



**ÅNGBÅTEN**

Årgång 12 • December 1976 • Nummer

**37**



## Redaktionens spalt



### Hjulångaren BOHUSLÄN!

Det kan man veta till om man säger det, inte här man skriver. Men som inlägg för det dags när idéerna tryter. Som inlägg på Ångbåtens julknummer.

God Jul och Gott Nytt Ångbåtar!  
Önskar redaktionen.

## Medlemsavgiften 1977

Medlemsavgiften för 1977 är ökarändrad 20 kronor. Avgiften kan betalas med det inbetalningskort som medföljer tidningen.

Sällskapet Ångbåtens postinbetalningskort kan också användas vid köp från Ångbåtklubben eller för gåvor.

Styrelsen har i sporsamhetsylfte beslutat slopa medlemskvoten för 1977.

För medlemsavgiften i Sällskapet Ångbåten erbjuder man medlemstidningen Ångbåten fyra gånger om året och desutom programmet Sommarturerna - ångaren BOHUSLÄNs uppskattade dags- och svallutfläkter för medlemmar och andra som uppskattar ångbåtsresor behag.

## Nya andelarna här!

De nya andelarna här nu kommit och kan beställas genare att man betalar 100 kronor per andel med hjälp av bifogat inbetalningskort för Ångbåtens ekonomisk förening. Det är även möjligt att byta ut äldre andelar mot nya vilket kostar 20 kronor.

Ösbl att Ångbåtens ekonomisk förening har eget postgiro och bankgiro. Postgiro-numret är 89 80 52 - 4 och bankgiro-numret är 356 - 9134.

## Medlemsregistret

behandlar de senaste och senaste Hälso. Om Du inte får medlemsavgiften eller andra försändelser (det är faktiskt inte lätt att vara vid man inte får) kontakta medlemsregistret direkt. telefon 031/931139

## Innehåll:

- 2 Aktuellt ombord
- 4 Bogserångaren TEK
- 5 Julrebus
- 6 OCKERÖ - vinterångaren
- 9 Sol ERIK
- 10 Ångbåtstrafik på älven
- 11 BOHUSLÄN på sjön
- 12 Båtar runt omkring
- 13 Hjulångare i England
- 14 Mittupplag med MARSSTRAND
- 16 FÄRJAN 2
- 18 En lever ångan!
- 20 Ångfartygs AB Bengtsons-Nordmarken
- 22 Ny andel

Ångbåten 37 var klar för tryckning 8 december 1976 och trycktes i 2000 ex.

## Ångbåten 37

medlems- och informationsutgivning utgiven av

Sällskapet Ångbåtar  
Box 2972

400 12 Östervägen 2

Postgiro 60 16 96-3

Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen måndag-torsdag kl 10-12 och 13-15: 031-131429

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Skinnaren - endast under veckodagarna - 031-131450

Ångbåtens utskickar med fyra nummer per år.

Ansvarig utgivare Ingvar Krutsmann

Redaktionen utgörs av

Ingvar Krutsmann	Göran Söderberg
Petters Bengtson	Ove Östervägen
417 26 Göteborg	411 29 Göteborg
tel 031-612220	tel 031-181875

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till medlemsregistret tel 031-55 03 89

Medlems- och prenumerationsavgift 40 20 kr per år.

## Aktuellt ombord

I hastnumret beskrev vi uppläggnigen av BOHUSLÄN och att ångaren bogserades till vinterkvarteret vid kajplats 17.

Den 30 november var det åter dags för flyttning då BOHUSLÄN i all hast bogserades över till Lindholmen där Götaverken Reparation tog hand om båten. BOHUSLÄN dockades omedelbart och de plåtar i akterskeppet som skulle bytas skars ut. Innan dess hade vi själva tagit bort den garnering som fanns kvar i aktersalongen. Vad vi känner till skall BOHUSLÄN vara tillbaka vid kaj 17 vid jultid. Vi får se.

Sedan börjar åter medlemmarnas arbete med BOHUSLÄN. På många ställen pågår renovering av såväl mindre som större detaljer. Det iövrigt efterlängta tvättrummet förut på babordssidan kommer att förverkligas sedan rummets två ventiler har bytts ut.

Lastrummet skall förses med stäldurk och en ny kompressor för arbetsluft väntar på att bli installerad.

Ommålning av caféet på akterdäck förbereds som bäst. Caféet kommer att ådras, en verklighetsförforskning som var mycket vanlig när BOHUSLÄN var yngre. Avsikten var att ge stål eller sämre trä intrycket av att bestå av ädlare träslag genom skicklig imitation med pensel och färg. Svagheten för imitation ombord är vanligare idag när varje fartyg byggs med träimiterade plastlaminat i inredningen. På BOHUSLÄN görs ådringen på gammalt manér av yrkesman.



## Vem gör vad?

I förra numret berättade vi om vem som gör vad i Sällskapet Ångbåten. Under rubriken TEKNIK, planeringsnämnden för underhållet på BOHUSLÄN, har Björn Fridén övertagit sysslan som representant för maskin.

## Kom ner till BOHUSLÄN

Det är en hel del som skall uträttas ombord i ångaren BOHUSLÄN under vinteruppehållet. För att hålla kostnaderna nere måste Sällskapet Ångbåtens medlemmar göra så mycket som möjligt av arbetena själva.

Det är därför viktigt att så många som möjligt kommer till BOHUSLÄN för att hjälpa till ombord. Bäst är att komma på arbetskvällarna när arbetet drivs gemensamt under angenäma former och alla kan hjälpas åt. Arbetskvällar är måndagar och torsdagar. Dessutom brukar en hel del komma till BOHUSLÄN på lördag förmiddag.

Du som ännu inte varit med: kom ombord och upplev vinterarbetet! Det skrapas, slipas, skruvas, spikas, svetsas och målas. Lyckligtvis inte allt på en gång men det kanske räcker för att just Du skall ryckas med i arbetsgemenskapen. Ta med oömma kläder och skor. Men det är inte bara hårt arbete, mellan varven pratar vi ångbåt och när dammet står som tätast tar vi en kopp kaffe.



GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR  
ÖNSKAS ÅNGBÅTENS LÄSARE!





# Bogserångaren REX



Ångbogseraren REX med vedlastade prämar i Strömsholms kanal omkring 1918.

Per Palmér tillhör gruppen av aktiva i BOHUSLÄNS maskinrum. Såsom delägare i ångbogseraren REX tillbringar Per även en del tid i Hallstahammar vid Strömsholms kanal där REX har sin hemmahamn. Vi läter här Per berätta lite om sin bogserare:

REX byggdes 1901 vid Thorskögs Mek Verkstad - som ligger vid Göta älv mitt emot Lödöse - som en av de 42 bogserarna i den sk "Isbjörnsklassen", där bl a DUX, MAX, STORMKING och STORMQUEEN ingick. REX är 15,2 m lång och 4,0 m bred. Djupgåendet är 1,75 m. Compoundmaskinen som är på 80 ihk har strålkondensator och Ellings slidstyrning. Pannan som är tillverkad av Phenoët 1931 är ved- och oljeeldad och har arbetstrycket 11 kg/cm<sup>2</sup>.

REX levererades till Andersson & Lindberg i Göteborg som sålde den vidare till Stockholm. Fram till 1918 bogserade REX prämar på Mälaren för Stockholms Isbolag. Därpå köptes den av ASEA i Västerås för transporter på Strömsholms kanal. Under första världskrigets senare del var bristen

på drivmedel stor och transportfrågan för ASEAs dotterbolag Surahammars Bruk fick lösas med hjälp av bogserbåtar och prämar. 1920 överfördes REX till Surahammars Bruks rederi som huvudsakligen sysselsatte REX med kaltransporter mellan Västerås och Surahammar.

1950 lades brukets kanaltrafik ner och REX såldes tillsammans med rederiets andra kvarvarande bogserare MIMER, till byggnadsfirman Christiani och Nielsen i Stockholm för att användas vid byggandet av Hjulsta- bron i Mälaren.

Efter några år återköptes REX till Surahammars Bruk för att ingå i ett planerat bruksmuseum. Där blev den liggande i tio år utan underhåll tills en sträng vinter fick båten att sjunka till botten.

1966 köptes REX för en tusenlapp av sina nuvarande ägare som fick börja med att bärga båten. Därefter inleddes en omfattande skrovreparation och renovering. Pannan var areparabel och en ny begagnad don-

# Julrebus

Ångbåtens jultävling består i år av en rebus. Svaret kan skrivas på ett vanligt vykort med båtmotiv (ej nödvändigt) som tillförs Ångbåtens arkiv. Alla som svarat rätt erhåller en fribiljett till någon av ångaren

BOHUSLÄNS kvällsturer sommaren 1977. Svaren måste vara Ångbåten tillhanda senast 1 februari 1977, under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsgatan 2, 411 29 Göteborg.



