



ÅNGBÅTEN Årg 53 • Nr 4 2017 • 167

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kennlund, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85

ingvar.kennlund@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stamsark, Fregatte 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se

Prenumerationsavgiften för år 2018 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asplyckeavägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Danagård LITHO 2018. Miljömärkt Trycksak 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2018 är 200 kr. Pingisnr: 62 16 06-3, hankgrn: 673-68 62.

Omförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stenametall.se

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

Sekreterare: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsomsongen sin tilläggplats vid Stenpiran, Göteborg,

Vinterupplägning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Thorsten Axberg,

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

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhaven.

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten 167!*

Av olika anledningar är vinternumret av *Ångbåten* rejält försenat.

Vi rapporterar från årsmötet i Sällskapet Ångbåten men även om våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, som var för sig drabbats av krämpor på sina ångpannor.

2018 års ångbåtsalmanacka finns ombord i BOHUSLÄN vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord för att inhandla ett eget exemplar. Se sidan 3!

Nu söker vi förstärkning, flera uppdrag i sällskapet är lediga att söka!

Läs om ångbåtsändelser i Sverige och grannländerna 2018!

Ragnar Magnander har besökt Prag i Tjeckien och berättar om resor med hjulångare på floden Moldau.

Slutligen inleder vi en historisk serie om ångbåtstrafiken på Kungälv.

Vi önskar er trevlig läsning om detta och lite till!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i västsvärike.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 1 2018 (168) 12 februari 2018

Nr 2 2018 (169) 9 april 2018

Omslaget

Tisdagen 5 december 2017 drog *GOTTN* ångaren BOHUSLÄN till kajplats 17 vid Skeppsbron. Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 4 2017

Ångbåtsalmanackan 2018

Ångbåtsalmanackan kan köpas ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron i Göteborg tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

Hämtpris är 100 kronor per styck, endast kontant betalning!

För Dig som inte har möjlighet att hälsa på ombord kan vi skicka almanackan mot portotillägg. Hör av dig till eva@steamboat.se eller per telefon 0705-65 21 87.

Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, är båda upplagda för säsongen men ombord pågår arbete under hela vinteruppehållet.

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord, vanligen tisdagar och torsdagar från kl. 10 på förmiddagen.

FÄRJAN 4 ligger vid Ringön men är svårare att nå. Kontakta Gunnar Söderberg, telefon 0705-29 99 79 om du vill besöka färjan.

Välkommen ombord!

Ångbåten Nr 4 2017



Innehåll Ångbåten 167

Försalongen	2	Anderssons kaj – igen!	11
Ångbåtsalmanackan 2018	3	Ångbåtsändelser 2018	12
Årsmötet 2017	4	Vi söker förstärkning!	13
Minnesord	5	Medlemsavgiften	13
Ångbåtsvännen!	5	Vår husdåre	13
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	6	REGENT och hjulångare på Moldau	14
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Ångbåtstrafik på Kungälv (del 1)	18
Ångbåt på kabinettsskott	9	Drömmen om sommaren	24
Båtar runt omkring	10		

Årsmötet 2017

Årsmötet 2017 i Sällskapet Ängbåten hölls 28 oktober i Sjömanskyrkan. Före mötet samlades alla till en stunds ängbåtsprat till kaffe/te och en smörgås. Deltagarantalet höll sig omkring 70.

Till mötesordförande valdes Kim Forssblad, till sekreterare Eva Helmersson. Till justerare valdes Christina Melin och Yvonne Starmark.

För ovanlighetens skull hade årsmöteshandlingarna - dagordning, årsredovisning och revisionsberättelse - inte skickats ut i förväg med medlems-tidskriften.

Den föreliggande resultat- och balansräkningen för tiden 1 maj 2016-30 april 2017 fastställdes varefter mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna räkenskapsåret.

Medlemsavgiften för 2018 beslutades vara oförändrad till 200 kronor.

Därefter vidtog val av styrelse med suppleanter. Styrelsen fick efter val följande sammansättning.

Ordförande: Kim Forssblad, omval 2 år
V. ordförande: Björn Irwert ett år kvar
Sekreterare: Eva Helmersson, omval 2 år
Kassör: Anne Marie Erikson-Techera ett år kvar
Ledamot: Mattias Jarlstedt, omval 2 år
Ledamot: Jerker Paulsson, omval 2 år
Ledamot: Bert Johansson, ett år kvar
Ledamot: Stellan Rietz, omval 2 år
Ledamot: Ingemar Petersson 1 år kvar
ÄEF* Agneta Eriksson (utses av ÄEF)
ÄEF* Linda Svenson (utses av ÄEF)
Suppleant: Allan Dahllöf, omval 2 år
Suppleant: Marie Hjortbrink, ett år kvar

*) ÄEF är Ängbåten Ekonomisk Förening - ängarens ägare. Medlemmar är andelsägarna i ängaren BOHUSLÄN.

Till revisorer på ett år omvaldes Roger Mattsson och Lars Ola Jäxvik.

Till revisorssuppleanter på ett år omvaldes Margareta Boman och Gunnar Bonander.

Till valberedningen valdes: Annika Holm, ett år (sammankallande)
Göran Ingemarsson, ett år
Bo Starmark, två år

Inga motioner fanns att behandla.

Eftersom årsmötet omfattar föregående räkenskapsår fick deltagarna information om den nyligen avslutade säsongen 2017.

Kim Forssblad redogjorde om det aktuella läget för våra ängare.

BOHUSLÄN låg vid Gotenius varv medan FÄRJAN 4 låg upplagd på Ringön efter pannhaveriet 2016.

De öppna turerna med BOHUSLÄN uppgavs ha lockat 2500 passagerare av vilka 1400 låg på onsdagsturerna. De 20 beställningsturerna befördrade 1300 passagerare. Kassören meddelade att intäkterna minskat med cirka en miljon kronor jämfört med tidigare år.

Kassören nämnde att Sällskapet Ängbåten ska momsregistreras eftersom fartyg i incirkes trafik kommer att momsbeläggas.

Kim meddelade vidare att Stenpiren nu är BOHUSLÄNS permanenta tilläggs-

plats sedan avtal skrivits med Park- och naturförvaltningen.

Frågan om vinterplatsen var oviss. För att ligga kvar vid Stenpiren vintertid behövs ett fjärrvärmeavtal på fördelaktiga villkor. Förhoppningsvis kunde BOHUSLÄN även denna vinter ligga vid Skeppsbron.

Bert Johansson som varit med ombord i 50 år, berättade hur uppvärmningen av BOHUSLÄN skedde vintertid tidigare med torr panna vilket ansågs vara idealiskt. Sedan cirka 10 år har pannan varit fylld med vatten även vintertid. Vad det medfört var oklart.

Bert Johansson informerade vidare att ett år förflutit sedan FÄRJAN 4 fick pannproblem och ställde in turerna efter sista turerna 1 oktober 2016. Trots tillgängliga medel på närmare en miljon kronor räcker inte dessa till en ny ängpanna. Man undersöker istället ett reparationsalternativ.

Och därmed avslutades årsmötet 2017.

INGVAR KRÖNHAMN

Efter Björn Irwerts bortgång har sekreteraren Eva Helmersson trätt in som vice ordförande och styrelseledamoten Mattias Jarlstedt som sekreterare.



Ängbåten Nr 4 2017

Minnesord Ängbåtsvänner!



Sällskapet Ängbåten's vice ordförande Björn Irwert har gått bort efter en tids sjukdom.

Under sin tid ombord i ängaren BOHUSLÄN gick Björn de första åren som däcksmän och senare som behörig matros. Ängaren hade i honom fått en häändig och kvicktränkt person som visade hur sjömaning går till: knopar, splitsning, benslingar och allt annat där skicklighet och händighet är ett måste.

Av och till rädde brist på däckfolk men för det mesta ställde Björn då upp och räddade situationen. Senare, som vice ordförande, visade han sin förmåga att komma med goda förslag och idéer.

