



ÅNGBÅTEN



Årg 21 • Januari 1985 • Nummer

61

Ångbåten 61

medlems- och informationstidning utgiven av

Sällskapet Ångbåten
Box 2072

403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 62 16 06-3

Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen — vanligen telefonvarare — 031-15 15 01.

Telefon till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglatsessäsong: 031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppbron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg tel 031-18 88 05

Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsgatan 2, 411 29 GÖTEBORG.

Adressförändringar meddelas till Nils Rydbeck, tel 031-27 78 46.

Medlems- och prenumerationsavgift är 35 kr per år.

Omslagsbilden

visar ångaren BOHUSLÄN på ingående till Mollösund på sydgående tur sista året hon gick i reguljär vintertrafik för Marstrand-bolaget. Foto Dag Almén 24 mars 1951.

Planschen

på ångaren BOHUSLÄN finns nu åter i lager. Pris 25 kr + porto. För beställning kontakta Boel Fagerström, tel 031-11 95 44, som även tar emot beställningar på övriga trycksaker i sortimentet.

Årsavgiften

är oförändrat 35 kr för verksamhetsåret 1984/85. Inbetalning sker enklast på posten med hjälp av inbetalningskortet som medföljer detta nummer.

Innehåll

- 4 Sällskapet Ångbåtens styrelse. Årsmötet 1984
- 6 BOHUSLÄN på Lindholmens varv
- 7 Mönstring 1985
- 8 Båtar runt omkring
- 9 Bogserbåtsnytt
- 10 Hjälmedals brygga
- 12 Kryssningsfartyg i Göteborg 1984
- 16 Bröderna Edmans Motorbåtar
- 27 Så var det då
- 30 Saart gångklar — DJURGÅRDEN 3

ÅNGBÅTEN 61 var klar för tryckning 22 december 1984 och trycktes i en upplaga av 2.000 exemplar.

Ny befraktare

Som ersättare för Ingvar Kronhamn, som avgått som befraktare, har styrelsen utsett Sven-Hugo Bengtsson. Befraktarens uppgift är att boka beställningsturer för ångaren BOHUSLÄN. Telefonnumret till Sven-Hugo är 031-40 38 65.

OM VETENSKAPLIGHET I ÅNGBÅTEN

När undertecknad tillträdde någon sorts redaktörstjänst på tidningen Ångbåten, kom jag in i en inarbetad tradition vad gäller sättet att presentera både aktuellt och historiskt material. Jag anpassade mig till traditionen men nu vill jag ändra den lite grand.

Det gäller användandet av källor till det man författat. Ett rimligt krav är att nutida läsare och framtida forskare skall kunna komplettera och kontrollera de uppgifter som finns i texten. Inte för kontrollen i sig givetvis, utan för att det gagnar den kulturhistoriska forskningen och därmed möjligheterna till korrekt underbyggda uppsatser. Vilka bland annat har syftet att skapa en bred historisk medvetenhet, så att vår nuvarande verksamhet med BOHUSLÄN och andra flytetyg sätts in i sitt rätta sammanhang.

Artikeln om bröderna Edmans båtar avslutas därför med en källförteckning. Sådana kommer att finnas i anslutning till redaktörernas egenproducerade historiska material i fortsättningen.

Vi räknar med att Ni som skickar oss artiklar har samma ambition!

SW

Lotsgös



Bilden visar BOHUSLÄN, med lotsgös, på väg till Trollhättan och Fallens Dag 21 juli 1984. Foto Dag Almén.

Från Christer Högborg, en av våra befälhavare på BOHUSLÄN, har vi fått ett litet brev angående BOHUSLÄNS gös; en svensk flagga med vit bärd, men med lite andra proportioner.

"Skriver med anledning av den ofta återkommande frågan ombord i BOHUSLÄN:

—Vad är det för en konstig flagga framme i fören? Jag brukar svara. —Skärgårdsbåtar brukar ha en sådan gös. Ingen jag har frågat, har haft en aning om vad det är för en flagg.

Nu tycks i alla fall fransmännen ha sin bestämda mening. I en fransk signalbok hittade jag vår svenska gös med följande namn: Pavillon pilote, vilket betyder flagga lots. Lotsflagg, det verkar konstigt! Har fransmännen fått det hela om bakfoten?"

Nej, fransmännen har inte fått det hela om bakfoten. När vi beställer gösen till BOHUSLÄN går den under namnet lotsgös. Det konstiga är dock att lotsgösen fortfarande finns kvar i fransmännens signalbok, eftersom funktionen som lotsflagga har försvunnit för länge sedan. På en svensk flaggkarta från 1896 finns lotsgösen med — i utförande som unionsflagga förstås — och med betydelsen påkallande av lots. Fartyg som förde lots

ombord förde en blå och vit flagga. Var det en lotsbåt under segel hade den dessutom ett vertikalt rött fält i seglet. Enligt Sten Dahlström på Flaggfabriken National, är det fler länder än Sverige som har haft sin nationsflagga med vit bärd som lotsgös.

Enligt förklaringen till de internationella signalflaggorna används flaggan G (blåa och gula ränder) för påkallande av lots, medan flaggan H (röd och vit) används när fartyget för lots ombord. Mästerlotsen Sune Nilsson, välkänd från BOHUSLÄNS brygga, har berättat att den gamla blåvita flaggan, som tillkom 1863, användes på Vingas lotsbåtar ända fram till 1960-talet då den ersattes med flaggan H.

Det är tydligen väldigt länge sedan lotsgösen användes i sin ursprungliga funktion för att påkalla lots. Hur har den då hamnat på skärgårdsbåtar?

På skärgårdsbåtar byggda före sekelskiftet var det ovanligt att en gösstake fanns. Den tillkom troligen omkring sekelskiftet. Om man tittar på fotografier som är från sekelskiftet och fram till början av 1920-talet, kan man se att skärgårdsbåtarna förde en liten svensk flagga som gös. Se t ex protvursbilderna på BOHUSLÄN i Dag Alméns bok.

På fotografier från mitten av 1920-talet och senare ser man att lotsgösen har blivit allmänradande på västkustens skärgårdsbåtar samt Göta Kanals passagerarångare. Det finns även bilder som visar lotsgösen på Svenska Lloyds och Johnsonlinjens ångare. Inom skärgårdstrafiken var det brukligt att lotsgösen var hissad på söndagar samt vid speciella turer. Idag är det bara ångaren BOHUSLÄN och STYRSÖ som regelbundet för lotsgös. Övriga styrsöbåtar för lotsgös endast på beställningsturer eller vid speciella tillfällen.

Men frågan varför skärgårdsbåtar brukar ha lotsgös kvarstår. Kan det ha varit så att när signalflaggan G infördes, blev den fina gamla lotsgösen överflödig och togs istället fram vid speciellt festliga tillfällen, vilket sedan utökades till att gälla söndagar och på så sätt blev en tradition.

Vi hoppas att någon i läsekretsen kan hjälpa till att rätta ut frågetecknen som finns om lotsgösens historia.

GS

Sällskapet Ångbåtens styrelse



STEFAN FORSSBLAD har varit ordförande sedan 1967 och är därmed äldst i styrelsen. Han återfinns sommartid som befähhavare på BOHUSLÄN.



SVEN-ANDERS BOMAN innehar den tunga posten som kassör sedan 1981. Började sin bana i Sällskapet som redaktör för Ångbåten 1966-70. Hinner någon gång även att vara med och arbeta på däck,



RAGNAR SANDBERG ersatte i höstas Rose-Marie Staberg som ledamot. Han representerar intendenturen i styrelsen och är aktiv både i intendenturen och på däck på BOHUSLÄN.



HERBERT JOHANSSON invaldes 1978 som vice ordförande. Herbert är välkänd som maskinchef i BOHUSLÄN och är därmed självskrivnen som styrelsens huvudansvarige för maskinfrågor.



CHRISTER ELIASSON är nyvald sekreterare och efterträdde lagvar Kronhamn i höstas. Christer är flitig på däck både på FÄRJAN 4 och BOHUSLÄN.



HÅKAN JÄRNSTRÖM invaldes som styrelseladamat 1981. Arbetar i maskin på BOHUSLÄN såväl sommar som vinter.



INGE NILSSON är ledamot sedan 1975. Ansvarig för däckavdelningens restaureringsarbeten. Har under många år arbetat aktivt ombord med renovering av salonger och hytter.



SVEN-HUGO BENGTSSON är suppleant i styrelsen sedan 1983. Har samtidigt en mycket viktig syssla i Sällskapet, nämligen att som befraktare sköta uthyrningen av BOHUSLÄN. En syssla som sköttes av Ingvar Kronhamn tills i höstas då han avgick från samtliga poster i Sällskapet.



KENNET MAGNUSSON invaldes som suppleant 1984. Han efterträder Per Ahlquist. Kennet är aktiv på däck på BOHUSLÄN, ofta som båtsman sommartid och snickare vid renoveringsarbeten vintertid.



NILS RYDBECK är självskrivnen i styrelsen i egenskap av ordförande i Ångbåten ekonomisk förening. Dessutom ansvarig för Sällskapets medlemsregister. Nils är aktiv på däck på BOHUSLÄN och spelar även trumpet i Ångbåtsbandet.

MARGARETHA GRUNDELL är också med i styrelsen som representant för Ångbåten ekonomisk förening, där hon innehar posten som kassör.

Årsmötet 1984

Årsmötet i Sällskapet Ångbåten hölls den 27 oktober i Sjöfartsmuseets filmsal. Drygt 40 personer hade samlats för att övervara årsmötet som avverkades på rekordtiden sju minuter! Inga frågor uppstod så allt är tydligen väl inom Sällskapet. Årsvigften beslöt vara oförändrad med 35 kr för 1984/85.

