



ÅNGBÅTEN Årg 51 • Nr 1 2015 • 156

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Bjölandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fiegarnc. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgra@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2015 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Järstedt, Asphyktstegen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70 e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litotrip Media AB 2015. Miljömärkt Trycksak 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

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

Ordförande: Kim Fossblad, tel 0704-85 53 17, kim.fossblad@stenametall.se

Vice ordförande: Björn Irwert, tel 031-55 17 45

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@heltersson.se

Kassör: Anne Marie Erikson Techera, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Järstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Packhuskajen 11, Göteborg.

Vinteruppläggnings vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Torsten Åsberg,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från fiskejaget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 156

Försalongen	2	Stora Bommens bro byts ut	16
Ordföranden har ordet	3	Hur jag blev med	17
Inbjudan till 50-årsjubileum	4	Amen för Götaverken	20
Sällskapet Ångbåten 50 år	5	Cityvarvets kranar	20
Ångbåtsturer med BOHUSLÄN 2015	10	Lysekils ångbåtsbrygga	21
Nya SKÅRGÅRDEN ny på kusten	12	Båtar runt omkring	22
SANCT ERIC 100 år	13	Besök från MOZILA EXPRESS	23
Stockholm Steam 2015	13	Löpsedeln från 1965	24
Aktuellt från FÄRJAN 4	14		

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i Ångbåten 156!

När det nu har gått 50 år sedan Sällskapet Ångbåten bildades är det dags att tänka tillbaka på de gångna åren.

Två av Ångbåtens redaktörer har båda letat i minnets labrynter och erinrat sig hur det gick till när de bestämde sig, tillsammans med många andra, för att rädda en gammal ångbåt från att bli spik och andra nyttigheter.

Tanken är att vi skall fortsätta med att återge minnen från de första åren. Till vår glädje finns det fler som dokumenterat bevarandet av våra ångare.

Kanske har du själv något att berätta? Välkommen med dina minnen!

Det är väldigt enkelt att höra av sig till oss. Telefonnummer och adresser finns härintill. Om du har tvekat, gör slag i saken nu! Vi tar gärna emot både text och illustrationer. Det skulle vara trevligt att få höra av dig!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåtens intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten.

Kontakta redaktionen för leverans av manus och foton!

Adresser finns i rutan här intill. Välkomna med bidrag!

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN har bogsärats från Marstrand och förtöjts i pålvirket utanför Ringön. Foto Ingvar Kronhamn 14 februari 1965

Ångbåten Nr 1 2015

Ordföranden har ordet

Som många av er redan vet föddes jag nästan in i ångbåtsrörelsen, i Sällskapet Ångbåten. Som mycket ung togs jag ombord för flera decennier sedan. Även om jag absolut inte hör till "De Gamle", har jag haft turen och lyckan att genom åren segla i BOHUSLÄN, längs kusten, i äkta västkustväder av alla sorter.

Att dessutom numera föra ångaren som befälhavare ger ett alldeles extra perspektiv på Sällskapet Ångbåten och våra fartyg. Kanske tycker vi att vi inte alls är så märkvärdiga. Men nu plötsligt fyller Sällskapet 50 år och det är tid att tänka på hur mycket vi hunnit med tack vare alla fantastiska insatser som gjorts både ombord och i Sällskapet. Mycket sker i det tysta. Mycket sker under stort besvär. Mycket är inte alltid så nöjsamt. Mycket är pappersexercis.

Men att BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 genom åren fritt fått segla i våra vatten tack vare frivilliga insatser och uppoffringar är något vi ska glädja oss över och vara stolta över. Att uppleva hur många företag och firmor så gärna ställer upp med materiel och goda råd, till och med med frivillig personal, är en sporre för att framöver fortsätta att hålla och driva våra fartyg.

Så vettigt och klokt det var när idén kläcktes i Vagnhallen Majorna 1965 och Sällskapet bildades kort därefter, att BOHUSLÄN skulle försörja sig själv genom att aktivt användas i de färvatten ångaren är byggd för. All verksamhet skulle ske ideellt, utan ersättning.

Detta har varit mycket lyckosamt i flera avseenden. Det är också vår hobby, något vi tycker om att göra.

Så har jag känt och känner alltsedan jag kom ombord under tidigt sjuttioal.

Vi är många som är verksamma i Sällskapet Ångbåten. Att trivas där och ha roligt samtidigt som vi utför en kulturell gärning – ja, det är det bästa drivmedlet för våra fartyg!

Tiden rinner undan med en förfärande fart och Sällskapet Ångbåten fyller "redan" 50 år. Låt oss vara lika bestämda som Ingvar Kronhamn, Bo Starmark och deras kamrater var 1965 och fortfarande säga: "Det här löser vi."

KIM FORSBLAD
ORDFÖRANDE

Möte för våra aktiva medlemmar

ombord i WALONA, vid kajplats 11
lördagen 28 mars kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

Säkerhetsövningar för aktiv besättning

ombord i ångaren BOHUSLÄN
söndagen 26 april kl 11-15
tisdag 28 april kl 17-21

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

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN
vid Packhuskajen, kajplats 11,
måndagen 8 juni 2015 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls stämman på Sällskapet Ångbåtens kontor, Skeppsbron 5-6, vän. 3.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar säljes vid årsstämman

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte
lördagen 24 oktober 2015 kl. 12.00
i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget,
Göteborg.

Årsmöteshandlingar bifogas
tidskriften Ångbåten inför mötet.

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

Välkommen!

Styrelsen
Sällskapet Ångbåten

INBJUDAN!

Sällskapet Ångbåten 50 år

Den 2 april 2015 är det 50 år sedan Sällskapet Ångbåten bildades.

På grund av årets påskhelg firar vi först
lördagen 11 april.

Festligheterna inleds kl. 14.00 vid Vagnhallen Gärdä. Där bordar vi några av Spärvägs-sällskapet Ringliniens välbevarade spårvagnar.

Efter några timmars turer runt om i Göteborg med uppehåll och minnen längs spåren avslutas resan vid Lilla Bommens hållplats. Härifrån är det en kort promenad till Restaurang Läppstiftet där en god måltid väntar.

Inbjudan vänder sig till såväl gamla som nya medlemmar, med eller utan respektive, samt även till andra som spelat en viktig roll för Sällskapet Ångbåtens utveckling.

Hjälp oss att sprida denna inbjudan till dem du känner och som inte bör saknas denna festkväll!
Priset för spårvagnsresan och middagen med dryck är 200 kronor per person. Betalas på plats.

Varför då denna spårvagnsresa?

Ångaren BOHUSLÄN hade sålts till upphuggning och bogserats från Marstrand till Göteborg. Det var i Vagnhallen Majorna under arbete med äldre spårvagnar som idén att rädda ångaren kläcktes. Det var kort därefter, på det dåvarande Industrimuseet vid Götaplatsen, som Sällskapet Ångbåten bildades den 2 april 1965.

