på Oslofjorden sommartid till och med 1963. Ångaren lades upp i Marstrand med avsikten att komma i trafik även 1964. En nybyggd bilfärja gjorde emellertid BOHUSLÄN obehövlig på linjen till Sandefjord. Ångaren blev kvar i Marstrand fram till våren 1965.

Räddad undan upphuggning

I början av mars 1965 bogserades BOHUSLÄN från Marstrand till Göteborg och förtöjdes i pålverket utanför Ringön i väntan på en ledig plats vid Skrot & Avfall i Tingstad som köpt ångaren för skrotning.

Den 2 april bildades Sällskapet Ångbåten för att rädda ångaren BOHUSLÄN. Genom andelsförsäljning lyckades ångbåtsvännerna köpa BOHUSLÄN.

27 juni 1966 gjorde BOHUSLÄN ny provtur och erhölet det passagerarfartygs-certifikat som behövdes för att tjäna ihop till sitt framtida bevarande.

INGVAR KRONHAMN
GUNNAR SÖDERBERG

Fjorton skärgårdsbåtar och andra flytetyg vid Träpiren och Stenpiren



Detta vykort kan jag bara inte låta bli att ibland beundra. Kortet är inte bara av god kvalitet, det visar också hur det kunde se ut i mitten av 1930-talet vid dåvarande Trä- och Stenpiren. Träpiren finns som bekant mellan 1922 och 1953, och Stenpiren ser ju för närvarande inte

riktigt ut som på detta härliga vykort. En stor ombyggnation av Stenpiren och den tidigare kajen väster om Stenpiren håller alltså på att genomföras i dagarna, och vad jag förstår, så kommer dessa arbeten inte att bli färdiga förrän till nästa år.

Vykortet är utgivet av det kända vykortsförlaget AB Göteborgs Konstförlag och har förmodligen tagits sommaren 1935.

Många härliga och intressanta skärgårdsångare har kommit med på vykortsfotografens påpassligt tagna bild.

Maritimt i sommar

Hundraårsfirandet

Ångaren BOHUSLÄNS 100-årsfirande har varit något återhållsamt. I vanliga fall brukar ett sådant jubileum ge anledning till festligheter med ångbåtar från när och fjärran. Under Stenpirens ombyggnad finns det emellertid inte plats för något ångbåtsmöte i Göteborg.

Under BOHUSLÄNS besök i Lysekil 24 – 27 juli kommer i alla fall hundra-åringen att uppmärksammas. Fredag 25 juli blir det kalas på Anderssons kaj med försäljning och öppen båt mellan kl. 11 och 15. Förhoppningen är att ytterligare historiska fartyg uppvakar. Lördag 26 juli gör BOHUSLÄN en resa till Hunnebostrand och åter till Lysekil.

Västerhavsveckan

Den årliga temaveckan för havsmiljön i Västra Götalandsregionen infaller 2014 2 – 10 augusti. Ett rikhaltigt program finns på www.vasterhavsveckan.se.

Västerhavsveckan invigs på Eriksberg lördag 2 augusti kl 12. FÄRJAN 4 gör då guidade turen genom hamnen, från Residensbron kl 12 och 13, från Eriksberg 12.30 och 13.30.

Västerhavsveckan flyttar även in i Nordstans köpcentrum med utställningar och föreläsningar med olika teman. Måndag 4 augusti uppmärksammas det maritima kulturarvet. Bland andra medverkar Maritimt i Väst med medlemsföreningar.

Klippandagarna

Söndag 31 augusti gör FÄRJAN 4 korta rundturer från Klippans färjeläge varje halvtimme mellan kl. 12 och 16.

Kulturbåtsfestivalen

Lördag 27 och söndag 28 september är det kulturbåtsfestival på Eriksberg.

Fartygen anländer på lördagen till Kvarnpiren och Späntpiren och från kl. 12 är det öppet skepp för allmänheten.

Under lördag och söndag, kl 10 – 15, blir det aktiviteter för barn och vuxna ombord i båtarna och även tävlingar mellan besättningarna.

FÄRJAN 4 lämnar Eriksberg kl 13.30 på lördagen på sin historiska hamntur.