Hans sjukdom påverkade honom med tiden och vi såg honom mera sällan. Framträdandet blev tyvärr alltmer stillsamt och tystlåtet.

Våra tankar går i dessa dagar till hans hustru Gunnel, hans barn och barnebarn och hela hans släkt.

BO STARMARK

Vi lägger snart år 2017 bakom oss och ser fram mot 2018.

Ett årsskifte ger oss anledning till ett ögonkast i backspeglarna men med blicken ändå bestämt riktad framåt. Året har, som vanligt, gett oss både glädje och sorg. Glädje över att få se nya ansikten ombord, sorg över att ha förlorat goda skeppskamrater.

Våra fartyg ger oss alltid glädje men ibland sorgligt många grå hår.

FÄRJAN 4 - ännu pågår efterforskningsningar om och funderingar över hur vi ska gå vidare. Från Riksantikvarieämbetet har bidrag kommit för byte av ängpannan men enbart detta räcker inte. Ytterligare medel behövs. Färjans ägare ser gärna att vi, Sällskapet Ängbåten, ombesörjer ett byte men att ge oss medel till detta är en annan femma.

Ängaren BOHUSLÄN har gett oss huvudbry. Vi fick avbryta våra åtaganden i början av säsongen och gå tillbaka till Gotenius varv och se över ängpannan.

Väl igång igen fick vi ännu ett problem: cirkulationspumpen havererade. Med insatser utöver det vanliga av maskingänget blev detta problem snabbt avklarat. Med kortast möjliga liggetid var vi snart i furt igen.

Vintersäsong. Nu jobbas det som vanligt ombord. Ängpannan ges extra omsorg och vi byter ett antal rökgastuber. Ett stort jobb men vi måste segla vidare kommande år.

Sommaren 2017 går väl knappast till historien för sin värme och sitt fina väder men däremot som en av de kallaste och blåsiga på länge. Det syns tyvärr

tydligt när vi sammanfattar året vad gäller passagerarantalet, som givetvis stiger när vädret är gott. Men det är inte rätt att bara skylla på vädret.

Vi måste tänka över vår framtoning och ständigt tänka på hur vi uppfattas i omvärlden. Inte minst ska sociala medier användas mer och på ett professionellt sätt. Här finns mycket att hämta och att göra.

Blickar vi framåt är det turflistan för 2018 som ligger närmast. Vilka destinationer kan vara mest omtyckta? Hur länge vill våra passagerare vara ombord? Finns det platser dit vi inte bör gå för att det aldrig har lönat sig?

Redan nu kan nämnas att vi planerar att delta i Ämälms firande av 375-årsdagen i sällskap med andra ängare och skutor. Det sker mellan 2 och 5 augusti. Självfallet gör vi våra populära (och lönande!) onsdagsturer.

Marstrand och de övriga bohusska platserna får se oss igen. Vi ska nog ordna det på sedvanligt och omtyckt sätt och det gör absolut ingenting om vädret blir riktigt fint och gott!

Med det önskar jag Er alla ett spännande, givande och gott 2018!

EVA HELMERSON
SEKRETERARE
SÄLLSKAPET ÄNGBÅTEN

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Hösten hade kommit och hann bli en riktig arbetssäsong för dem som ständigt är i arbete ombord. Verksamheten har gynnats av gott väder och hyfsade utetemperaturer.

Redan någon dag efter sista turen gick BOHUSLÄN till Gøtenius varv för att "kläs på" vinterkostymen. En bråd tid förestod. Hela ångaren skulle rustas för vintern vilket innebär ett otal saker att försäkra från förråd till ångaren.

Som bekant klär vi in hela fartyget så att det är något så när skyddat mot fukt och smutsig luft. Klimatet vid älven är inte alltid det bästa vintertid för en gammal ångbåt när temperaturen ligger omkring noll grader och en fuktig dimma sveper in över Göteborg. Genom värme utifrån kan vi hålla en hygglig temperatur inombords.

Senare under hösten blev vädret sämre och temperaturen sjönk rejält. Ingen värme fanns då ombord och värme-fläktar saknades.

Trots den stora fördelen att ha tillgång till Gøtenius varvs resurser bogserades BOHUSLÄN till den sedvanliga vinterplatsen vid kajplats 17. Här finns bättre möjligheter till uppvärmning.

På däck

Ombord finns ett stort linneförråd av dukar, handdukar och andra textilier. Det här är inget som märks men som är helt nödvändigt men fjärran från mera intressanta saker: kommandobryggan med sin inredning, matsal och rök-salong, maskinrummet med allt sevärt.



Från den flitiga "stytugan". En inte så vanlig interiör från BOHUSLÄN. Här är full verksamhet varje tisdag och torsdag. På bilden Inga-Lill Duvvold och Gunn Larsson. Foto 28 september 2017 Bo Starmark

Vem tänker exempelvis på trasiga hängband på handdukarna, solkiga gardiner och fransiga flaggor och vimplar? Så i matsalen har inretts en "systuga" där allt i textiltväg vid behov granskas och lagas och stryks. Här doftar det linneskåp och nystrukna textilier.

På promenaddäck har plåten upp under däck om styrbord tvättats och målats. Likadant gör vi på babords-sidan.

I maskin

I somras hade vi problem. Några seglingar måste dessvärre ställas in. Så in-

för vinterperioden finns mer än nog att utföra i maskin. Det visade sig att flera tuber – de rör i ångpannan där de varma rökgaserna sveper genom och värmer pannvattnet till ånga – måste bytas, ett stort jobb.

I nuläget, i december, har åtskilliga tuber redan bytts. Det sker etappvis med besiktning av Inspecta mellan varje avdelning. Hitintills har allt godkänts. Vi har här fått assistans av Gøtenius varv. Allt annat sköts på sedvanligt sätt; huvudmaskineriet går genom, eventuellt slitage åtgärdas, rör och ventiler kontrolleras.



Nytt för säsongen är att ångpannan står tom under vintern. Tidigare värmdes den i fyllt tillstånd med värme från land. Nu genotventileras den tömd. En ventilator sitter högst på skorstenen.

Dessutom

ska "rulljangsen" skötas i vanlig ordning. "Kassan" kräver ständig verksamhet med den omsättning vi har. Genom "staben" löper alla Sällskapets trådar samman och formas till beslut att föreläggas styrelsen.

Certifikat, tillstånd och föreskrifter från myndigheter ska kanske förnyas, besättningens behörigheter granskas. Avgifter betalas. "Byråkratin" och pappersexercisen syns sällan men är nödvändiga och kräver stora insatser.

Sällskapet Ångbåten är ett rederi om än ideellt men kräver likafullt samma skötsel som ett vanligt sådant.

TEXT & FOTO: BO STARMARK

Övre bilden:

Det finns åtskilligt att göra med vrid av varvs-värelse. Här en bild från inre kajen vid Gøtenius varv 28 september 2017. Situationen är lika välordnad som bilden kan ge igen av.

Nedre bilden:

Topplåtet till lågröksylindern har lyfts upp. Som synes inga klara grejor, ingen mopedylander precis. Låppet ska just öppnas in för att undvika rostbildning. Detta sker årligen och givetvis görs så med hela maskineriet.

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra rapporten skrevs är det nu som då färjans havererade ångpanna som är i fokus.

Som jag berättade i förra numret har varken färjans ägare Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum eller redaren Sällskapet Ångbåten de pengar som behövs för att i nuläget beställa en ny ångpanna. Riksantikvarieämbetet har visserligen bidragit med en stor summa, men vi fick inte något bidrag från Statens sjöhistoriska museer.

Uppmaningen till medlemmarna i en tidigare bilaga till *Ångbåten* om att bidra med pengar till en ny panna har till den 29 november inbringat 42 062 kr. Vi tackar alla generösa givare för bidragen som är till god hjälp för att komma mot målet!

