



ÅNGBÅTEN Årg 56 • Nr 2 2020 • 177

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

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

Gunmar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 0705-29 99 79, g.soderberg@telia.com

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, bo.starmark@gmail.com

Prenumerationsavgiften för år 2020 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

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

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

Grafisk produktion: Danagård Litho 2020. Miljömärkt Trycksak 3041 0196

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2020 är 200 kr. Plutgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Eva Helmerzon, tel 0705-65 21 87, eva@helmerzon.se

Vice ordförande: Stig Petersson, stigemail-privat@yahoo.se

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

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

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

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

Ångaren BOHUSLÄN har under regattionsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,

Vinteruppläggning vid Skeppbron.

För beställningstrafiken svarar Bengt Boge,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verret, tel 0730-68 47 08, charter\_f4@steamboat.se

## Innehåll Ångbåten 177

Försalongen	2	I matsal och försalong	14
Ordföranden bär ordet	3	Stångehuvud	17
Uppskjuten säsongstart	3	Några dramatiska ångbåtsresor	20
BOHUSLÄN vid Skeppbron	4	2020 – ett annorlunda år	23
Ett milt vansinne	5	Stora Bommen och Stenpiren, vykort	24
Vår ordförande	6	Var befinner sig VALBORG?	26
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	7	Dräktighet och dödvikt	27
Aktuellt från FÄRJAN 4	10	Akterspegeln	28

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 177!

Våra ångare ligger vid kaj medan vi väntar på att åter kunna träffas ombord och umgås utan risk. Besök vår hemsida för besked om när det händer!

För visst längtar vi efter att få gå till sjöss igen efter en lång vinter där "vintergänget" som vanligt gjort underverk ombord i våra ångare.

Vi rapporterar – som vanligt – från BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Reparationen av färjans ångpanna är äntligen klar.

Bo Starmark ger oss en närmare presentation av vår ordförande Eva.

I serien om BOHUSLÄNS historik får vi i detta nummer läsa om *I matsal och försalong*. Historisk är även bilden av BOHUSLÄN på omslaget liksom bilden från 1914 på Akterspegeln.

Men egentligen är nästan hela innehållet historia och en, som vi hoppas, en intressant sådan för alla ångbåtsvänner.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

## Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

## Manusstopp för Ångbåten

Nr 3 2020 (178) 14 september 2020

Nr 4 2020 (179) 2 november 2020

## Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN vid Skeppbron i Göteborg 22 april 1962. Läs mer på sidan 4!  
Foto Arne Sundström

Ångbåten Nr 2 2020

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvänner!

Det är en turbulent tid vi lever i. Inget är som det alltid har varit – och vi vet inte hur framtiden blir mer än att det blir annorlunda.

På grund av den rådande pandemin har styrelsen i Sällskapet Ångbåten beslutat att skjuta upp ångaren BOHUSLÄNS säsongstart till tidigast 1 juli.

Just nu gäller det att ta extra hänsyn till våra närmaste och till alla människor.

Vi visar det genom att hålla avstånd, vara hemma när vi är sjuka. Tvåta händerna är vi mästare på numera.

Det pratas mycket om social distansering men jag känner mig kliven till uttrycket.

Visst ska vi hålla fysisk distans, men aldrig har det väl varit viktigare med att vara sociala mot varandra – bara att det nu måste ske annorlunda.

Idag finns det många tekniska lösningar där vi kan se varandra, men glöm inte att vi kan göra det enkelt.

Ring en vän, ring flera vänner!

Denna sommar kommer att vara som ingen annan. Men ingen vet hur.

Våra fartyg är tränga och det är svårt att hålla rekommenderade avstånd.

Det finns många förhållningsregler att hålla sig till idag, utöver regler för mathållning, hantering av alkohol mm. Hur många människor som får samlas, hur tätt det får vara mellan bord och olika sällskap. Det får inte heller uppstå trängsel vid beställning eller hämtning av mat.

Arbetena ombord har skett med eftertanke. Färre är ombord på arbetsdagarna och man håller avstånd.

Det är fantastiskt hur mycket som trots detta har gjorts. BOHUSLÄN närmar sig färdigställande för säsongen och om bord i FÄRJAN 4 jobbas det för att komma igång under sommaren, dock senast till 100 årsdagen i höst.

Ta väl hand om er och var försiktiga. Se framåt så ses vi i sommar!

EVA HELMERSON  
ORDFÖRANDE

## Säkerhetsövningar

De tidigare annonserade säkerhetsövningarna är inställda. Information om kommande övningar kommer till aktiva besättningsmedlemmar genom e-post.

## Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord  
i ångaren BOHUSLÄN  
vid Stenpiren,

**Tisdagen 26 maj 2020 kl. 18.00.**

Vi anpassar oss efter antalet deltagare och Folkhälsomyndighetens föreskrifter. Välj klädsel efter vädret!

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson  
Ordförande

Andelar säljs vid årsstämman

## Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte

lördagen 24 oktober 2020 kl. 12.00

På Hotel Waterfront, Göteborg.

(Tidigare Novotel vid Klippan)

Årsmöteshandlingar finns på mötet.

Före mötet, från kl. 11.30, serveras

kaffe eller te med smörgås

Välkommen!

Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

# BOHUSLÄN vid Skeppsbron 1962

Omslaget visar ångaren BOHUSLÄN vid kajplats 13 på Skeppsbron 22 april 1962. Fotograf är Arne Sundström, känd fartygs-historiker i Stockholm.

BOHUSLÄN var, när bilden togs, klar för ännu en säsong mellan Strömstad och Sandefjord, en linje som ångaren trafikerade somvarna 1960–1963.

En fin bild på ångaren BOHUSLÄN i det utseende hon hade när vi, sommaren 1965, fick låna fartyget för att se vad vi kunde göra av henne.

Så här såg hon ut, förutom att den aktra livbåten saknades. Men däckverktäna satt kvar ett tag. Den förliga större livbåten tillkom inför Öresundstrafiken och satt kvar när vi fick henne. Denna var dock inte original som den aktra och den på babordssidan.

Sällan har vi sett en bild på BOHUSLÄN i så perfekt sidovinkel vid denna tidpunkt. Även bakgrunden är intressant med tanke på vad som ändrats på Skeppsbron.

Att BOHUSLÄN lag här hörde nog heller inte till vanligheterna. Vi har legat där senare, fast med fören åt andra hållet, vid ett av de tidigaste ångbåtsmötena.

Intressant att notera från denna bild och vår första tid kan vara följande:

Lutningen på masterna följer originalritningen och den tidens standard, med tilltagande lutning från för till akter och med flaggspelet som slutpunkt. Jämför med lutningen på skorstenen. Detta antagligen för att ge ett fartyg utseende med rätt perspektiv.



Ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron 22 april 1962. Här har ångaren fortfarande den ursprungliga och eleganta lutningen på masterna. Foto Arne Sundström.

Det är förmodligen originalmasterna som står där. De var i dålig kondition och byttes ut 1968. Därefter har de bytts en gång till.

Mastmynt från 1914 lag under förmastens fot vid första bytet. Vid denna tid hade vi bara en topplanterna som satt över förmastens undre förstag.

En meter ut på detta stag satt även det lilla blocket för ankarbollen eller ankarlanternen vars fall gick ner till en punkt akter om grunden vid fördäckets styrbordssida. Däcksbelysningsarmatur av traditionell typ på förkant av förmasten.

På styrhytten sitter en radiopejl med

förlängning in i navigationshytten och på förkant skymtar skeppsklockan i original. Denna saknades tyvärr när vi övertog båten. Läggs också märke till den gröna rullgardinen av en kvalitet som står sig än idag!

På skorstenens akterkant finns två rör. Det om styrbord är avgasröret från vår dåvarande tändkulemotor, "Seffe", för strömförsörjning.

Vidare på båtdecket, som var klätt med duk, ser man några av de flyttredskap som vi hade en tid innan det blev aktuellt med uppblåsbara flottar. På underkant båtdecket, akterut, kan man

skymta den hylla för livbälten som vi hade kvar tills den stora lädan ersatte.

Akterdäcket var inbyggt med gummiinfattade plexiglasrutor och akter om dessa vid "poopen" fanns skydd för akterspringet. Dessa antagligen för att få distans till rutorna vid körning på aktersprång.

De karaktäristiska ögonbrynen över fönsterventilerna, på långsidorna, saknas medan fönsterramarna är original.

På fördäck finner man ett iskäp, på akterkant, och att kapten till skansen har vita sidor. Grindarna har en kortare extraöppning. Bucklan vid namnet drogs vi med länga. Notera även rost-reningen vid tredje ventilen på bogen. En gammal otäthet som vi har kvar.

Slutligen noterar vi en blå "snobb rand" ovanför bottenfärgen och med ämning 9/10 fot.