Även vid tidigare jubileer har Sällskapet Ångbåten firat med en spårvagnsutfärd, så vi värnar om traditionerna som alla vet.

Svar senast den 1 april 2015 till:
50@steamboat.se

eller på telefon till Bert Johansson 0704-03 19 47
eller på telefon till Björn Irwert 0733-62 27 83.

Välkomna den 11 april 2015!
Sällskapet Ångbåten

Ångbåten Nr 1 2015

Sällskapet Ångbåten 50 år

Efter ångaren BOHUSLÄNS 100-årsjubileum förra året är det dags för ännu ett jubileum när Sällskapet Ångbåten 2015 blir 50 år.

Inte kunde jag ana för femtio år sedan att jag fortfarande, efter femtio år, skulle vara engagerad i bevarandet av ångaren BOHUSLÄN. För 50 år sedan var jag 20 år och gick sista året på gymnasiet.

Det var en brytningstid där framtids-optimismen inte ifrågasattes. Allt expanderade och moderniserades. I Göteborg revs hela stadsdelar och byggdes upp igen, men i betong. Industrin gick för högvarv, så även varven!

Kust- och skärgårdstrafiken stod ännu en gång för stora förändringar: Marstrandbolaget avslutade sin drygt nittioåriga kusttrafik, trafiken mellan Göteborg och Oslo med ångaren GÖTEBORG upphörde och vägfärjor började trafikera Öckerö vilket medförde att direkttrafiken med båt till centrala Göteborg led mot sitt slut.

Ångaren BOHUSLÄN läggs upp

Efter åren i Öresund sattes ångaren BOHUSLÄN i trafik mellan Strömstad och Sandefjord sommaren 1960. Där gick ångaren varje sommar för att efter säsongen 1963 ersättas av en nybyggd bilfärja på linjen. BOHUSLÄN gick till Marstrand för en uppläggning med obestämmd varaktighet.

BOHUSLÄN var vid denna tid den enda av Marstrandbåtarna med ångmaskinen kvar och jag följde den därför med stort intresse. Vad skulle hända med den nu?

"Veteranklubb" på Västkusten?

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

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

För att överhuvudtaget uttröna intresset för en sådan här sak, bedjes eventuellt intresserade att hänvända sig till herr Ingvar Kronhamn, Kring-slaggatan 6, Göteborg H, tel. (031) 22 15 96.

Uppropet i Svensk Sjöfarts Tidning nr 47,
26 november, 1964.

En rörelse i tiden

På andra håll i Sverige och runt om i de nordiska länderna visades nu ett visst intresse för de gamla ångbåtarna. I början av 1960-talet bildades i Stockholm Stiftelsen Skärgårdsbåten, i Norge Norsk Veteranskiptklub och i Danmark Forening til gamle Skibes bevaerelse (Dansk Veteranskiptklub). Alla med avsikten med att försöka bevara äldre

passagerarfartyg som var på väg att ersättas av modernare färdmedel. Skulle man kunna göra något liknande på svenska västkusten?

I januari 1964 sökte jag upp BOHUSLÄN på Marstrands Mekaniska Verkstad men lyckades inte komma ombord.

Hösten 1964 gjorde jag med hjälp av redaktören och konstnären Arne Gadd ett upprop i *Svensk Sjöfarts Tidning* om en "Veteranklubb på västkusten" under Kajutlampan där Arne Gadd var lamptrimmare. Ett fåtal intresserade hörde av sig och fick beskedet att det inte var dags ännu.

Besök ombord

När jag ett år efter första försöket åter besökte Marstrand, den 5 januari 1965, i sällskap med en klassikarrat, Hans Fischer, fick vi av den förstående portvalken på varvet låna nyckeln till BOHUSLÄN för att komma ombord.

Vi fann BOHUSLÄN upplagd som om den åter skulle sättas i trafik, må vara att den var luggsliten efter många års besparing på underhållet.

I maskinrummet slog jag till den stora knivströmbrytaren på eltavlan. Den vil inoljade ångmaskinen lystes upp och vi förstod att ångaren lagts upp med tanke på fortsatt seglats. Vi insåg emellertid att endast upphuggning återstod, tiden för bränslekrävande ångbåtar var förbi.

BOHUSLÄN lämnade mig ingen ro. Trots att det var sista terminen på gymnasiet insåg jag att det snart var dags att handla. Och den stunden kom snabbare än väntat.

Ångbåten Nr 1 2015

BOHUSLÄN till Göteborg

Redan i början av februari 1965 bogserades BOHUSLÄN till Göteborg och förtöjdes vid pålverket utanför Ringön i väntan på ledig plats vid Skrot & Avfall i Tingstad som köpt ångaren för uppbyggnad.

Nu blev det brättom! Värmen för gamla ångbåtar var inte det enda intresset jag hade. Jag gillade nämligen spårvagnar också. I vagnhallen i Majorna knäpade medlemmar i Spårvägssällskapet med museivagnar, de som idag ingår i Ringlinjen. Det var där som jag avslöjade mina planer på att rädda en ångbåt. Det ansågs vara en god idé, kanske var vi för unga för att inse vad det innebar.

På den tiden var Industrimuseet och dess chef, Åke Åberg, en samlande punkt i bevarandet av de gamla spårvagnarna.

Åke Åberg insåg snabbt att det nu gällde att mobilisera ångbåtsvännerna. Utan hans generösa inställning till projektet hade vi aldrig kommit vidare.

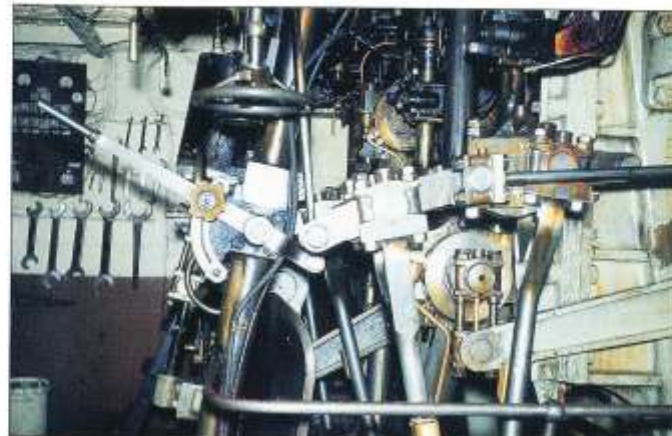
Åke och jag besökte Skrot & Avfall där direktör Torsten Johansson inte var helt avvisande inför tanken att sälja sin nyligen förvärvade klenod.