Vid Stenpirens östra sida ligger Bohuslänska Kustens ångare KUNG RANE. Vid Stenpirens andra, hitre sida ligger från vänster till höger Marstrandbolagets ångare LYSEKIL, St ERIK och TJÖRN.

Längst till höger syns passagerarbåten ELFKUNGEN, som var en "älvbåt", men som ofta också fick rycka in i skärgårdsstrafiken vid denna tid. Vid Skeppsbron, mellan de båda pirarna, ligger en del "motorstänkor" med för mig okända namn. Möjligen skulle "stänkan" närmast Träpiren kunna vara OD, men det är bara en gissning från min sida.

Vid Träpirens östra, bortre sida ligger från vänster till höger Öckeröbolagets

båda nyinköpta ångare TESSIN och FÄRINGSÖ (senare ÖCKERÖ).

Därefter följer Marstrandbolagets ångare SVEA och GÖTA samt samma rederis motorfartyg SKÄRGÅRDEN. Dessa tre sistnämnda fartyg var några av de Marstrandbåtar, som inför säsongen 1935 hade fått konkurrens av det nybildade Öckeröbolaget ("TÖS").

Om vi sedan går över till den västra delen av Träpiren så skulle möjligen den lilla fraktbåten längst till höger kunna vara Öckeröbolagets fraktskuta ALFHILD, men det är en av mig "vild" gissning.

De återstående skärgårdsbåtarna är jag dock helt säker på, och från vänster till höger skymtar först övre däck på ångaren

STYRSÖ, följd av STYRSÖ II. Därefter ligger den lilla ångaren VIRA II, vilken sedan har ångaren SÖDRA SKÄRGÅRDEN bredvid sig.

Borta vid Stora Bommen bör det vara Hamnens inspektionsfartyg HAMNEN som syns på vykortet, och den lilla ångbåten ligger alltså på den plats, där WALONA idag har sin kajplats.

Håll med om att detta är en trevlig vykortsbild, inte bara för skärgårdsbåtarnas skull, för på kortet finns ju även en del andra små detaljer, som är roliga att studera, och notera för övrigt också hur ödsligt det var på Hisingsidan, jämfört med idag.

RAGNAR MAGNANDER

Ångaren BOHUSLÄN

– minnessakernas flaggskepp

Ett århundrade är en hög ålder för en båt, men nu har det hänt. Ångaren BOHUSLÄN fyller 100 år under 2014. Vatten och salt förstör både trä och järn på sikt. Underhållskostnaderna blir stora, och det är inte säkert att folk vill lägga pengar på ett föräldrat fartyg. Ångaren BOHUSLÄN har dock överlevt även skedena av sviktande lönsamhet och bristande intresse.

Två minnesmuggar

Nu har intresset övergått i sin motsats. BOHUSLÄN har blivit en sinnebild för Västkusten och landskapet Bohuslän. På vår tids språk har den blivit en "ikon". De titta turerna talar sitt språk, men jag har framför allt drabbats av denna insikt genom alla minnessaker och souvenirer, som man upptäcker, när man börjar titta sig omkring på second-hand-marknader och andra ställen.

En påminnelse om detta fick jag efter nyår 2014. Jag träffade då Anna Jolfors och Niklas Krantz. Han hade hittat en tekopp med ångaren på, och hon hade hittat en större kaffekopp med samma teckning på. Muggarna tillverkades till 80-årsjubileet 1994. Teckningen hade utförts av Stig Gitse, Göteborgs-Postens legendariske tecknare, som dessutom var en inte oöven verskåsöt. Även versen är med på tekoppen.

Ett flaskskepp

Sjömän hade förr långa frivakter och



Större och mindre mugg med samma motiv, ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren, tecknad av Stig Gitse. Foto Lars Gaben

sysselsatte sig då med bland annat sjömansarbeten. Man byggde till exempel flaskskepp. Sådana arbeten kallas även "flaskkonst".

Sommaren 2011 hade Niklas Krantz lyckats leta fram ett flaskskepp, som var en mycket liten modell av ångaren BOHUSLÄN. Flaskan satt fast på en sockel, som utgjordes av en plank. På den stod "BOHUSLÄN 1914 - 1994".