Men varför läg då BOHUSLÄN vid Skeppsbron? Efter två säsongers trafik mellan Strömstad och Sandefjord lag BOHUSLÄN klar för säsongen 1962 över Oslofjorden. Sista säsongen var sommaren 1963, därefter lades ångaren upp i Marstrand. Och resten av historien tillhör oss i Sällskapet Ångbåten.

Vid nostalgipennan 2020-04-30

PER AHLQUIST

# Ett milt vansinne



Här börjar det "milda vansinnet". Vi hämtar BOHUSLÄN från uppbyggingsvarvet Skrat Ed Åsfall i Tingstad med bogserbåtarna SUGGÖ och STREKRE 14 maj 1965. Foto Ingemar Kronhamn

Det är i år (2020) 55 år sedan som arbetet började med att rädda ångaren BOHUSLÄN. Marstrandssjöbolagets sista ångare hade hamnat hos skrotbälaren våren 1965.

Detta föranledde en ledare året efter i Svensk Sjöfartstidning med rubriken Ett milt vansinne när räddningen såg ut att ha lyckats och BOHUSLÄN stod inför sin första säsong för sina nya ägare.

"Vad är det som gör att folk blir tokiga i gamla fartyg – så tokiga att de sluter sig samman och samlar in pengar och köper en nedskrotningsfärdig skärgårdsångare och sedan, med ekonomiska uppoffringar, och delvis med egna och

mödosamma arbetsinsatser, botar hennes skröpligheter för att skänka henne ett nytt liv och en ny uppgift, som i sin tur är född ur idealitet och entusiasm snarare än ur reella behov?

Nå, varför? Låt oss för enkelhetens skull svaret bli att den som sett en gammal fin båt försvinna från en mångårig hemmahamn eller rest med en ädel produkt av skeppsbyggarkonst och sjömansmässig omvårdnad medan det sista kapitlet av dess historia ännu höll på att skrivas, vet varför – och att för den, som inte är öppen för sådana känslor och stämningar, är det hela till slut oförklarligt."

## Vår ordförande!

Det bör säkerligen inte till vanligtbeterna i ideella föreningar att göra en gedigen karriär på de tyngsta posterna.

Att visa goda ledaregenskaper, att vara stressställd och på gott humör, att i verksamheten ombord jobba i en något ovanlig miljö: i ett maskinrum ombord i en över hundraårig ångare kräver speciella kunskaper och intressen.

Eva började i branchen 1988 i ASG Europa. Inte i shipping utan i åkeribranchen. Senare blev det en anställning som speditör Overseas hos Nordisk Transport & Spedition AB. Spedition och tullhantering blev det under ett år hos Volvo.

Det nuvarande jobbet är en anställning i ett stort kontinentalt rederi och en speditörsföretag med bas i Göteborg.

2004 började Eva som maskinelev i ångaren BOHUSLÄN, en kanske inte helt vanlig inriktning. Men man kommer långt genom att vara en god kamrat att lita på, ställa vettiga och intresserade frågor och omsätta vunnen kunskap till verklighet, att ställa upp i svåra och oönskade situationer som att sota pannan under gång i Falsterbokanalerna!

På årsmötet 2012 valdes Eva till sekreterare i sällskapet, ett jobb som i princip är stabschef, en som håller i alla trådar och känner till hela sällskapets rulljans in i minsta detalj. En god och nyttig inskolning.

Efter Björn Irwerts bortgång uppehöll hon posten som vice ordförande och valdes till sådan 2017. På årsmötet 2019



Här gäller som vanligt att inte ta sig vatten över huvudet utan simma lugnt!  
Foto i Kungsbåten Bo Starmark.

valdes Eva till ordförande i Sällskapet Ångbåten.

2014 blev Eva behörig eldare och slår också manövrarna i maskin och seglar mycket ofta i ångaren under säsongerna.

Att använda sociala medier och att skynda på en digitalisering i varsam takt är en god egenskap.

Det är inte tu tal om att vi i Eva fått en mycket kompetent ordförande som i dessa coronatider fått och får visa sina bästa sidor. Hon och den övriga styrelsen ser till att sällskapet och våra fartyg befinner sig i goda händer.

BO STARMARK

## E-postadresser!

Vi tar gärna emot e-postadresser som komplettering till vårt adressregister.

Det gäller alla mottagare av vår medlemstidskrift, såväl gamla som nya medlemmar.

Skicka din adress till  
medlemsregister@steamboat.se

Vi kan på detta sätt försöka nå våra läsare med aktuell information.

STYRELSEN

Ångbåten Nr 2 2020

## Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Trots det unika och särpräglade läge omvärlden och vi själva befinner sig i, pågår sedvanliga arbeten ombord i BOHUSLÄN. Och lika "som vanligt" finns ett överskott på arbetsuppgifter. Det är bara att välja och sedan jobba i goda kamraters lag. Förmodligen seglar vi inte förrän 1 juli.

Det kan sägas rakt av att de flesta av våra bokningar har sagts upp, vilket var ett vänta. Våra egna seglingar är fastställda. Vad har gjorts och vad står på tur?

### Däck

Livbåten som tidigare låg i en länad lokal på Ringön finns nu på varvet utomhus. Den är struken med linoljafärg utan och innan. En sista slutstrykning återstår. Den kommer att verkligen pryda sin plats ombord. Den andra livbåten gör vi fin nästa år.

Fartygets två livbåtar tillhör inte längre säkerhetsutrustningen utan är numera endast till prydnad vilket inte på något sätt betyder att de inte är användbara. Någon kapprodd mellan styrbords och babords livbåtar är dock inte aktuell!

Ett stort arbete har lagts ner på att få två av toaletterna föröver i nyskick. Ett skenbart enkelt jobb men här flera objekt som kräver tidsmässiga åtgärder. Rör, kablar och durkbeläggning ska åtgärdas, skotten ("väggarna") ska grundas och målas och inredningsdetaljer komma på plats.

Nya däcksplankor på promenaddäck akteröver om babord, är på plats och när varvet har svetsat fast däcksstöterna, ska hela däckets oljas.



Per Ahlqvist på målarflotten i Gøtenius varusbasäng vid Bosvass, en skarpa akterstäv 20 april 2020. Nu ska vitfärgen kompletteras efter rostsanering. Foto Gunnar Söderberg.

Ja, så ska en större däcksoffa återmonteras. En sådan som är gjord av teakstavar och kanske måttligt bekväm.

Nere i lastrummet på babords sida ligger "strongboxen"; det är där de goda dryckerna förvaras. Boedläggningen är boxens "yttervägg". Denna har rostskyddsmålat och behandlas yrkesmässigt svåråtkomlig som den är. Ett drygt jobb.

Under vintern har stora el- och antennarbeten gjorts i och på styrhytten. Ångarens navigationsutrustning är minst av allt museal men vissa delar

behöver inte vara framträdande.

Hela riggen ska ses över och målas men det jobbet utför varvet. Att sitta upphissad i en båtsmansstol och måla lutande master är inte längre så lockande.

Så återstår att ta av alla presenningar och ställningar, skyddsdukar och stötor. Ångaren ska vaskas ner ordentligt och sedan målas vit.

När ångan släpps på några veckor före seglationen, ska hela ångaren städas ordentligt, fönster, ventiler och mässingsbeslag putsas och poleras. Sist men verkligen inte minst ska alla tallrikar,

alla sorters glas och bestick inventeras och diskas, linneförrådet gås genom. En fullständig restaurang kräver god och gedigen utrustning.

### Maskin

Just nu, i början av maj, skulle vi i normala fall ha avverkat både teknisk provtur, kompassjustering och skärgårdsturen för speciellt inbjudna såsom sponsorer, gynnare och donatorer.

Så har ju inte blivit fallet men i maskin har man hela tiden ändå sedan vi lade upp i september förra året, jobbat med "normalfallet" som utgångspunkt.

Hela maskinanläggningen är således klar vad gäller större vinterarbeten. Maskin räknar att ungefär en månads arbeten behövs för att vara helt gång klara:

Ångpannan ska fyllas, provtryckas i kallt skick, fyra till fem dagars påeldning, provtryckning vid fullt pantryck av myndighet, prov av säkerhetsventilerna, översyn i driftskick av alla hjälpmaskiner och pumpar.

Vid alla dessa faser ligger ångaren vid Gotenius varv. Slutligen sker provkörning av maskineriet vid varvets kaj.



Övre bilden: Maskinbefeh Häkan Rosell i BOKUSLÄNS maskinrum 7 september 2019. Foto Gunnar Söderberg.

Nedre bilden: Göran Ingemarsson mäter på det öppna däck längst aktern. Foto Gunnar Söderberg.



### Till sist

Denna säsong liknar ingen annan. Beställningsturer har bokats av. Hela seglingssäsongen blir annorlunda. Men jobben ombord har pågått under vintersäsongen även om "distanserna" har måst upprätthållas.

I år har vi hållit ångaren under ånga och i ideellt bruk i 55 år. Vi har en viss vana vid hastigt påkomna situationer så det blir till att även i fortsättningen hålla kursen.