Förutom detta har Christer Eliasson ordnat ett insamlingsbrev som gått ut till 23 stora företag i Göteborgsområdet med begäran om bidrag till pannan. Dessa företag har fått samma bilaga som medföljde *Ångbåten*. Vad vi vet i nuläget har detta dock inte genererat några bidrag. Men de kommer förhoppningsvis, kanske till jul!

Inte ens med färjans sedan tidigare intjänade och numera fonderade pengar har vi därför hittills kommit upp i nivå med den budgetoffert på 1,3 miljoner kr för en ny nitad panna som vi fått från en tillverkare i England. Utöver detta behövs ytterligare cirka 700 000 kr för demontering av befintlig panna, installation av ny panna, nya rör och armaturer samt återställning av överbyggnad och något för oförutsett.



Här syns en bit av flamugnens tak från vattensidan (vattenifrån) i ångpannan ombord i Färjan 4. Foto Gunnar Söderberg 14 november 2017.

Är reparation ett alternativ?

Bergmans Mekaniska i Motala har vid flera tillfällen varit här och undersökt pannan för att se om den trots allt går att reparera på plats i färjan. Flera prover har tagits på plåten i pannan och i mitten av november skars en bit av flamugnens tak loss för vidare analyser.

I nuläget är huvudspåret för en reparation att byta flamugnens tak och dess båda sidor mot ny plåt. Där främre flamugnsgaveln är böckad mot flamugnstaket måste korrosionsskador fyllas med svets för att få tillräcklig plåtjocklek. För att komma åt att nita flamugnens tak och sidor måste delar

av pannans mantel öppnas och därefter svetsas igen.

Vid det senaste mötet med Inspecta den 22 november fick vi accept för den föreslagna reparationsmetoden.

Just nu undersöker vi alternativet att lyfta ur pannan och skicka den till Bergmans. Det blir visserligen en hel del jobb innan pannan kan lyftas ur.

Vi väntar nu på pris om reparationen utförs i Motala. Innan dess kan inte beslutas om det är rimligt och lämpligt att reparera pannan. Detta får även jämföras med förväntad livslängd för en reparerad panna kontra en nybyggd.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2017

Ångbåt på kabinettskort

För någon månad sedan fick jag av en vykortssamlarkollega komma över ett så kallat kabinettskort föreställande en ångbåt.

Denna typ av kort brukar vara av mycket god kvalitet och med god skärpa. De hade ofta en fotografisk motivbild, som sedan var monterad på en tjock pappskiva, mestadels i formatet 13 x 18 cm, men ibland även i större eller mindre format.

De var aldrig avsedda att skickas eller postbefordras. Där använde man sig i stället av vykort.

Tyvärr är just detta kabinettskort lite suddigt, en nackdel som jag givetvis påpekade för säljaren, min samlarkompis, och på så sätt fick jag därför köpa kortet till ett någorlunda skapligt pris.

Trots att motivet alltså är en aning otydligt, tycker jag ändå att bilden är väldigt intressant, ångfartygs- och skärgårdsbåtsnörd som jag är. Jag tror att fartyget på bilden är ångbåten FALKEN, en av de båtar med fågelnamn som på sin tid tillhörde Göteborgs Nya Ångslups AB. Min gissning är sedan att bilden kan ha tillkommit någon gång kring år 1900.

Däremot vet jag inte var kortet kan ha tagits. Det ser ut att ligga någon form av hadinrättning eller liknande i bakgrunden. Jag förstår faktiskt inte, var fotografen Ellen Hansson (Göteborg) har tagit fotografiet, med mindre än att motivet borde vara hämtat från Göteborgs södra skärgård eller kan det vara från norra skärgården?

RAGNAR MAGNANDER



Ångbåten FALKEN var byggd 1890 för Ångslupsbolaget och trafikerade Göteborgs skärgård fram till 1922, varefter fartyget såldes för trafik i Stockholms farvatten, närmare bestämt till Viggbyholm. Båtens namn ändrades också följdriktigt till VIGGBYHOLM.

1927 återkom dock ångbåten till Göteborg, köpt av Styrsöbolaget, och den fick då namnet VIRA II. Som sådan gick den sedan i skärgårdsstrafik fram till 1951, varefter den så småningom gick till skrot.

Beträffande fotografen Ellen Hansson, så skall hon ha haft en fotoateljé på Drottninggatan 68 i Göteborg. Hon avled 1912, 80 år gammal.

Vi lär frågorna gå vidare till Gunnar Söderberg i redaktionen för Ångbåten. Är det verkligen FALKEN och var är bilden tagen?

Visst är det Ångslupsbolagets ångare FALKEN vi ser på kortet. Fotot är taget vid Styrsö Bratten från terrassen av huset Kattegatt som numera har andelslägenheter men på den tiden var hotell. I turistorna hette platsen Styrsö Havsbad.

På andra sidan viken skymtar kallbadbuser som var byggd på pålar i vattenet med en lång gångbrygga från land. På platsen finns numera en småbåtshamn med flytbryggor.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2017

Båtar runt omkring

Pendelturer till city

Från tidtabellskiftet den 10 december 2017 infördes förlängda turer måndag-fredag för pendlare från Göteborgs södra skärgård med båt direkt till Lindholmspiren och Stenpiren.

Ylva går in från Styrsö till Stenpiren med ankomst 08.04 och tillbaka 08.39. På eftermiddagen går VESTA motsvarande tur från skärgården och åter från Stenpiren 16.50. Vid Saltholmen går det i båda riktningar att byta mellan de olika båtlinjerna så att alla bår kan nås. De förlängda tureterna underlättar resandet när arbetena med Västlänken stör trafiken till lands.

Den nya tidtabellen innehåller generellt fler turer. Samtliga kvällsturer på Vrångölinjen måndag-fredag köes nu med snabbbåt. Den utökade trafiken har medfört att FRÖJA satts in som sjätte båt i tidtabellen.



Bilfärjan LAGNÖ i Balltoröben i Mälaren den 28 september 2017. Färjan har sedan dess köpts av Styrsöbolaget för den fraktrafik. Foto Christer Samuelson

Nyinköp till Styrsöbolaget

Styrsöbolaget har köpt in två begagnade fartyg. Det ena är för oss välkända WALONA som köptes den 17 november från Rederi AB Bohuslänska Kusten. Nytt namn på fartyget är KUNGSÖ. Fartyget som är byggt 1986 har sedan 2011 trafikerat Vinga sommartid.

Det andra fartyget är bilfärjan LAGNÖ som köptes den 30 november från Malmqvist Sjö- & Allservice på Tynningö i Stockholms skärgård. Färjan trafikerade leden Norra Lagnö-Tynningö 2007-2012 varefter Trafikverkets Färjerederi tog över leden och färjan blev utan trafikuppgift.

LAGNÖ byggdes 1957 med namnet KORPO vid A. Ahlströms varv i Varkaus vid Saimens sjösystem i Finland för Väg- och färdstyrelsen och färjleden Nagu-Korpo. Färjan fraktades på järnväg mellan Saimen och Finska viken då Saima kanal efter krigsåren var obrukbar. 1969 förlängdes färjan med ca 15 m till 43,62 m och fick nya motorer, Aquamasterpropellrar och ny styrhytt. 1999 fick den namnet INIMO. Färjan köptes av Malmqvist 2006.

Styrsöbolaget skall anpassa färjan för fraktrafiken i södra skärgården. Det blir bl. a. nya motorer och nytt namn.

LASSE tillbaka i Göteborg

LASSE DAHLQUIST som från 1990 till 2014 ingick i Strömmas flotta i Göteborg återkom hit den 11 oktober och ligger i Lilla Bommens hamn.

Fartyget har under namnet AAVA tillhört Strömma Finland sedan 2014. Årminstone under 2017 har AAVA marknadsförts genom IHA-Lines i Helsingfors. Om eller hur fartyget skall användas i Göteborg har vi inte fått reda på. AAVA byggdes 1965 som SUNDSBUSS PERNILLE II för trafiken Helsingborg-Helsingor.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångutan Nr 4 2017

Anderssons kaj – igen!