Modellen hade alltså tillverkats till 80-årsjubileet. Men vem hade gjort modellen?

Jag hörde mig för bland BOHUSLÄNS besättning, och då visade sig spåren leda rakt till Mölndal. Modellmakaren heter Rune Hildén och hade arbetat till sjöss i kabyssen (köket). Han hade fortsatt att arbeta i kabyssen på BOHUSLÄN. Dessutom hade han lärt sig att tillverka



Flaskskepp med ångaren BOHUSLÄN, tillverkat av Rune Hildén som varit en av kokarna ombord. Foto Lars Gaben

flaskskepp. Under årens lopp hade han spritt åtskilliga sådana modeller kring sig. Nu ägde jag en sådan modell.

En glödritning

På hösten 2012 hade Niklas Krantz funnit en glödritning, som visade ångaren under gång snett framifrån. I ena hörnet finns en urtavla för en batteriklocka. Glödritningen är märkt "NS-89" och har alltså utförts det år, då ångaren firade 75-årsjubileum.

Bakpå finns en klisterlapp med nam-

net Nils Scherman (Kaprifölvägen 12, Stenungsund). Han har framställt många glödritningar genom åren. Scherman har avbildat både BOHUSLÄN och andra fartyg. På hans glödritningar ser man fiskebåtar såväl som fraktfartyg. Fyror som Vinga och Pater Noster är andra uppskattade motiv.

Dessutom har han förvandlat kartbilder av bohuslänska öar till glödritningar. Själv kommer han ursprungligen från Hönö. Som gammal öbo och bohusläning kan han helt enkelt inte

säga nej till ångaren BOHUSLÄN, som han har återgett många gånger.

Från Hönö kommer även Dag Edvardsson, som likaså har gjort många glödritningar, bland annat av FÄRJAN 4.

Minnestallrik och spegel

År 1977 utgavs en minnestallrik i serien "Västsvenska ångare" av FALKs i Elgporslän. Ångaren BOHUSLÄN är avbildad i blått på vitt porslän av konstnärinnan Solweig Olsson. Ett hundra exemplar av tallriken var nummerade. Även Gustavsberg har tillverkat en tallrik med BOHUSLÄN på, men den saknas än så länge i min samling.

Ångaren BOHUSLÄN förekommer också på en spegel. Den är 61 centimeter bred och 40 centimeter hög. Mitt på spegelglaset finns ångaren avbildad. I nedre kanten finns kortfattade uppgifter om fartyget. Uppgift om tillverkare saknas, men på ramens baksida finns en etikett med påskriften: "Taiwan". Internationellt skall det vara i samband med ett fartyg.

Jag vill minnas, att jag även har sett en bricka med ångaren BOHUSLÄN på, men min minnesbild är tyvärr oklar.

Fartygsmodeller

Få fartyg kan bevaras inför framtiden, men sjöfartshistorikerna försöker ta skadan igen genom att beställa fartygsmodeller av många fartyg, som har gått till upphuggning eller skrotning.

BOHUSLÄN finns lyckligtvis kvar och är i utmärkt skick. Ändå finns åtskilliga modeller av detta ångfartyg. En modell



Minnetalrik 1977 med ångaren BOHUSLÄN avbildad av Sofzeig Olsson. Foto Lars Gahrn



Gustavsborg tillverkade 1975 denna talrik i benporlän för Sällskapet Ångbåten. Foto Ingvar Kronhamn

finns ombord. Modellen finns i en glasmonter, som sitter över trappan ned till aktersalongen.

En plåt på denna monter meddelar: "Gåva av Modellbyggare Yngve Skoog i samband med S/S Bohuslän 75 år 1989". Kanske kan en modell ombord på själva fartyget tyckas vara överflödigt, men tänker man efter, kan ju passagerarna inte se fartyget utifrån under gång. Även ombord kan en modell behövas. Man kan ju vilja se det fartyg man får med.

Stora modeller av ångaren BOHUSLÄN har jag funnit även i Gullholmens konst-

museum, Fiskemuseet på Hönö och Sjöfartsmuseet i Göteborg.