BO STARMARK

Vänster bild: Gunnar Söderberg på mällarfloren. Metallisterna behövs omedelbar när de läcker rostskyddsmedel och saltvatten. Foto Per Ahlqvist

Höger bild: Besättningens duschrum har renoverats under vintern. Förr i tiden fick man reja sig med en pyts vatten som värmts med ånga. Foto Claes Verner

## Aktuellt från FÄRJAN 4

Arbetena med reparationen av ångpannan i FÄRJAN 4 fortsätter. I förra numret, *Ångbåten* 176, rapporterade vi att VEA hade smitt de nya 12 mm tjocka plåtarna till flamugnens bakgavel i verkstaden i Sävsjö. Plåten nitades därefter ihop med de nya plåtarna till flamugnens tak och sidor.

### Montering av nya delar

VEAs Jonas Forsén återkom till färjan 16 mars för att svetsa in de nya delarna till de befintliga i pannan. Svetsarbetena pågick några dagar i veckan under två veckor.

Några gropfråtor på eldrörets ovasida och en stagtub fylldes med svets till rätt nivå. Då hade även den tidigare urskurna 17 mm tjocka plåten i pannans bakgavel delvis svetsas på plats.

De gamla stagbyglarna till flamugnens tak har blåstrats och sprickindikerats utan anmärkning och har därför kunnat återanvändas. De har även slipats in så att de passar mot flamugnens nya tak och de bockade kanterna mot bakgavel och tubplåt.

I veckan efter påsk återkom VEA till färjan för montering av stagbyglarna med nya pinnbultar och muttrar. Slutsvetsning av bakgaveln utfördes även.

*Övre bilden: Jan Olofsson tittar ut ur den uppskurna flamugnen 22 februari. I bakgrunden syns tubplåten.*

*Nedre bilden: Carl-Johan Holm beundrar den nysvetsade flamugnen. Foto 16 mars 2020.*



*Ångbåten Nr 2 2020*



*Ångbåten Nr 2 2020*

### Slutligen nya stagbultar

Veckan därpå ägnade VEA åt att friska upp gängorna i manteln och bakgaveln för de nya gängade stagbultarna till de nya delarna av flamugnen. När detta var gjort kunde stagbultarna monteras. De gamla bultarna var visserligen felfria men fick skrotas ut för att kunna byta de skadade flamugnsplåtarna.

28 och 29 april var VEA åter på färjan för att nita ändarna på de nya stagbultarna. Därmed var VEA:s monteringsarbeten på pannan slutförda.

Det som återstår av VEA:s åtagande är, när detta skrivs, att få pannan godkänd vid den kommande provtryckningen.

Under arbetets gång har Kiwa Inspecta fortlöpande inspekterat arbetena. Samtliga svetsarbeten är ultraljudade och godkända.

### Stora egna arbeten

Under arbetena med pannan har Sällskapet medlemmar Carl-Johan Holm (projektledare), Åke Karlsson, Christer Eliasson, Bengt Bengtsson och Håkan Järnström turats om att assistera VEA ombord.

Våra egna männingar har även utfört arbeten med stagbyglar, pannans vatten-

*Övre bilden: Christer Eliasson har mätat pannan med blymätare och besundrar bår sitt verk. Foto 16 april 2020.*

*Nedre bilden: Stagbyglarna har monterats på flamugnstaket. I nederkant syns tubpaketet. Foto 16 april 2020.*

ståndsror, armaturer, samt rengöring i och runt pannan. Pannan har utvändigt målats med italiensk blymönjefärg och ser nu ut att vara i nyskick.

Jan Olofsson har skött kontaktorna med Kiwa Inspecta och svarat för beräkningsunderlag för pannan. Per Ahlquist, Ingvar Kronhamn och jag själv har bistått med det vi kunnat, såsom glada tillrop, för projektets framskridande.

### Provtryckning nästa steg

Innan provtryckningen kan utföras ska pannans insida åter rengöras så att det inte finns några rester av svetspinnar, gängspån och annat som inte har där att göra. Kölen under pannan ska också rengöras liksom hela maskinrummet.

Därefter är det en del återställningsarbeten som ska göras innan pannan kan eldas på. Pannan ska isoleras och eldrörets roster och murverk ska återställas. Skotten till förpik och kolboxar ska återställas och svetsas fast.

Innan pannan kan tas i ordinarie drift skall en avslutande funktionskontroll genomföras av Kiwa Inspecta, där bland annat pannans säkerhetsventiler avprovas.

*Övre bilden: Jonas Forsén monterar nya gängade stagbultar i baggaveln. Foto Åke Karlsson 21 april 2020.*

*Nedre bilden: Jonas Forsén nitar stagbultarnas ändar på baggaveln. Foto Åke Karlsson 28 april 2020.*



*Ångbåten Nr 2 2020*



*Ångbåten Nr 2 2020*

När samtliga krävda kontroller är genomförda och godkända utfärdar Kiwa Inspecta ett intyg att pannan får tas i normal kontinuerlig drift.

### Blir det några turer?

När färjan blir körklar måste vi gå ut med Transportstyrelsens inspektör för att samtliga certifikat ska kunna förnyas. Innan dess behöver färjan täckas av och göras presentabel. Inte minst egenkontrollen ska vara genomförd innan Transportstyrelsen bjuds in.

I nuläget är det beslutat att hamnrundturerna på lördagar ska genomföras under september och oktober.

Det finns även planer på att låta FÄRJAN 4 gå på sin gamla linje mellan Residensbron och Lundbyhamnen söndagen 11 oktober för att fira färjans 100-årsjubileum och samtidigt visa den för allmänheten.

Om det blir som planerat beror förstås på hur Coronapandemin utvecklar sig framöver. Styrelsen kommer att ta de beslut som är nödvändiga med hänsyn till rådande omständigheter.

**Text och foto där ej annat anges:**

**GUNNAR SÖDERBERG**

*Övre bilden: Jaser Salah borrar upp skvallerbålen i stagbultarnas ändar som har deformerats något vid nitsningen. Om en stagbult skulle gå av läcker pannvattnet ut genom hålet. Foto 29 april 2020.*

*Nedre bilden: Vi boppar smart åter få se Åke Karlsson vid manöverplatsen i färjans maskinrum. Foto 1 maj 2015.*

# I matsalong och försalong

Åren 2001 och 2002 hade vi en serie artiklar om ångaren BOHUSLÄN och dess aktiva tid hos Marstrandbolaget.

Sedan dess har det kommit många nya medlemmar som vill veta mer om historiken runt BOHUSLÄN. Artiklarna kommer nu i en något omarbetad version. Sommarbåten BOHUSLÄN presenterades i Ångbåten 173, Gods, post och passagerare i 174, Vinterbåten BOHUSLÄN i 175 och Farleder och navigation i 176.

Ombord i BOHUSLÄN var det på Marstrandbolagets tid restauration i mat- och försalong med öl- och vinnrättigheter. Verksamheten drevs av restauratrisen, "trissan", som även hade till uppgift att hålla besättningen med mat.

"Trissan" var inte anställd av Marstrandbolaget utan var egenföretagare, som utsågs av befälhavaren och betalades med besättningens kostpengar. Hon fick dessutom behålla hela intäkten från restaurationen och behövde inte betala hyra för att disponera de utrymmen som hörde till restaurationen.

Under 1930- och 40-talen var Ruth Ferm från Bovallstrand restauratris i BOHUSLÄN. För att klara verksamheten ombord anställde restauratrisen en kokerska och en eller flera servitriser. Servitriserna hade ingen enhetlig klädsel, men var klädda på ett passande sätt.

Städerskan, som var anställd av Marstrandbolaget, hade även till uppgift att passa upp befälhavaren. Om tiden räckte till fick hon även hjälpa till i restaurationen.



Ett glatt gäng i BOHUSLÄNs röksalong, som här används för matservering, när Bobus Kamrater reser till Marstrand 1942. Bordslamporna är de ursprungliga med tygskärm. Foto från Clas Verner.

## Matsalong med utsikt

Matsalongen på övre däck var avsedd för förstaklasspassagerarna. Samtliga 16 sittande gäster hade fönsterbord med utsikt. Borden hade vita linnedukar.

Från pentryt vid köket på mellandäck skickades maten upp med mathissen till övre pentryt, varifrån gästerna serverades vid borden.

Röksalongen kunde användas för matservering när inte matsalongen räckte till. Så kunde fallet vara vid beställningsturer. I röksalongen serverades vanligen kaffe och något passande starkvin efter maten.

## Enklare i försalongen

Försalongen under fördäck var avsedd för tredjeklasspassagerarna, vars utsikt begränsades till bordsgrannarna eller möjligen en skytt av omgivningen genom de högt placerade runda fönsterventilerna. Även försalongen rymde 16 sittande gäster. Försalongen användes numera som besättningens mäss.

I försalong serverades mat om någon hade råd, men det var vanligast att gästerna beställde in något billigare såsom öl och smörgås eller kaffe och bröd.