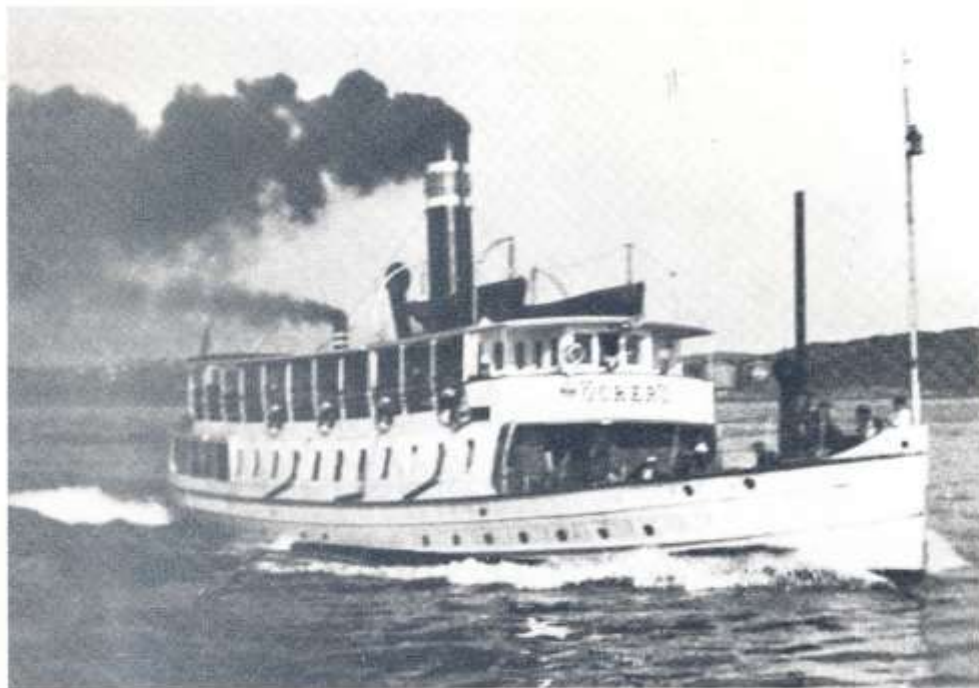
REX på Strömsholms kanal sommaren 1976. Foto Per Palmér.

keypanna från jagaren KLAS HORN blev räddningen. För att kunna ta sig under de låga broarna över kanalen gjordes styrhytten demonterbar medan skorstenen är fäll-

bar. 1970 sjöattes REX och användes sedan dess för turer på Strömsholms kanal och Mälaren.



# ÖCKERÖ - vinterångaren



Ångaren ÖCKERÖ forcerar på Älvsborgsfjorden sommaren 1937. Här har ångaren fortfarande kvar "biffbrödet" från köket under fördäck där även matsalongen låg. Under 30-talet hade Öckeröbåtarna kaféservice ombord. Foto från Öckeröbolaget.

Vid Packhuskajen 11, mitt emot Stenpiren, kan man varje vardag se en blåmålad lastbåt som under några förmiddagstimmar lastar styckegods till barna i norra skärgården. Prick klockan 11,30 avgår den, lastad med allt från livsmedel till byggnadsmaterial. Båten som heter ÖCKERÖ har ett vackert gammalt ångbåtsskrov med isbrytarstäv och en mjukt rundad kryssarakt. Överbyggnaden följer inte ångbåtstilen utan är från betydligt senare dato. Som de flesta vet är ÖCKERÖ identisk med Öckeröbolagets forna passagerarångaren med samma namn. ÖCKERÖ var den sista ångbåten i trafiken på norra skärgården.

Ångaren byggdes vid Motala Verkstad 1904 för Rederi AB Stockholm-Wermdö och fick namnet TOR II. Den var en vidareutveckling av den s k Motalatypan som hade levererats till flera rederier i Stockholms

skärgård och Mälaren. Ångaren var 31,75 m lång och 5,86 m bred. Compoundmaskinen uppgavs vara på 260 ihk. 1907 genomgick ångaren en lyckad ombyggnad varvid den försågs med isbrytarstäv och därmed inledde året runt trafiken på Torsbyfjärd.

1919 såldes ångaren till Ångbåts AB Nya Svartsjölandet som döpte om den till FÄRINGSÖ. Den sattes nu in på Mälaren från Stockholm till bryggarna kring Långtarmen. Slutbryggan hette som sig bör Slut. Rederiet ägdes av bönder på barna längs Långtarmen som med ångarna NYA SVARTSJÖLANDET och FÄRINGSÖ transporterade stora mängder jordbruksprodukter till Stockholm. NYA SVARTSJÖLANDET finns ännu kvar som Waxholmsbolagets VÄSTAN.

1935 gick FÄRINGSÖ från Mälaren runt kusten till Göteborg. Det var den fjärde



ÖCKERÖ i isen i Kalvsund söndag 9 februari 1947. Ångaren hade gått från stan kl 9.30 och kom till Hålsö kl 14.50 - efter 5 tim 20 min gång i isen - och återvände sedan för att vara i stan kl 17.45. Foto Klas Kleveström.

målarbåten som köptes för det nybildade Öckeröbolagets räkning. Tidigare hade RIDDARFJÄRDEN, EKOLN I och TESSIN kommit till Göteborg. Bakgrunden var att Marstrandsbolaget hade inställt trafiken på Hålsö i december 1934. Då hyrde några hålsöbor med varvsägare J W Berg i spetsen ångaren STYRSÖ EXPRESS och började under namnet Hålsö Trafik med trafik på norra skärgården. Båten köptes snart och flottan utökades med de tidigare nämnda målarbåtarna. För trafiken bildades i maj 1935 ett bolag som fick namnet Trafik AB Öckerö Skärgård och därmed övertog Hålsö Trafiks verksamhet. STYRSÖ EXPRESS omdöptes till HAVSBANDET och EKOLN I blev NORRA SKÄRGÅRDEN. Den sistnämnda gick från början som passbåt på sträckan Hålsö-Knippla-Rörö-Hyppehn. På sträckan Göteborg-Hålsö-Öckerö-Kalvsund -Björkö-Hålsö gick de fyra andra ångarna. Året runt båtar blev NORRA SKÄRGÅRDEN och FÄRINGSÖ som ändrade namn till ÖCKERÖ. Nu trafikerade båtarna hela sträckan och Rörö blev slutbrygga.

ÖCKERÖs isbrytaregenskaper kom väl till pass även på västkusten. Vintrarna 1941,

1942 och 1947 var exceptionellt stränga och trafiken fick ställas in helt. Ändå försökte man hålla igång trafiken i det längsta. När inte en båt orkade fram genom isen själv, dubbelkopplade man två båtar så att man hade en påskjutande ångare i aktern på den första. Detta knep hade sedan länge använts på Mälaren vid svåra isvintrar. ÖCKERÖ gick som året runt båt till 1949 då BURÖ övertog vinterturerna. Sommartid gick ÖCKERÖ på Rörötraden tom 1947. 1948 sattes ÖCKERÖ in på Hålsö Klova i samtrafik med Paul Olofssons ångare HÖNÖ. HÖNÖ var också en gammal målarbåt och hade till 1947 hetat BAYARD. Numera har den återfått namnet BAYARD och går för Strömma Kanalbolaget i Mälaren. Somrarna 1953 och 1954 var ÖCKERÖ ensam kvar av ångbåtarna i norra skärgården, de flesta hade motoriserats och några hade sålts.

Efter sommarseglationen 1954 lades ÖCKERÖ upp och kom sedan aldrig mer i trafik som passagerarbåt. Sedan ombyggnaden 1907 hade endast smärre förändringar gjorts på ångaren. Alla övriga Öckeröbåtar hade byggts om både en och flera gånger. Kons→





ÖCKERÖ backar ut från Träpiren i Göteborg. Foto Dag Almén omkring 1950.

tigt nog behålls den långa flaggstängen - "stockholmsgösen" - i fören ända till slutet av 40-talet då den flyttades upp till båtdäck och blev mast på västkustvis. I januari 1959 påseglades och sänktes Öckeröbolagets fraktbåt TRYGG av Transatlantics MONGABARRA på Älvsborgsfjorden. Detta blev dödsstöten, inte bara för de två besättningsmännen på TRYGG, utan även för ÖCKERÖ som ångbåt. Den hade legat upplagd vid Bohus Varv och byggdes nu om till fraktbåt för att ersätta TRYGG. Överbyggnaderna skars ned helt och skrovet kapades drygt 6 m på mitten. I aktern byggdes ett vindskydd framför vilket en fiskerbåtsstyrhytt placerades. På det öppna lastdäcket placerades en lastbom med vinsch. Som framdrivningsmaskineri installerades en tvåcylindrig Bolindermotor på 180 ehk.