BOHUSLÄN – en prydnad för hamnen

Alla modeller är välgjorda, men givetvis är det mest givande att vandra till Stenpiren, där BOHUSLÄN ligger förtöjd över somrarna, om hon inte är ute och far. Verkligheten är som bekant underbarare än dikten.

De verkliga fartygen är trots allt förmer än modellerna, förutsatt att båtarna är välskötta. BOHUSLÄN hör lyckligtvis

till de verkligt välskötta och värdade fartygen. Vem vårdar inte en ikon för BOHUSLÄN?

LARS GAHRN

Ångbåten Nr 2 2014

En tidningsförsäljares hågkomster

För länge sedan, i början av 1950-talet, var jag tidningsförsäljare på Marstrand. Det var en av möjligheterna för smågrubbar att tjäna pengar under sommarloven.

Det fanns då tre affärer som var aktuella uppdragsgivare: Pressbyrån, C. J. Johansson och Axel Hellman. Jag var Hellmans representant på stadens gator och torg.

Det var finast att jobba för Pressbyrån, för där hade man 5 öres provision på varje tidning, som då kostade 25 öre – jag sa ju att det var länge sedan. Vi andra fick nöja oss med 3 öre.

Hans H, som var några år äldre än vi andra, hade – i kraft av större muskelmassa och hot om att använda denna – delat upp hotell och pensionat så att vi inte gick in på varandras territorier. Det säger sig själv att han tog hand om de bästa, Hotell Marstrand till exempel. Stadshotellet var mitt område.

När det gällde Marstrandbolags båtar hade han också infört regler. Det var naturligtvis bra att kunna gå ombord direkt när båtarna lagt till och landgången i fören hade dragits ut. Den som gick på först hade ju längre tid på sig att sälja tidningar innan det var dags att gå iland igen.

Då gällde följande: På båtar norrifrån gick Hans ombord i fören medan vi andra fick vänta tills aktra landgången var utlagd. För att det skulle vara rättvist, som Hans sa, var det tvärtom på båtar från Göteborg.

Det visade sig snart att suget efter tidningar var mycket större på de båtar



Bohuslän vid kaj i Marstrand sommaren 1952. Foto: Erik Liljeröth, Aliboni Förlag

som lämnat hamnarna norr om Marstrand (detta var tiden när aftontidningar var just det).

Aftonbladet, Expressen och GT hade inte hunnit till Lysekil, Gravarne och andra platser när båten gick från dessa ställen. Suget efter något att läsa var enormt. Passagerare på båtarna från Göteborg hade haft gott om tid att köpa sina tidningar innan avfärd! Hans sålde så mycket han hann!

När jag senare i livet studerade på

Handelshögskolan kunde jag använda erfarenheterna från tidningsförsäljningen i Marstrand som exempel på hur en aktör på oligopolmarknad (det vill säga när säljarna har identiska produkter med samma pris och där säljare och köpare vet om att så är fallet) kunde ändra förutsättningarna till framgång genom åtgärder bakom kulisserna. Jag kunde också använda historien som exempel på kartellbildning.

GÖRAN KRISTENSSON

Ångbåten Nr 2 2014

En skattkista har öppnats på glänt



Äldre läsare känner kanske igen situationen. Någonstans i en skrubbskåp står en bokhylla av den billigare sorten, med rad efter rad med diamagasin, staplade fyra eller åtta i höjd på varje hyllplan. Varje magasin rymmer två tråg i bredd. Varje tråg rymmer 40 eller 50 diabilder. Totalt finns det några tusen bilder – färgdiapositiv i format 24 x 36 mm. Några decennier av våra liv tillsammans.

Med glesa mellanrum har det hänt att vi blivit sugna på att återuppliva någon händelse för länge sedan – ta ångbåtens deltagande i Mariestads 350-årsjubileum 1983 som ett exempel. Vi lokaliserar rätt magasin (föredömligt uppmärkat

som de givetvis är). Vi gräver fram diaprojektorn, kollar att den fungerar. Vi letar reda på projektduken (jasa var det där som den hade gömt sig). Vi riggar upp allsammans i lagom avstånd till favoritfältöjlerna, och kör igång.