Skärgårdsbefolkningen utnyttjade ofta båtarna för lokala resor, behovet av att äta



Redaktionen har ingen bild från försalongen på Marstrandbolagets tid. Försalongen är sedan 1966 besättningens mäs. I soffan från vänster Edgar Blidberg och Åke Karlsson. Närmast Erling Rajfeld. Foto Gunnar Söderberg 25 augusti 2001.

mat ombord var därför inte heller så stort. Både skärgårdsbefolkningen och många av sommarens utflyktsresenärer fick nöja sig med att resa i tredje klass.

## Nyfångad stekt vitling

För dem som valde att äta i matsalongen fanns alltid några olika rätter att välja mellan och man kunde få både starköl och vin ombord.

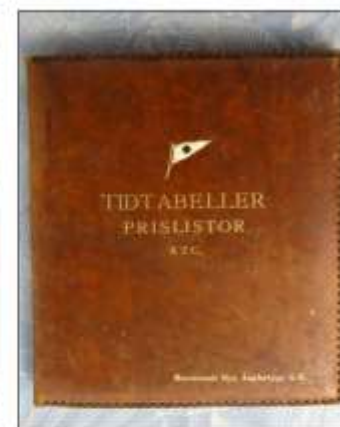
Vi låter Marstrandbolagets kamrer Walter Nilsson berätta:

"Menyn fanns i en brun lädermapp där även tarlisten var insatt. På sommarens morgontur kl 07.15 från Mar-

strand till Göteborg serverades ofta nyfångad stekt vitling. (Morgonturen slopades för BOHUSLÄN när den började gå expresturer från 1936.)

På de andra turerna var bifv med lök den vanligaste rätten. Rödspätta, makrill och annan fisk var förstås också vanlig på menyn. Fisken levererades direkt till båten av lokala fiskare längs kusten.

Besättningen hade ingen mäss utan åt sin mat på olika ställen ombord. Befälhavaren åt alltid i matsalongen, medan styrman och maskinchef åt i försalongen. Övriga besättningsmedlemmar åt i skansen och andra utrymmen."



I matsalongen fanns matsedel och tarlista i lädermapp. Denna är sannolikt från 1939. Gösa från Walter Nilsson.

## Minimala köksutrymmen

Maten ombord tillagades av kokerskan i köket i mellandäck. Spisen var på sedvanligt sätt koleldad. Köket var betydligt mindre än idag och började vid förkant av spisen. För om köket låg ett pentryt som började i förkant av den handdrivna mathissen.

Ytan för om pentryt var avsett för passagerare och gods i likhet med övriga fria ytor på mellandäck. Numera upptar kök och disktrum hela utrymmet på styrbords sida fram till styrmans-expeditionen.

Färsvaror förvarades i ett isskåp på



MÅLTIDEN		KÖK		SÄL			
<b>NY LYSEKIL</b>		<b>KÖK</b>		<b>SÄL</b>			
<p><b>NY LYSEKIL</b></p> <p>År 1951</p> <p>År 1952</p> <p>År 1953</p> <p>År 1954</p> <p>År 1955</p> <p>År 1956</p> <p>År 1957</p> <p>År 1958</p> <p>År 1959</p> <p>År 1960</p> <p>År 1961</p> <p>År 1962</p> <p>År 1963</p> <p>År 1964</p> <p>År 1965</p> <p>År 1966</p> <p>År 1967</p> <p>År 1968</p> <p>År 1969</p> <p>År 1970</p> <p>År 1971</p> <p>År 1972</p> <p>År 1973</p> <p>År 1974</p> <p>År 1975</p> <p>År 1976</p> <p>År 1977</p> <p>År 1978</p> <p>År 1979</p> <p>År 1980</p> <p>År 1981</p> <p>År 1982</p> <p>År 1983</p> <p>År 1984</p> <p>År 1985</p> <p>År 1986</p> <p>År 1987</p> <p>År 1988</p> <p>År 1989</p> <p>År 1990</p> <p>År 1991</p> <p>År 1992</p> <p>År 1993</p> <p>År 1994</p> <p>År 1995</p> <p>År 1996</p> <p>År 1997</p> <p>År 1998</p> <p>År 1999</p> <p>År 2000</p> <p>År 2001</p> <p>År 2002</p> <p>År 2003</p> <p>År 2004</p> <p>År 2005</p> <p>År 2006</p> <p>År 2007</p> <p>År 2008</p> <p>År 2009</p> <p>År 2010</p> <p>År 2011</p> <p>År 2012</p> <p>År 2013</p> <p>År 2014</p> <p>År 2015</p> <p>År 2016</p> <p>År 2017</p> <p>År 2018</p> <p>År 2019</p> <p>År 2020</p>		<p><b>KÖK</b></p> <p>År 1951</p> <p>År 1952</p> <p>År 1953</p> <p>År 1954</p> <p>År 1955</p> <p>År 1956</p> <p>År 1957</p> <p>År 1958</p> <p>År 1959</p> <p>År 1960</p> <p>År 1961</p> <p>År 1962</p> <p>År 1963</p> <p>År 1964</p> <p>År 1965</p> <p>År 1966</p> <p>År 1967</p> <p>År 1968</p> <p>År 1969</p> <p>År 1970</p> <p>År 1971</p> <p>År 1972</p> <p>År 1973</p> <p>År 1974</p> <p>År 1975</p> <p>År 1976</p> <p>År 1977</p> <p>År 1978</p> <p>År 1979</p> <p>År 1980</p> <p>År 1981</p> <p>År 1982</p> <p>År 1983</p> <p>År 1984</p> <p>År 1985</p> <p>År 1986</p> <p>År 1987</p> <p>År 1988</p> <p>År 1989</p> <p>År 1990</p> <p>År 1991</p> <p>År 1992</p> <p>År 1993</p> <p>År 1994</p> <p>År 1995</p> <p>År 1996</p> <p>År 1997</p> <p>År 1998</p> <p>År 1999</p> <p>År 2000</p> <p>År 2001</p> <p>År 2002</p> <p>År 2003</p> <p>År 2004</p> <p>År 2005</p> <p>År 2006</p> <p>År 2007</p> <p>År 2008</p> <p>År 2009</p> <p>År 2010</p> <p>År 2011</p> <p>År 2012</p> <p>År 2013</p> <p>År 2014</p> <p>År 2015</p> <p>År 2016</p> <p>År 2017</p> <p>År 2018</p> <p>År 2019</p> <p>År 2020</p>		<p><b>SÄL</b></p> <p>År 1951</p> <p>År 1952</p> <p>År 1953</p> <p>År 1954</p> <p>År 1955</p> <p>År 1956</p> <p>År 1957</p> <p>År 1958</p> <p>År 1959</p> <p>År 1960</p> <p>År 1961</p> <p>År 1962</p> <p>År 1963</p> <p>År 1964</p> <p>År 1965</p> <p>År 1966</p> <p>År 1967</p> <p>År 1968</p> <p>År 1969</p> <p>År 1970</p> <p>År 1971</p> <p>År 1972</p> <p>År 1973</p> <p>År 1974</p> <p>År 1975</p> <p>År 1976</p> <p>År 1977</p> <p>År 1978</p> <p>År 1979</p> <p>År 1980</p> <p>År 1981</p> <p>År 1982</p> <p>År 1983</p> <p>År 1984</p> <p>År 1985</p> <p>År 1986</p> <p>År 1987</p> <p>År 1988</p> <p>År 1989</p> <p>År 1990</p> <p>År 1991</p> <p>År 1992</p> <p>År 1993</p> <p>År 1994</p> <p>År 1995</p> <p>År 1996</p> <p>År 1997</p> <p>År 1998</p> <p>År 1999</p> <p>År 2000</p> <p>År 2001</p> <p>År 2002</p> <p>År 2003</p> <p>År 2004</p> <p>År 2005</p> <p>År 2006</p> <p>År 2007</p> <p>År 2008</p> <p>År 2009</p> <p>År 2010</p> <p>År 2011</p> <p>År 2012</p> <p>År 2013</p> <p>År 2014</p> <p>År 2015</p> <p>År 2016</p> <p>År 2017</p> <p>År 2018</p> <p>År 2019</p> <p>År 2020</p>		<p><b>SÄL</b></p> <p>År 1951</p> <p>År 1952</p> <p>År 1953</p> <p>År 1954</p> <p>År 1955</p> <p>År 1956</p> <p>År 1957</p> <p>År 1958</p> <p>År 1959</p> <p>År 1960</p> <p>År 1961</p> <p>År 1962</p> <p>År 1963</p> <p>År 1964</p> <p>År 1965</p> <p>År 1966</p> <p>År 1967</p> <p>År 1968</p> <p>År 1969</p> <p>År 1970</p> <p>År 1971</p> <p>År 1972</p> <p>År 1973</p> <p>År 1974</p> <p>År 1975</p> <p>År 1976</p> <p>År 1977</p> <p>År 1978</p> <p>År 1979</p> <p>År 1980</p> <p>År 1981</p> <p>År 1982</p> <p>År 1983</p> <p>År 1984</p> <p>År 1985</p> <p>År 1986</p> <p>År 1987</p> <p>År 1988</p> <p>År 1989</p> <p>År 1990</p> <p>År 1991</p> <p>År 1992</p> <p>År 1993</p> <p>År 1994</p> <p>År 1995</p> <p>År 1996</p> <p>År 1997</p> <p>År 1998</p> <p>År 1999</p> <p>År 2000</p> <p>År 2001</p> <p>År 2002</p> <p>År 2003</p> <p>År 2004</p> <p>År 2005</p> <p>År 2006</p> <p>År 2007</p> <p>År 2008</p> <p>År 2009</p> <p>År 2010</p> <p>År 2011</p> <p>År 2012</p> <p>År 2013</p> <p>År 2014</p> <p>År 2015</p> <p>År 2016</p> <p>År 2017</p> <p>År 2018</p> <p>År 2019</p> <p>År 2020</p>	