Övre bilden: Ångaren BOHUSLÄN upplagd vid varvet i Marstrand.

Nedre bilden: Min klaskamrat Hans Fischer på "Isköpet" mot frontskottet. Under honom står det gamla isköpet som hängde med så båt långt. Foto Ingvar Kronhamn 5 januari 1965.

Ångbåten Nr 1 2015



Sällskapet Ångbåten bildas

Den 2 april 1965 samlades ångbåtsvännerna på Industrimuseet som då låg bakom Götaplatsen i en byggnad som blivit kvar från utställningen 1923.

Till mötet kom hela sex (!) personer. I protokollet som skrevs av Åke Åberg står "Åberg hälsade deltagarna välkomna till dagens sammanträde som var en första konfrontation med frågan – vad skall ske med ångaren BOHUSLÄN".

Sedan jag redogjort för ångarens senare historia och de kontakter som tagits för att försöka rädda BOHUSLÄN undan skrotning, föreslog Ralph Grundell att en förening skulle bildas, "med syftet att förvärva, vårda och åt eftervärlden bevara en ångbåt".

Att det var BOHUSLÄN som åsyftades stod väl klart men vi ville gardera oss. Föreningen skulle även uppmärksamma möjligheten att bevara en ångfärja.

De församlade enades om att bilda föreningen som fick namnet Sällskapet Ångbåten. En interimstyrelse bildades med uppdraget att bl. a. förhandla med ägaren om pris och övriga villkor.

Som nybliven ordförande i föreningen fick jag uppdraget att meddela tidningarna den viktiga nyheten. Såväl Göte-

Övre bilden: I maskinrummet blänkta ångmaskinen, BOHUSLÄN var upplagd för att komma igång igen.

Nedre bilden: På styrbordsidan stod Sefflumotorn som skulle ge tjänst ombord ännu i flera år. Foto Ingvar Kronhamn 5 januari 1965.

Ångbåten Nr 1 2015

bergs-Posten som Göteborgs-Tidningen skrev välvilligt om projektet men det var framför allt Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning som tog oss och BOHUSLÄN till sitt hjärta.

En kommitté fick i uppdrag att förhandla med direktören för firma Skrot & Avfall, Torsten Johannesson, om ett eventuellt övertagande av BOHUSLÄN som under tiden hade flyttats till det förfärliga upphuggningsvarvet i Tingstad.

Vi får låna BOHUSLÄN

För att övertyga allmänheten och skaffa fler intresserade medlemmar behövde vi visa upp BOHUSLÄN. Den 3 maj stod det klart att den välvillige direktören lånade ut BOHUSLÄN till föreningen över sommaren. Han påtalade att det inte var speciellt lönsamt att hugga upp sådana fartyg och att det gick åt alldeles för mycket gas till skärbrännarna. Vi rös åt tanken.

14 maj drogs BOHUSLÄN av Bogser AB Svens bogsecare SIGGE och SVERRE från Tingstad till Östra Frihamnsbryggan, mitt emot Lilla Bommens hamn, mellan den gamla Hisingsbron och Göta älvbron. Där syntes ångaren väl och nu väcktes intresset hos många.

Övre bilden: 14 maj 1965 var det dags att bämta BOHUSLÄN från Skrot & Avfall i Tingstad. Bogserbolaget Sven ställde upp med SIGGE och SVERRE.

Nedre bilden: En vy över båtdeket. Foto Ingvar Kronhamn 14 maj 1965.



Ångbåten Nr 1 2015



Ångbåten Nr 1 2015

Frivilliga satte igång med att vaska, skrapa färg och måla för att göra ångaren mera tilltalande.

Skorstenen, som var gul efter åren i inköpsstrafiken, återfick sin svarta färg med den vita ringen. När fartygets styrbordssida målats vändes BOHUSLÄN av flinka bogserare och så fick babordssidan sin behandling.

Det blev tätt mellan efterföljande möten och sammanträden. Antalet intresserade blev stadigt flera när tidningarna började rapportera om den nya föreningen och dess intressanta syfte. Sällskapet Ångbåten fick stadgar och det utarbetades en broschyr där räddningsprojektet presenterades.

Handelstidningen tryckte en löpsedel med devisen "Rädda Bohuslän". En tidig sommarmorgon reste jag med fraktbåten VEGA från Björkö till Gravarne eller Kungshamn som samhället nu hette. VEGA fortsatte Marstrandbolagets godstrafik och hade dagen innan lastat i Göteborg. På bryggorna satte jag upp löpsedeln som överallt väckte uppmärksamhet och uppmanade till att teckna andelar i BOHUSLÄN.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: När styrbordssidan målats kom en bogserbåt och vände BOHUSLÄN. I bakgrunden Lilla Bommen och Göta älvbron. En av Västanflåtes rundströmbåtar på älven.

Nedre bilden: Fraktbåten VEGA fortsatte Marstrandbolagets godstrafik utmed kusten sedan passagerarstrafiken lagts ned.

Ångbåsturer med BOHUSLÄN 2015

För detaljerade tider, bokningar och biljettpreiser, se programmet *Ångbåsturer 2015* som medföljer nästa nummer av tidskriften *Ångbåten*, samt hemsidan, www.steamboat.se

Tilläggsplatsen i Göteborg

Även sommaren 2015 utgår ångaren BOHUSLÄN från Packhuskajen, kajplats 11, vid Casino Cosmopol i Göteborg.

Kvällsturer onsdagar i sommar

Kvällsturer i Göteborgs skärgård går i sommar onsdagar från 3 juni till och med 9 september, dock ej 12 och 19 augusti. Avgång från Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar, 15 minuter.

6 juni

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutfärden går på Nationaldagen, lördagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10.00 med återkomst 19.30. Marstrand anlöps ej på denna tur. På Klädesholmen firas Sillens Dag då årets sill presenteras.

4 juli

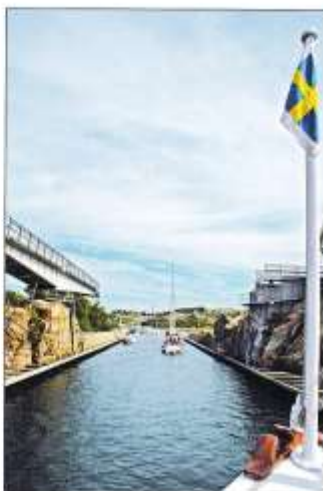
Rundtur från Mollösund

Lördagen 4 juli gör BOHUSLÄN en rundtur från Mollösund. Avgång kl. 11.00, återkomst kl. 15.00.

5 juli

Rundtur från Skärhamn

Söndagen 5 juli gör BOHUSLÄN en rundtur från Skärhamn. Avgång kl. 11.00, återkomst kl. 15.00.