Min lagvigde och jag njuter i stora drag. Tänk så unga vi alla var på den tiden. Men det är klart, det är ju faktiskt några år sedan.

Men titta här! En sådan jättebra bild på NN! Tänk om vi kunde göra en kopia och skicka till honom, det skulle han säkert tycka vore trevligt!

Varje vecka pratade vi med äldste sonen, Anders, boende i X på landets baksida. En gång berättade han att han skaffat en "diaskanner".

Det var en liten burk som kunde kopplas till en dator, och en liten hållare för fyra diabilder. Man fyllde på diorna, tryckte in hållaren i den lilla burken, gjorde några knapptryckningar, och väntade. Efter en tre-fyra minuter hade man fyra bilder i jpg-format. Bra att ha för egen räkning men också för att skicka till vänner och bekanta. Och dessutom möjliga att skriva ut som pappersbilder.

Perfekt, för pangbilden på NN! Men – det finns ett aber som tysken säger. Visst kan vi leta fram magasinet med bilderna från Mariestadsresan, och plocka ur bilden på NN och några till. Men därefter skulle vi vara tvungna att hålla reda på dessa tills vi träffar Anders, antingen i X eller på sommarlandet. Tyvärr, det kom aldrig att bli av.

Ären gick. Utvecklingen gick framåt.



På marknaden kom en större typ diaskanner, till det yttre rätt lik en diaprojektor. Man matade in ett tråg med 40 eller 50 diabilder. Dessa sögs in en i taget, behandlades, kom ut igen, tråget hackade fram ett steg, proceduren upprepades.

Men i stället för en lins som i en projektor satt det här en liten grej, själva skannern, som läste av den aktuella bilden och omvandlade denna i nollor och ettor. I princip kunde maskinen skanna hela magasinet på 40-50 bilder utan tillsyn. – Svindyrt förstås.

Vi vägrade kostnad mot båtbad, och övervågde våra ekonomiska resurser.



Det slutade med att vi köpte en sådan maskin.

Vi bedömde att Anders med flitigt arbete skulle kunna tugga igenom sitt enorma diaarkiv på något halvår, och sedan skulle skannern flyttas till landets framsida (Göteborg) och användas av lillebror Jonas och av gossarnas far.

Så skedde också. Resultatet är övervåldigande. Tusentals hittills bortglömda bilder väcktes till liv på datorskärmen. Familjebilder, reseminnen, och i Anders fall tåg och flyg. Och – det intressanta här – bilder från en epok i BOHUSLÄNS historia som nu i det allra närmaste bortglömd.



Tyvärr skulle Anders inte få så stor glädje av sina digitaliserade diabilder som han hoppats – en magcancer ändade hans liv någon månad innan han skulle ha fyllt 56.

Dagens aktiva är, med full rätt, stolta över att få vårda landets i särklass största och vackraste museiangår. Men hur medvetna är de om det förgångna? Det fanns en tid med mindre pengar i kassan men också bättre tillgång på yngre entusiaster (som Anders på bilderna). En tid då besättningen själv bottenmalde kolossen i Eriksbergs flytdocka.

Den sista bilden är tagen någon gång



som skribenten hade styrtörn, styrman hade vakten, och skepparen själv önskade känna på ratten. Men vilka är de båda befälarna? Ni som minns, hör av er!

Inventeringen av den nyupptäckta skatten har bara börjat – tyvärr är det inte alltid så lätt att datera bilderna.

I mån av utrymme kommer säkert ett och annat foto att publiceras i kommande nummer av *Ångbåten*.

Pangbilden från Mariestad då? Tyvärr, NN är inte längre ibland oss.

Ären går...

ARTERGASTEN

Välkomna ombord i ångaren BOHUSLÄN!



Inga-Lill Dunvald, Marie Hjortbrink, Eva Skogsberg och Ulla Johansson är en del av våra ytterst kunniga i intendenturen.

Här förbereds ångarens hundraårsjubileum. Jodå, flaskorna innehåller äkta vara, själuklar i festligare sammanhang. Foto ombord 10 maj 2014 Bo Starmark