28 november 1969 upphörde Öckeröbolagets passagerartrafik sedan TURISTEN råkade ut för ett haveri. Bolagets godstrafik med ÖCKERÖ fortsatte emellertid t o m april 1970. Därefter såldes ÖCKERÖ till Rederi AB Carlsvik som fortfarande driver fraktrafiken på norra skärgården med båten. 1971 fick den en Volvo-Penta diesel och övertog styrhytten från EYSTRASALT.

GUNNAR SÖDERBERG



Sommarbild med ångarna REGENT (t v) och ÖCKERÖ. Foto Svante Geggén.

## S:t ERIK



Här syns plåtskottet som ställts ända ute i sidan med speciella fönsteröppningar. Även frontskottet har utbytts mot stålskott i samma stil. Foto 14 nov 1976 Christer Samuelsson

Så här såg S:t ERIK ut under en utfärd 2 juli 1976. Som synes har skorstenen fått Rederi AB Sommar och Sals symbol. Foto Christer Samuelsson.



Vid Strandvägen i Stockholm ligger en gammal bekant - Marstrandsbolagets forna ångare S:t ERIK - och ser minst sagt urbläst ut. Hon köptes som tidigare nämnts av Rederi AB Sommar och Sal och fick för en kort tid sedan företagets färgglada skorstenensmärke. Sedan har det hänt saker och ting. F.n. byggs gamlingen om nästan lika grundligt som på tjugotalet och namnet lär ha ändrats till KUNG ERIK.

Teaköverbyggnaden håller på att ersättas med plåt, bryggbarriären är borta men ännu står styrhytten kvar. Skorstenen är också borta och lär ska ersättas av en mera ångbåtsbetonad sådan - alltid något. Den gamla Nohabdieseln från 1951 har lyfts ur till förmån för en annan motor som vi hoppas blir mera tystgående. Skrovet är svartmålat som på rederiets andra fartyg GUSTAV III.

Någon pietetsfull restaurering är det sålunda inte tal om, men vem vet - kanske blir 95-åringen riktigt snygg på gamla dagar? Jag återkommer med en bild när man börjar skänja profilen ur det synbara kaos som nu råder ombord på det som en gång var Marstrandsbolagets ångare av årgång 1881.

DAG



# Ångbåtstrafik på älven



Ångaren VINGA passerar Bohus fästning i Kungälv. VINGA tillhörde Kungälv's Nya Ångbåts AB och trafikerade linjen Göteborg-Kungälv-Kornhall från 1896 till 1930. Sista året i trafik hyrdes den av ångarens befälhavare.

Lördagen den 17 juli vände ju BOHUSLÄN stäven åt "fel" håll när den lämnade Stenpiren för att gå till Trollhättan. Förr var det en livlig trafik på älven från Göteborg, dock ej Stenpiren, kanalbåtarnas plats var ju Lilla Bommen. Nu gäller det verkligen att passa på "när mat och stryk vankas" för den som vill resa åt det hållet.

BOHUSLÄN har gjort "bäppna resor" för allmänheten både 1971, 1972 och 1975 till Trollhättan. Man får annars gå tillbaka till 1942 för att finna ELFÄNGEN i trafik Göteborg-Trollhättan-Vargön-Vänersborg. ELFÄNGEN ägdes då av Buss-Johansson som lärde Spårvägen att det gick att köra buss i Masthuggets backar. 1941 gick Trafik AB Öckerö Skärgårds EJDERN på älvtleden. Denna båt som Öckeröbolaget "bytte" till sig mot INLAND, eller som bolaget kallade den, EJDERN, hette tidigare LINKÖPING. I filmen "Hemliga Svensson" reser boven i dramat med den båten. Den var för hög och tung för skärgårdsbryggorna och gick på norra skärgår-

den endast en kortare isperiod. Direktör Berg trodde att det skulle gå att arbeta upp älvtrafiken men det blev bara en sommars gästspel.

De första krigsåren försvann annars passagerarbåtarna, de få som fanns. Det var ELFÄNGEN och NECKEN som gick till Trollhättan, Vargön och Vänersborg. Och så motorbåten MAGDA som gick till Tingstad. ELFÄNGEN höll ständaktigast ut med söndagliga lustresor till Trollhättan. Denslussade inte upp utan vände vid Åkersvass. Det var förstas landtrafiken, framför allt Götaälvdalens busstrafik, som åt ut ångbåtarna.

Fram till 1930 kämpade dock den ganska pampiga ångaren VINGA, en av de båtar som gått Göteborg-Kungälv-Kornhall. Denna led trafikerade Marstrandsbolaget ett antal år på 1880-talet. Ännu fram till andra världskriget upprätthöll KUNGÄLV båttrafik till Bohus järnvägsstation. Medan VINGA såldes till Stockholm kan man ännu

# BOHUSLÄN på vykort

Från vår medlem Bengt Petersen har vi fått låna detta gamla vykort på ångaren BOHUSLÄN vid kaj i Marstrand. Eftersom

ångaren saknar vindskydden på bryggan bär bilden vara tagen något av de närmaste åren efter 1914.



se NORDRE ELF som ELLÖSFÄRJAN mellan Ellös och Rögårdsvik.

Göteborg-Lilla Edet och Göteborg-Skärsbo trafikerades på sin tid av ångarna ELFÄNGEN och PRINSESSAN INGEBORG. Den senares företrädare hette TESSIN.

I samband med dessa båtar kan man ägna en tanke åt att dessa båtar i idyllisk sötvattenmiljö varit mer olycksdrabbade än den under betydligt kärvarare förhållanden arbetande kust- och skärgårdstrafiken där ingen passagerare förolyckats. PRINSESSAN INGEBORG kantrade en gång vid kaj i Trollhättan och sjönk en annan gång vid Eriksberg. TESSIN sjönk under en resa. GÖTA ELFs kantring vid Lilla Bommen är väl mest känd.

I en annons från 1912 synes trafik på Trollhättan ha upprätthållits dels av en ångare TURISTEN och dels av ångaren ELFKUNGEN. Båda gick samma dagar med en timmas mellanrum. Ångaren NECKEN gick dessutom övriga vardagar. ELFKUNGEN kom efter älvtrafikens nedtrappning att gå

i Marstrandsbolagets regi och hennes siste befälhavare kaptan Claes Hellqvist kom till SVEA när Öckeröbolaget övertog denna båt.

Nu har vi med flit bortsett från aristokraterna på älven, de vita stockholmsbåtarna av vilka tre, ehuru motoriserade, ännu går kvar. Som aristokrater kände sig nog ej de passagerare som lockades av Rederi AB Göta Kanals annonser under senare år om lustresor till Trollhättan, upp med båt och åter med tåg. De hölls som pestsmittade helt avskilda från "kryssningsresenärerna" och fick endast beträda färdäck etc.

DIANA, JUNO och WILHELM THAM hette de tre nu och de hinner med en resavardag och skulle alltså behöva vara en till för varannandagstrafik. Det fanns fler förr. PALLAS, CERES, ASTREA, ARIADNE och BALTZAR VON PLATEN. MOTLASTRÖM från 1855 var väl äldst och JUNO från 1874 hade en syster som hette VENUS.

STIG WIDÉN



## Båtar runt omkring

S:t ERIK, Marstrandsbåten som numera finns i Stockholm, har namnändrats till KUNG ERIK. Trots att matsalen var obrukbar efter branden i våras har båten använts i uthyrningstrafik under sommaren. I förra numret av Ångbåten uppgav vi felaktigt att båten legat upplagd hela sommaren. Efter försäljningen till Rederi AB Sommar och Sol har skrovet målats svart. Nohöldieseln som installerades av Marstrandsbolaget 1951 har nu plockats ur båten. KUNG ERIK kommer nu att genomgå en omfattande ombyggnad.

EJDERN och STYRSÖ byggdes för Göteborgs Nya Ångslups AB 1880 resp 1907. EJDERN tillhör numera Museiföreningen ångfartyget Ejdern medan STYRSÖ tillhör Styrssöbolaget. Bilden togs vid Skeppsbron 29 maj 1976.