Tre personer hade av sagt sig fortsätta uppdrag i styrelsen och valnämndens förslag till nya styrelsemedlemmar accepterades helt. Nya i styrelsen är Christer Eliasson, sekr, Ragnar Sandberg, ledamot och Kennet Magnusson, suppleant. René Sjöstrand och Leif Forsberg kvarstår som revisorer med Roger Mattsson och Claes Nordström som suppleanter. Som ersättare för Christer Eliasson i valnämnden invaldes Kerstin Ahlquist medan Gunnar Söderberg kvarstår.

Efter årsmötet serverades öl och smörgås samt kaffe och goda kakor. Åke Karlsson visade sedan diabilder på ångbåtar runt om i Sverige.

BOHUSLÄN på Lindholmens varv



I förra numret av tidningen berättade vi om att BOHUSLÄN låg på Lindholmen för omfattande plåtbyten efter en grundstötning i somras. Förutom tidigare nämnda plåtarbeten visade sig även skäddan och rodret vara krökta och dessa fick alltså rätas.

Förutom dessa direkta haveriarbeten beställdes dragning av propelleraxeln, d v s losstagning av propeller och mellanaxel varefter propelleraxeln kunde dragas in i fartyget så att hylsan och tätningsexarna kunde inspekteras. Den inre tätningsexen visade sig behöva förnyas.

Efter plåtbytena hade avslutats sjösattes fartyget och pannan och tankar fylldes för att ge fartyget sitt normala gängläge. Varvet gjorde sedan indikering och uppriktning av propelleraxel och maskin.

Som avslutning på arbetena byttes "tak" på svinryggen (brädgången längst förut på fördäck) som även kompletterades med tidigare borttagna halvruddjärn.

Nu så här sedan BOHUSLÄN lämnat varvet och förtöjts för vintern vid Skeppsbron, kan vi bara konstatera att varvets personal gjort ett förstklassigt arbete på vår ångare. Vi får verkligen hoppas att Cityvarvet låter filialen på Lindholmen leva kvar trots hot om minskning av personal. Vart skall vi annars gå när vi vill ha nitade plåtar vid skrovreparationer? Under tiden BOHUSLÄN låg på Lindholmen utförde varvet även ritning på FÄRJAN 4 i samband med byte av överbyggnadens babordssida.

Bilderna på denna och nästa sida har tagits av Åke Karlsson och visar:

Överst: Skrovets babordssida under panna och eldaredurk sett



akterifrån sedan intryckta plåtar skurits bort. Man ser pannans undre del, stängkölmen och de intryckta spanten under pannan. Mittbilden visar samma del av fartyget men sett förifrån. Undre bilden är tagen på samma plats som mittbilden och visar skrovet efter det att ny stängköl samt nya bottenstockar och spant är

på plats. En avsevärd skillnad. Bilderna ovan visar hyttgängen och aktersalongen med den losstagna mellanaxeln som hänger i taljor. Detaljbilden visar propellerhylsan och en bit av den indragna propelleraxeln.

Mönstring 1985

För säsongen 1985 gäller ett nytt mönstringsystem för sjömän som kommer att beröra ångaren BOHUSLÄN. Mönstringen av sjömän överförs från Arbetsmarknadsstyrelsen till Sjöfartsverket som förses med ett nytt ADB-baserat sjömansregister. Systemet med mönstringsförrättare upphör.

Då ju BOHUSLÄN går i "inre fart" har vi tidigare endast fört en manskapsförteckning som tillsammans med besättningskortet angett huruvida fartyget varit rätt bemannat, d v s om kraven på behörighet, syn och hörsel varit uppfyllda.

Mönstringsplikten gäller från 1985 alla svenska handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 20. Manskapsförteckningarna slopas och alla aktuella fartyg förses med sjömansrolla med kopior av samtliga sjömans tjänst-

göringsbesked. Varje förändring i besättningens sammansättning skall rapporteras till sjömansregistret. Rapporteringssystemet för mindre fartyg med lokal anknytning (t ex BOHUSLÄN) avses få samma utformning som gäller för passagerarfärjorna.

Ansvar för mönstringen ligger hos redaren och befälhavaren som före varje resa skall förvissa sig om att besättningen

- har giltig sjöfartsbok
- har giltigt läkarintyg
- är behörig för befattningen.

Det nya mönstringsystemet avser alla befattningar ombord inom däck, maskin och intendentur, alltså inte enbart den s k minimibemanningen. Intendenturpersonalen behöver emellertid inte sjöfartsbok.

Båtar runt omkring

Passagerarfartyget HÄTTAN levererades den 5 november till Orust kommun för trafiken mellan Gullholmen och Tuvesvik. Hemorten är Hermanö.

HÄTTAN har byggts av Hasse Westers Mek Verkstad AB, Dragsmark. Materialet är aluminium. Fartyget är 16,73 m långt, 5,32 m brett och djupgåendet är ca 1,85 m.

HÄTTAN har två Volvo Penta dieselmotorer TMD 70 C på sammanlagt 312 hkr. Farten är 10 knop. Deplacementet vid full last är 40 ton. Besättningen utgörs av en skeppare. Vid mer än 30 passagerare krävs även en däcksmän. Totalt kan HÄTTAN föra 130 passagerare. För lasthantering finns en hydraulkran på fördäcket. Resan tar knappt 10 minuter.

Gullholmen ligger utanför nordvästra Orust och är förbundet med Hermanö genom en bro. Gullholmen var en av de större stationerna på kustängarnas tid. Så småningom fick ön passbåtsförbindelse med Ellös och SJ busslinje över Orust. När en ny väg byggts över Lavön till Tuvesvik mittemot Gullholmen inköpte dåvarande Morlanda kommun en äldre passagerarbåt, byggd vid Djupvik 1915 för trafiken Tjörn-Stenungsund under namnet HAKEFJORD (1). Denna båt har sedan 1958 som TUVESVIK trafikerat leden Gullholmen-Tuvesvik, tills nu då den ersatts av nya HÄTTAN. HÄTTAN döptes av Ebba Jacobsson, maka till TUVESVIKS förste skeppare. Namnet HÄTTAN har lånats från fyren väster om Hermanö.

LASSE-MAJA III är namnet på Marstrands nya bil- och passagerarfärja som kom till hemmahamnen den 3 december efter leveransuren från Lunde Varv i Ångermanland. Innan färjan sätts i trafik skall nya färjellagen byggas vilket beräknas vara klart i april. Den ersätter då bilfärjan LASSE-MAJA II och den elektriska spårvagnen - HAMNFÄRJAN II. Den nya färjan är propellerdriven, men skall gå med linstyrning för att få köras med endast en mäns besättning. Sommartid när trafiken i Marstrands hamn är synnerligen livlig kommer färjan att gå som frigående färja utan styrlinor. Enligt redaren Kungälv kommun kommer den gamla välkända spårvagnsfärjan

att på något sätt bevaras i Marstrand. HAMNFÄRJAN III, d v s den lilla halvtäckta färjan skall behållas som reserv för den nya färjan.

ISBRYTAREN III, som legat som ängcentral i Ryahamnen under namnet TUG, skrotades i Landskrona vintern 1984. Fartyget byggdes 1917 vid Motala Verkstad för Göteborgs Hamnstyrelse och var avsedd för isbrytning i hamnen och skärgården. Hon var 29,1 m lång och 6,5 m bred och drevs av en compoundmaskin på 400 ihkr. 1955 såldes fartyget till Rederi AB Tyr i Uddevalla där hon användes som bogserare under namnet TUG. 1959 såldes hon till Tankcleaning i Göteborg och stationerades i Ryahamnen för att leverera ånga vid rengöring av oljetankar i fartyg. 1982 ändrades namnet till JETOR. Vid årsskiftet 1983/84 ersattes hon av ett nytt mobilt ångaggregat.

SVANEFJORD, en av de få återstående lastbåtarna med Göta Kanaldimensioner, har i höst köpts av åtta personer i Hjo, som för ändamålet bildat HB Hjo Kanalfrakt. Ågarna, som tidigare ägnat fritiden åt s/s TRAFIK, kommer nu att satsa på att få frakter av sand, spannmål och zinkslig mellan vätterhamnar och kushamnar.

Fartyget som är byggt vid Thorskogs varv 1912 är motordriven sedan 1956. Lastförmågan är ca 300 ton. 1978 förvärvades fartyget av Tullverket - i samband med att fraktrafiken på Göta Kanal upphörde - och avsikten var att hon skulle byggas om till oljesaneringsfartyg, vilket turligt nog dock ej genomfördes.

UNDEN, f d Marinens koleldade vattentankfartyg, skrotades i somras i Landskrona. Fartyget låg dessförinnan en tid på Donsö där ombyggnad till motoriserat oljetankfartyg planerades av bunkerfirman Ojola. UNDEN, som byggdes så sent som 1946, skulle för att uppfylla Sjöfartsverkets krav krävt så stora ombyggnader att projektet ej blev lönsamt. Maskinläggningen som var i gott skick, tillvaratogs dock vid skrotningen av fartyget. Pannan finns nu på Faktorimuseet i

Eskilstuna medan den 225 hkr starka compoundmaskinen övertogs av Rubens Maskin-historiska samlingar i Götene.

Från Stockholm meddelas att ångbåten ÖSTANÅ I, som länge legat upplagd intill BLIDÖSUNDS tilläggsplats vid Skeppsbrokajen, skall slättas igång igen. Ny ägare till båten är Roslags Marin AB med Thure Moberg som redare, f d maskinist i BLIDÖSUND. ÖSTANÅ I kommer att befraktas av Strömma Kanalbolaget i beställningstrafik och förmodligen någon sorts linjefart.