Vi har ingen matsedel från BOHUSLÄN på Marstrandshotels tid. Däremot en från LYSEKIL, sannolikt från någon av somrarna 1954-1956. LYSEKIL var motoriserad sedan juli 1951 och hade tagit över BOHUSLÄN

fördäck och ett i pentryt intill köket. Övriga matvaror förvarades i den svala källaren under försalongen. Framre delen av källaren var inredd med hyllställ för vinflaskor. Källaren var 2,4 m kortare i akterkant än i nollaget eftersom lastrummet gick in motsvarande bit där färskvattentanken var placerad. Av reklamannonserna från en bevarad lädermapp, sannolikt utgiven 1939, framgår att G. Gustafsson i Bazar Alliance var leverantör av kött- och charcuterivaror till Marstrandshotels samtliga båtar.

### Elektrisk ringledning

Från mat- och röksalong samt promenaddäck kunde passagerarna kalla på betjäning via elektrisk ringledning till övre pentryt. Fönstren i pentryt var öppningsbara och det gick att servera direkt ut mot promenaddäcket. Från aktersalong, nedre damsalong och försalong fanns ringledning till pentryt vid köket.

Från övre damsalongen, som benämndes konversationssalong, skulle det enligt specifikationen finnas telefon till övre pentryt. I nuläget finns inga

spår av en telefon men däremot en ringledningsknapp.

När föreningen tog över BOHUSLÄN fanns en icke fungerande ringledningscentral med numererade brickor i servitrishtytten på styrbords sida intill aktersalongen. Några andra ringledningscentraler fanns då inte kvar.

GUNNAR SÖDERBERG

Augblåten Nr 2 2020

## Stångehuvud

Strax väster om Lysekil, längst ut på Stångegenöset, ligger Stångehuvud en plats för dem som vill njuta av anblicken av ett öppet hav – ibland ursinnigt skummande, ibland stilla och vänligt, ibland grått och dolt i den fuktiga Atlantdimman.

Men sommartid är Stångehuvud en mycket omtyckt utflyktsplats som lockar stora skaror besökare. Utsikten över färleden och havet är grandios. Detta är en plats där många förlovnigar och bröllop ägt rum.

Långt innan Stångehuvudområdet blev en turistattraktion hade flera utländska intressen börjat intressera sig för den vackra rödaktiga graniten. Denna är huvudbergart här och blev snabbt ätråvård för monument, gravvårdar och till fasadgranit.

Vasakyrkan i Göteborg, en av de största kyrkorna i Sverige och invigd 1909, är byggd av granit från Stångehuvud. Också till statyer och monument på kontinenten fraktades den rödaktiga graniten. En mängd skutor och ängare låg ständigt stand by och tog ombord stora laster. Före första världskriget fanns det stor avsättning för graniten men under detta krig avtog stenexporten nästan helt. Området var indelat i olika lotter med olika ägare, som noga bevakade sina lotter.

### Ett skövlät landskap

Brytningen av bohussgraniten gav många arbetstillfällen och många fick en god inkomst av den. Men trakten skövlades och de vackert slipade hållarna höll på



Stångehuvud med dess röda granit. Fyrhuset från 1890 övertogs 1941 av Vihavets Kulturbeskyddnings Sällskap. Efter renovering 2009 övertogs fyrhuset 2017 av Carl och Calla Curmans stiftelse. Foto Ingvar Kronhamn

att alldeles sprängas sönder bit för bit. Stenhuggerierna, såväl svenska som tyska, bröt självfallet graniten där den var vackrast och mest lättåtkomlig.

Men badgäströrelsen som växt i popularitet sedan 1887 och som leddes av den kände badläkaren Carl Curman, störcdes till en början inte av stenbrytningen utan njöt av några anlagda stigar som ledde ut mot havet.

Stigarna besöktes av kung Oscar II i juli 1894 och därmed kom området att bli mer välbesökt. Samtidigt började man inse att området kanske borde

skonas på något sätt, åtminstone delvis. Men man drog sig för att protestera mot de mäktiga stenhuggerierna och, dessvärre, kanske äventyra en god inkomstkälla.

### Calla Curman

En enda person engagerade sig i försöken att bevara Stångehuvudområdet. Det var Calla Curman och var Carl Curmans maka. Hon strövlade ofta i området och seglade förbi de yttersta uddarna. Kvällstid satt hon uppe vid de högsta topparna Valhall eller Vindarnas Grotta

och betraktade de mäktiga ännu orörda rundslipade granithällarna.

Stenhuggeriernas framfart oroadde henne och hon funderade i dagar över hur stembrytningen skulle kunna stoppas och bergen bevaras i ursprungligt skick. De styrande i Lysekils stad uppvaktades utan resultat och stenbolagen var inte benägna att avstå mark med goda framtida inkomster. Några privatpersoner ägde marklotter där och arrenderade ut brytningsrättigheter med goda förtjänster. Alltjämt dånade sprängskotten kring Stånghuvud.

### Vilja och handlingsförmåga

Ett skott dånade 1914 i Serbiens huvudstad Sarajevo och första världskriget var ett faktum. Stenbeställningarna uteblev så gott som omedelbart. Arbetslösheten bland stenhuggarna ökade dramatiskt. Värdet på de tidigare så värdefulla klipborna sjönk till en bottennivå.

Calla Curman såg sin chans och bestämde sig för att försöka köpa in Stångehuvud bit för bit. För att hedra sin 1913 avlidne make, professor Carl Curman, ville hon satsa ett avsevärt kapital och "år samtid och framtid skänka ett härligt klippområde för evärdeliga tider".

Inte mindre än 17 olika markägare hade fru Curman att förhandla med. Sannolikt var inte alla beredda att avstå från försäljning. Skulle kanske bättre tider komma inom kort? Men hon lyckades med början 1916 övertygga markägarna en efter en att sälja.

Under vintern 1917 började upprö-



Några gånger under sommaren passerar ångaren *BOTTNSLAN* Stångehuvud på resa från eller till Lysekil. Bo Starmark.

ningen av skrotsten som låg i högar över hela området. 1920 skrevs ett köpeavtal med stenbolaget C.A. Kullgrens Enka. När lagfarten för detta område skrevs i slutet av september 1920 hade Calla Curman lyckats med det hon ett tiotal år tidigare knappast hade trott vara möjligt.

### Donation och stiftelse

Nöjd kunde Calla Curman fara hem till Stockholm. Nu visste hon att inga fler sprängskott skulle dånas ute på Stångehuvud. Nu kunde hon fundera ut hur området skulle förvaltas och bevaras för framtiden. Tillfället kom i november

1925 då hon fyllde 75 år.

Till Kungliga Vetenskapsakademien överlämnade hon då som gåva Stångehuvudområdet. Samtidigt inrättades "Carl och Calla Curmans stiftelse". I gåvobrevet till akademien står att Stångehuvudområdet i Lysekil ska "förvaltas och för all framtid såsom ett naturminnesmärke bevaras".

Stiftelsen övervakar skötseln av området medan den praktiska skötseln sköts av Lysekils stad. 1982 beslöt länsstyrelsen att ge Stångehuvudområdet skydd som naturreservat.

Vi senare tiders barn har all anledning att med tacksamhet och beundran

Ångbåten Nr 2 2020



När fyren på Stångehuvud släcktes 1940 hade den ersatts av en ny fyr på ön Humlesäcken som på bilden passerar av *BOTTNSLAN*. Foto Bo Starmark.

tänka på Calla Curmans initiativ. Utan henne hade inte området existerat i nuvarande skick utan hade troligen varit hårdexploaterat, först av stenhuggerier och ännu senare av exklusiva hus "med härligt västerläge tätt in på Skagerack".