Sommaren 2015 gör BOHUSLÄN flera turer genom Sotekanalerna.
Foto: Ingolf Ibenhard Benjaminsen.

11 och 12 juli

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag 11 och söndag 12 juli. Nytt för i år är bussanslutningar från och till Göteborg.

BOHUSLÄN går från Göteborg lördag 11 juli kl. 10.00. Marstrand anlöps ej av BOHUSLÄN på denna resa. Återresan sker med abonnerad buss till Göteborg.

Söndag 12 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn, se nedan.

Buss avgår från Göteborg kl. 11.00 till Skärhamn och Träbåtsfestivalen. BOHUSLÄN avgår från Skärhamn kl. 16.00 mot Göteborg.

12 juli

Runt Tjörn från Skärhamn

Söndag 12 juli gör BOHUSLÄN en resa runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11.00 med återkomst kl. 15.00.

16 juli

Kusttur Göteborg-Lysekil

Torsdagen 16 juli går BOHUSLÄN från Göteborg kl. 10.00 till Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. I Marstrand anlöps Hedvigsholmen. Ankomst Lysekil cirka kl. 17.30. Återresa med buss från Lysekil.

Vid svår sjögång går turen innanför Tjörn vilket medför att uppehållet på Gullholmen utgår.

17 juli

Kvällstur i Lysekils skärgård

Fredagen 17 juli gör BOHUSLÄN en kvällstur i Lysekils skärgård. Avgång Lysekil kl. 18.00, återkomst kl. 21.00.

18 juli

Dagstur till Hunnebostrand

Lördagen 18 juli gör BOHUSLÄN en resa från Lysekil kl. 11.00, med anlop av Kungshamn, genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Efter uppehåll där återvänder ångaren till Lysekil på kvällen.

19 juli

Kusttur Lysekil-Göteborg

Kustturen söndag 19 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand, träbryggan på Marstrandsön. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg tidigast 19.30. Framresa görs med abonnerad buss från Göteborg. Återresa kan göras med buss till Lysekil. Vid svår sjögång går turen innanför Tjörn vilket medför att uppehållet i Marstrand utgår.

23 juli

Kusttur till Kungshamn

Kustturen till Kungshamn går torsdagen 23 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars uppehåll på Gullholmen. I Marstrand anlöps Hedvigsholmen. Återresa med abonnerad buss från Kungshamn.

24 juli

Kvällstur genom Sotekanalerna

Fredag 24 juli gör BOHUSLÄN en kvällstur genom Sotekanalerna utan uppehåll. Från Kungshamn kl. 18.00, åter 21.00.

25 juli

Kungshamn-Fjällbacka

Lördagen 25 juli planeras turer mellan Kungshamn och Fjällbacka med avslutande buss till och från Kungshamn.

26 juli

Kvällstur genom Sotekanalerna

Söndag 26 juli gör BOHUSLÄN en kvällstur genom Sotekanalerna utan uppehåll. Från Kungshamn kl. 18, åter 21.00.

27 juli

Rundtur från Kungshamn

Måndag 27 juli gör BOHUSLÄN en rundtur från Kungshamn kl. 12.00 med återkomst kl. 15.00.

28 juli

Kusttur Kungshamn-Göteborg

Tisdag 28 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn med anlop av Lysekil och Marstrand, träbryggan på Marstrandsön. Två timmars uppehåll på Marstrand. Framresa sker med abonnerad buss från Göteborg. För resenärer från Kungshamn kan återresa göras med abonnerad buss från Göteborg.

Vid svår sjögång går turen innanför Tjörn vilket medför att uppehållet på Marstrand utgår.

2 augusti

Dagstur till Marstrand och Skärhamn

Söndagen 2 augusti gör BOHUSLÄN en utflykt till Skärhamn med avgång från Göteborg kl. 10.00. Marstrand anlöps på resan och man kan välja att besöka antingen Marstrand eller Skärhamn.

På resan från Göteborg anlöps Hedvigsholmen och vår biljet gällar då på färjan över till Marstrandsön. På resan till Göteborg anlöper BOHUSLÄN träbryggan på Marstrandsön.

Ankomsten till Skärhamn är cirka kl. 14.30. Avgången från Skärhamn är 16.00. BOHUSLÄN är tillbaka i Göteborg 19.30.

22 och 23 augusti Sekelskiftedagarna på Marstrand

Under Sekelskiftedagarna lever sig Marstrand drygt 100 år tillbaka i tiden då kung Oscar II så gott som varje varje sommar gästade staden. Stiger kungen iland även i år från ångaren BOHUSLÄN?

Lördag 22 augusti och söndag 23 augusti går BOHUSLÄN till Marstrand under Sekelskiftedagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00, återkomst 19.30.

Reservation för sjöhävning

En resa med ångaren BOHUSLÄN utmed kusten innebär att vi måste reservera oss för sjöhävning. Det kan medföra att färdvägen och resmålen ändras.

Vid sjögång går kustturerna innanför Tjörn vilket medför att uppehållet i Marstrand respektive Gullholmen utgår.

Mat och dryck ombord

Ombord i ångaren BOHUSLÄN finns det alltid något gott att äta och dricka.

Caféet ombord är alltid öppet på resorna. På dagsutflykterna serveras dagens rätt och på kustturerna samt resorna runt Tjörn finns både café och matsal. Efter kl. 11 serveras öl och vin.

Förköp

Biljetter till resorna kan köpas genom Ticnet. Vid förköp tillkommer serviceavgift. Eventuella restbiljetter säljs vid landgången. Till resor med båt och buss är förköp obligatoriskt.

STYRELSEN

NYA SKÄRGÅRDEN ny på kusten

Sommaren 2015 börjar Västkustlinjen att trafikera kusten mellan Göteborg och Strömstad.

Det är Göteborg & Bohusläns Rederi AB – även känt som "Kulturbåtarna" – som för denna trafik köpt motorfartyget NYA SKÄRGÅRDEN från Bergmans Ångfartygs AB i Motala.

"Kulturbåtarna" driver sedan tidigare passagerarfartygen SVEA AF BOHUSLÄN och ELLEN AF BOHUSLÄN.

NYA SKÄRGÅRDEN har under 17 år gjort turer sommartid på Vättern med Jönköping som hemmahamn. Efter en ombyggnad 2011 är fartyget godkänt för trafik i D-område vilket är en förutsättning för att gå mellan Göteborg och Strömstad med fullt antal passagerare.

NYA SKÄRGÅRDEN har en längd på 32,11 meter och certifikat för 175 passagerare. 148 sittande gäster kan samtidigt serveras i fyra olika salonger.

Fartyget har en Volvo Penta D 12 dieselmotor på 450 hästkrafter och hydraulisk bogpropeller. Högsta fart är 12 knop.