Bogserbåtsnytt

SCANTUGS är namnet på det nya stora bogserbolaget efter sammanslagningen av Röda Bolaget och Johnsonägda Bohus Tug. De gamla bolagens båtar håller just på att få en ny enhetlig färgsättning. Skorstenarnas design blir en kombination av de gamla bolagens skorstensmärken. Skorstenarnas banderoller blir blå med gula kanter och med fartygsnamnen i gult. Skrovets brädgångar uppvisar just nu lite olika färgsättningar. Den största tivolieffekten återfinns på CAMP som har fått blå- och gulrandiga diagonala fält! De av Röda Bolagets båtar som har överförts till ScanTugs - alla båtar ingår ej - har övergivit den fina hamnen vid Tångudden och flyttat till Bohus Tugs kajer vid Eriksberg.

STORMKINGS båtar, som har ingått Röda Bolaget sedan många år, flyttade våren 1983 från Ringön till Tångudden. Därmed verkade det som om Stormking på sikt helt skulle försvinna och att båtarna skulle få Röda Bolagets färger. Sedan ScanTugs bildades har emellertid Stormking fått nytt eget liv. Stormking ingår nu som en separat enhet i ScanTugs med präm- och småbogseringar som specialitet. De fyra återstående "Stormarna" STORM, STORMBOY, STORMGIRL och STORMFLOOD har flyttat tillbaka till Ringön och flottan har dessutom utökats med Röda Bolagets OTTO, VOLRAT och FILIP, som fått Stormkings blå-vita skorstensbanderoller. Röda Bolagets LEIF och HEBE kommer troligen också att överföras till Stormking. Sedan återstår att se om namnen byts mot namn i stormserien. Stormkings båtar kommer att bli de enda

Fartyget var sedan tidigare utan panna och nu kommer även maskinen att lyftas ur - för förvaring inombuss t v. Således skall hon motoriseras, detta för att det skall finnas bättre möjligheter för fartyget att bära sina egna kostnader. Ägaren hoppas att ÖSTANÅ I skall vara igång till sommaren 1985, med en tystgående caterpillarmotor i maskinrummet. ÖSTANÅ I byggdes 1906 på Bergsund och var i trafik till 1958.

Vidare meddelas att Waxholmsbolaget beslutat att behålla sin motoriserade ångbåt VÄSTAN istället för att sälja henne som planerat.

bogserarna i hamnen med den traditionella färgsättningen mörkgrönt skrov och teakbrunn överbyggnader, sedan även Bogser Svens båtar under de senaste åren successivt bytt skrovfärg från mörkgrönt till rödbrunt.

TOR, en av Röda Bolagets veteraner byggd 1928, har under våren 1984 berövats maskineriet och all utrustning och ligger nu som ett tomt skal på Ringön.

BERTIL byggd 1962 i England har av Röda Bolaget under 1984 sålts till Trollhätte Kanalverk.



Röda Bolagets BERTIL och TOR vid Paddans varv våren 1984. Foto Gunnar Söderberg.

Hjälmedals brygga

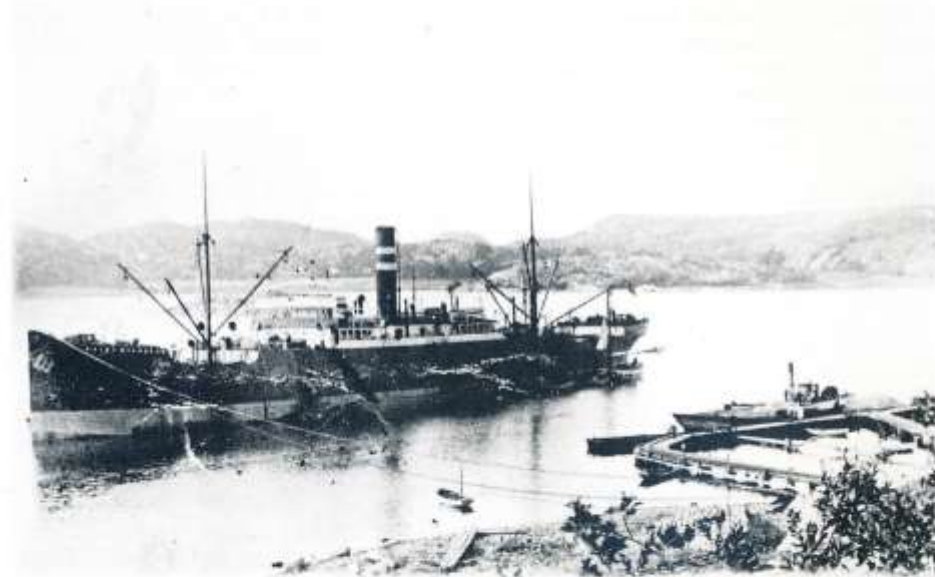
—en natthamn för Marstrandsbolaget

I våra dagar har Brofjorden blivit känd genom det stora oljeraffinaderi som uppförts där, Scanraff, ägt av Texaco och OK. Brofjorden är ingen stor fjord, men den är skiftande där den ligger innanför Kornöarkipelagen. Den har också en tvärkil med förlängning i Edsviken västerpå, som livar upp den. I denna fjord fanns fram till andra världskriget en rad bryggor, som kommit till under stenindustriens dagar och ännu stod emot is, väder och vind, men gradvis förföll.

På Stängenässidan låg (räknat utifrån och in) Sjöbols brygga med konservindustri (nu produkthamn för Scanraff), Lahälla brygga (känd från kullagertrafiken under andra världskriget), Rixö bryggor (för stenutsklippning), Vinbräcka bryggor (dito), Hjälmedals brygga och Sandviks brygga (gat- och byggnadsstensskeppning). På Härnåset fanns i Brofjorden en enda,

nämligen Ingeröds långa brygga, som låg mitt emot Vinbräcka.

Utav dessa bryggor skall vi se lite närmare på den i Hjälmedal. Bryggan, som stod på grova träpålar, bestod av planksyllar och var försedd med räls för små stentransportvagnar, trallor. Ytterst på bryggan stod en kran på trästativ. Innanför fanns en plan av stenflis, som tidigare satt sig ett par gånger och delvis glidit ut i fjorden. Där hade man fram till 1908 stått och slagit ut gatsten av varierande storlek ur block från steabbrottet i dalen. Blocken fördes ner med en bromsrälsbana, som drevs av en ångmaskin och tyngdkraften och som låg i anslutning till brottet. Till denna brygga gick åren kring sekelskiftet stora lastångare på upptill 7 000 ton, och som tog stenen till såväl danska, tyska, engelska som argentinska hamnar. Bryggan an-



Hjälmedals brygga ca 1907. Den engelska lastångaren SAINT NICHOLAS, en liten bogserbåt med styrman Pettersson och en stenlastad präm. Foto Albert Hansson.



Hjälmedals brygga torsdagen den 14 juli 1932 med författaren och hans far. På utgåen de Bohuslänska Kustens ångare VIKEN. Foto Helfrid Nilsson.

löptes också sedan 1898 av Marstrandsbolagets båtar ALBREKTSUND, MARSTRAND eller LYSEKIL, som gick in och övernattade från någon gång efter sekelskiftet och fram till 1931 i Hjälmedal vid dess brygga. Från och med 1932 blev bryggan mellanbrygga på väg till Gravarne intill 1936 eller 1937. Före 1932 gick båtarna på morgonen till Lysekil och söderöver. Efter 1932 anlöptes Hjälmedal endast på nordgående av marstrandsbåtarna. Också några av Bohuslänska Kustens mindre fartyg anlöpte tidvis bryggan såsom s/s VIKEN.

Den lilla passagerarbåten MAX av Gravarne var den sista, som reguljärt anlöpte bryggan. Denna bröts ner under de tre svåra isvintrarerna 1940-43. En nödortfikt lappad stump stod ännu några år, idag finns ingenting kvar nere vid vattnet av den forna brygganläggningen. En lång rad av småbåtar ligger på dess plats.

I dalen ovanför ligger den lilla tätorten Hjälmedal, som på sin tid hade emellan 200-300 invånare. Där fanns till fram på 1930-talet post, telefon och tre affärer, vilka vuxit upp i anslutning till storbrottet.

LEIF H NILSSON

Litteratur:
Leif H Nilsson: Hjälmedals stenbrott (i Bohusläns Hembbygdsförbunds årskrift 1971).



Karta ur Bohuslänska skärgårdsfärder, utgiven av Bohuslänska Kusten 1934.

Kryssningsfartyg i Göteborg 1984



M/S STOCKHOLM — nuvarande VÖLKERFREUNDSCHAFT — i Svenska Amerika Linjens skepnad. Byggt vid Götaverken 1948. Foto vid Amerikakajen i mitten av 1950-talet.

Även 1984 inleddes med ankomsten av DDR tillhöriga m/s VÖLKERFREUNDSCHAFT. Detta fartyg har regelbundet i 18 år kommit in i hamnen i slutet på januari, för att sedan återkomma till påsk och avsluta kryssningsåret med sin jul- och nyårskryssning.

Fartyget som ursprungligen är Svenska Amerika Linjens STOCKHOLM, har sedan 1966 chartrats av Stenas kryssningsavdelning för kryssningar till Västindien. VÖLKERFREUNDSCHAFT, som nu är 36 år gammal, kan ej längre uppfattas som helt modern och uppfyller ej de krav som människan idag ställer på bekvämlighet. När fartyget lämnade Göteborg i december var det för att gå ut på sin sista kryssning från Göteborg. Då klassen på fartyget går ut under 1985 får fartygets framtida öde betraktas som ovisst.

Det norska kryssningsfartyget m/s NORTH STAR (ex tyska häcktrålararen MARBURG,

LINDMAR) inledde sina kryssningar från Göteborg den 17 maj. När hon lämnade Göteborg i slutet på augusti är det minst för ett par år, då hon är uthyrd till ett amerikanskt kryssningsrederi t o m 1986.

Svenskägda LINDBLAD POLARIS (ex ÖRESUND) var här ett par gånger, för att genomföra sina resor uppför Göta Älv till Vänerhamnar. Passagerarna på dessa resor beser olika sevärdheter i Värmland och närliggande landskap.