### Fyrhuset

Kungl Lotsstyrelsen anlade 1890 en ledfyr längst ut på Stångehuvud. Fyrbyggnaden blev en träkur av firman Bark & Warburgs standardtyp. Firman var sedan länge etablerad i Göteborg och var en stor leverantör till Kungl Lotsstyrelsen.

En kuriositet: Såväl August Bark som

Gustaf Simon Warburg hade anknytning till Marstrand.

Belysningen i fyrkuren var inledningsvis en veklampa för fotogen ("gasolja"). Denna veklampa lyste utan påfyllning i åtta dagar och lyste dygnet runt. 1917 ersattes fotogenbrännaren av acetylenbrännare vars gastuber fylldes i den då nyanlagda gasstationen på Erholmen invid Marstrand.

Fyrskenetets olika färger för sektorerna åstadkoms av färgade glasskivor placerade på ställningar utanför fyren. 1940 släcktes den för gott och ersattes av en nyuppförd fyr på ön Humlesäcken (felaktigt kallad Stångholmen) cirka

400 meter söderut. Att vandra ut till "fyren" hör till ett måste för den som älskar havet.

BO STARMARK

### Källor och referenser

Andersson, Thomas: *Stångehuvud. Lysekils yttersta utpost mot havet*. Lysekil 1996

[www.stangebuvud.se](http://www.stangebuvud.se) En utomordentlig välgjord hemsida gjord av Thomas Andersson. Reviderad i april 2020.

Fakta om fyrhuset har delvis hämtats från *Svenska Fyrällskapets hemsida*.

## ERIC NORDEVALL II



Hjulångaren från Forsvik som vi rapporterade om i förra numret av *Ångbåten*, kom inte till Mälaren.

Under maj 2020 flyttas den istället till Norrgravn Hotel & Konferens i Norrkvarn, vid Göta kanal, utanför Lyrestad.

Bilden visar originalet, tecknad av Reinhardt Grosch.

INGVAR KRONHAMN

# Några dramatiska ångbåtsresor



*Bohuslän på väg att anlöpa Kyrkesund på en sydgående expresstur sommaren 1952 eller 1953. Dessa år var de enda som Bohuslän hade Marstrandsbolagets nya skorstenemärke som infördes 1951 på motorfartygen. Foto från Ångbåten arkiv.*

Nästan varje sommar under min barndom och tidiga ungdom på 1940- och en bit in på 1950-talet reste jag tillsammans med mina föräldrar och min bror med BOHUSLÄN, MARSTRAND eller något annat av Marstrandsbolagets fartyg till släkten på Tjörn. Min pappa kom från

Kyrkesund, hans bror bodde endast några meter från ångbåtsbryggan. Där var det ett stort nöje att se båtarna komma och gå.

Även Bohuslänska Kustens ångbåtar GÖTEBORG och OSLO, som gick mellan dessa båda orter passerade, dock utan att

lägga till vid bryggan. Men ibland kunde det hända att något av dessa fartyg stannade mitt i det smala sundet mellan Kyrkesund på Tjörnsidan och Härön för att ta ombord eller lämna passagerare till eller från norra Bohuslän eller den norska huvudstaden.

Min fars kusin som var ångbåtskommissionär rodde då ut passagerarna i sin lilla roddbåt och hjälpte dem att därifrån kliva ombord.

Det kunde också hända att vi reste till Åstol där vi likaså hade släkt. Det var en fantastisk upplevelse att känna lukten av hav blandat med ångbåtsrök, iakttäta fåglarna, åka genom smala Albrektsunds kanal, vid bryggan i Marstrand se gatulivet i en av Sveriges minsta städer, studera folk och ibland tycka att det gungade för mycket på Marstrandsfjorden eller den gropiga Hjärteröfjorden.

Till Åstol reste vi med WESTKUSTEN, till Kyrkesund nästan alltid med BOHUSLÄN eller MARSTRAND. Marstrandsbolagets övriga båtar LYSEKIL, ALBREKTSUND och S:T ERIK kunde jag studera då de lade till vid Kyrkesund.

## Dramatik ombord

I regel var det lugna resor, men några gånger blev det dramatik. En gång blev det slagsmål mellan två överförfriskade passagerare som slogs så blodet skvätte. Efter en lång stund lyckades en besättningsman lugna de båda kombattanterna och allt återgick till det normala.

En annan gång, det var sommaren 1956, jag hade då hunnit bli 18 år, gällde det livet på en man som fallit i vattnet från ett fartyg vid Masthuggskajen inne i Göteborgs hamn.

Bakgrunden till min båtresa vid det tillfället var att den då unge skådespelaren Per Oskarsson hade väckt stor uppmärksamhet genom att försvinna.



*LYSEKIL motoriserades och byggdes om radikalt inför sommaren 1951. Sommaren 1956 blev den sista som expressebåt på den gamla linje. Foto Dag Almén 1951.*

Han hade inte kommit till sin föreställning på Göteborgs stadsteater, dit han då var knuten. Man visste inte vart han tagit vägen. Men så visade det sig att han begivit sig gående norrut. Det påstods att han var på väg till Oslo.

## Vandring och båtresa

Min kamrat Lennart och jag blev inspirerade och beslöt oss också för att vandra norrut – kanske inte lika långt som Per Oskarsson, och utan några skådespelarambitioner! Efter några dagar och ömma fötter hamnade vi i Lysekil. Men det bör väl tilläggas att vi

tog tåget några sträckor.

Där tog vi in på vandrarhem samt badade och solbadade under några heta sommarkvar. Trötta av den starka värmen var det skönt att på kvällarna gå till sängs.

Efter några dagar tog vi båten, enligt turisttan ska det ha varit LYSEKIL, hem till Göteborg. Det var en underbar resa längs kusten. Ända tills vi vid 21-tiden kom in i Göteborgs hamn och snart skulle lägga till vid Stenpiren.

På den tiden fanns det ute i älven ett antal pålar, eller dykdalber, vid vilka fartyg kunde förtojas i väntan på kaj



Efter sommaren 1953 återkom BOHUSLÄN till kusten sommars 1957 och 1958 med det nya skorstenmärket som infördes 1956. Foto Dag Almén i Lysekil 14 juli 1958.

plats eller av andra skäl. Vid en av dessa pålar, belägen mitt för Masthuggskajen, upptäckte vi en man i vattnet, som klamrade sig fast. Från ett större fartyg vid kajen hördes rop för att uppmärksamma vår besättning på mannens belägenhet. Hur länge skulle mannen undgå att drunkna?

Som väl var handlade vår kapten och besättning mycket skickligt. Båten saktade farthen och när den nästan låg stilla, hoppade en besättningsman fast med ett rep, i vattnet för att rädda mannen. Med förenade krafter drog sedan den övriga besättningen upp de båda ombord.

Mannen som blev räddad låg utmatad på däck. LYSEKILS besättning, inte minst han som hoppade i vattnet, gjorde en bragd och räddade livet på den nödställda. Alltmedan besättningen på fartyget vid Masthuggskajen visserligen ropade på hjälp, men inte tycktes göra något eget försök att livrädda. Ja, det var en innehållsrik vecka vi kunde se tillbaka på då vi kom hem till Hisingen. Och det var Per Oskarsson som inspirerade oss till denna resa!

Sista gången jag reste med BOHUSLÄN då den ännu gick i reguljär trafik var samma dag som VM-finalen i fotboll

mellan Brasilien och Sverige spelades på Råsunda, 29 juni 1958. Sverige tog då silver med Gren, Nacka, Julle, Liedholm och Hamrin.

Den dagen reste jag till Kyrkesund och tillbaka på kvällen. Sedan dröjde det inte länge innan all ångbåtstrafik upphörde. Men det är fina minnen som jag fick uppleva och fått bära med mig i livet.

### Tack för att BOHUSLÄN finns!

Jag vill slutligen tacka alla er som nu och tidigare under mer än 50 år har arbetat för att värda BOHUSLÄN och se till att vi intresserade kan få resa med detta underbara museifartyg.

Ni gör en kulturinsats – lika viktig som Per Oskarsson, konstnärer och författare. Ni vårdar en epok. Ni befäster minnet hur det var att leva och resa i den bohuslänska skärgården på 1800- och 1900-talen. Och ni bidrar till att ge människor härliga upplevelser. Tack alla ni som gör denna viktiga insats för att skapa glädje för oss resenärer!

Senast i somras gick min färd upp längs älven till medeltidsmarknaden i Lödöse. Då gick mina tankar till min mormors far som vid tiden för förra sekelskiftet nästan varje vecka åkte båt mellan hemmet på bohussidan och Göteborg, där han under ett antal år var byggnadssnickare i den snabbt växande staden. Självt gjorde jag som sexåring 1944 samma resa med ELFÄNGEN som då den sista av passagerarbåtarna på Göta Älv gick sin sista säsong.

TORNGY LARSSON

Ångbåten Nr 2 2020

## 2020 – ett annorlunda år

På grund av den pågående pandemin har säsongstarten för ångaren BOHUSLÄN flyttats fram.