## HJULBORDSRESA MED BJs

Söndagen den 5 december ordnade Bergslagens Jernvägssällskap en hjulbordsresa med tåg på Bohusbanan till Strömstad. BJs blå restaurangvagn embarkerades av ett 40-tal personer, varav 12 från Sällskapet Ångbåten, vid 11-tiden på Göteborg C. Efter inledningsglöggen steg stämningen i vagnen och resenärerna började med god aptit ta för sig av hjulbordets alla läckerheter. Det bohuslänska landskapet såg vin-

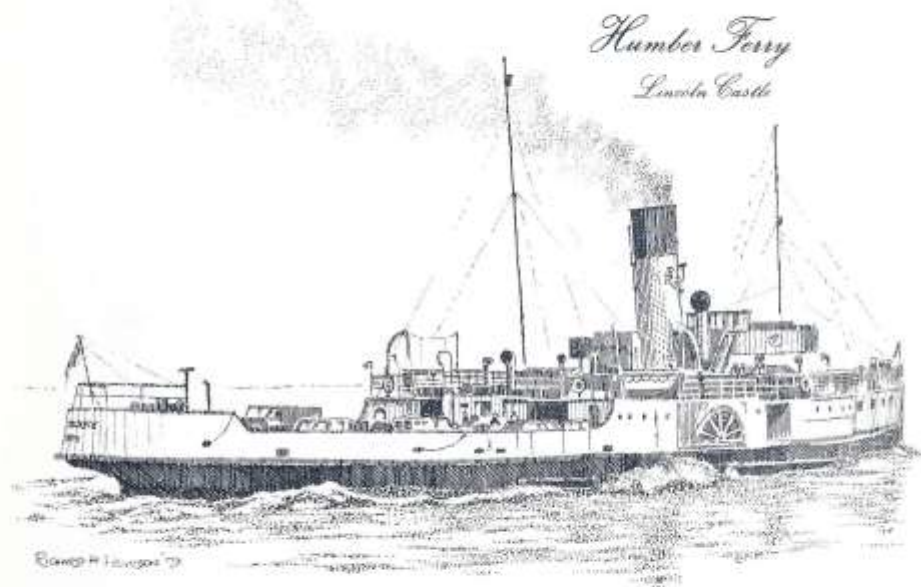
STYRSÖ har efter sommarens turer lagts upp på Hamnens varv. STYRSÖs sjuttionde seglatsionsåring har huvudsakligen omfattat beställningsturer. I höst har det läckande dukklädda båtdeck belagts med takpapp. I samband med detta har livbåtarna renoverats.

NORDÖ II gick som godsfärja för Styrssöbolaget i södra skärgården den 2 december. Avsikten var att pröva roll on-roll off trafik för godstransporterna. För närvarande ombesörjs godstrafiken med lastbåtarna SOLAMIT och HAKEFJORD II enligt lift on-lift off principen, vilket är ett tidsödande godshanteringsystem.

GS

tertrött ut med delvis snöhöljda marker. Strax efter klockan 14 var tåget framme i Strömstad och ångbåtsfolket sökte sig givetvis ner till hamnen för att "digga" gamla Västanfläktbåtar och norskebåten IDEFJORD. Några lyckades få napp i julmarknadens "fiskdamm" i norra hamnen. Efter promenad i vinterkylan var det skönt att åter få komma in i restaurangvagnen för att värma sig med kaffe och ävca. Under återresan fick alla deltagarna mer eller mindre väl valda julklaapar av BJs egen hjultamte.

## Hjulångare i England



LINCOLN CASTLE den ena av färjorna över River Humber mellan New Holland och Hull. Trafiken drivs av British Railways.

Efter en resa i England kom vi på återfärd till Kingston upon Hull mitt emot Immingham. Den nya bro som är under byggnad över River Humber är ännu inte klar och ännu något år kommer två urgamla ångbåtar att tjänstgöra som färjor.

Upplevelsen att färdas med dessa bilfärjor är minnesvärd. Inte bara för att ångmaskinerna fungerar klanderfritt utan även därför att båtarna är hjulångare. På sidorna snurrar dessa skovelhjul som driver båten framåt. De vispar och skvätter runt i det smutsiga vattnet.

Som väntat är båtarna hårt nedslitna men maskineriet skiner i blank mässing och visar på gammal fin ångmaskinstradition.

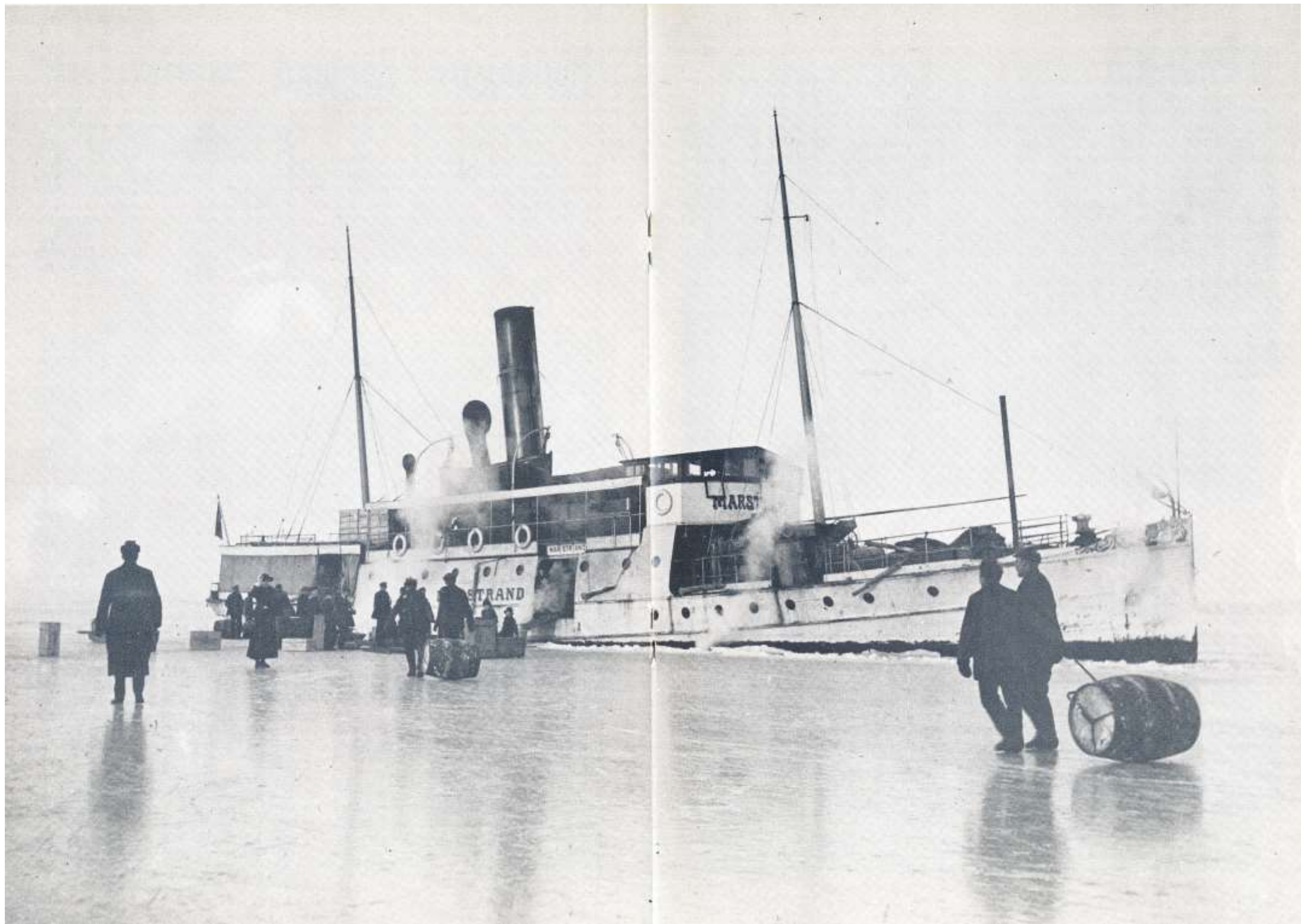
För Ångbåtens vänner är en resa med de gamla färjorna något av en hägtid och när båten manövrerar in till piren kan man bara ta avsked från en trotjänare om vars öde man intet vet. Förmodligen finns inget Sällskapet Ångbåten i England som kommer att låta dessa gamla veteraner leva vidare. Vad vet vi? ROLF LINDGREN



## Mittuppslaget

Som mittuppslag har vi valt en bild med ångaren MARSTRAND i isen vintern 1917. MARSTRAND var ej byggd för gång i is men det hindrade inte att den gick så länge den kunde ta sig fram genom isen.

Ångaren ser ut att vara vällastad på färdäck, akterdäck och akterdäckstaket. Innanför lastportarna på mellandäck var det säkert också välbelamrat med gods. Det gällde ju att få varor innan isen tvingade båttrafiken till skärgårdssamhälle och upp-härra. Bilden har Sällskapet Ångbåten fått som gåva av sjökapt. S Winterfeldt.