Grekiska turbinångaren ROYAL ODYSSEY var här inte mindre än fem gånger under sommaren. Fartyget kolliderade i juli, strax söder om Ven i Öresund, med det sovjetiska lastfartyget VASJA ALEXEJEV. Lastfartyget fick sättas på grund för att ej sjunka. Turbinångaren, som var på väg till Köpenhamn, fick kraftiga skador i förskeppet och kryssningen fick avbrytas för ett varvsbesök. Vid ett av ROYAL ODYSSEY:s senaste besök här i Göte-



S/S NORWAY ligger till i Skandiahajnen. Sjösättning pågår av habords tenderbåt. NORWAY har två sådana båtar som normalt endast används då fartyget själv ej kan komma till kaj. Här i Göteborg användes den ena bl a för en utfärd till Nya Älvsborg. Tenderbåtarna är i sig själva inte så små, trots att de heter LITTLE NORWAY I och II.

borg, var jag nere och tittade på fartyget efter reparationen. Det är intressant att man fortfarande kan se fartygets alla tidigare namn i fören; SHALOM, HANSEATIC och DORIC.

Portugisiska m/s FUNCHAL är också en trogen gäst i hamnen sommartid sedan ett flertal år tillbaka. Även FUNCHAL hade oturen att bli inblandad i en kollision utanför Molde i Norge. FUNCHAL kolliderade med ett mindre norskt lastfartyg STORHAUG. Här blev dock skadorna ej så allvarliga. FUNCHAL skadades endast lindrigt och kunde efter ett kortare besök i Bergen fortsätta sin resa.

På morgonen den 21 augusti syntes ett väldigt fartyg dyka upp ute på Älvsborgsfjorden. Det var turbinångaren NORWAY. Det imponerande fartyget lade till i Skandiahajnen, helt utan hjälp av bogserbåtar eftersom fartyget är försett med fem styrpropellrar, som gjorde det möjligt för det 315,5 m långa fartyget att klara av detta. Fartyget är byggt 1961 på Penhoëtvarvet, St Nazaire, Frankrike. Franska

regeringen gav 1956 varvet i uppdrag att bygga ett superlyxfartyg som skulle gå i trafik mellan Frankrike och USA för Compagnie Générale Transatlantique.

Madame de Gaulle döpte fartyget till FRANCE, vilken blev världens längsta passagerarfartyg. Hennes ursprungliga maskineri var 16 st Parson ångturbiner på tillsammans 160.000 hk som drev fyra propellrar, vilket gav en fart av 31 knop. Denna fart gjorde att fransmännen aldrig hade några anspåk på att erövra det Blå bandet (snabbast över Atlanten mellan Ambrose-Chanel fyrskipp utanför New York till Bishop Rock utanför Cornwall, England). Men fartygets påkostade utförande gjorde att man istället skulle konkurrera med lyx, för att överträffa sina engelska och amerikanska konkurrenter. FRANCE skulle också uppehålla Frankrikes anseende i alla världsdelar och var därför även byggd för att kunna användas som kryssningsfartyg.

Trots relativt ringa drivmedelsförbrukning och goda passagerarsiffror, särskilt på de



Portugisiska m/s FUNCHAL vid Amerikakajen.



Av DFDS inchartrade norska m/s JUPITER lämnar Göteborg.



Minstingen bland kryssningsfartygen som besökte Göteborg var norska BRAND VII.



Svenska LINDBLAD POLARIS i Göta Älv.

berömda jordenrunt-kryssningarna, blev fartyget till slut för dyrt att driva vidare för fransmännen. Då årsunderskottet, beroende bl a på höjda löner och de alltmer ökande bunkerkostnaderna, uppgick till över 100 miljoner franc, beslutade regeringen under ledning av Giscard d'Estaing att inställa lyxresorna. I oktober 1974 lades fartyget upp i Le Havre och var till försäljning.

Det dröjde fem år innan någon köpare dök upp. 1979 köptes fartyget av norska Klosters Rederi A/S. Fartyget byggdes nu om för 100 miljoner \$. Maskineriet består efter ombyggnaden av åtta Parson ångturbiner på tillsammans 40.000 hk som driver två propellrar, detta gör det möjligt för fartyget att göra en fart av 17 knop. Man byggde även om passagerarutrymmena, man minskade från 2.400 till 1.800 passagerare. Besättningen utgörs av 785 personer. Fartyget som nu ingår i Klosters Rederi A/S, redas av Norwegian Caribbean Lines, Miami. Fartyget kryssar vanligtvis med utgångspunkt från Miami.

Veckan efter NORWAYS besök i Göteborg, kom jugoslaviska m/s DALMACIJA på ett en-

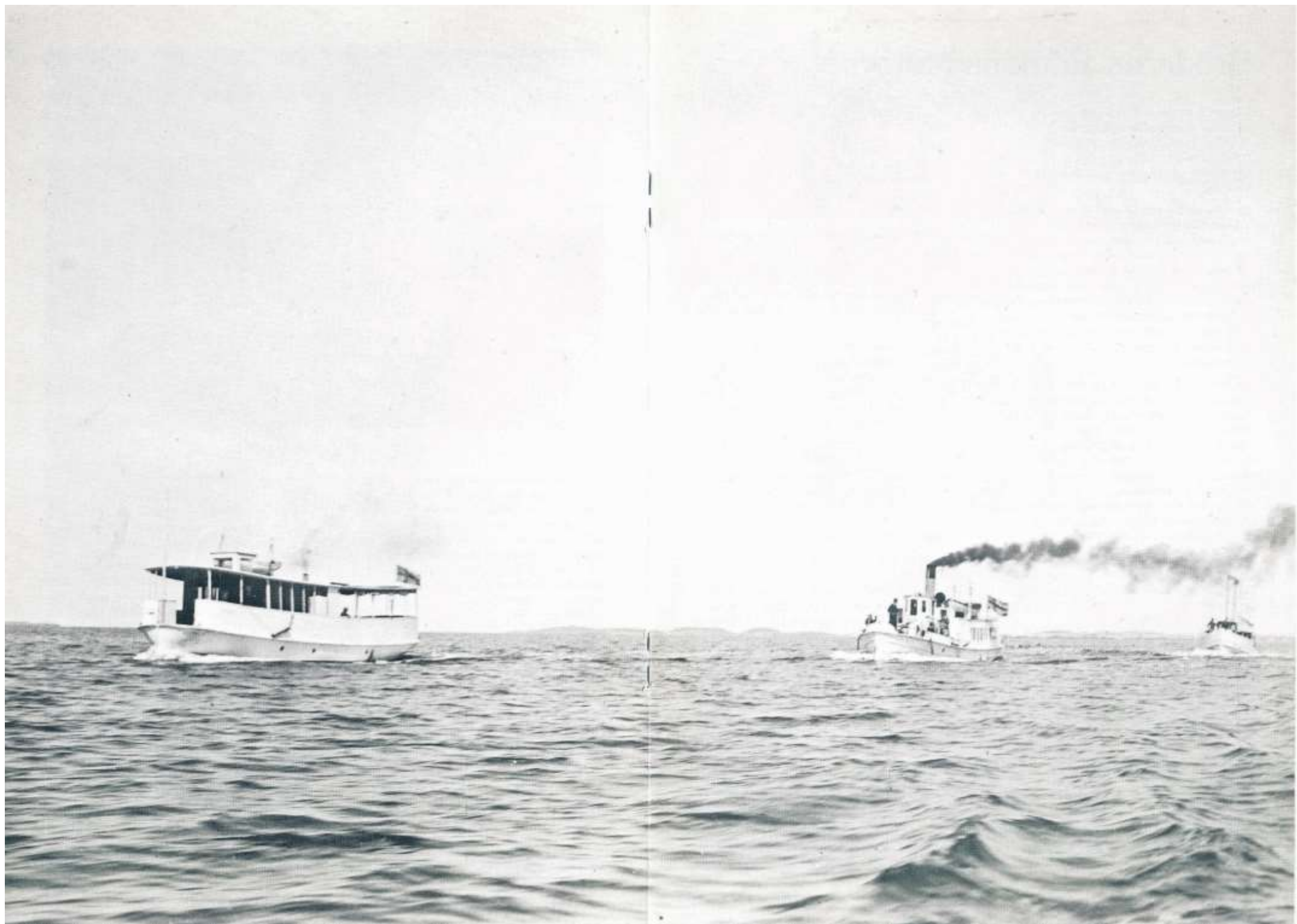
dagsbesök. Fartyget är byggt i Jugoslavien 1965. Göteborg besöktes även i år av Hapag-Lloyds flaggskepp m/s EUROPA. Detta moderna kryssningsfartyg gjorde ett endagsbesök här den 5 september.

Danska DFDS har under sommarmånaderna chartrat in norska systerfartygen JUPITER och VENUS på linjen Göteborg-Newcastle. Båda fartygen är byggda 1966 och ägs av Det Bergenske D/S tillsammans med Fred Olsen & Co. Fartygen har under ett flertal år gått som bilfärjor under somrarna, vintertid byter fartygen namn och kryssar till Kanarieöarna. JUPITER heter då BLACK WATCH och VENUS BLACK PRINCE.

Ett mindre norskt passagerarfartyg m/s BRAND VII (ex TRANØY, KVINNHERAD) av Kopervik, byggd i Bergen 1950, besökte Göteborg flera gånger under sommaren. Fartyget går med norska turister runt i nordnorden och besökte bl a Göteborg på dessa resor.

Nu återstår bara att avvakta 1985 års kryssningsfartygssäsong.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON



Bröderna Edmans Motorbåtar

I Marstrand fanns förr några små passage-rarbåtar som trafikerade ett par lokala linjer och gick i taxibåtstrafik. Verksamheten var en sorts blayssla för ägarna till ett större rederi med lastångare, hemmahörande i Marstrand.