Här men inte längre, bår slutar Lysekilbanan. BJs ånglok B 1083 (BJ 130) har backat längst ut på Andersson kaj. På andra sidan loket ligger BOHUSLÄNS kajplats. Sommartid är kajen eftertraktad som parkeringsplats. Det hävdas ibland att kajen är bräcklig och inte tål så mycket... Men det finns tåll på den och genom tiderna har stora fartyg lagt till vid den. Foto 2 december 2017 Bo Starmark

I Lysekil finns Anderssons kaj där BOHUSLÄN förtöjer vid besöken. Det är en stadig "brygga" som håller för hårda törnar, har ett kajdjup på fem meter och gott om förtöjningsmöjligheter. Det är nära till affärer, kontor och bussterminal.

Här gick vår allra första tur 1966. Sedan dess har kajen sett BOHUSLÄN varje år. Ångbåtsbryggan i Lysekil är sedan många år utarrenderad.

Under andra världskriget avlastades här nattetid extratåg från SKF, kullager,

maskindelar och högvärdigt stål på små snabba brittiska "motorkanonbåtar" under civil flagg (med Red Ensign).

Dessa båtar väntade därefter in dåligt väder vid Brandskär, innanför Bohus-Malmön, i Brofjorden eller andra diskreta platser. På Anderssons kaj skyddade stora bögar gästen från obehölig insyn. Kullagren från SKF kom på järnväg från Göteborg. Det var inga långa tågsätt. Kullagren var förpackade i förhållandevis små trälådor. Även övrigt gods låg i träemballage. Järnvägen var då

ännu inte elektrifierad.

I Uddevalla lokstall finns två mindre ånglok avdelade för "eventuell extra nattrafik" till Lysekil. Dessa lok var koleldade. I övrigt eldades med ved under krigsåren. De extra nattigen körde sålunda ut på Anderssons kaj.

I dessa dagar är järnvägen till Lysekil nedläggningsbotad. Kanske försvinner godstågen på Andersson kaj. Med anledning av detta arrangerade vår gamle medarrangör Bergslagerernas Järnvägssällskap den 2 och 3 december flera resor mellan Munkedal och Lysekil.

Dräggkraft var både ånglok och ellok och ett rejält tåg med vagnar av robust smitt. Många människor tog tillfället i akt att åka på Sveriges backigaste järnväg.

För att markera var före detta Lysekils Järnväg slutar, backades ångloket ut på just Anderssons kaj. Kajen som sett så mycket genom åren.

TEXT & FOTO: BO STARMARK

Bergslagerernas Järnvägssällskap (Bjs)

i Göteborg är en ideell förening som bevarar äldre järnvägsmaterial, företrädesvis med anknötning till Bergslagsbanan eller Göteborg. Bjs bedriver även trafik med veterantåg. Lok och vagnar finns på den egna bangården "Bergslags Lärje" och i ångloksstall på Sävénas lokstation.

Se hemsidan www.bj-club.se

Ångbåtshändelser 2018

Sommaren 2018 kommer vi som gillar ångbåtar och passagerarbåtar av den lite mindre typen att kunna besöka en del intressanta evenemang med ångbåtar som främsta tema, arrangemang inte bara i Sverige utan även i två av våra nordiska grannländer.

Den svenska ångbåten 200 år

År 1818 anser man att mer eller mindre regelbunden ångbåtstrafik kom igång i Sverige. Den kände Samuel Owen var då en av pionjärerna inom detta område. Enligt uppgift annonserades genom Owen den 2 augusti 1818 om en ångbåtsresa mellan Stockholm och Drottningholm. För att fira detta snart 200-åriga ångbåtshändelse planeras en kortturer av ångbåtar från Riddarholmen till Drottningholm.

Detta ångbåtsevenemang skall förhoppningsvis gå av stapeln någon gång i slutet av augusti 2018, men de närmare detaljerna är dock i nuläget inte helt klara. I nästa nummer av *Ångbåten* kommer säkert mer information att finnas.

Dalsland kanal 150 år

På och vid Dalslands Kanal skall under sommaren 2018 också en del firande ske, genom att kanalen år 2018 fyller 150 år. Eftersom det är ett halvår kvar till de tänkta festligheterna, föreligger för närvarande inte heller om detta evenemang de närmare detaljerna, men på hemsidan www.dalslandskanal.se kommer nog så småningom snart mer uppgifter att finnas.



Vykort från Nysslottet omkring 1950, med många inlöjare vid kajen. Längst till höger HENRIKSSON II, till vänster ångarna MIKKELI och PIVOKAMARU. Tänk att kanske få uppleva lite av detta sommaren 2018! Vykort ur författarens samling

Fjordsteam i Bergen

I vårt västra broderland Norge skall i början av augusti 2018 hållas det traditionella arrangemang, som kallas Fjordsteam. Sommaren 2018 skall detta evenemang enligt uppgift vara extra stort och omfattande. Det kommer att hållas mellan 2 och 5 augusti i Bergen under benämningen *Fjordsteam 2018 Bergen*.

Jag har själv aldrig varit i Bergen, så därför är jag extra intresserad av att ta mig dit och besöka och uppleva *Fjord-*

steam 2018. Jag kan även tänka mig att ta tåget dit, för tågresan till och från Bergen lär ju vara väldigt vacker.

Besök gärna Fjordsteams hemsida, www.fjordsteam.no, där det redan nu finns många uppgifter om vad som kommer att hända i Bergen dessa första dagar i augusti 2018. Inte bara ångbåtar och liknande verkar kunna beundras och studeras, utan även liknande klenoder på land kommer också att finnas, såsom, bland annat, ångsprutor, veteranbilar och mycket mer.

50-årsjubileer i Finland

Som om detta inte vore nog, så kommer även i vårt östra broderland Finland en del ångbåtshändelser att uppmärksammas och firas.

Dels skall den Finländska Ångbåtsföreningen (Suomen Höyrpursiseura) fira sin 50-åriga verksamhet, samtidigt som man i Finland också skall högtidligt hålla, att utbyggnaden och återinvigningen av Saima Kanal kunde ske för 50 år sedan.

Kanalen som förbinder Saimens sjösystem med Finska viken invigdes 1856 men förstördes under fortsättningskriget 1944. Större delen av kanalen hamnade därefter i Sovjetunionen.

Sedan Finland kunde arrendera denna del av kanalen byggdes en ny kanal med större slussar som invigdes 1968.

För närvarande föreligger inte de närmare detaljerna om de tänkta evenemangen, men det mesta tyder dock på, att en hel del sådana aktiviteter kommer att finnas och hållas i staden Nyslott (fi. Savonlinna), förmodligen under den andra veckan i juli 2018.

Jag är väldigt förtjust i finländska inlöjare, så jag hoppas därför att kunna vara med på det planerade ångbåtsmöte (eller liknande), som alltså kan komma att hållas i Nyslott.

Som tur är verkar ju inte de olika ångbåtsvenemangen, åtminstone inte som det ser ut idag, kollidera med varandra, så sommaren 2018 har man alltså som ångbåtsnörd väldigt mycket att se fram mot.

RAGNAR MAGNANDER

Vi söker förstärkning!

Vi söker förstärkning, såväl ombord i ångaren BOHUSLÄN som till olika stödfunktioner.

Charter

Vår charterfunktion behöver en drivande kraft som vill jobba med försäljning av upplevelser ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Du skall finnas såväl nya kunder till oss och även ta hand om dem som redan har rest med oss.

Marknad

Vi måste synas!

Att synas är att finnas – men var och hur?

Var med och hjälp till med detta spännande område.

Medlemsavgiften

Redaktionen vill härmed tacka dem som bidrar med texter och foton för att göra vår medlemstidskrift läsvärd. Välkomna även i fortsättningen att lämna bidrag!