# FÄRJAN 5



Ångfärjan VICTORIA som byggdes för Ångslupsbolaget 1899 var den första färjan för enbart persontrafik i Göteborg. På bilden som är tagen mellan 1907 och 1917 ligger VICTORIA vid Sänkverket. Foto från Bertil Söderberg.

Byggt 1899 vid Göteborgs Mek Verkstad, Göteborg för Göteborgs Nya Ångslups AB.	
Längd	16,82 m
Bredd	4,92 m
Djup	1,93 m
Bruttodräktighet	35,05 reg ton
Nettodräktighet	7,15 reg ton
Compondångmaskin ytkondensor	48 ihk
Pannans arbetstryck	10 kg/cm <sup>2</sup>
Reg nr	3574
Passagerarantal	138

FÄRJAN 5 hette VICTORIA vid leveransen 1899 till Göteborgs Nya Ångslups AB. VICTORIA var Ångslupsbolagets första och enda färja. Bolagets små slupar ilade fram och åter, kors och tvärs och längs med älven med sina passagerare. En del slupar utgick från Lilla Bommen, andra från Skeppsbron för att anlöpa ångslupsstationerna efter älven som Gamla Varvet, Lindholmen, Majviken, Färjens för att nämna några. En

del turor gick ända ut till Nya Varvet och Längedrag.

Trafiken över älven hade skat och bolaget beställde därför en färja hos Göteborgs Mek Verkstad för linjen Nya Kajen (senare kallades färjelaget Sänkverket) - Hisingstad. VICTORIA som var den första färjan i Göteborg för enbart persontrafik, övertogs av Göteborgs Hamnstyrelse år 1917 i samband med att Hamnstyrelsen övertog all hamntrafik av Ångslupsbolaget. Ångslupsbolagets verksamhet gick dåligt utom den linje som VICTORIA trafikerade, kanske beroende på färjans trafikunderlag och effektivitet.

När FÄRJAN 3 levererades till Hamnstyrelsen 1920 ersatte hon VICTORIA, som flyttades över till linjen Residensbron - Götaverken. Efter somnaren hade nummer på färjorna omdöptes VICTORIA till FÄRJAN 5. "Femman" blev så småningom



Här har VICTORIA övertagits av Hamnstyrelsen och fått namnet FÄRJAN 5. Färjan är på väg in till Residensbron och i bakgrunden skymtar S:t ERIK vid Stenpiren. Vykort från Bertil Söderberg.

reservfärja och såldes därefter till Andelsföreningen Smögens Bilfärja u p a (Karl-Eric Hansson) år 1956. Priset var 5000 kr. Om färjan användes som bilfärja är för mig obekant men om någon känner till hennes historia under smögentiden så hör gärna av Er i Ångbåten.

till Västkustfisk SVC AB. Man beslöt att göra sig av med VICTORIA och något annat än skärbrännarna återstod inte. Hon såldes den 27 september 1972 till kände skeppsupphuggaren Torsten Johannisson, som gjorde slut på gamla VICTORIA.

År 1957 var det dags för försäljning igen, denna gång till AB Göteborgs Torskmjöl-fabrik. Man lät göra om gamla "Femman" till präm för skräpfisk och hon återfick namnet VICTORIA. Hennes nya arbetsuppgift blev att frakta skräpfisk från Göteborgs Fiskhamn till bolagets fabriker på Ängholmen och Malen i Bohuslän. Mankan livligt föreställa sig att färjan många gånger vid rusningstid varit så fullsatt med resenärer att de känt sig som packade sillar. I sin nya arbetsuppgift blev hon ordgrant packad med sillar!

Så hade då gamla VICTORIA blivit degraderad till präm och drogs från Göteborg till Öckerö - där bolaget hade en uppsamlingsstation för skräpfisk - och vidare till fabriken på Malen och Ängholmen, där fisken förädlades till bl a fiskolja och foder för bröller. I början av 70-talet lägg VICTORIA mest vid fabriken på Ängholmen som arbetsredskap. Bolaget ändrade namn



När FÄRJAN 5 förvandlades till avfallspräm fick den tillbaka namnet VICTORIA. Bilden är tagen i Fiskhamnen av Bertil Söderberg.



# Än lever ångan!

Sotiga män vandrar med tunga bördor över landgången i vinterdiset. Hundratals säckar tas ombord, och bärarna vilar ryggen medan de går tomhänta iland. Så här såg det ut för sjuttio år sedan, och så här ser det ut idag. Pontonkran I kolar i Göteborgs hamn.

P I:an är äldst av Göteborgs hamns pontonkranar. Hon togs i bruk redan 1903 och gör god tjänst än i dag tillsammans med P II:an (12 ton), Gripen (25 ton), John E Olson (25 ton) och Chapman (215 ton). Själv klarar P I 80 ton, och ibland kopplas Chapman och P I ihop och rår då med 260 ton tillsammans.

Det sitter alltså en ångmaskin i pontonkranen. Den sköter lyftmaskineriet. För framdrivningen finns en alldagligare dieselmotor.

Det finns en och annan ångmaskin kvar i praktisk drift i landet, men de flesta drivs med olja. P I:an är nästan unik med sin kolmaskin:

— Det stämmer, säger direktör Torsten Werner på Göteborgs Bränslesortering AB, som levererar kolet. Förutom ideella ångbåts- och ångloksföreningar har vi två "ångmaskinskunder": Hamnens pontonkran och ångkranen på Götaverkens plåtgård.

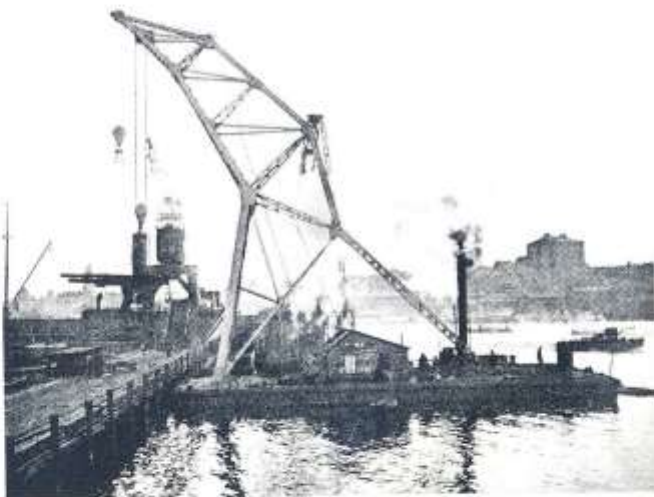
— Det här är ju en väldigt liten del av vår verksamhet, och vore det inte för pontan och plåtkranen skulle vi nog inte kunna hålla på med maskinkol längre.

Pontonkran I gör, sin ålder till trots, god tjänst

ännu. Hennes ångmaskin hanteras ömt av besättningen. Dess mjuka, tysta kraft kan göra sig gällande än i dag.

Häromåret fann man under en brits ombord en dagbok för pontonkranen,

gömd sedan många år och fördd mellan den 19 september 1905 och den 14 juni 1908. Anteckningarna vittnar om långa slackperioder med puts och underhåll, men också om dagar då kran och besättning



Pontonkran I har lyft tungt i Göteborgs hamn sedan 1903. Här syns hon på bild från 20-talet vid ett av varven på norra älvstranden.

fick bekänna färg. Måndagen 10 september 1906, till exempel:

"Stack fyr kl 3 fm, eldat varsamt, cirkulerat, smordt och gjort allt klart till kranens användande.

Började förhala kl 7 fm.  
Började lyftet kl 8 fm.  
Slutade lyftet kl 9.45 fm.  
(Lyftat 4 mindre pansartorn vägande omkr 7 ton pr st och landat dem på kranens däck).

Förhalat till Ångaren Winga. Började lyfta der kl 10.30 fm. Slutade lyfta der kl 11 fm.

(Lyftat 1 colly maskingods vägande 6.200 kg. Förhalat till kajen, landat det på järnvägsvagn).

Afgick till Westerberget kl 11 fm.

Ankom till Westerberget kl 12.15 em.

Började lyfta kl 12.20.

Slutade lyfta kl 4.45 em.

(Lyftat i land samtliga pjoser samt flyttat 2 d:o på

bryggan som legat der sedan den 3:dje).

Afgick till staden kl 4.45 em. Ankom till staden kl 6.30. Förtöjt vid pålvirket kl 7 em.

Blåst ut från pannan, intagit tillräckligt vatten och låtit fyren dö ut.