NYA SKÄRGÅRDEN levererades 1915 från Motala Verkstad i Motala som verkstadens sista klassiska skärgårdsångare (sista fartyget blev FÄRJAN 4).

NYA SKÄRGÅRDEN sattes i trafik mellan Norrköping och Valdemarsvik men såldes redan 1918 för trafik i Stockholms skärgård. Under namnet TOR II gick ångaren mellan Stockholm och Värmdö.

1944 såldes ångaren till Marinen och fick då namnet TYNNINGÖ. 1958 såldes



NYA SKÄRGÅRDEN på Vättern utanför Viingsö gamla hamn i augusti 2007. Foto Ragnar Magnusson.

fartyget och byggdes under en tid om till lastmotorfartyg för sandtransporter.

1994 köptes fartyget av Rederi AB Kind i Motala. Rederiet drev då kanalbåten KIND på Kinda kanal och ångaren MOTALA EXPRESS på Vättern.

En omfattande ombyggnad påbörjades som skulle i vara i flera år. Avsikten var att återföra fartyget till sitt ursprungliga utseende.

I juni 1996 var ombyggnaden färdig och NYA SKÄRGÅRDEN gjorde en andra "jungfrutur" med handgjord inredning av ek och handvävda möbeltextilier.

INGVAR KRONHAMN

Med kanalbåt till Grebbestad

I sommar gör ett av Göta Kanalrederiets fartyg en resa på kusten.

Onsdagen 12 augusti går WILHELM THAM från Göteborg på en tredagarstur till Grebbestad. Övernattning sker på Marstrand och Smögen. Återresan görs med buss.

Strömma Turism, i samarbete med Vänföreningen för de Klassiska Kanalbåtarna, erbjuder vänföreningens medlemmar att delta i denna premiärtur.

Priserna inklusive måltider ligger mellan 3990 och 5990 kronor beroende på val av hytt.

Ångbåten Nr 1 2015

SANKT ERIK 100 år

Isbrytaren SANKT ERIK levererades 18 mars 1915 från Finnboda Varf i Nacka till Stockholms stad. Fram till 1959 bar den namnet ISBRYTAREN II.

Vid denna tid fanns inga statliga isbrytare varför de större hamnarna själva fick anskaffa isbrytare om de hade möjlighet till det. ISBRYTAREN II byggdes för att säkerställa vintertrafiken på Stockholm.

ISBRYTAREN II är av den så kallade amerikanska typen med såväl för- som akterpropeller. Huvudmaskinen är en trippelångmaskin på 2800 indikerade hästkrafter vid 86 varv i minuten byggd vid Bergsunds mekaniska verkstad. Förliga maskinen är en trippelångmaskin på 1200 indikerade hästkrafter vid 200 varv per minut, byggd av Götaverken.

Den förliga propellern spolade vatten och is utmed skrovsidorna. Vatten pumpades mellan krängningstankar så att fartyget vaggade sig fram i isen.

De fyra ångpannorna med en total eldyta på 229 m² förbrukade 2,5 ton stenkol i timmen. När oljeeldning installerats 1959 blev oljeförbrukningen ett ton i timmen. Farten var 13 knop. Besättningen uppgick till 30 personer.

Isbrytarens skrovlängd är 61, bredden 17 och djupgländet 6,50 meter. Deplacementet är drygt 2000 ton.

SANKT ERIK togs ur tjänst 1977 och överlämnades till Statens maritima museer som museifartyg. Sedan 1980 visas SANKT ERIK för allmänheten vid Galarvarvet intill Vasamuseet på Djurgården.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2015



SANKT ERIK ligger förtöjd vid Museipiren på Galarvarvet på Djurgården, alldeles intill Vasamuseet. Foto Karolina Kristensson, Sjöhistoriska museet (SHM).

Stockholm Steam 2015

Med anledning av isbrytaren SANKT ERIKS 100-årsjubileum 2015 inbjuder Sjöhistoriska museet till fest och manifestation för det flytande kulturarvet. Under sommaren planeras flera olika arrangemang:

22-23 maj Veteranbåtsmöte för fritidsbåtar.

14-17 augusti Stockholm Steam för ångfartyg och ångslupar.

22-23 augusti Örlogsdagar för marinens flytande kulturarv.

29-30 augusti Segelfartygssträff med eleganta fartyg, riggar och segel.

Sjöhistoriska museet hälsar fartygen välkomna till Galarvarvet på Djurgården i Stockholm.

Det är vår förhoppning att ångaren BOHUSLÄN skall kunna besöka Stockholm Steam 2015.

Aktuellt från FÄRJAN 4

När jag skrev förra rapporten från FÄRJAN 4 var det bara två dagar kvar tills färjan skulle dockas på Gottenius Varv för besiktning och målning.

Så blev också fallet och den 24 november skedde dockningen. Innan dess hade vi upprättat en specifikation över vad som skulle göras under varvsbesöket.

Noggrann kontroll

Turligt nog var Per Ahlquist ledig från sitt arbete mesta tiden färjan var på varvet och kunde kontrollera vad som skedde där. På gamla fartyg kan det alltid dyka upp obehagliga överraskningar under eller nära vattenlinjen och att kunna ha en person snabbt på plats är ovärderligt.

På plats var också Transportstyrelsens inspektör för femårsbesiktning av alla punkter som skulle göras när färjan var torrsatt.

Kontroller av färjans skrov och under-vattensdelar som roder, propellrar, axlar och bottenventiler genomfördes med godkänt resultat. I maj försätter kontrollerna av utrustning och funktion för förnyat passagerarfartygscertifikat.

Tvätt och målning

Efter högtryckstvätt av skrovet fanns det en del lös färg som behövde tas bort. Till att börja med sandblåstrades en del av skrovet men vi ansåg metoden både för brutal och kostsam i förhållande till vad vi ville uppnå. Istället blev det manuell skrapning där så var nödvändigt.

Vi vet sedan tidigare att bordlägg-



Färjans babordssida med aktern närmast. Foto den 4 december 2014.

ningen ovan vattenlinjen nära stävorna inte är i bästa skick. Det beror på tidigare skador och slitage från det färjan gick i mångårig daglig trafik. Några dämpande gummidäck användes inte på vare sig färjan eller färjelägena på den tiden.

Bordläggningen med många nitade plåtskarvar ger en grogrund för rost, i synnerhet där det finns intryckningar i plåten. Nu fick varvet åtgärda två mindre ställen.

Skrovet grundmålades och slutmålades och lär klara sig bra under vattenlinjen till nästa dockning om ett och ett halvt år. Som en extra finish målades propellrarna vita på samma sätt som man kan se på sjö-

sättningsbilder från Motala Verkstad där färjan byggdes för 95 år sedan.