Vi vill även tacka alla våra läsare av *Ångbåten*. Inför det nya året hoppas vi att få behålla *Ångbåten* alla läsare och ser gärna att få flera!

Det är med andra ord dags att betala medlemsavgiften. Inbetalningskortet bifogas som en påminnelse med detta nummer av *Ångbåten*.

Medlemsavgiften för 2018 är 200 kronor.

Väl mött ombord 2018 i spalterna och ombord i våra ångare!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Ombord

Vi behöver bli fler ombord!

Oavsett om vi pratar på däck, i intendenturen eller i maskin.

Vi behöver bli fler – ett stort intresse för att hålla igång en fin ålderstigen dam ricker långt.

Kanske är detta inget just för Dig, men du vet säkert någon, eller några, som skulle passa i vårt gäng, säg till dem att höra av sig till oss!

Anställningsvillkor – ideell verksamhet.

Lön – trevligt umgänge, god mat, härliga turer med ångbåt.

Anmälan skickas löpande till: info@steamboat.se

Skriv gärna ansökan i ämnesraden.

EVA HELMERSON

Vår husläkare

Vår mycket anlitade läkare i Kungsladagård, Roland Arvidsson, har nu stängt sin mottagning!

MEN! Han har lovat att ta emot oss för våra läkarintyg kommande vinter och vår, men då i mindre grupper.

Ni som behöver nya läkarintyg får därför kontakta Roland Lindberg för att samordna besöken.

Vi föredrar ju att anlita honom, bland annat för att han fakturerar Sällskapet Ångbåten och tar en mycket rimlig avgift för intygen.

De vars intyg behöver förnyas inför seglingarna 2018 kommer att få separata mejl från mig.

EVA HELMERSON

REGENT och hjulångare på Moldau



Hjulångaren Vltava passerar under Karlsbron i Prag. Notera de båda långa stövrarna på fördäck, som ibland används för att bl.a. skjuta förskeppet i sidled

I slutet av augusti 2017 gjorde jag en liten tripp till den tjeckiska huvudstaden Prag, där man inte bara kan njuta av mycket goda och billiga öl, utan att man där som passagerarbåtsintresserad även kan göra en hel del trevliga båtturer på floden Vltava (på tyska Moldau).

Till Prag tar man sig tämligen enkelt

och snabbt med flyg, dessutom direkt från Landvetter flygplats. Från flygplatsen i Prag valde jag att ta taxi till hotellet i centrala Prag. Taxiresor är inte alls så dyra som i Sverige.

I Prag är det för övrigt relativt billigt att turista, om man inte väljer turistfälor som restauranger och liknande, be-

lägna vid de största och mest populära stråken i staden.

Jag var i Prag för åtta år sedan, även vid det tillfället var det främst hjulångare och passagerarbåtar som var huvudmålet för resan.

Jag bodde den gången på ett bra hotell beläget i Mala Strana-området, som ju



Den lilla passagerarbåten REGENT under en kvällstur i Prag

är mycket centralt. Där har man ganska nära till båtarnas tilläggsplatser.

Eftersom hotellet från förra besöket även var disponibelt för min nya vistelse, valde jag att återigen ha min boing på detta hotell. Med tre hotellnätter fick jag sedan två hela dagar i Prag.

För den som i likhet med mig gillar passagerarbåtar av den lite mindre typen, så är Prag en trevlig stad att komma till, och dessutom finns det även hjulångare i Prag!

En av dem, hjulångaren VYSEHRAD, reste jag med vid mitt förra besök 2009. Då var stadens andra operativa hjul-

ångare VLTAVA under renovering, men redan efter något år är trafik igen.

I den lite svårtydda turlisten för hjulångarna hade jag i år läst mig till, eller åtminstone fått uppfattningen om, att båda hjulångarna skulle vara i trafik. Men utifrån båtarnas hemsida och turlista kunde man alltså inte vara helt säker på den saken.

Min avsikt 2017 var hur som helst att denna gång komma ombord på hjulångaren VLTAVA och då göra en tur med just denna båt, något som jag faktiskt också lyckades med.

Som tur var passade jag nämligen

på att vid första lämpliga tillfälle under min första dag i Prag göra en tripp med hjulångaren VLTAVA. Under de två följande dagarna visade sig fartyget inte göra några reguljära turer vilket hemsidan och turlisten hade utlovat. I stället gjorde VLTAVA då endast några charterturer.

Man skall alltså ha tur ibland! Efter att ha löst biljett gick jag ombord på den trevliga hjulångaren för en entimmes kryssning på floden.

Turen gjordes flera gånger denna dag, och båtresan gick då medströms i nordvästlig riktning, med avgång i närheten av den berömda Karlsbron, vilket innebär att båten då inte behövde använda sig av den sluss, som man går in i vid trafik åt andra hållet, motströms och i sydostlig riktning.

Usäkta om jag inte riktigt har angivit vädersträcken korrekt, för vad som var väster, öster, norr och söder i Prag, hade jag under besöket hela tiden väldigt svårt att hålla reda på!

Ombord på VLTAVA var det lagom med passagerare och därför ingen trängsel, så med sittplats ute på huvuddäck i det behagliga sensommarvädet och med en kall tjeckisk törstsläckande öl framför sig, blev det en mycket njutningsfull båttur på Moldau. Det var ju också ett trevligt och bra sätt att så här från sjösidan kunna betrakta staden Prags många fina gamla byggnader.

VLTAVA verkade vara i gott skick, men så var ju fartyget också tämligen nyrenoverat. Tyvärr medges inte den möjlighet som finns på liknande hjulångare,

nämigen att inne på huvuddäck kunna se ner i maskinrummet. På VLTAVA finns det ingen sådan maskinrumsöppning (det gör det inte heller på ångaren VYSEHRAD), så den enda lilla skymt man kunde få av maskinrummet var en liten, cirka en kvadratmeter stor glasruteförsedd öppning i däckets över ångmaskinen.

Utöver dessa entimmars båtturer inne i Prag gjorde VLTAVA eller ångbåtskollegan VYSEHRAD enligt turisterna också en del längre turer, då över hela dagen. Under sommartid kan man nämligen med någon av ångbåtarna färdas ända bort till Melnik, där Hoderna Moldau och Elbe flyter samman, men även åt andra hållet, till Slapy Dam, görs ibland också en ångbåtstur. Men detta var dock inget som jag hade möjlighet att uppleva.

Annars finns det ett stort utbud av båtturer i Prag med mer eller mindre moderna små passagerarbåtar med vilka man då kan välja mellan korta turer på någon timme till båtresor under flera timmar. Kvällstid finns också båt kryssningar med mat och underhållning ombord.

Vid mitt förra besök i Prag gjorde jag som sagt en tur med ångaren VYSEHRAD, men denna båt verkade inte vara igång under mina dagar i Prag. Men det finns faktiskt ytterligare två hjulångare i Prag.

Den tredje är den hjulångare, som tidigare hade haft namnet VYSEHRAD (ex. LABE), men som på 1980-talet hade fått ge sitt namn till den nuvarande hjulång-



Akterhjulsfartyget (han där beta så!) Sirtava på väg ut ur en av slusarna i Prag

aren VYSEHRAD (ex. DEVIN), när den första VYSEHRAD då gick till uppläggning. Planer fanns för renovering av fartyget, men någon sådan blev det aldrig, mycket beroende på att man inte kunde få någon finansiering därtill.

Den gamla VYSEHRAD ligger därför numera bara som pub och utställningsbåt i Prag, nära en av de reguljära båtarnas tilläggsplatser, men båten är idag bara ett tomt, omålat svart skal.

Den fjärde hjulångaren i Prag är den lilla SIRTUS, men som främst bara verkar göra charterturer, och under mitt Pragbesök såg jag inte ens till denna lilla hjulångare.