Eldare Johansson tjänstgjordt från kl 5 fm till 7 em.

4 stadens arbetare tjänstgjordt från kl 6 fm till 7 em."



Det finns bara två ångmaskiner kvar i dagligt bruk i Göteborgs hamn; pontonkran I och Götaverkens plåtgårdskran. Pontonkranen tar in sitt kol ungefär var tredje vecka vid sitt läge i Lindholmshamnen.

Denna artikel har vi klippt ur Göteborgs Hamns tidning HAMN nr 1 1976.



# Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken

Från Vänern, 44 möh, leder Dalslands kanal in genom Dalsland till Bengtsfors där långa sjöar tar vid. Från Bengtsfors sträcker sig Lelången 22 distansminuter till Lennartsfors där tre slussar leder upp i Foxen och Stora Le som är 37 distansminuter mellan Töcksfors och Ed. Vid Gustavsfors i Lelången leder en sluss upp i Västersilen i vars norra ände Årjäng ligger. Vid Krokfors finns genom två slussar förbindelse med Östersilen.

Dalslands kanal invigdes 1868 och slussarna medger passage av fartyg med 22 meters längd, 4 m bredd och 1,8 m djupgående.

Tidigt utnyttjades fallen mellan sjöarna som kraftkällor för kvarnar och smedjor. Vattenvägarna kunde användas för transporter såväl sommar som vinter. När kanalen var färdig fanns små järnbruk vid varje större fors. Pga att nya framställningsprocesser infördes blev bruken olönsamma och fick ställa om driften för tillverkning av papper och massa. Det var skogstillgångarna som en gång lockat bruken till Dalsland och Värmland.

Ett av dessa bruk var Lennartsfors som inte blev helt beroende av Dalslands kanal. Pappersmassan från bruket fraktades i prämar på Stora Le till Ed där den lastades om till järnväg för vidare transport till Halden i Norge där massan skeppades ut.

Ed ligger vid Dalslands järnväg som 1879 var färdig mellan Mellerud på Bergslagsbanan och norska gränsen där den norska järnvägen tar vid. Mellan Eds station som är belägen högt över Stora Le leder en zig-zagbana 2 km ned till kajen vid Lee Bruk. Anslutningsbanan trafikerades av loket nr 6 LILLEGUTT som förmådde dra två vagnar uppför stigningen till Eds station. Den ena vagnen var en delad andra och tredje klass passagerarvagn.

År 1895 var en annan järnväg färdig som fick stor betydelse för området runt de stora sjöarna. Det var Uddevalla-Lelångens Järnväg som utgick från Uddevalla, korsade Dalslands järnväg i Bäckefors och nådde fram till Bengtsfors vid Lelången, 89 km från Uddevalla. Banan byggdes smalspårig men blev en betydande konkurrent till Dalslands kanal då den ju gav direkt förbindelse med en hamn på västkusten.



Lelångenbanan gav upphov till en reguljär gods- och passagerartrafik på de stora insjöarna som skulle pågå i över trettio år.

På initiativ av disponent Elof Biesert på Lennartsfors bruk bildades 1895 Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken med Elof Biesert, disponent Wilhelm Hesslin på Skåpafors bruk och köpmann A F Hammar i Årjäng som ledande män.

Rederiets trafikområde kom att omfatta sjöarna Lelången, Stora Le med Foxen, Västra och Östra Silarna. Bengtsfors var före järnvägens tillkomst en liten handelsplats som kom att bli allt större. När samhället blev köping 1926 var invånarna ca 2000. Betydande brukssamhällen var Gustavsfors, Lennartsfors och Töcksfors medan Årjäng och Ed var handelsplatser för den omgivande bygden. Årjäng är huvudort i Nordmarken, Värmlands sydvästligaste härad.

1893 byggdes vid Thorskogs varv (mittemot Lööbse) en mindre passagerarångare som



FLORA som modell i plåt i skala 1:40. Två modeller byggdes 1925 av Oscar Karlsson och Birger Pettersson som först matte upp FLORA i sluss under vinterdockningen. Modellen drevs av ett urverk.

under namnet BJÖRKÖ sattes i trafik på Göteborgs norra skärgård. Ångaren var 20,58 m lång och 4 m bred. Med 80 ihk gjorde den 10,5 knop. BJÖRKÖ förefaller ha gått i trafik endast denna sommar och återtog senare av byggnadsvarvet.

Under namnet FLORA fördes hon i början av juli 1895 till de dal-värmländska sjöarna, förhyrd av det nybildade Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken. Befälhavare första tiden var Andrew Macfie som annars var känd som befälhavare i Bohuslänska Kustens passagerarångare. 1902 tillträdde Johan Alfr Pettersson som tidigare varit rorgångare. Han var kvar till dess trafiken tog slut.

Söndagen 28 juli 1895 invigdes Uddevalla-Lelångens järnväg och FLORA, som redan börjat sina reguljära turer, gjorde en extratur från Töcksfors till Bengtsfors och åter för att låta intresserade följa festligheterna när invigningståget kom till Bengtsfors.

FLORAs reguljära turer framgår av nedanstående exempel från 1897 där mellanliggande bryggor har utelämnats:

måndag	tisdag
onsdag	torsdag
fredag	lördag
07.30 fr Töcksfors t 20.30	
13.00 t Bengtsfors fr 15.00	
15.00 fr Bengtsfors t 13.00	
19.30 t Årjäng fr 08.30	

Lelångenbanans turer framgår av följande tidtabell. Mellanstationer utelämnade.

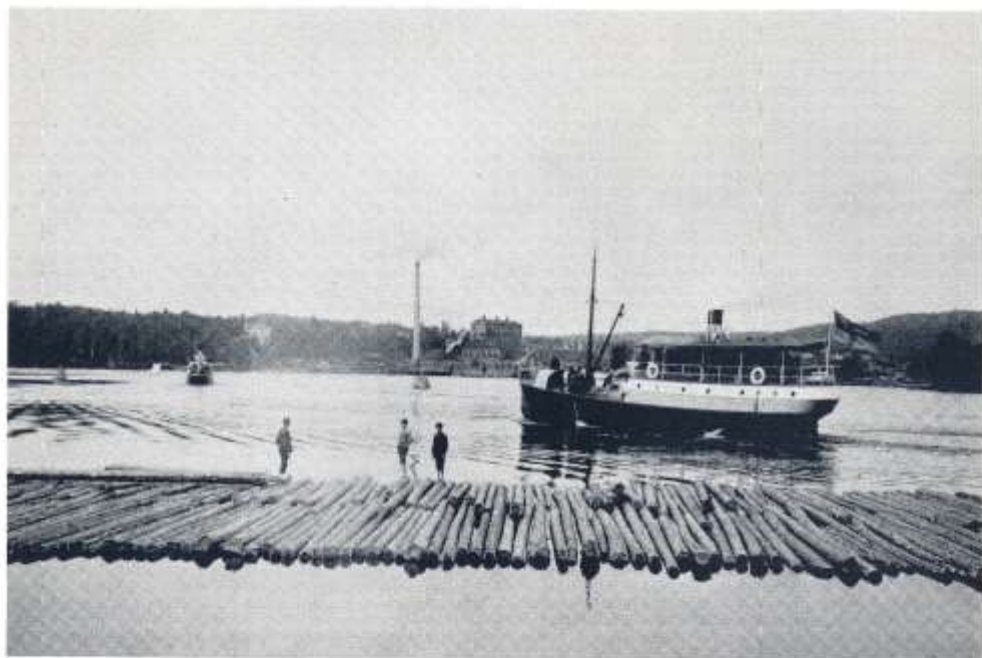
Blandade tåg

09.08	13.45 fr Uddevalla t	10.10	19.48
13.50	18.24 t Bengtsfors fr	05.30	15.15

1896 köptes FLORA av rederiet och 1901 beslöt man att skaffa en större ångare. 1902 levererades NORDMARKEN från Thorskogs varv. Den liknade de traditionella lastångarna på Dalslands kanal men hade passagerarutrymmen i överbyggnaden akterut. Längden var 20,97 m och bredden 4,05 m. Ångmaskinen var på 60 ihk.

NORDMARKEN kom att trafikera linjen Årjäng-Bengtsfors under hela sin tid för rederiet. Ångaren behövde 4 1/2 timme





FLORA och NORDMARKEN på besiktningsturn på Lelången utanför Bengtsfors 1908. I bakgrunden sulfittfabriken som nyligen har rivits.

för sträckan med mellanbryggor och gjorde några timmars uppehåll i Bengtsfors. Sommartid var turerna dagliga medan sändagsturerna drogs in mot hösten.

Med tillkomsten av NORDMARKEN kunde FLORA 1903 börja alternera mellan Bengtsfors och Ed utgående från Töcksfors.