Det var bröderna Hilmer, Fritiof och Axel Edman som 1914 började en rederirörelse med fartyg i storleksklassen några hundra ton. 1917 bildade man Rederiaktiebolaget Carlisten med Hilmer Edman som direktör. 1932 ombildades huvudredieriet till Aktiebolaget Bröderna Edman i vilket Rederiet Edvard Hilmer Edman och Rederiaktiebolaget Carlisten ingick. Rederikontoret låg i Mariestrand, som är en vit byggnad med torn, nära Södra Strandverket.

De första lastångarna hette DISA och SIGRID. Fartygen gick i linjefart på svenska kusten Göteborg—Stockholm och Göteborg—Luleå i den så kallade Falleniuslinjen, en samsegling med ett tiotal fartyg inblandade, befraktade av mäklarfirmen Fallenius & Leffler. Firman hade allt omlastningsgodis från Johnsonlinjen och under tjugotalet gav detta rätt så bra med frakter för Rederiaktiebolaget Carlisten, som under denna tid köpte fartygen WILLIAM, EDWARD, INGEBORG och IWAN.

Falleniuslinjen var konkurrent till Sveabolaget och kunde ofta erbjuda billigare frakter. I Göteborg hade båtarna tilläggsplats vid Skeppsbron nedanför Träpiren.

Mot slutet av tjugotalet minskade underlaget för kusttrafiken. Sveabolaget fick ökad konkurrens från landtransporter och Fallenius & Leffler startade egen lastbilstrafik 1928. Carlisten sålde flera av sina fartyg men skaffade också nya åren kring 1930. WISBORG och SIGRID. De tre sista lastfartygen bolaget hade var INGEBORG som såldes 1932 och WISBORG 1939 medan man behöll SIGRID i fart Stockholm—Luleå under kriget och fram till 1951. SIGRID var byggd 1865 som VIELLE MONTAGNE 1.

Taxibåtar

Förutom ångbåtarna ville bröderna gärna ha andra verksamheter att syssla med. Speciellt

gällde detta när lasttonnaget fick mindre frakter och började säljas av.

Hilmer Edman hittade då på att skaffa motorbåtar att gå i taxitrafik med. Badgästerna i Marstrand hade sällan egna båtar, utan lejde en motorbåt för att till exempel komma ut till en holme över dan eller för en rundresa.

En av de första motorbåtarna i det sammanhanget var vad vi känner till ELSA. Hilmer Edman köpte den före första världskriget, men under kriget börde den hemma på Långö. Därefter köptes den tillbaka av Hilmer och hamnade sedermera hos en snickare innanför Nordön.

ELSA skulle snart följas av en lång rad andra båtar. I viss mån handlade Hilmer Edman med båtar, varför en del bara behölls en kortare tid. De användes både i linjefart och för beställningsturer och jag hoppas att jag fått med alla i fortsättningen.

1915 köpte Hilmer Edman en båt som hette LISSI. Det var en halvdäckad järnbåt på 8,20 x 2,50 m med tio hästars motor. Båten byggdes om på Marstrands Varv 1915 och fick certifikat för 15 respektive 11 passagerare i olika fartområden i begränsad inre fart. Hon såldes 1916 till Norge.

Samma år anhöll Edvard Hilmer Edman om besiktning av en ny LISSI. Denna var byggd i trä, 9,37 x 2,07 m och halvdäckad. Besiktningen resulterade i ett passagerarfartygs-certifikat för 22 passagerare i begränsad inre fart, i annan inre kustfart 16.

INSTÖ blev namnet på en båt som köptes 1917. Hon var byggd 1911 i Landskrona, måtten var 8,80 i längd och 3,50 i bredd, ekskrov och

Annons ur Vikarvets årsbok 1938-39.

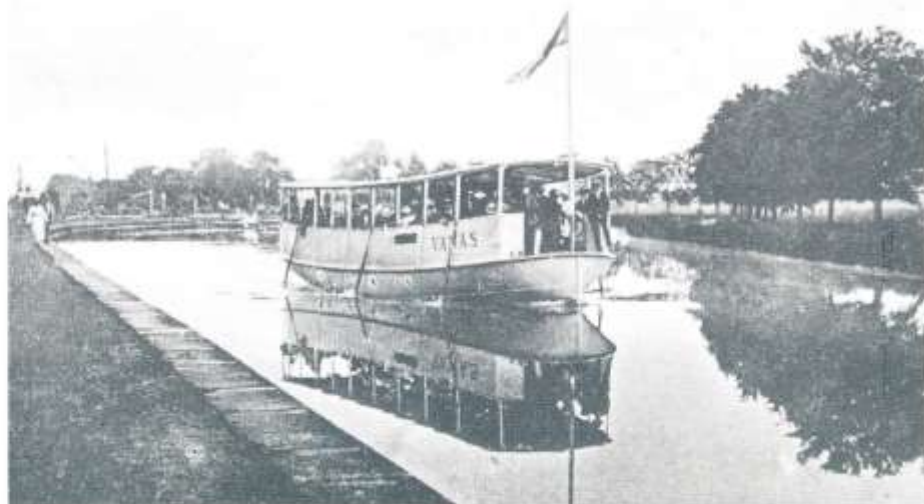
Edman's Motorbåtar Rekommenderas

för längre och kortare turer i
skärgården.

Låga priser - Beställningar mottogs
Fr. teleen Marstrand 62



Töreboda. Göta kanal.



Tre av bröderna Edmans motorbåtar.
Överst LISSI (1) vid Kräkerön 1918.

I mitten ELLA i Tjuvkiel med Brattön i bakgrunden i slutet av tjugotalet. Foton från Fredrik Johansson.

Nederst en bild på BRIS då hon hette VANÄS, tagen i Töreboda omkring 1920. Foto från Gunnar Klippås bildsamling.

åtta hästkrafters fotogenmotor. Hon fick ta 21 passagerare. LISSI (II) och INSTÖ såldes 1918, den förra till Norge, den senare till AB Motortrafik i Göteborg som kallade henne TRAFIKBÅT I.

Linjetrafik Marstrand—Tjuvkil

1925 köpte Hilmer Edman den lilla lustbåten ELLA, som tillhört änkenåden Nordensköld, sommarboende i Marstrand. ELLA var en järnbåt och hade ångmaskin men den nye ägaren lät sätta in en tvåcylindrig sefflemotor på 24 hästkrafter vilket minskade besättningen från tre man till två. Man höjde också backen, så att det fick rum en skans under.

ELLA hade måtten 12,47 x 3,31 m och fick enligt certifikatet från 1925 ta med sig 42 passagerare "i Marstrands hamn, inneför Tollskären och Björketångsudden, ävensom inneför Älgö- och Sällöfjordarne". 1928 ändrades tillståndet till 32 passagerare i ovanstående fartområde men under tiden maj till september fick hon ta 45 i inre farleden Göteborg—Marstrand genom kanalen.

ELLA sattes i trafik på en linje Marstrand—Tjuvkil sommartid. Marstrand hade inte vägförbindelse med fastlandet utan alla transporter gick med båt, inte minst Marstrandsbolagets skärgårdsångare. Tanken var att staden skulle få en snabb och attraktiv förbindelse med övriga landet om man kunde resa med båt så kort sträcka som möjligt och sedan på landsväg. Samma tanke kom att bli vägledande för all trafikplanering i skärgården framgent.

Tjuvkils lastageplats var för länge sedan en ofta använd överfartsort för Marstrand. Från tjugotalet hände det att sommarsocieteten kom i bil och 1930 öppnade Bröderna Augustsons Omnibustrafik en busslinje Tjuvkil—Kungälv's Ytterby. Därifrån tog man tåget och denna förbindelse blev en påtaglig konkurrent till Marstrandsbolaget. Busslinjen övertogs av SJ 1937.

1928 köptes motorslupen VANÄS från Karlsborg. Båten var byggd vid Bergsund 1911 och hade en trecylindrig Bergsundsmotor. Ägare var Fortifikationsförvaltningen och hon användes för att frakta soldater till skjutningar vid Vätern samt för utflyktsresor på helgerna. Hon var byggd för stälttillägg och påminde om en färja i skrovformen. BRIS blev det nya namnet och hon var första sommaren re-

guljärnbåt på Tjuvkilslinjen. Eftersom BRIS behövde maskinist var det emellertid billigare att ha ELLA som ordinarie båt så länge hon räckte till vad gäller kapaciteten.

Båtarna gick genom Albrektsunds kanal och Instö ränna, en skyddad led lämplig för dessa små båtar. Anlöp gjordes om någon ville stiga ombord eller iland på följande platser: vid Sten, på nordsidan Klöverön där varvet ligger, vid vaktstugan i kanalen, vid Instö Bratt, där färjeläget ligger nu samt vid Källvik på Instöns nordostsida.

Första turen gick från Marstrand klockan fem för att hämta morgontidningarna i Tjuvkil. Med dem var man tillbaka i Marstrand halv sju. För dessa turer användes ofta INGA, en öppen kravellbyggd båt typ engelsk slup som inköptes i början av trettioalet från Wiberg vid Albrektsunds kanal. Båten var i Bröderna Edmans ägo till efter kriget.

Torgturer från Lövön

Lövön och Rörtången trafikerades fram till 1930 av ångaren TJÖRN med motorfartyget SKÄRGÅRDEN på reserven. När Marstrandsbolaget drog in dessa förbindelser och ersatte dem med motorjakten ROLANDS godsturer, började Bröderna Edman gå torgturer på bryggorna istället. Framst var det BRIS som användes. Trafiken gick året runt och man brukade gå från Marstrand fredag kväll till Lövön, där man låg natten. Lördag morgon avgick man med bönderna från Lövön, hämtade fler i Rörtången och Tjuvkil och anlöpte Marstrand klockan åtta. Klockan två på eftermiddagen gick man tillbaka via samma stationer till Lövön, varefter man gick till Tjuvkil där man inväntade en buss, sedan fortsatte man till Marstrand. På sommaren gick torgturerna både lördagar och onsdagar. Torgturerna slutade gå 1939.