Varvet hade också i uppdrag att göra rent kölen i alla utrymmen vilket innebar renspolning och slamsugning. Vi har inga tankar ombord dit vi kan pumpa och mellanförvara överskott av vatten eller olja som rinner ned i kölen.

Varvet fick också högtryckstvätta och slamsuga ångpannan invändigt. Efter detta återstod dock en del beläggningar som våra maskinister har bearbetat manuellt, vilket inte är det lättaste efter som det är svårt att komma åt överallt.

När färjan var nästan klar i dockan skedde utdockning av ett annat fartyg



innan färjan åter blev torrsatt. Det är därför det går att se en antydning till smuts vid färjans lättvattenlinje på bilderna. Färjan utdockades slutligt den 9 december och bogserades till sin vanliga brygga av varvets arbetsbåt.

Väl tillbaka vid bryggan täcktes färjans överbyggnad för att skydda mot vintervädrer.

FÄRJAN 4 fyller 95 år!

I höst är det 95 år sedan FÄRJAN 4 levererades från Motala Verkstad tillsammans med system FÄRJAN 3 till Göteborgs Hamnstyrelse.

FÄRJAN 3 gick i trafik till 1968 och såldes året därpå. Den gick igenom olika grader av förfall, först som självgående arbetsplattform, sedan som flytdocka för en fritidsbåt och slutligen som fyllning vid anläggandet av en småbåtshamn strax söder om Skäret på Styrö i slutet av 1980-talet.

Som tur är fick FÄRJAN 4 ett bättre öde. Efter sista trafikåret 1970 överlät Hamnstyrelsen 1972 färjan till Sjöfartsmuseet som sin tur 1973 överlät driften av färjan till Sällskapet Ångbåten.

TEXT OCH FOTO:
GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden är tagen förrifrån den 4 december 2014.

På undre bilden kontrollerar Per Ahlquist bordläggningen intill rödersaxeln den 6 december 2014.

Stora Bommens bro byts ut

Den gamla bron över Stora Hamnkana-len, vid Stenpiren, skall bytas ut under våren. Sedan en ansökan om byggnadsminnesförklaring avlogs av Länsstyrelsen 2014 lyftes Stora Bommens bro från sitt fundament i början av februari.

Bron ingår i ombyggnaden av den nya trafikknutpunkten Stenpiren där Gotenius Varv fått uppdraget att hålla i brobygget.

En ny bro skall byggas i limträ där den gamla brons båda sidor skall återanvändas. Den nya bron blir en halv meter högre än den gamla.

Många resenärer med Paddans rundtursbåtar minns den gamla bron som "Osthyveln". För att inte slå huvudet i bron vid passage fick man ducka rejält. Vid normalvatten var höjden över vattenytan bara 0,9 meter!

Den nya bron vid Stora Bommen som är avsedd för gående och cyklar skall vara färdig i juni.

Bro med anor

Stora Bommens bro byggdes av Motala Verkstad 1861. 1894 förstärktes bron och 1913 fick den det utseende den haft i många år. Bron benämndes ursprungligen Yttre Svängbron, senare Residensbron, från 1952 Stora Bommens bro.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: Bron hade järnvägsspår för hamnbånan som gick ut till Röda Sten.

*Nedre bilden: Endast kranen återstår av den gamla svängbron.
Foto Per Ahlqvist februari 2015.*



Hur jag blev med



*14 maj 1965 kom BOHUSLÄN till Östra Frihamnstryggen, mitt emot Lilla Bommens hamn. Här skedde den första uppsynningen inför vinningen vid Puckbohajen i slutet av augusti.
Foto Ingvar Kronhamn.*

I år är det 50 år sedan Sällskapet Ångbåten bildades och ångaren BOHUSLÄN räddades undan skrotning.

Det finns fortfarande några personer som redan 1965 blev aktiva medlemmar ombord och fortfarande är aktiva ombord i BOHUSLÄN, FÄRJAN 4 eller på annat sätt i föreningens verksamhet. Färjan, som inte var med från början, tillkom i verksamheten för 42 år sedan.

1965 var jag 15 år och hade sedan några år tillbaka börjat intressera mig för skärgårdsbåtar och hamnfärjor. Det tog sig till att börja med uttryck i samlande av turlistor och reportage som publicerades

i GP samt, att när möjlighet gavs, resor med båt eller färja.

Somrarna 1962 och 1963 annonserades Marstrandsbolagets och Göteborg - Oslolinjens sista sommarturlistor. Därefter återstod bara Öckeröbolaget, Styrsöbolaget och Charles Ericksson som körde året runt och regelbundet annonserade i GP och HT, Linjebuss, som trafikerade norra skärgården från Hjuvik, annonserade aldrig i dagspressen men deras turlista, som hette tidtabell, gick att få tag på i de anslutande bussarna.

Vid den här tiden hade jag ingen aning om att ångaren BOHUSLÄN gick i

trafik mellan Strömstad och Sandefjord för att efter sommaren 1963 läggas upp i Marstrand. Ångdrivna FÄRJAN 4 kunde ibland ses som avlösare för de ordinarie färjorna och låg annars under ånga som reserv vid Hamnens varv på Ringön. Den hade jag åkt med redan som liten när vi bodde på Hisingsgatan och det var nära att gå till färjelaget vid Lundbyhamnen.

Av någon anledning tyckte jag att äldre båtar och färjor var intressantare än nyare och "finare". Nu fanns det förstas inte så många som kunde betraktas som nyare. De flesta var äldre och i vissa fall ganska nedgångna.

En inte ovanlig cykeltur efter skolan gick från Biskopsgården, via dåvarande Hisingsbron, till Stenpiren och Skeppsbron för att se vilka skärgårdsbåtar som låg inne. Vidare längs kajerna till Majnabbe varifrån det gick en cykelstig längs järnvägen till Klippan där jag tog gratisfärjan över älven för att cykla hem. Här gick de båda motorfärjorna och under högrafiken även ångdrivna FÄRJAN 2 som var mest intressant att åka med.

Den första skärgårdsbåt som jag reste med på egen hand var Öckeröbolagets FALKEN från Stenpiren till Röro den 3 augusti 1964. Den tillhörde definitivt kategorin äldre och var dessutom svårt nedgången och i trafik för sista säsongen. Att däcksmän på FALKEN som sålde biljetter hette Ingvar Kronhamn visste jag inte då, men fick reda på det året därpå när han tog initiativet till att rädda ångaren BOHUSLÄN. Hemresan från Röro gick efter nästan sex timmars

uppehåll med REGENT, som var något äldre än FALKEN men i bättre skick. Båda drevs av mullrande rörljmotorer som var omkastbara och krävde maskinist vid manövrerna.