Ett virus från Kina förändrade plötsligt vårt levnadssätt när en pandemi spreds över jorden med flygets hastighet.

Plötsligt pratade vi om Corona och Covid 19 och lyssnade till statsepidemiologen som i radio och TV dag för dag behärskat rapporterade om antal insjuknade och avlidna.

Från Folkhälsomyndigheten fick vi veta hur vi skulle förhålla oss för att undgå smittan. Vi blev medvetna om begreppet social distansering, att hålla avstånd från våra medmänniskor i olika sammanhang.

29 mars infördes förbud mot allmänna sammankomster och offentliga tillställningar med flera än 50 deltagare.

Plötsligt stannade hela samhället upp. Beredskapen var i det närmaste obefintlig i den globala ekonomin där varor tillverkas på andra sidan jordklotet och levereras "just in time". Bara pandemin var global.

Landgränserna stängdes och även resor inom landet försvärades. Företag, stora som små, drabbades. Besöksnäringen drabbades, hotell och restauranger förlorade kunder. Kunde sådant hända frågade vi oss.

Permitteringar och uppsägningar var snart ett faktum, rekonstruktioner och konkurser blev allt vanligare.

Även föreningslivet berördes. Otaliga årsmöten sköts upp. Evenemang av alla slag fick ställas in.



I dagens läge kan vi bara se fram mot den dag ångaren BOHUSLÄN åter kan lämna Stenpiren med förväntansfulla resenärer. Foto Ingvar Kronhamn.

Många föreningar är beroende av de intäkter som deras verksamhet inbringar. Ett evenemang som regnar bort eller förhindras av smittorisken ger snabbt ekonomiska bekymmer.

Maritimt i Väst, paraplyorganisation för de maritima kultur- och utbildningsföreningarna, har lämnat en skrivelse om problemen till Västra Götalandsregionen.

NAV-nätverket industrihistoria och arbetslivsmuseer i Väst har skickat ut en enkät till sina 150 medlemmar för att få en uppfattning om deras problem.

Bland ångbåtskollegerna noterar vi att säsongstarten skjutits upp. Ångaren TRAFIK ställer in sina resor till och

med 12 juli, BLIDÖSUND gör inga musik-kryssningar under 2020. MARIEFRED skjuter upp säsongstarten "på obestämd tid" men förhoppningsvis till efter midsommarhelgen.

Även Waxholmsbolagets NORRSKÄR och STORSKÄR skjuter upp säsongpremiären. Ja, frågan är om det blir någon ångbåtstrafik innan säsongen är över...

Vi får verkligen hoppas att BOHUSLÄN kan lämna kaj i sommar med förväntansfulla resenärer!

Vi hoppas även på en eftersäsong med FÄRJAN 4 i september och oktober!

INGVAR KRONHAMN

# Stora Bommen och Stenpiren på vykort



Vykort i format 10 x 15 cm brukar i vykortssammanhang benämnas *nya vykort*. De blev allt vanligare på 1950-talet och ersatte vykortet i det tidigare formatet 9 x 13 cm vilka betraktas som *gamla vykort*.

Detta vykort från Göteborgs hamn, med Stenpiren i centrum, är ett kort i den förstnämnda kategorin. Det kan dateras till slutet av 1960-talet, men om ett 50-årigt vykort verkligen kan anses som ett nytt vykort kan ju tyckas underligt

Den gängse uppfattningen bland vykortssamlare och vykortshandlare är ändå, att vykort i det lite större formatet alltså trots allt betraktas som nya vykort. Jag tycker att nya vykort ibland kan vara lika trevliga och intressanta som gamla

vykort, något som väl denna hamnvy är ett exempel på.

Vykortet har utgivits av det välkända vykortsförlaget AB H Lindenhag, vars logga syns nere till vänster. Kortet har skickats och stämpelplats i Göteborg den 11 oktober 1971.

Vykortsfotografen har dock tagit den trevliga bilden några år tidigare. Jag föreslår att kortet har tagits någon gång under sommaren 1968. Bilarna körs i högertrafik, som ju infördes 3 september 1967 och Stena Lines terminal på Stenpiren har ännu inte utökats norrut. Det skedde våren 1969.

Stora Bommen var den tullbom som tidigare fanns över Stora Hamnkanalens mynning i Göta älv. Den motsvarades av Lilla Bommen över Östra Hamnkanalens mynning i älven. Stora Bommens hamn är bassängen mellan Stenpiren och Packhuskajen.

Vid Stenpirens hitre sida ligger fiskeribåten GULLMAREN längst in och därefter de båda Öckeröbåtarna, först TURISTEN och sedan den snygga REGENT (min favoritbåt).

Borta vid Skeppsbrokajen ser man Styrsöbolagets YLVA och STYRSÖ. Är man riktigt skarpögd ser man samma bolags DISA eller VESTA som ligger hitom YLVA. Bortom STYRSÖ ligger fiskeribåten SKÅPESUND.

Den lilla lastbåten som syns vid kajplats 11, kajen vid nuvarande Casino Cosmopol, är den gråmalade VEGA, byggd i Svendborg redan 1908 och hemmahörande på Bohus-Björkö.

VEGA trafikerade som lastbåt Marstrandbolagets linje mellan Göteborg och Kungshamn mellan 1955 och 1975. Man kan notera, att det vid bildens tillblivelse fortfarande fanns järnvägsspår förbi Tullhuset (nuvarande Cosmopol), Stora Bommen, Stenpiren och utmed Skeppsbrokajen.

Denna hamnbana fortsatte längre västerut ända ut till Majnabbe. Trafiken dit nedlades i början av 1978 och spåren revs därefter i etapper.

Jag minns att järnvägsspåret kom till användning sommaren 1976 i samband med ångbåtsmötet som då anordnades vid Stenpiren. Ett av Bergslageras Järnvägssällskaps (Bjs) ånglok gjorde då några turer på hamnbanan.

Vad gäller övriga båtar på vykortet har jag vänt mig till min båtologkamrat Bertil Söderberg. Han har identifierat den lilla bunkerbåten, som är på väg in från höger i bild som SNÄCKAN.

Färjeläget närmast i bild hette tidigare Residensbrons färjeläge efter bron över Stora Hamnkanalen. 1952 fick den namnet Stora Bommens bro varvid färjeläget fick namnet Stora Bommen.

I färjeläget ligger FÄRJAN 4. Den var vid denna tid reservfärja och har tillfälligt satts in på linjen mellan Stora Bommen och Lundbyhamnen. Den benämndes linje 5, där motorfärjan HUGO HAMMAR annars gick i normala fall.

HUGO HAMMAR sattes i trafik 2 juni 1954. Det var många trafikanter som skulle över älven till Götaverken och terminalbyggnaden försågs därför med

vänthall förutom kioskförsäljning.

Färjelinje 5 nedlades slutligen den 31 juli 1970. Både FÄRJAN 4 och HUGO HAMMAR lades då upp vid Hammens varv på Ringön.

Tursamt nog räddades FÄRJAN 4 till eftervärlden genom att Sjöfartsmuseet övertog den i slutet av juni 1972. Museet överlät samtidigt drift och underhåll till Sällskapet Ångbåten.

Bakom FÄRJAN 4 skymtar inspektionsbåten HAMNEN, och vid Skeppsbron, hitom Styrsöbåtarna, uppper Bertil, att AB Bogserkompaniet (som på 1970-talet gick upp i Röda Bolaget) hade sina bogserbåtar, några av dem syns också på vykortet.

Stena Lines färja på utgående från Stenpiren är STENA DANICA (I), Stena Lines första bilfärja på linjen Göteborg-Frederikshavn.

Tack Bertil för dessa uppgifter!

Att det var liv och rörelse i Göteborgs hamn, när vykortsbilden togs, går ju inte att ta miste på, inte minst borta vid både Masthuggs- och Amerikakajen, liksom också vid de än så länge kvarvarande varven i staden. Till höger i bild syns ju bl.a. en del av Götaverken.

RAGNAR MAGNANADER

## Var befinner sig VALBORG?



Från Claes Verner har redaktionen fått en bild på en ångbåt för identifiering. Bilden kommer från ett fotoalbum som tillhör Claes pappa Åke Verner. Det finns ingen notering om när och var bilden är tagen.

Det var lätt att identifiera ångaren som Ångbåts AB Bohuslänska Kustens VALBORG. Men vi behöver läsarnas hjälp med att identifiera var bilden är tagen. Sundet som VALBORG passerar ser smalt ut och bör vara intill en badplats eller bra badklippa.

VALBORG var byggd redan 1874 vid Göteborgs Mekaniska Verkstad för

William Thorburn & Söner i Uddevalla. Ångaren övertogs 1876 av det nybildade Ångbåts AB Bohuslänska Kusten och gick i trafik ända till 1949.