Ångaren FLORA sommaren 1903

Tisdag, torsdag, lördag och söndag:  
06.30 fr Töcksfors t 19.45  
12.00 t Bengtsfors fr 14.00

Måndag, onsdag och fredag:  
06.30 fr Töcksfors t 19.45  
12.00 t Ed fr 14.00

År 1907 tillfördes rederiet den tredje ångaren. Det var IDUN som levererades från Ljunggrens verkstad i Kristianstad. Låden var 20,41 m och bredden 3,98 m. Ångmaskinen var på 62 ihk. IDUN fick föra 90 passagerare.

IDUN kom att trafikera delvis nya bryggor i Foxen och i Östersilen. Första sommaren fick turerna anpassas till de båda andra ångarna men sommaren därpå gick alla tre ångarna efter en turlista som i stort kom

att vara likadan till dess rederiet upphörde. Se turlistan på nästa uppslag!

FLORA trafikerade således Stora Le i hela dess sträckning mellan Töcksfors och Ed. Måndag, onsdag och fredag morgon mötte hon IDUN vid Lennartsfors där de anlöpte Klintens brygga ovanför slussarna. Medan FLORA fortsatte mot Ed slussade IDUN ned i Lelången med Bengtsfors som destination.

Efter uppehåll i Bengtsfors gick IDUN till Gustafsfors, slussade upp i Västersilen, fortsatte till Krokfors och slussade där upp i Östersilen där en hel del bryggor väntade. Nästa dag gick IDUN tillbaka samma väg och mötte alltså FLORA vid Lennartsfors tisdag, torsdag och lördag kväll. På så sätt kunde man resa antingen till Bengtsfors eller Ed.

NORDMARKEN gick som vanligt sina egna turer Årjäng-Bengtsfors och åter.

När hösten kom med kortare dagar ändrades turlistorna. Man var beroende av dagsljuset, sjöarna var och är inte fyrbelysta och dessutom sparsamt utprickade.

Medan NORDMARKEN behöll sina turer ändrades FLORAs turer för att hon skulle



IDUN vid leveransen i Åhus 1907.

hinna i hamn före kvällsmörkret. Varannan dag återvände hon således under oktober till Lennartsfors och under resten av seglationen till Strand.

IDUN utgick på höstarna från Bengtsfors med en rundresa till Östersilen måndag, onsdag och fredag och till Myrvarv-Fälsbyn tisdag, torsdag och lördag. IDUNs hösturer kom dock att varieras något.

Att båttrafiken var betydelsefull för befolkningen vid sjöarna är förklarligt. Vågarna var dåligt utbyggda och varken bilar eller bussar var vanliga. Järnvägarna är redan nämnda. Båtresenärernas antal var betydande. Resan var förhållandevis snabb och bekväm. Man kunde på samma dag utträtta årenden i Bengtsfors och Ed och vägen ut i världen kunde börja vid traktens ångbåtsbrygga. På sommaren reste en del turister, en skarp kontrast till de emigranter som började sin långa amerikaresa på de stora sjöarna.

Men man behövde inte alltid resa med ångarna för att få saker utträttade. Vid bryggan kunde man be kapten att i Ed eller Bengtsfors skaffa vad som behövdes till skogs- och jordbruk eller ta med recept till apoteket som expedierades under uppehållet i Ed.

Ombord i ångbåtarna fanns också postexpeditioner, en slags lantbrevbärning där man emellertid fick bekväma sig till ångbåtsbryggan.

Godset var en viktig inkomstkälla för rederiet. Till slakteriet i Bengtsfors fördes djur. Speciellt före islågningen vid jultid var ångarna proppade av gods. Det kunde bli kapplöpning med tiden innan sjöarna lade sig.

Vänligtvis pågick trafiken till strax efter jul. Ångarna lades då upp i Lennartsfors och besättningarna fick en välförtjänt vila efter en arbetsam säsong. I mars började vårustningen och ångarna dockades i slussarna i Lennartsfors där man genom tillgång till brukets verkstäder klarade av mindre reparationer. I allmänhet klarades besättningarna av i slussen men var vintern mild så att kanaltrafiken pågick obehindrat som 1922-23 eller det gällde större skrovreparationer fick ångarna gå till varv, vanligen till Sjötorp.

Så snart isen släppte på västkanten inleddes den nya säsongen. Nymålade och med flaggning över topp stack ångarna ut på sjöarna. De var då ivrigt efterlängtrade och hälsades med flaggning utmed stränderna.

Det förekom ibland att trafiken hindrades av för lågt vatten i sjöarna. En längre tids torka medförde att vattnet tröt i slussarna och ångarna kom inte igenom. Hösten 1901 blev FLORA kvar i Lelången och kunde från mitten av oktober endast trafikera sträckan Lennartsfors-Bengtsfors.

Hösten 1913 var vattenståndet åter lågt i sjöarna och bolaget hade då också fler båtar. FLORA trafikerade Stora Le medan IDUN vackert fick vänta nedanför slussarna i Lennartsfors för att gå till Bengtsfors. NORDMARKEN kunde inte passera slussen i Gustafsfors och gick därför från Årjäng till Kråkviken i Västersilen. Därifrån fick passagerarna promenera 1 km till Gammeruds brygga i Lelången där IDUN inväntade. När IDUN på eftermiddagen gick från Bengtsfors klarade hon genom sitt ringa djupgående av att slussa upp i både Väster- och Östersilen. Dagen efter återvände hon samma väg. Eftermiddagsresenärerna till Årjäng gick iland vid Gammerud och promenerade till NORDMARKEN. I Lennartsfors nådde man FLORA genom att gå utmed slussarna. Så kunde man improvisera trafiken för att underlätta för trafikanterna.

Ångarna behölls i stort sett oförändrade genom åren. När IDUN levererades 1907 med styrhytt (!) fick även FLORA och



## ÅNGFARTYGSAKTIEBOLAGET BENGTSFORS—NORDMARKEN.

Till den 1 september 1912 gälla följande turlistor för Post- och Passagerareångarne

NORDMARKEN		FLORA	
Årjeng-Bengtsfors-Årjeng Alla dagar		Täcksfors-Ed (Lee)-Täcksfors Alla dagar	
08.00 från Årjeng	till 19.50	05.15 från Täcksfors	till 20.15
x Risviken	x	05.35 Sundsby	19.45
x Breviken	x	x Nästeviken	x
09.30 Skorfed	18.00	x Viken	x
x Vambersviken	x	06.45 Lennartsfors	18.45
10.30 Gustafsfors	17.10	x Böstendås	x
10.50 Torrskog	16.40	x Funka	x
x Stategen	x	x Sandviken	x
11.40 Gammerud	15.45	x Dalen	x
x Herrenäs	x	x Kälviken	x
12.40 till Bengtsfors	från 15.00	x Sund	x
		09.45 Strand	15.45
		x Furustad	x
		x Knipan	x
		11.40 till Ed (Lee)	från 13.50
IDUN		måndag	tisdag
		onsdag	torsdag
		fredag	lördag
tisdag	måndag	05.00 från Myrhvarf	till 20.45
torsdag	onsdag	x Upsal	x
lördag	fredag	x Holmerudst.	x
		05.30 Fålsbyn	19.45
05.30 från Sil	till 20.15	x Björkvik	x
05.55 Rök	19.45	x Breviken	x
x Egenås	x	07.15 + Lennartsfors	+ 18.45
x Torgelsbyn	x	x Trankil	x
x Önnebyn	x	x Blomma	x
06.50 Sillerud	18.30	x Bråtnäs	x
x Hornäs	x	x Totverud	x
08.30 Krokfors	17.00	x Ekendås	x
x Värvik	x	x Köstens bga	x
09.30 Gustafsfors	15.50	x Torrskog	x
x Torrskog	x	09.30 Gustafsfors	15.50
x Stategen	x	x Stategen	x
x Gammerud	x	x Gammerud	x
x Herrenäs	x	x Herrenäs	x
11.00 till Bengtsfors	från 14.15	11.00 till Bengtsfors	från 14.15
Myrhvarf-Bengtsfors-Myrhvarf söndagar		+ Vid Lennartsfors anslutning till ångaren FLORA	
05.00 från Myrhvarf	till 20.45	x Anläpes vid flaggning.	
05.30 Fålsbyn	19.45	Gods medtages.	
07.15 Lennartsfors	18.45	Restauration ombord.	
09.30 Gustafsfors	15.50		
11.00 till Bengtsfors	från 14.15		



IDUN i akvedukten i Häverud på Dalslands kanal. Järnvägsbron i bakgrunden. IDUN går här för Oscar Persson som köpte henne från Nordmarksbolaget.