Hösten 1964 började jag bygga vattenlinjemodeller i skala 1:200 av Öckeröbolagets båtar. Skalenligheten var väl inte riktigt exakt eftersom jag inte hade några ritningar eller mått. När jag senare fick tag i en skeppslista från 1955 gick det att åtminstone klara ut längd och bredd.

Under november 1964 såldes FALKEN till en privatperson i Stockholm som tillsammans med några andra ungdomar hämtade den i Göteborg. Resan till Stockholm genom Göta Kanal rapporterades i GP allt eftersom det hände missöden vid manövreringen av fartyget. Men det lät ju kul med egen skärgårdsbåt.

I december 1964 rapporterade dagspressen att ett norskt konsortium köpt ångaren GÖTEBORG som legat upplagd vid Bohus Varv sedan 1963. Avsikten var att återinsätta den i trafik mellan Göteborg och Oslo. Under mars 1965 förhalades den till Östra Frihamnssbryggan. Första turen, som även blev den enda, gick den 17 maj 1965 från Stenpiren till Oslo och åter. Därefter lades ångaren upp vid Stenpiren.

Den 13 mars 1965 kom en artikel i GP med rubriken "Nu skall Bohuslän skrotas". Den hade då bogserats från Marstrand till Skrot & Avfall på Ringön. Därefter uppmärksammades BOHUSLÄN i dagspressen genom den räddningsaktion som Ingvar Kronhamn



*Efter arbete med ångarens ensa sida var det dags för den andra. Bogserbolaget Sven hjälpte även till med vändningen av ångaren. På bryggan står Åke Åberg's gula Citroën 2 CV.
Foto Ingvar Kronhamn.*

hade dragit igång med hjälp av främst Åke Åberg på Industrimuseet. Den 2 april bildades Sällskapet Ångbåten vid ett möte på Industrimuseet.

GT hade en artikel med rubriken "Rädda Bohuslän" den 4 april och tillsammans med systertidningen HT hjälpte de föreningen genom trycka upp en löpsedel med rubriken "Skall Bohuslän skrotas ned?" Löpsedeln spreds och triggade igång fler och fler som blev intresserade av att rädda BOHUSLÄN.

Den 3 maj fick föreningen låna BOHUSLÄN av Torsten Johansson på Skrot & Avfall. Syftet var att försöka

få ihop tillräckligt med intresserade personer och kapital för att rädda ångaren. Den 14 maj bogserades BOHUSLÄN till Östra Frihamnssbryggan och därmed blev ångaren synlig för allmänheten och lättillgänglig för de som var intresserade av att komma ombord.

När sommarlovet började den 11 juni cyklade jag direkt till Östra Frihamnssbryggan där BOHUSLÄN låg. Där träffade jag Ingvar Kronhamn som tog hand om mig och visade runt. Därefter blev det besök på ångaren så ofta som jag hade möjlighet under sommarlovet.

Ombord fick jag hjälpa till med röja,

Ångbåten Nr 1 2015



Första bilden på mig som däcksmän tog först den 8 juni 1968. Här under uppehållet i Marstrand. Hemresan tog fyra timmar och gick runt Klädesbollen, genom Marstrand, Sillesund, över Yngö sand och genom Snöbrännan. Foto Per Ahlquist.

Ångbåten Nr 1 2015

städa och skrapa bort löst sittande färg. Det första som målades utvändigt av andra medlemmar var skorstenen som fick tillbaka Marstrandbolagets gamla färgsättning.

Det blev kanske inte alltid så mycket jobb ombord för mig. Men jag hade trevligt tillsammans med övriga äldre och yngre personer som samlades ombord. På Åke Åberg's initiativ provlastade vi hans gula Citroën 2CV och jag tror det gick in 12 personer!

Det var också många fikapauser och diskussioner om hur BOHUSLÄN skulle användas om föreningen fick ihop de 60 000 kr som skrothandlaren ville ha för ångaren. Dessa sittningar drog ofta ut så sent på kvällarna att mina föräldrar undrade vad jag höll på med. Jag fick försäkra dem om att ångbåtar var ett sunt intresse som krävde att det blev sent ibland.

Alla som den första tiden kom ombord för att jobba eller på annat sätt delta i verksamheten skrev sitt namn, ankomst och hemgång på baksidan av pappskyltar med texten Nymålet. Dessa finns bevarade än idag och bland de ännu aktiva som var med när jag kom ombord första gången är Ingvar Kronhamn, Bo Starmark, Rolf Nilsson, Per Ahlquist, Stellan Rietz och Sven-Anders Boman.

GUNNAR SÖDERBERG

Amen för Götaverken

Sedan 15 november förra året har den som promenerar på Skeppsbron kunnat se en liten ändring av vyn.

Mitt emot Skeppsbron ligger de två flytdockorna vid det som tidigare var Götaverken Cityvarvet. När jag gick till Skeppsbron för att fotografera BOHUSLÄN med julpynt, så märkte jag en liten förändring.

Cityvarvet, som var en del av Götaverken, ägs sedan många år av den holländska koncernen Damen Group. Ägandet har markerats på de båda flytdockornas sidor med namnet DAMEN i stora versaler.

Sedan en tid har man i Göteborg vetat att ägarna vill sälja. Nu pågår diskussionen om hur mycket som bör bevaras av den historiska varvsmiljön. Resterna av Cityvarvet är ju ett kvarvarande spår av de stora varven i Göteborg.

Nu har någon (några) velat markera att slutet för varvet är nära. Ägarmarkeringen på docksidorna har ändrats till AMEN! Ordet, av hebreiskt ursprung, kan översättas med *förvisso*.

Stora bokstäver som anspelar på en tråkig sak! Men kanske kan man ändå tala om en *storstilad* göteborgsvits?

OVE IKO



Bohusläns bar ännu inte fått sin juldekoration men för Götaverken är det AMEN. Foto av Ove Iko den 11 december 2014.

Cityvarvets kranar

Torsdagen 26 februari skulle Cityvarvets kranar säljas på auktion. En grupp "kranbevarare" bestående av Ingvar Oldsberg, Ola Serneke, Stena Laine och Volvokoncernen lade högsta budet på två av kranarna med 250 000 kronor per kran. Budet accepterades dock inte eftersom det finns intressenter utanför budgivningen som är beredda att betala ett högre pris för kranarna.

Det har uppstått ett stort allmänintresse för att bevara kranarna på plats.

De som ville demontera kranarna kanske inte ville buda på grund av den badwill som det skulle medföra, säger företrädaren för PS Onlineaktioner.

Det är inte helt klart om eventuella köpare får låta kranarna stå kvar vilket ju är tanken bakom ett bevarande.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2015

Lysekils ångbåtsbrygga för länge sedan



Vår vykortssamlande medarbetare Ragnar Magnander har återigen funnit en raritet, ett mer än hundraårigt fotografi från Lysekils ångbåtsbrygga.