Då var verksamheten inte längre lönsam och bolagets styrelse beslöt om frivillig likvidation. Bolaget hade då nio båtar där GÖTEBORG, som trafikerade Göteborg-Strömstad-Oslo, var den största. GUSTAFSBERG som skötte lokaltrafik från Uddevalla till Byfjordsbryggorna var den minsta. VALBORG såldes på auktion 1950 och skars ned till präm för att skrotas några år senare.

VALBORG byggdes om flera gånger.

Från att tidigare haft svart skrov och gul överbyggnad blev VALBORG vitmålad omkring 1930. Bilden bör vara tagen under detta årtionde.

VALBORG gick i trafik året runt och trafikerade följande linjer: Göteborg-Höviksnäs-Stenungsund-Slussen-Uddevalla, Uddevalla-Henån-Ellös-Lysekil och Göteborg-Stenungsund-Henån-Ellös-Lysekil. Ett stort antal mellanbryggor anlöptes.

Efter att Sotekanalens tagits i bruk 1935 förlängdes vissa turer sommartid från Lysekil till Hunnebostrand.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2020

## Dräktighet och fartygs vikt Akterspegeln

Inom sjöfarten används ord och uttryck som får den att framstå som speciell och exotisk.

För en tid sedan käserade en medarbetare i en större dagstidning om Göteborgs hamn och påminde läsarna om göteborgsrederiernas storhetstid då "dräktigheten räknades i hundratusentals bruttoton".

### Dräktighet

Ordet dräktighet kan väcka viss munterhet men innebär ett fartygs storlek eller volym. Men bruttoton eller nettoton? Nej, sådana har aldrig funnits.

För inte så länge sedan uttrycktes fartygs dräktighet (storlek) i enheten registerton. Det motsvarar 100 engelska kubikfot (2,83 kubikmeter). Det innebär att brutto- respektive nettodräktigheten uttrycktes i registerton, inget annat.

Bruttodräktigheten var (nästan) fartygets hela volym, nettodräktigheten var volymen efter avdrag av rum för besättning, navigation samt maskinrum efter vissa bestämmelser.

Efter hand urholkades reglerna vilket gav upphov till ett helt nytt sätt att mäta fartygs dräktighet, 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

Idag är (nästan) alla fartyg mätta på detta sätt. Bruttodräktigheten motsvarar således volymen av alla slutna utrymmen. Nettodräktigheten är en funktion av volymen av lastrum/tankar och/eller passagerarantal.

Men här kommer det för många svårsmälta, dräktigheten är numera dimensions- eller enhetslös, den saknar sort!

Således uttrycks inte dräktigheten längre i registerton. BOHUSLÄNS bruttodräktighet är 304 och nettodräktigheten 235.

Därmed slipper vi att blanda ihop dräktighet och dödvikt.

### Dödvikt

Dödvikten uttrycks i helt vanliga ton (å 1000 kg) och är ett fartygs maximala lastförmåga (last, bränsle, förråd, besättning och passagerare).

Dödvikten är skillnaden mellan fartygets vikt vid största tillåtna nedlastning och "lätt fartyg".

### Deplacement

Deplacementet är massan av det vatten som fartyget undantränger. Genom avläsning av djupgående och trim får man i tabeller fram fartygets aktuella vikt när man mätt vattnets densitet (täthet).

### Lätt fartyg

Vikten av "lätt fartyg" är vad som blir kvar när det som ingår i dödvikten räknats bort.

Proceduren att få fram vikten av "lätt fartyg" kallas vägning och är av betydelse för fartygets stabilitetsegenskaper.

Vägning av fartyg ska göras med jämna mellanrum. Vikten av lätt fartyg får inte förändras mer än 2 % och tyngdpunkten långskepps 1 %.

Annars måste ett nytt krängningsprov utföras och en ny Trim- och stabilitetsbok utarbetas. Det blir dyrt!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2020



På sidan 28 ser vi ångaren BOHUSLÄN under utrustning vid Eriksbergs varv 21 april 1914. Provturer för mätning av maskineffekt, kolförbrukning och fart hade genomförts 5 och 15 april.

Som syns på bilden är ångaren inte helt färdigrustad och den ser både skavd och smutsig ut. Leveransprovturen skulle äga rum 14 maj, så det fanns tid att göra allt klart.

På akterdäcket skymtar däckshuset för trappan till övre däck samt det lilla skottet som avdelar akterdäcket från det vi numera kallar poopen.

Promenaddäcket saknar samtliga soffor. Dörren till trapphallen ser ljus ut på insidan. Båtdäcket saknar livbåtar, men det finns en tillfällig eka.

Rorkulten för nödstyrning direkt på hjärtstocken pekar förut istället för akterut, som den gjort åtminstone sedan 1950-talet.

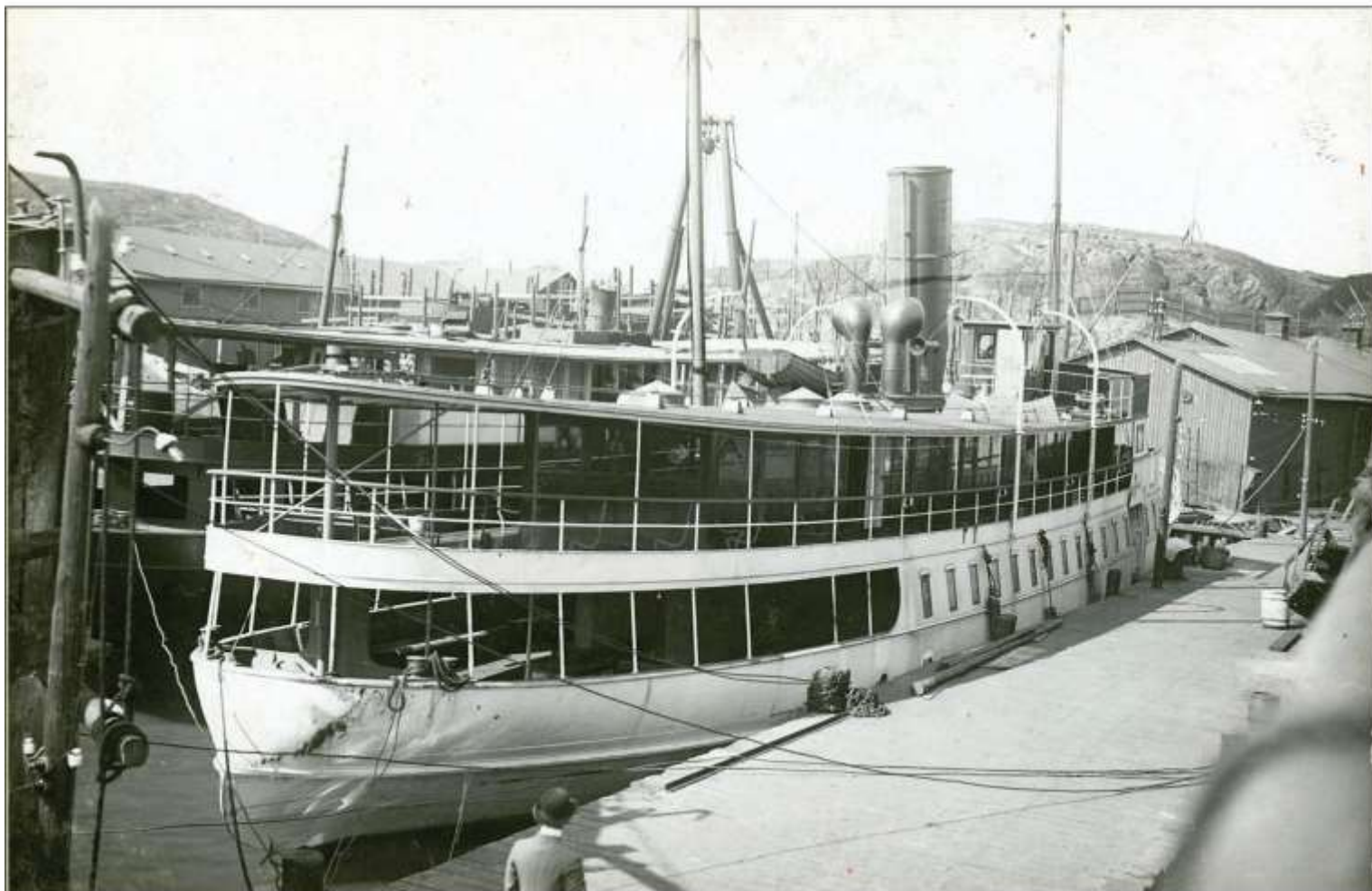
Maskinskyldighet är inte på plats. Dörren till navigationshytten, som på den tiden var i akterkant, står öppen.

På babords sida skymtar passagerarångaren J. L. RUNEBERG under byggnad för Borgå Ångfartygs Ab i Finland.

GUNNAR SÖDERBERG

27

# Akterspegeln



*Ångaren BOHUSLÄN under utrustning vid Eriksbergs varv 21 april 1914. Läs mer om bilden på föregående sida. Foto Göteborgs Stadsmuseums arkiv*