Badgäster och provrvyttare

Marstrand blev mer och mer frekventerat av badsocieteten. Det var vanligt att man hyrde en motorbåt för en längre eller kortare resa. Hyran var ungefär 6–7 kronor per timme.

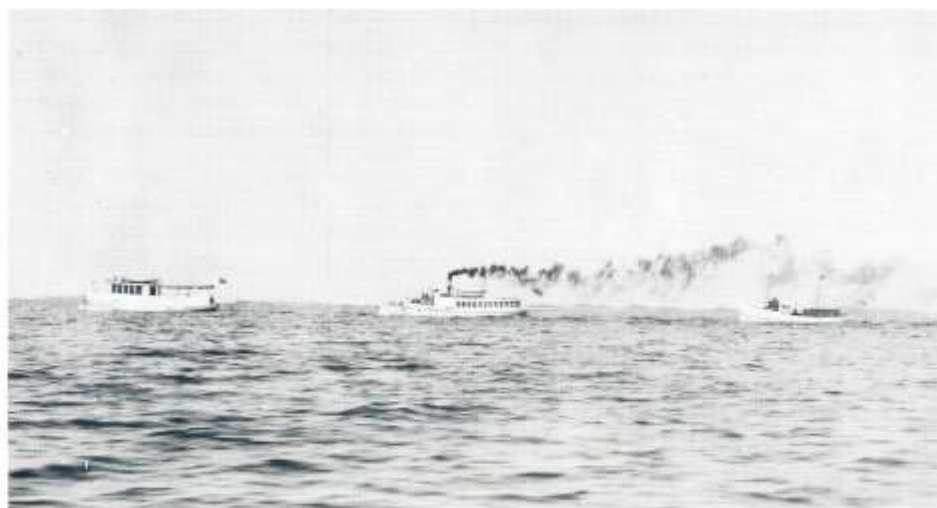
När trafikbåten låg i Tjuvkil och det var ett par timmar till avgången, kunde det hända att man gick en lusttur runt Brattön. I linjefarten fick man ofta gå extraturer och köra dubbla båtar vissa avgångar. Bröderna Ed-



Motorbåten INGA på trettioalet. Foto från Per Eriksson,



Till vänster BITA då hon tillhörde Evert Wängdahl, foto från denne. Nedan BRIS, ELSA och ELLA utseglade för foto-grafering på Marstrandsfjorden 1933. Foto från Ragnar Edman,



man skaffade också fler båtar:

STAR var en liten järnbåt som ingick i motorbåtsflottan från 1925. STAR köptes från Hönsäter vid Väneren, där cementfabriken låg, och hon var dammig av cement då hon kom. Hon lär ha varit byggd i Hamburg, 11 meter lång och 2,20 bred samt hade en tysk bensinmotor. 1930 fick hon certifikat för 36 passagerare i begränsad inre fart. Från början var hon öppen men fick sedan en ruff på förkant och en styrhytt utan akterskott. En Augustendal råoljemotor sattes in 1933, en Penta bensinare tre år senare och råoljemotorn återigen efter ytterligare två år. 1939 köptes STAR av Rudolf Hedberg i Göteborg som gjorde hamrundturer med henne enligt en överenskommelse han hade med STF. Båten försvann ur registret 1953.

BALTZAR var en lång kristinehamnsbyggd salongsmotorbåt som tillhörde kabinettskammarherren Eric Hallin på Tofta. Hilmer Edman köpte BALTZAR i början av trettiotalet och det var den sista motorbåten som sonen Thore sålde 1958 eller 1959.

RITA byggdes i Strömstad 1932 för kommandörkaptenen Lillichöök vid skeppsgossekåren i Marstrand, efter ritningarna till en tullbåt. Det var en kraftig båt med 24 hk motor och användes gärna på vintern, då hon var överbyggd och kunde gå i is. Sommartid var hon ofta upplagd. Bröderna Edman köpte RITA omkring 1934 och behöll henne till 1953 då Thore Edman sålde henne till Evert Wängdahl, som ägde henne till 1964. RITA användes ofta av marstrandslotsarna.

En vanlig trafikuppgift var att gå med handelsresande på ofta veckolånga resor i skärgården. Det kunde till exempel vara färgeförsäljaren som skulle runt till varven på kusten för att sälja Ankarets Patentfärg eller någon som skulle till specerihandlarna i kustsamhällena.

En annan vanlig transport var att frakta fotbollslag till matcher på olika skärgårdsöar, alltifrån hemmamatcher på Klöverön till långresor till Göteborg.

Ängslup Marstrand-Tjörnbryggorna

Våren 1933 inköpte Aktiebolaget Bröderna Edman ängslupen ELSA från Göteborgs Hamnstyrelse. ELSA var byggd 1899 och hennes

historia finns ingående beskriven i Ängbåten nr 30. Förmodligen var det redan vid köpet planerat att Marstrandsbolaget skulle hyra båten, ty det gjordes omgäende. Bolaget kunde därmed åstadkomma bättre förbindelser från samhällena på och utanför sydvästra Tjörn, genom att ELSA trafikerade dessa platser och anslöt till båten till respektive från Göteborg i Marstrand. Leden över Marstrandfjorden krävde större tonnage än motorbåtarna och då kom ELSA väl till pass. Hon var i trafik vardagar och började i Skärhamn klockan fem på morgonen. Hon stoppade för båt vid Flatholmen samt anlöp Stockevik, Bleket, Klädesholmen, Rönnäng och Åstol innan hon lade till i Marstrand en kvart innan göteborgsbåtens avgång klockan sju. Därefter gick hon en tur direkt till Stockevik och via mellanbryggorna med morgontidning-

Ur Marstrandsbolagets sommarturlista 1934.

Tab. nr. 4

ÄNGSLUPEN ELSA MARSTRAND—STOCKEVIK—SKÄRHAMN

	Vardagar		
Från Göteborg med ank. ångare	—	11.00	17.00
till Marstrand	—	12.00	18.00
Från Marstrand	8.00	13.00	19.00
till Åstol	—	13.00	19.00
* Rönnäng	—	13.10	20.00
* Klädesholmen	—	14.00	20.00
* Bleket	—	14.10	20.00
* Stockevik	9.10	14.20	20.00
* Skärhamn	—	—	21.00

SKÄRHAMN—STOCKEVIK—MARSTRAND

	Vardagar		
Från Skärhamn	5.00	—	—
* Stockevik	5.30	9.00	17.30
* Bleket	5.05	9.10	17.40
* Klädesholmen	5.00	9.40	17.20
* Rönnäng	6.00	10.00	18.00
* Åstol	6.00	10.20	18.20
till Marstrand	6.00	10.00	18.00
Från Marstrand med ank. ångare	7.00	11.00	19.00
till Göteborg	9.00	13.00	21.00

Tiderna för mellanstationerna angefärliga.

Biljettpreis 4kr, 0,50 enkel resa.

Fraktgodis från Göteborg f. v. b. med Ängslupen ELSA torde betalas vid avlämnandet.



ELSA i Tjuvkiel sommaren 1936 eller 37. På bussen står det Kungälv-Ytterby-Tjuvkiel. Vykort.

arna som kommit med motorbåten från Tjuvkiel, och var åter i Marstrand för att passa elvabåten till Göteborg. Klockan ett e m kom båten från Göteborg och ELSA gick via mellanbryggorna till Stockevik där hon låg tre timmar för att vara åter i Marstrand före kvällsbåten till Göteborg. Halv åtta e m gick hon dagens sista tur via alla bryggorna till Skärhamn, där hon lade upp för dagen.

När Bröderna Edman övertog ELSA lät man inreda bostäder i fören för den tre man starka besättningen. Det var meningen att båten skulle ligga i Skärhamn över söndagen också, men besättningsmännen var ju marstrandbor och efter förfrågan hos Marstrandsbolagets kamrer fick man lov att gå tomtur hem på lördagskvällen och upp igen måndag morgon.

Första tiden drabbades ELSA ofta av tubläckor. Då fick någon av de andra båtarna rycka in istället på den öppna och utsatta traden, oftast var det BRIS. Småningom fick ELSA nya tuber på Marstrands Varv.

Trafiken till Skärhamn pågick 1933–35. Våren 1936 avvecklade Marstrandsbolaget sin trafik på Göteborgs norra skärgård och ängarna WESTKUSTEN blev tillgänglig för andra linjer. Hon började då gå mellan Skärhamn

och Göteborg med en dubbeltur varje vardag. ELSA sattes in i trafiken på Tjuvkiel där hon var kvar till sommaren 1938. Vintern därpå såldes hon till Åmål. Efter skiftande öden kom hon till passbåtslinjen Fiskebäckskil-Lysekil 1963 som RAN II. Sedan 1972 bor hon i Karlsborg och går på Göta Kanal och Vättern.

Många båtar på Tjuvkielströmen

Resan med tåg till Kungälv-Ytterby, därifrån buss till Tjuvkiel och vidare med båt till Marstrand var något snabbare än direkt expressångare från Göteborg fast skillnaden var inte så förfärligt stor. Småningom öppnades en busslinje Göteborg-Tjuvkiel över Kornhalls färja och då gick det väl ännu raskare. I turistlistan från 1940 står det inget om bussen men det gick väl inte an att köra buss parallellt med den sedan ett år elektriska järnvägen under kriget. Totala restiden var då mellan 1 timme 38 minuter och 1 timme 57 minuter. Alla möjliga båtar användes på tjuvkielstrafiken. Då ELSA börjat gå där såldes ELSA 1936 till Australien.