NORDMARKEN styrhytter emedan de tidigare saknat sådana. Ångarna var från början målade med svarta skrov och grå och vita överbyggnader. 1909 förefaller skroven ha gråmålat och omkring år 1920 målades ångarna vita.

Varje ångare hade befälhavare, maskinist, rörgångare, en-två däcksmän, eldare och två-tre kvinnor i restaurationen. Ångarna hade matsalong och var kända för sin goda mat vilket inte hindrade att de ofta fick gäster mellan två närliggande bryggor eller genom slussar som bara tog in några pilsner.

Det var trångt ombord emedan ångarnas dimensioner var begränsade. Besättningen bodde i små hytter och skansar. Kökspersonalen sov vanligen i salongen. Ångarna hade lastrum och vedrum och en väl tilltagen maskin- och pannkapp på däck. Ombord kunde föras omkring 100 passagerare förutom gods i lastrum och på däck.

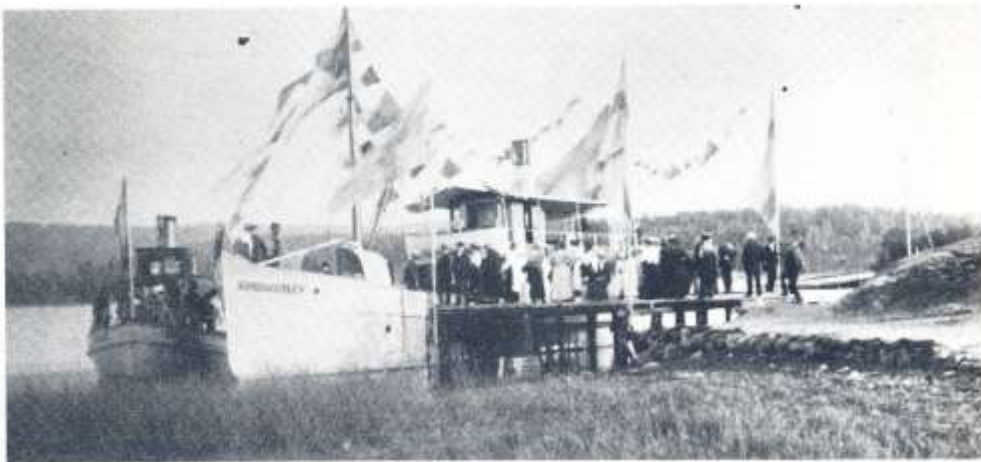
Vid några tillfällen sattes stabiliteten på prov. 1905 koncentrerades militär till gränstrakterna pga unionsupplösningen med

Norge. När FLORA väntade mycket passagerare brukade hon barlastas extra då hon var mycket rank. Trots fartygsbefällets protester lastades ett hundratal rustade soldater ombord. Efter några girar med åtföljande överhalingar lastades emellertid packningar och vapen snabbt ned i lastrummet.

Ångarna var vedeldade och en kubikmeter ved räckte i ungefär fyra timmar. Maskinerna var små och snabbgående. IDUN hade en panna med 8 kg/cm<sup>2</sup> och maskinen var på 62 ihk.

Under första världskriget var det ont om bränsle, eller rättare, det skulle räcka till så mycket. Trots ångarna trafikerade sjöar där täta skogar kantade stränderna blev det bekymmer med bränslet. Kungl Maj:t bestämde att fartyg med maskinstyrka över 10 hkr ej fick använda ved som bränsle utan tillstånd. Det återstod inget annat än att installera trafiken om man inte fick lov att elda med ved. I Holmedal tillstyrkte kommunalstämman redariets anhållan då man ansåg sig helt hänvisade till ångbåtstrafiken.





NORDMARKEN och bogserbåten HELLE vid en av de många bryggorna i sjösystemen.

Bryggorna var nästan alla av samma typ, en stenkista med däck. Underhållet kunde vara drygt om bryggan låg utsatt för isen. Det är därför inte så underligt att få bryggor återstår efter snart femtio år efter trafikens upphörande. I Bengtsfors finns emellertid bryggan kvar i Lelången och den heter faktiskt Florabryggan. Lelångenbanan är borta liksom stationen och kajspåret. En av de få bryggor som vårdas ömt som dansbana är Harnäs i Östersilen.

Järnvägsbyggandet hade stått stilla länge när 1928 två järnvägslinjer öppnades för trafik genom Dalsland och Värmland. Dal-Västra Värmlands järnväg utgick från Mellerud och följde Dalslands kanal till Bengtsfors där samhället fick en andra station. Från Bengtsfors fortsatte banan genom Gustavsfors till Årjäng och vidare norrut till Arvika.

Mellan Åmål och Årjäng byggdes samtidigt en järnväg som berörde trakterna vid Silarna. Det var valkorna förbättringar i en tidigare förbisedd landsända. Tyvärr bidrog järnvägarna till att dra undan fätrerna på Nordmarksbolagets båttrafik.

Redan 1911 trafikerades linjen Årjäng-Täckfors-Åmotfors av en Scania-Vabis-buss men någon mera allmän busstrafik kom inte igång förrän efter första världskriget. Nordmarksbolagets hemort Lenartsfors blev till och med centrum för flera busslinjer.

1929 trädde Ångfartygsaktiebolaget Bengtsfors-Nordmarken i likvidation. Aktierna på nominellt 100 kronor löstes in för 121

kr. En summa avsattes till frising på Årjängs lasarett.

FLORAs sista säsong i sjötrafiken var 1926. 1927 låg hon upplagd och såldes 1928 till Halden i Norge dit hon anlände 1 maj. Hon omdöptes till OLAVA och trafikerade bl a Strömstad. Ångaren som redan tidigare var smal och rank förlängdes dessutom varför man kan undra hur sjöegenskaperna blev. OLAVA skrotades på 1950-talet.

NORDMARKEN såldes 1930 till Stockholm och omdöptes till RINGSÖ för att gå i trafik i Mälaren. Efter en säsong lades hon upp men kom åter igång 1933. 1935 såldes hon och kom efter flera mellanhänder åter till Stockholm och skärs ned till präm. Som präm fanns RINGSÖ kvar till 1961 då skrovet skrotades i Västerås.

IDUN såldes 1929 till Oscar Persson som tidigare fört henne. Han fortsatte ångbåtstrafiken med tonvikt på turist- och beställningstrafik och köpte dessutom 1934 ångaren TÄRNAN. Tyvärr medförde andra världskriget att endast ortsbor fick uppehålla sig i gränsområdet varför turisttrafiken upphörde med 1939. IDUN såldes 1940 till Hovenäset och trafikerade linjen Gravarne-Lysekil. 1951 såldes IDUN till Gullholmen och motoriserades för att 1962 säljas till Kärिंगön. IDUN gick som passbåt mellan Kärिंगön och Helleviksstrand på Orust fram till 1970 då hon lades upp. Sedan dess har IDUN förfallit allt mera för olika ägare men ännu flyter hon.

INGVAR KRONHAMN



*Herr Nils Rydbeck*

*som med Esthundra Kronor köpt*

**EN ANDEL**

*ut Ångbåten Ekonomisk Förening över  
för det till fullt indbetalda Andelsbeloppet delaktighet uti  
Föreningen med rättigheter och skyldigheter i enlighet med de nu  
här intillrädda Föreningsstatuterna den 15 December 1962 antagna  
stadgarne*

*Göteborg den 8 December 1976*

FÖR ÅNGBÅTEN EKONOMISK FÖRENING

*Nils Rydbeck*

*Lars-Olof Gustavsson*

*Ulf Jansson*

*Kersti Johanna Gustavsson*

*Årjäng*



# NYA ANDELAR!

## I Ångbåten ekonomisk förening

De första 1000 andelarna är sedan länge slutsålda och Ångbåten ekonomisk förening har nu möjlighet att erbjuda nya andelar.

De nya andelarna har som förebild 1875 års aktiebrev för Marstrands Nya Ångfartygs AB. En andel är avbildad på omslagets insida. Andelarna är så dekorativa att de kan hängas på väggen i glas och ram.

Priset på andelarna är fortfarande 100 kronor.

Innehavare av äldre andelar erbjuds att byta ut dessa mot nya. Det kostar 20 kronor.

De nya andelarna kommer att tillföra Ångbåten ekonomisk förening nytt kapital som kommer ångaren BOHUSLÄN till godo.

Beställ redan nu de nya andelarna genom inbetalning av 100 kronor per andel (20 kr vid byte)

på postgiro 89 80 53 - 4 (inbetalningskort medföljer)

på bankgiro 356 - 9134

Ångbåten ekonomisk förening