Detta Lysekilsvykort bör vara från omkring 1900-1905. Till vänster ligger den lilla skärgårdsbåten ALFHEM, tillhörande Ångbåts AB Bohuslänska

Kusten, och till höger syns Hamburgsunds Ångbåts AB:s passagerarångare NORRVIKEN.

Mannen lite till höger är kanske ångbåtsbefälhavare, han ser ju nästan så ut!

ALFHEM, som var byggd 1886, blev inte alltför långlivad. Den skall ha legat upplagd en tid, när ångaren 1921 bogse-

rades iväg från Uddevalla till Bassholmen, där ALFHEM sedermera skrotades 1928.

NORRVIKEN, som var byggd 1877, var en tidigare norsk ångare som haft namnen HORTEN och BASTÖ II.

NORRVIKEN skall ha skrotats redan omkring 1930.

RAGNAR MAGNANDER

Ångbåten Nr 1 2015

Båtar runt omkring

ÄLVFRIDA

Pendelfärjan ÄLVELIS syster ÄLVFRIDA ankom till Ö-Varvet på Öckerö den 26 februari efter bogsering från byggvarvet Uudenkaupungin Työvene i Nystad, Finland. Trots den milda vintern började isen började lägga sig vid varvet och det blev bråttom att få iväg färjan.

Den skall nu färdigställas av Ö-Varvet på uppdrag av det finska varvet. Leveransen till Västtrafik sker först när ÄLVFRIDA är färdigställd. Den skall därefter, liksom systemen, hyras ut till Styrsöbolaget för Västtrafiks linje 286 Lindholmospiren-Rosenlund.

När detta skrivs pågår utbildning av besättningar i den första färjan ÄLVELI efter att den tillbringat några veckor på Ö-Varvet för kompletteringsarbeten. Så snart detta är klart sker trafikstarten på linje 286.



ÄLVELI i möglöppet strax före dopet vid Lindöbalmen den 30 januari 2015. Gudmor var Ulrika Frick (MP) som är ordförande i Västra Götalands kollektivtrafikenämnd. Foto Gunnar Söderberg.

ÄLV-SNABBEN 3

Styrsöbolagets ÄLV-SNABBEN 3 som är reservbåt för älvtrafiken ligger i bygghallen på Djupviks Varv för installation av nya huvudmotorer. Det är det fjärde motorbytet sedan båten byggdes som EJDERN på Djupviks Varv 1975. Namnbytet till ÄLV-SNABBEN 3 skedde 1994.

De drygt 20 år gamla Volvo Pentamotorerna har nu gjort sitt och ersätts med två nya Scania DI13 på vardera 400 hk och som klarar kraven enligt US EPA Tier 3. Motorerna förses med aktivt regenererbara partikelfilter.

Värmesystemet ombord byggs om till

fossilfri uppvärmning via luft/vatten-värmepump när båten inte är i drift. När huvudmotorerna är igång värms båten i likhet med tidigare av motorernas kylvatten via plattvärmeväxlare.

Trafikhuvudmannen Västtrafik ställer höga miljökrav vid motorbyten och genom att välja de amerikanska US EPA-kraven är kravnivån högre än de internationellt gångbara IMO-kraven.

Nybygge för Härön

Ö-Varvet har en ny passagerarbåt under byggnad för det kommunala bolaget

Tjörns Hamnar AB som driver båttrafiken Kyrkesund-Härön och Rönnäng-Dyrön-Åstol på uppdrag av Västtrafik.

Vid Västtrafiks senaste upphandling av trafiken krävdes att entreprenören Tjörns Hamnar skulle anskaffa en handkappanpassad båt för linjen till Härön. Linjen trafikeras i nuläget av S:T OLOF II, som knappast kan anses klara dagens krav på kollektivtrafiken.

Enligt Tjörns Hamnars hemsida kostar den nya båten 11 miljoner kronor och levererans skall ske den 11 mars 2015.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 1 2015

Besök från MOTALA EXPRESS

Söndagen 1 februari hade vi besök av fem man från MOTALA EXPRESS "Vätterns fänge", som 2010 lämnade Vättern för ett nytt liv i Stockholm.

Under besöket bekantade sig Tomas Bergman, Robert Karlsson, Magnus Lindelöf, Calle Johansson och Ola Almqvist med ängaren BOHUSLÄN vägleda av veteraner ombord.

MOTALA EXPRESS byggdes 1895 vid Jönköpings mekaniska verkstad för trafik på Vättern, köptes 2005 av Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar och selsätts sedan 2012 i beställningstrafik i Stockholms skärgård.

Sedan ängaren anlände till Stockholm 2010 har en omfattande renovering gjorts av ängaren. Bordläggning, skott och förstyrningar har bytts ut där det varit nödvändigt. För att återställa ängarens ursprungliga exteriör har däckshuset på båtdecket akterut avlägsnats och styrhytten återfått sitt tidigare utförande.

För att ångpannan skall uthärda Östersjöns bräckta vatten har ytkondensator installerats och för att få tillräde till central kajplats har ängarens koleldning ersatts av oljeeldning.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: Ängaren MOTALA EXPRESS fotograferad 20 september 2014.

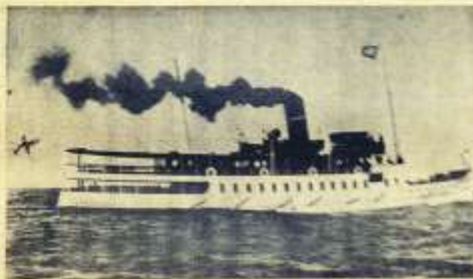
Nedre bilden: Ingvar Kronhamn berättar om ängaren BOHUSLÄN för Tomas Bergman, Lars-Olof Hansson, Robert Karlsson, Magnus Lindelöf, Calle Johansson, Ola Almqvist, Lars Zimmermann, Paul Johansson och Johan Johnberg. Foto: Ragnar Magnander



Ångbåten Nr 1 2015

**Läste Ni
i GT och HT?**

Skall Bohuslän



skrotas ned?

**s/s Bohuslän, den enda kvarvarande
västkustångaren, hotas av nedskrotning.
Den kan räddas om alla klutar sätts till.
Det behövs bara att några hundra
intresserade köper andelar i fartyget.
Bli en av s/s Bohusläns redare!**

**Kontakta Sällskapet Ångbåten, tel. 031/20 10 30 (ing Åke Åberg)
Adress: Industrimuseet, Ekmansgatan 2-4 Göteborg S eller
1475 60 (Sjöfartsmuseet)**

Löpsedeln från Göteborgs-Tidningen och Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning blev startskottet sommaren 1965 för andelsförsäljningen för bevarandet av ångaren BOHUSLÄN.