LIZZIE, den tredje med det namnet fast man stavade det lite annorlunda än föregångarna, ägdes av Bröderna Edman under något år ba-

Till höger överst ELSA på ett vykort taget i Tjuvkil. I mitten ELSAs fördäck sommaren 1933. Från vänster maskinisten Andreasson, däcksmannen Lars Österman och skepparen Ragnar Edman. Babordsdörren ledde till salongen och styrbordsdörren till nedgången till maskinrummet. Foto från Ragnar Edman. Nederst till höger INGRID. Båterna hade B E i skorstenen och i rederiflaggan. Foto från Fredrik Johansson. Nedan ett motiv från akterdäcket i BRIS 1933. Foto från Ragnar Edman.



ra och skall ha varit ganska så lik sin efterträdare INGRID. LIZZIE var byggd 1918, hade en 55 hk besselmanmotor och skall tidigare ha gått i Göta Älv.

INGRID köptes 1938 från Stockholms skärgård, där hon under namnet PASSOPP fraktat militärer. Hon var byggd 1918 och byggdes om helt på Marstrands varv. INGRID användes på tjuvkilstrafiken till 1940 då hon såldes till Väneren för trafik på Storön. Hon kom sedan till Karalstad, där hon gick under namnet SOLA tills hon 1960 hamnade på Stora Askerön. Som BJÖRN II sprang hon mellan Stenungsund och Askeröarna till dessa fick vägförbindelse 1969. Sedan dess finns hon i Trollhättan och heter STRÖMKARLEN.

BRIS då? Jo hon fick bergsundsmotorn skiftad till en 2 x 40 hk Seffle efter ett vevaxelbrott. 1937 blev hon såld till Charles Ericksson i Långedrag som byggde på ett nytt förskepp, högre och spetsigare och mer lämpligt för gång i sjö, men hon lär ha tappat en knop på

operationen. Namnet blev AINA och det heter hon än idag, sedan 1975 hemmahörande på Käringön.

I februari 1939 köpte bröderna en annan BRIS. Det var en ängbåt, 24,29 meter lång och 4 meter bred, heldäckad och elegant med två däckshus. Hon var byggd i Göteborg 1897 som lustbåt för bryggaren Meleber Lyckholm. Dennes sterbhus donerade båten 1928 till Marstrands stad som använde henne till representations- och mänskensturer. Hon kallades "Ängbris" för att inte förväxlas med sin motordrivna namne.

Direktör Bertil Egnell i Marstrands Mekaniska Verkstad förvaltrade båten åt staden och förhyrde henne den åttonde februari 1939 "på 25 år". Tre dagar senare såldes hon till AB Bröderna Edman, officiellt för skrotning men man nöjde sig med att skrota maskinen och en del bordläggningsplåt.

Som m/s MARIANNE, namngiven efter en

Turlistan för sista trafiksesongen hade en tidstypisk utsida i trefärgstryck som vi tyvärr inte kan återge i Ängbåten.

TURLISTA

för färjtrafiken Marstrand-Tjuvkil i seninfäsk med omslutningslinjen Tjuvkil-Kungälv-Ytterby-Kungälv samt med Bohusbanan. 7 Juni 1940 t.v.

Dag- ligen	Sön- & Helgdag	Vardagar	Sön- & Helgdag	Dag- ligen		Dag- ligen	Sön- & Helgdag	Dag- ligen	Dag- ligen		
6.40	10.30	11.30	14.25	18.50	avg.	MARSTRAND (färja)	ank.	9.25	12.05	17.05	20.00
7.15	11.05	12.05	15.00	19.25	ank.	TJUVKIL (färja)	avg.	8.50	11.30	16.30	19.25
7.20	—	12.10	15.05	19.40	avg.	TJUVKIL (buss)	ank.	8.50	11.30	16.30	19.25
7.50	—	12.40	15.35	20.10	ank.	KUNGÄLV-YTTERBY (buss) avg.	avg.	8.20	11.00	16.00	18.55
8.01	—	12.50	15.44	20.16	avg. ned-ut	KUNGÄLV-YTTERBY (tåg) s-fr.	ank.	8.10	10.54	15.58	18.53
8.17	—	13.26	15.59	20.31	avg. norrut	KUNGÄLV-YTTERBY (tåg) n-fr.	ank.	8.00	9.20	15.43	18.38
8.40	—	13.57	16.20	21.06	ank.	Stenungsund (tåg)	avg.	7.31	8.50	15.12	18.08 ¹⁾
9.38	—	14.43	17.15	21.53	ank.	Uddevallå S. J. (tåg)	avg.	6.45	8.01	14.23	17.21 ¹⁾
11.58	—	—	19.35	—	ank.	Strömstad (tåg)	avg.	—	5.51	12.07	15.15 ¹⁾
8.35 ¹⁾	—	13.45	16.15	20.50	ank.	KUNGÄLV (buss)	avg.	7.40	10.35	15.20	18.20
8.32	—	13.22	16.13	20.47	ank.	GÖTEBORG C. (tåg)	avg.	7.48	10.24	15.27	18.22

1) Till Kungälv, Västerull, vard. även kl. 8.09. 2) Dag före sön- o. helgdag och sön- o. helgdag. 3) Helgdag vardagar och vardag före s. o. h. Båttar säljas å färjan direkt Marstrand-Kungälv-Ytterby, Kungälv, Göteborg, Stenungsund, Svenshögen, Ljungskilla, Uddevalla, Munkedal, Dingje, Hallerudsholm, Tanum, Strömstad, Lysekil, Varberg, Halmstad, Hålsjöberg, Malin, Jönköping, Grebo, Karlstad, Norrköping o. Suckholm; å S. J. stationerna å närmsta planer Gbg/Ström direkt till Marstrand samt å bussarna Kungälv och Kungälv-Ytterby-Marstrand. Upplysningar lämnas å underreklamationskontor, där även biljetter kunna beställas i föreväg. Desutom lämnas upplysningar å Sätens Järnvägs resebyråer och stationer. Reservation för nazisthinder och önskar utom vår kontroll. Extra färj- och bussstrurer anordnas vid beställning. (Bett bussarna: Telefon Kungälv-Ytterby 58).

Vidare meddela:

AKTIEBOLAGET BRÖDERNA EDMAN, MARSTRAND, Rt. 62 och 114.

flicka i bekantskapskretsen, lögdes hon av bröderna Edman till december 1945 då hon såldes till Väneren för att trafikera Storön utanför Otterbäcksen. Där finns hon alltjämt och ägs av Storöns Båtgäreförening upa.

I slutet av trettioalet byggdes landsvägen från fastlandet över Nordön och Instö färja till Instön och Koön. Den blev färdig i december 1940. Därmed försvann trafikunderlaget för Bröderna Edmans linjetrafik och redertiet fick en viss ersättning från länsstyrelsen för uteblivna trafikintäkter.

Fritiof Edman drog sig tillbaka på Lyckorna med en mindre BRIS som han gick på Stillingön med. Han hade under trettioalet också hunnit vara ägare till STORHOLMEN som nu går i Dalslands kanal, men det är en annan historia.

Thore Edman började köra taxi på den nya vägen och fick bland annat köra många lotsar till och från lotsbytena vid Marstrand. Det var dock inte slut med passagerarbåtar för hans del.

LIZZIE, den fjärde med det namnet, var den senast köpta båten i en rad på åtminstone femton stycken. LIZZIE var en salongsmotorbåt på 9,55 x 1,95 meter byggd 1912 i Neglinge för en herr Pinéus på Backudden, där hon hette CAPRICE. Thore Edman köpte henne 1946 och sålde henne 1958 till Wolmar Jansson på Arvidsvik, som högg upp henne



ett tiotal år senare. Hon fick ta 13 passagerare i inre fart, från 1948 10 passagerare.

Av Bröderna Edmans båtar återstår med säkerhet ELSA, BRIS, INGRID och MARIANNE. Troligtvis finns fler av dem kvar och kanske någon läsare känner till deras vidare öden.

SW

Källförteckning

Muntliga källor:

Henry Asker, Stora Askerön

Ragnar Edman, Göteborg

Per Eriksson, Marstrand

Wolmar Jansson, Arvidsvik

Fredrik Johansson, Arvidsvik

Knut Karlsson, Långö

Gunnar Klippås, Mariestad

Evert Wängdahl, Marstrand

Lars Österman, Marstrand

Skriftliga källor:

Uppgifter om MARIANNE ur Fartygsregistret, Kommerskollegii arkiv, förvarat på Riksarkivet.

Karlsson, Harald: Lövön från forntid till nutid. Göteborg 1962

Marstrandsbolagets turlistor olika år

Sjöfartsverket, diverse handlingar

Sveriges Rederier, Stockholm 1938

Sveriges Skeppslista, olika år

Ytterby förr och nu. Göteborg 1957

Ångbåten nr 30



Mössmärket

Salongsmotorbåten BALTZAR i Marstrand på trettioalet. Foto från Per Eriksson.

”Så var det då”

Om färjetrafik och annat i Göteborgs hamn förr i tiden



Ångslupen HILDA vid Fiskhamnens färjeläge. HILDA trafikerade linjen Fiskhamnen - Eriksberg till 1927 och kom senare till linjen Residensbron - Klaffbron. Linjen lades ned den 1 juni 1930. Hon gick sedan som reserv- och extraslup fram till 1960 då hon såldes och blev taxibåten VIKING på Styrsö. Foto Göteborgs Hamn.