REGENT då? Jo, under en av mina andra båtturer fick jag nämligen syn på en lite mindre passagerarbåt, visserligen inte med något sekelskiftesskrov men ändå med ett till synes lite ildre utseende. När man sedan kom närmare, såg jag till min förundran, att båten faktiskt hette REGENT, och det framkallade ju naturligtvis en hel del trevliga och nostalgiska tankar!

Nu var ju denna REGENT i Prag långt ifrån så sovgg, stor, diggabel och intressant som den kända Öckeröbolagsbåten med samma namn, men lite roligt var det ändå att hitta en passagerarbåt med det namnet i Prag.



Styrhytten på Sirtava med den omtalade maskintelegrafin

Tyvärr hade jag bara min lilla pocketkamera med mig vid detta tillfälle, så bildens kvalitet blev ju inte den allra bästa, då det dessutom började skymma vid fototillfället.

En liten kuriös detalj på en annan av passagerarbåtarna i Prag noterade jag på det lite udda passagerarfartyget SUMAVA, som jag passade på att göra en trevlig lunchtur med. Båten är en f.d. bogserbåt, byggd 1952 och försedd med en tämligen ovanlig framdrivning, nämligen genom skovelhjul i akterskeppet.

1993 ombyggdes båten till passagerarfartyg och kom då att bli en av de allra största passagerarbåtarna i Prag.

Jag kunde vid min resa med SUMAVA inte låta bli att kika in i fartygets styrhytt och märkte då, att kaptenen faktiskt fick använda sig av maskintelegraf i samband med akterhjulets manövrering. Detta var ju onekligen lite ovanligt, men samtidigt intressant.

Tack vare teckenspråk med båtens kapten (som inte kunde varken engelska eller tyska), och som nog såg mina nyfikna blickar, fick jag ta några bilder in i styrhytten och på den av kaptenen använda maskintelegraf. Givetvis fanns där även en hel del teknisk utrustning till hjälp, och dessutom hade båten bogpropellrar. Att båtens manövrering till stor del fick ske genom maskinist och via maskintelegraf var ju lite extra roligt.

Utöver båttäkande och liknande fick jag ju ägna lite tid åt det kulturella också. Det blev faktiskt även lite strosande i Gamla staden och över Karlsbron liksom en spårvagnstur upp till Pragborgen och ett kort besök där. Vad gäller spårvagnar såg jag, att man i Prag hade en del riktigt gamla fina spårvagnar i trafik.

Hjulångaren VLTAVA

Lite korta faktauppgifter om hjulångaren VLTAVA.

Fartyget byggdes 1940 under namnet VLTAVA, vilket 1942 ändrades till MOLDAU i samband med tyskarnas kontroll av Tjeckoslovakien. Efter krigsslutet återfick ångaren namnet VLTAVA.

Båten är ca 54 meter lång och har en compoundångmaskin på omkring 150 hkr, vilket medger en fart på ca 9 knop. Den får medföra 250 passagerare. Man övergick från kol till oljeeldning 1979. I maj 1989 inträffade en pannexplosion, varvid en person tragiskt nog avled. Ny ångpanna installerades 1991.

VLTAVA, liksom systerfartyget VYSEHRAD, ägs av ett rederi som heter *Pražská Paroplavební Společnost, PPS*, vilket väl skulle kunna översättas med *Prags Passagerar Sjöfartbolag* eller något liknande.

TEXT & FOTO: RAGNAR MAGNANDER

Ångbåtstrafik på Kungälv (del 1)

Staden Kungälv ligger där Göta älv grenar sig i Nordre älv, 20 km från centrala Göteborg. I denna artikel berättas hur Kungälv en gång var beroende av ångbåtstrafiken på Göta och Nordre älv.

Ångbåtstrafik på älven

På 1850-talet hade Kungälv drygt 900 invånare. Befolkningen levde till stor del av jordbruk men handeln började få betydelse.

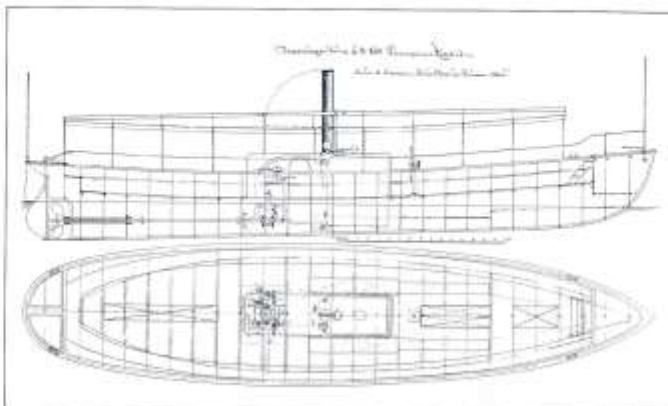
Från Kungälv exporterades havre till England och Belgien. Havre var drivmedlet för hästdragna transporter innan järnvägar och bilar tog över.

De dåliga kommunikationerna var emellertid ett problem när det gällde stadens utveckling.

Under 1860-talet utvecklades ångbåtstrafiken på Göta älv. Ångbåtarna kunde transportera passagerare och gods till och från Göteborg. Där fick man avsättning för lantbruksprodukter och kunde inhandla varor som inte fanns på hemorten.

Flera ångbåtar trafikerade älven reguljärt innan järnvägar och busslinjer konkurrerade ut dem. Båtarna började sina resor tidigt på morgonen för att vara i Göteborg i god tid innan torgförsäljningen började. Återresan skedde under eftermiddagen.

Kungälvs hamn var emellertid inte så lättillgänglig för anlöpande ångare. Vile man i Kungälv använda sig av det nya färdmedlet fick man skaffa egna ångbåtar. Hur detta skedde, på eget initiativ eller på annat sätt, vet vi inte.



De tidiga ångsluparna var enkelt byggda med styrplats, ångpanna, ångmaskin och passagerarutrymme i samma plan. De hade i allmänhet en liten salong akterut och ett tak föröver där sidorna var öppna. Ritning från Lindholmen 1862.

Den första ångslupen KONGELF

Redan 1857 annonserades den första ångslupen som med namnet KONGELF gick mellan Kungälv och Göteborg. Trafiken inleddes 14 september med dagliga turer, från Kungälv klockan 07.00 och från Göteborg 16.00.

Redan från början hade ångsluparna sin tilläggsplats vid Stadskällarens kaj sedan färleden dit från Göta älv muddrats 1857.

På resornas anlöptes Columbo, Jordfallets färja, Ellesbo, Norra och Södra Surte, Steken, Agnesberg, Fredriks-hamn, Lärje och Hospitalet.

I annonserna anges att KONGELF medförde passagerare och lättare fraktgodis.

5 oktober 1857 meddelas att ångslupen åtföljs av en lastbåt måndag, onsdag och lördag då "gods emottages till billig frakt".

De dagliga turerna inskränktes under december då KONGELF endast gick från Göteborg fredag och lördag eftermiddag och från Kungälv lördag och söndag morgon.

Därutöver var ångslupen tillgänglig för bogseringar och extraresor som kunde beställas på Alex. Keiller & Co:s kontor på Skeppsbron.



KONGELF (IV) byggdes 1875 vid Eriksbergs varv för Kongelfs Ångbåts Aktiebolag. Den gick mellan Kungälv och Göteborg fram till 1904. Här ligger KONGELF i Lilla Bommen hamn omkring år 1900. Vykort från Ragnar Magnander.

Turerna med KONGELF avslutades 1857 med en tur från Göteborg på julafton kl. 15 med återresa från Kungälv på juldagen kl 08.

Trafiken med KONGELF fortsatte de närmaste åren. Våren 1858 gjorde KONGELF turer mellan Göteborg och Lilla Eder men 1 maj återgick man till linjen Kungälv-Göteborg.

Turerna avslutades före jul 1860, sista annonsen infördes 8 december.

Tyvärr vet vi inte så mycket mer om denna KONGELF. Den byggdes och ägdes med all säkerhet av Keillers verkstad.

Den andra KONGELF

1861 byggdes en ångslup med namnet KONGELF vid Keillers mekaniska verkstad vid Skeppsbron i Göteborg för Kongelfs Ångbåtsbolag i Kungälv. KONGELF hade järnskrov med en längd på cirka 15 meter.

En ångslup är ett odäckt fartyg, ofta med en salong akterut. Sådana hade blivit vanliga vid den här tiden och tjänstgjorde som "sjöbussar" i hamnar, på floder, kanaler och mindre insjöar.

I ångsluparna fanns allt i samma plan; styrplats, ångpanna, ångmaskin liksom sittplatser för passagerare.

Trots närheten mellan skeppare och maskinist kunde misstag ske i ordregivningen. I just Kungälvsluparna beskrivs hur skepparen gav order genom att stampa med ena foten. Det kunde leda till oönskade bryggstudsar.

KONGELF hade en ångmaskin på 10 hästkrafter och sattes i trafik den 4 april 1861 mellan Kungälv och Göteborg. Första tiden utgick KONGELF från Lilla Eder på morgonen och återvände dit på eftermiddagen.

Från 15 april 1861 gick KONGELF efter den turlista som blev bestående under många år med avgång från Kungälv på morgonen till Göteborg och återresa på eftermiddagen.

Tredje ångslupen KONGELF

Den andra KONGELF blev snart för liten för trafiken och ersattes 1866 av en ny och större ångslup med samma namn. Den byggdes med järnskrov vid Lindholmens varv, var 20,3 meter lång, 3,66 m bred och försedd med en ångmaskin på 40 hästkrafter.

Föregångaren avslutade turerna mellan Kungälv och Göteborg i god tid före jul, 16 december 1865. KONGELF (III) sattes i trafik 9 april 1866.

Lönsamheten för trafiken förefaller ha varit god; 1868 var utdelningen 25 %.

Den fjärde KONGELF

Inte heller den tredje KONGELF räckte till för trafiken och våren 1875 byggdes den fjärde ångaren med namnet KONGELF för det nybildade Kongelfs Ångbåts Aktie-Bolag.

KONGELF (IV) byggdes vid Eriksbergs mekaniska verkstad. Den kostade 30.000 kronor, var 23,20 meter lång och försedd med en högttrycksångmaskin på 60 hästkrafter. Den hade halväck akterut och överbyggnad midskepps med styrplats på övre däck.

Först 1898 fick ångaren en styrhytt till skydd mot väder och vind.

Nybygget blev försenat från varvet och föregångaren var redan såld. Från 12 april hyrdes därför från Göteborgs Nya Ångslups AB ångslupen SVANEN för trafiken mellan Kungälv och Göteborg innan KONGELF (IV) sattes i trafik i början av juni 1875.

KONGELF gick från Kungälv varje dag klockan sju och från Göteborg vardagar kl 17, söndagar 19.30. Söndagar gjorde ångaren lastresor från Göteborg kl 09 med återresa från Kungälv kl 18.

I Kungälv hade KONGELF sin tilläggsplats vid Stadskällarens kaj och i Göteborg längst in i Lilla Bommens hamn. Befälhavare var Fredrik Albert Ryding som tidigare även fört de tidigare ångsluparna med samma namn.

Havre och industrialisering

Det var inte bara ångbåtstrafiken som innebar ett uppsving för Kungälv. Exporten av havre avlöstes av etableringen av stadens första industrier.

Affärs- och industrimannen Carl Leopold Berggren (1830-1915) var även ångbåtskommissionär i Göteborg. 1873 köpte han ett spannmålsmagasin vid Nordre älv i Kungälv.



KONGELF (IV) gick mellan Kungälv och Göteborg från 1875 till 1904. Här ligger ångaren vid en ångbåtsbrygga sedan styrbotten tillkommit 1898. Foto från Conny Andersson.

Medan magasinsrörelsen i Kungälv minskade efterhand, för att läggas ned 1894, grundade Berggren två industrier i Kungälv: Kungälv Glasbruk 1875 och Göteborgs Kexfabriks AB 1888.

Båda industrierna anlades intill varandra vid Nordre älv vilket underlättade transporter sjövägen av råvaror och produkter.

Ångbåtsaktiebolaget Inland

Berggren lyckades inte förmå KONGELF (IV) att anlöpa glasbrukets kaj och beslutade att skaffa en egen ångbåt.

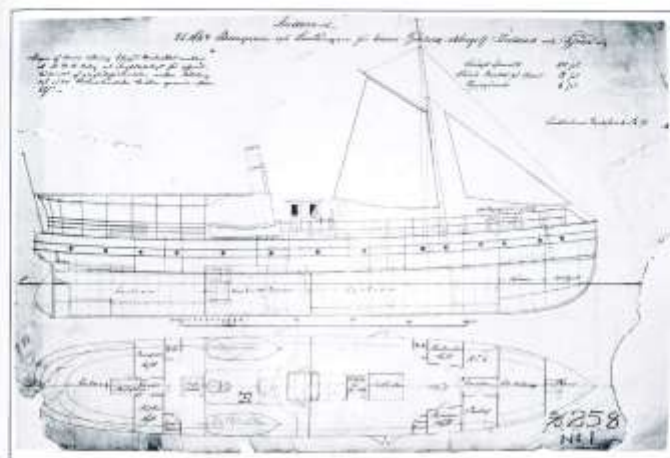
1876 grundade Berggren i Kungälv

Ångbåts AB Inland för gods- och passagerartrafik "mellan Göteborg och södra bohuslänska kusten genom Nordre älv". Inland är fastlandet norr om Nordre älv.

Inlandsbolaget beställde vid Lindholmens varv en ångare med namnet INLAND. Den var 30,80 meter lång och försedd med en tvåcylindrig ångmaskin på 100 indikerade hästkrafter.

INLAND hade ett helt mellandäck från för till akter med hytter och salonger. Under huvuddäcket fanns lastrum både för och akter om maskinrummet.

24 juli 1876 sattes INLAND i trafik med Alfred Johansson som befälhavare.



Ritning över ångaren INLAND byggd 1876 vid Lindholmens varv för linjen Göteborg-Kungälv-Kornhall-Inland-Tjörn. Ägare Ångbåts AB Inland, Kungälv. Ritning i Sjöfartsmuseet Akvariet

Från Göteborg gick INLAND till Kungälv där ångaren lade till vid torget och vid glasbruket. Därefter gick den nedströms Nordre älv till Kornhall, där en kaj byggts för ångbåtstrafiken 1875.

Till Kornhall ledde vägen från Tjuvskil genom Lycke, Torsby och Harestads socknar. En färjeled över Nordre älv mellan Kornhall och Säve på Hisingen inrättades 1851. Då tillkom också en handelsbod i Kornhall.

Från Kornhall fortsatte INLAND till bryggor på Inland och Tjörn. INLAND anlöpte Hvitaskär i Myggstaviken, Tjuvskil, Lökeberg, Rörtängen, Djupvik,

Klädesholmen och Stockevik, från hösten 1876 tillfälligt även Kyrkesund.

Trafiken innebar att Kungälv's "uppland" nu omfattade en stor del av skärgården. Omvägen via Kungälv förlängde visserligen restiden mellan Göteborg och skärgården med minst 1 ½ timme.

1877 förlängdes ångbåtslinjen till Jörlanda. Från Göteborg gick INLAND via Kungälv måndagar till Rörtängen, tisdag och fredag till Kornhall, onsdag och lördag till Djupvik och Jörlanda.

Två ångare – två linjer

För att separera trafiken på Nordre

älv från skärgårdsstationerna köpte Inlandsbolaget 13 april 1880 ångaren TESSIN från Ångbåtsbolaget Drottningholm-Fittja i Stockholm.

Där hade den trafikerat utflyktslinjen mellan Stockholm och Drottningholm. TESSIN, som fört namn efter arkitekten till Drottningholms slott, var byggd vid Lindholmens varv 1870 och ersattes sommaren 1877 av en ny ångare från samma varv och med samma namn. Även den hamnade med tiden på västkusten med oförändrat namn.

Den äldre TESSIN hade varit svärsåld. Den var främst byggd för utflyktsresenärer och hade ett helt öppet däck med salonger under däcket. Ångaren var 26,73 m. lång och hade en högttrycksmaskin på 80 ind. hkr.

TESSIN sattes i trafik på linjen Göteborg-Kungälv-Kornhall 28 april 1880. Därmed gick INLAND inte längre via Kungälv och Nordre älv på kuststräcka som nu utsträcktes till Stenungsund.

Marstrandsbolaget i älvtrafik

Inlandsbolagets trafik med INLAND på Djupvik, Höviksnäs och Stenungsund konkurrerade med Marstrandsbolagets linje innanför Tjörn och vidare till Nösund på Orust som inletts 1870.

Nedsatta taxor för gods och passagerare orsakade förluster för båda bolagen. Marstrandsbolaget hade ångaren S:t ERIK under byggnad, den var just avsedd för linjen innanför Tjörn som anlöpte de nämnda stationerna. Från nyåret 1881 utsträcktes INLANDS tur till Röd vid Svanesund.

Marstrandbolaget erbjöds nu att köpa Inlandsbolagets båda ångare. På Marstrandbolagets bolagsstämma 1 mars 1881 beslöt man att köpa INLAND och TESSIN mot 50.000 kronor i aktier.

De båda ångarna övertogs i september 1881 tillsammans med Inlandsbolagets brygger. Marstrandbolaget förband sig att med TESSIN fortsätta trafiken på linjen Kornhall-Kungälv-Göteborg.

För att undvika konkurrens på Kungälv med Kongelfs Ångbåtsbolags ångare KONGELF, ingick de båda bolagen nu en seglationsförening.

INLAND fortsatte kusttrafiken för Marstrandbolaget men såldes i juni 1882 till Norge.

TESSIN säljs

När Göteborgs Kexfabrik etablerats i Kungälv i slutet av 1888 träffades avtal med ångaren TESSINs befälhavare om transport av fabriken produkter till Göteborg. Lasten skulle vara klar för lastning klockan sex på morgonen. TESSIN förde även last från glasbruket.

TESSIN avgick vardagar från Kornhall kl fem på morgonen och anlöpte Kungälv vid sextiden på resan mot Göteborg. Från Göteborg gick TESSIN kl. 15.00. Tiderna kunde variera efter årstid och dagsljus. Resan mellan Kornhall och Göteborg tog 2 1/2 - 3 timmar.

Trafiken med TESSIN var emellertid inte tillräckligt lönsam för Marstrandbolaget. Nettointäkten var endast 3.000 kronor per år. Efter ett fördelaktigt bud från Kongelfs Ångbåtsaktiebolag såldes TESSIN dit 5 april 1889 för 18.500 kr.



Ångaren TESSIN vid ångbåtsbryggan utanför Säteri järnvägsstation. TESSIN trafikerade linjen Kornhall-Kungälv-Göteborg mellan 1880 och 1895.

Inlandsbolaget återuppstod

När TESSIN och KONGELF nu fick samma ägare 1889 återuppstod Ångbåtsaktiebolaget Inland i Kungälv.

Ångaren ELFRUNGEN som byggts vid Lindholmen 1866 för Lilla Edets Ångfartygs AB, övertogs 3 januari 1890 av nybildade Nordre Elfs Ångbåtsbolag. Ångaren övertogs därefter av Inlandsbolaget och sattes i trafik 19 mars 1890 på linjen Kornhall-Kungälv-Göteborg under namnet NORDRE ELF.

NORDRE ELF hade en längd på 26,73 meter och en ångmaskin på 80 hästkrafter. Den gjorde 9 1/2 knop.

Konkurrens mellan ångarna

Två ångbåtsbolag konkurrerade nu, 1890, mellan Kornhall och Göteborg:

Ångbåts AB Inland med ångaren NORDRE ELF och Kongelfs Ångbåts AB med TESSIN samt KONGELF som gick mellan Kungälv och Göteborg.

Ångbåts AB Inland satte ned priset för enkel resa med NORDRE ELF från 50 öre till 25. Kongelfsbolaget sänkte då priset till 15 öre varpå NORDRE ELF gick ned till 10 öre.

TESSIN började då befördra passagerare gratis men tog fortfarande betalt för gods. Även NORDRE ELF fick då göra likadant. Efter en tid insåg bolagen, när ingen ville ge sig, att de båda förlorade på konkurrensen och återgick till normala taxor.

Klagomål över värvare

1890 lämnade ett antal lantmän en skri-



Nordre Elf (I) var byggd 1866, notera den krumma förstären. Den sattes i trafik 1890 på linjen Kornhall-Kungälv-Göteborg för Ångbåts AB Inland och ersattes av ett nybygge 1898. Foto från Torshy, Hårstaads och Lycke Hembryggeriförening.

velse till magistraten i Kungälv där de begärde att på sina resor till Göteborg fritt få välja vilken ångbåt som passade dem bäst.

De klagade över de värvare som antastade dem utmed Västra gatan, vid Glasbruksgränd för ångaren NORDRE ELF som låg vid Glasbrukets kaj och vid Prästgårdsgränd för ångaren TESSIN. Vid torget låg dessutom ångaren KONGELF. Värvingen började redan vid tredjeden på morgonen.

Skrivelsen togs upp på allmän rådstuga, borgerskapets organ för överläggningar med magistraten som var stadens högsta styrande organ med borgmästare och rådmän.

Flera av deltagarna på rådstugan var aktieägare i något av ångbåtsbolagen varför någon enighet inte kunde uppnås. Allmänna rådstugan beslöt att låta klagomålen gå vidare till länsstyrelsen. Problemet löste sig senare av sig självt.

Störande ångbåtstrafik

Som tidigare nämnts hade ångaren TESSIN sedan 1888 avtal med Kexfabriken om transport av fabriken produkter. Man tog även gods från glasbruket som låg intill.

Snart började kungälvbor och bönder i omgivningen att gå ombord vid fabrikskajen. Kongelfs Ångbåts AB betalade 150 kronor om året för rätten att ta ombord passagerare och deras resgods där.

Särskilt lördagar rädde stor livaktighet på kajen. Bönder kom med häst och vagn, lastade med tinor och korgar, med varor som skulle säljas i Göteborg.

På eftermiddagarna kunde resenärer som skulle vidare till Kornhall, hoppa iland vid kajen inne i staden för att inhandla brännvin och därefter, med ett fast grepp om buteljen, springa ifatt båten vid kexfabriken.

När även NORDRE ELF började använda samma tilläggsplats vid Kexfabriken ville fabriken styrelse ha ersättning "dock först sedan en jurist vidfrågats om saken".

1902 sade Kexfabriken upp avtalen med ångbåtsbolagen om utbyte av passagerare och deras gods vid kajen. Trafiken störde arbete, ordning och renlighet på fabriksområdet.

Kexfabriken transporterades därefter till Göteborg med den egna lastbåten ALBERT. Mjöljet kom i prämar. Vintertid, när isen bar, gick transporterarna med häst och släde till Bohus station för vidare transport på järnväg.

INGVAR KRONHAMN

Drömmen om sommaren



Så här i januari är sommaren långt bort. Kanske drömmer vi om värme, vackert väder, bad och glatt umgänge. Kanske önskar vi stillhet och ro. Kanske blir vi därhemma och sysslar med det vi vill. Bilden är tagen på Kalksund dit vi kom med BOHUSLAN häromåret. Den är inte märkvärdig på något sätt men andas det lugn vi alla beböver och längtar till. Foto Bo Starmark.