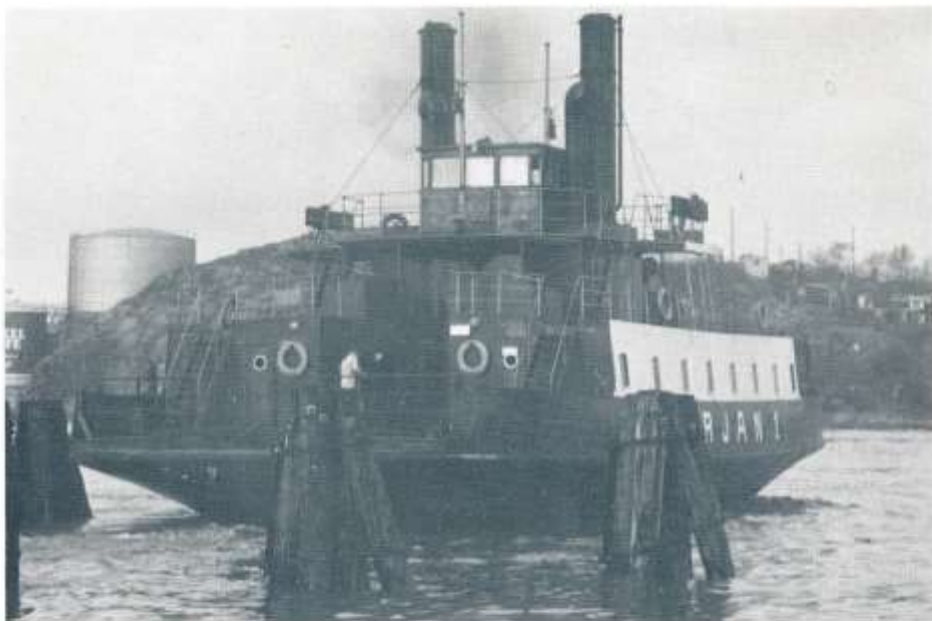
Jag har tidigare sagt att FÄRJAN 4 som närmaste granne vid läget vid Residensbron hade hamnens inspektionsfartyg. Men det fanns ytterligare ett fartyg som tidvis anlöpte samma plats. Det var den ångslup som gick från Residensbron till Klaffbron.

Klaffbron hette bron över Kvillekanalen där frihamnsviadukten övergick i Kvillegatan. Kvillekanalen var segelbar ända upp till Porslinsfabriken, där kaolinskutorna lossade. Tycho Roberg hade sitt kolupplag alldeles uppströms bron.

Det var mestadels ångslupen HILDA som uppehöll denna trafik. En fantastisk exponent för de förr så talrika små ångfartygen! Det är djupt beklagligt att ingen utav dessa ångslupar kunnat bevaras åt eftervärlden.

HILDA drevs av en kompondmaskin med strålkondensor vilket var vanligt för båtar av denna storlek. Det fanns en rymlig salong akterut. Såvitt jag minns rätt saknade HILDA back. Huvuddäcket följde ju skrovets språng och det blev därför lite "backigt" vid däckspromenaden.

Som reserv- och förstärkningsfärja fungerade vid denna tid FÄRJAN 5, den minsta av de egentliga färjorna. Den hade en ganska svag maskin vill jag minnas, omkring 45 hkr, högvarvig så det förslog. Men färjan var klumpig i förhållande till de övriga passagerarfärjorna. Hon var ganska tvär i stävvarna och hade lågt fribord. Mötte man svallet av en bogserare i full fart fanns det stora chanser att bli våt om fötterna om man uppehöll sig



FÄRJAN 1 transporterade både passagerare och fordon på linjen Fiskhamnen—Sannegårdshamnen från 1914 till 1963. Foto Svante Geggén.

i fören. Salongen var mörk eftersom fönstren var ganska små.

FÄRJAN 6 har ju vältaligt besjungsits av kåsören Apel i gamla ärevördiga GHT. Den som är intresserad bör försöka få tag på den samling av Apels kåserier som sedermera utgivits från trycket. De är verkligen festliga eftersom Apel på ett mästertligt sätt iakttagit och skildrat människorna i färjetrafiken - både resenärer och ombordanställda.

Mina erfarenheter av 6:an inskränker sig till några överfarter. Hon trafikerade en svårnavigerad linje, nämligen sträckan Hisingstad (d v s Lindholsbhamnen) - Sänkverket (d v s Masthuggskajen kajplats 30). Strömsättningen vid Sänkverket var besvärande. FÄRJAN 6 var stor och rymlig. Fönstren var stora och belysningsanordningarna vackra.



Färjan var nog ganska elegant. Maskineriet hade rykte om sig att vara svårmanövrerat. Jag fick aldrig tillfälle att besöka 6:ans maskinrum så jag har inte några egna erfarenheter därifrån.

Jätten bland hamnfärjorna var FÄRJAN 1 eller "hästefärjan". Hon trafikerade linjen Sannegårdshamnen—Fiskhamnen. Otaliga är de kolbilar som färjat över där då gamla Hisingbron och Färjenäsfärjan var de enda andra möjligheterna för fordon att komma över älven. Det kanske förtjänar nämnas att fordonsköer ingalunda är ett nutidsbegrepp. Redan på 20-talet var fordonsköerna i anslutning till Hisingbron enorma. Köbildning som på Hisingssidan sträckte sig från bron över Frihamnsviadukten, Klaffbron och Kvillegatan ända upp till Porslinsfabriken var inte ovanliga. Anledningarna var uppenbara. Gatorna hade för liten kapacitet och Hisingbron öppnades för fartygstafrik flera gånger per timma och dessutom för större fartyg som inte kunde förtöja vid bronns väntplatser.

FÄRJAN 1 med sin höga överbyggnad och dubbla skorstenar utgjorde en ståtlig anblick.



FÄRJAN 3, som var systerfärja till vår egen FÄRJAN 4, trafikerade linjen Fiskhamnen—Eriksberg mellan 1927 och 1966. Foto Krister Bång 20 oktober 1962.

Färjelinjen Färjenäs—Klippan blev så vitt jag kan bedöma den mest långlivade eftersom den startade så tidigt med den beryktade "Bonnafröjda" och fortlevde ända till dess Älvsborgsbron övertog trafiken. Under modern tid uppehölls trafiken med FÄRJAN 2 och sedermera motordrivna färjor. FÄRJAN 2 förvärvades som många säkert kommer ihåg från Lidingötrafiken. 2:an hade stort fordonsdäck, två pannor med var sin skorsten men saknade 1:ans resning.

Det fanns ytterligare en färjelinje nämligen Eriksbergsfärjan. Den gick mestadels triangeln Eriksberg—Fiskhamnen—Sandviken—Eriksberg. Tidvis vill jag minnas att trafiken Sandviken (d v s Sannegårdshamnens västligaste udde vid Sörhallsberget) —Fiskhamnen upprätthölls med separat fartyg. Ångsluparna förekom också på dessa linjer tidvis. Trotjänare på linjen var FÄRJAN 3, som var byggd samtidigt som 4:an och efter samma ritningar. De var identiskt lika utom på en enda punkt; ventilatorernas placering skiljde omkring 60 cm.

SVEN-HUGO BENGTTSSON



Skepparen på FÄRJAN 3. Foto Ingvar Strömblad.

Snart gångklar – DJURGÅRDEN 3 har fått ny ångpanna



Ångfärjan DJURGÅRDEN 3 lämnar Slussen den 18 maj 1968. Foto Christer Samuelsson.

Att avsluta en artikel med en vädjan om ekonomiskt bidrag till det ångbåtsrenoveringsprojekt man har beskrivit, är både tråkigt och aningen slitet. Därför gives uppmaningen redan nu. Är du intresserad av att medverka i den spännande, men kostnadskrävande slutfasen i upprustningen av den sista ångdrivna djurgårdsfärjan DJURGÅRDEN 3, rekommenderar jag inköp av aktier i Ångslups AB Djurgården. Detta bolag bildades år 1983 av färjans huvudägare Stiftelsen Skärgårdsbåten, för att finansiera avslutningen av det dryga upprustningsarbetet och den förestående driften av färjan. Aktierna är utförda efter klassisk förebild och kostar 200 kronor, vilket inkluderar ett års medlemskap i Stiftelsen. Postgiro 55 50 01-7. Utdelningskuponger medföljer om sådana till äventyrs skulle behöva tillgräpas av den lycklige ägaren.

Snart har tolv år förflutit sedan Stiftelsen Skärgårdsbåten fick överta den upplagda ångfärjan DJURGÅRDEN 3 (byggd i Gävle år 1897) av Waxholmsbolaget för den symboliska summan en krona. Färjan hade senast varit i trafik sommaren 1969 under Stockholms Ångslups ABs flagga, och överläts tillsammans med den övriga SÅA-flottan i oktober 1970, då landstingsägda Waxholmsbolaget övertog ansvaret för färjetrafiken på Stockholms ström.

De andra två ångfärjorna, DJURGÅRDEN 7 och 3:ans syster DJURGÅRDEN 4, motoriserades så småningom och har så sent som sistlidna höst spelat huvudroller i en dragkamp, där Waxholmsbolaget vill skrota dessa sista klassiska djurgårdsfärjor, för att endast driva gamlingen NYBRON 1 vidare, känd för göteborgare som den prydliga FÄRJAN 6.

I skrivande stund ser det dock ut som om Stiftelsen Skärgårdsbåten, Sjöhistoriska Museet, Skönhetsrådet, Aftonbladet och andra som aktiverat sig för de traditionella färjornas fortlevnad, kan dra en lättadens suck. Det blev landstingsmajoritet för fortsatt drift av alla de tre kvarvarande gammelfärjorna, som trots en ålder av 77, 87 respektive 91 år, sommartid troget svarar för trafiken mellan Nybroplan och Allmänna Gränd.

Helt i ursprungligt utförande kommer dock Stiftelsens ångfärja DJURGÅRDEN 3 att öppnbara sig, då hon efter drygt tio års mer eller mindre intensivt renoveringsarbete seglar ut på invigningstur framåt västkanten.

Skrovet är klassat och klart efter omfattande plåtbyten, trädäcket är omlagt och drevat, inredningsskotten och styrhytterna helrenoverade och delvis kompletterade, liksom taket som har täckts med tjärpapp istället för plåt. Alla arbeten utom plåtsvetsningsarbeten och vissa snickerier har utförts av den frivilliga arbetsstyrkan, som består av ett drygt tiotal medlemmar och som under gemytliga former träffas till arbete tisdags- och onsdagskvällar samt lördagar.

Den 21 september lyftes den nya ångpannan ombord i färjan, ett evenemang som glädjande nog uppmärksammades i flera dagstidningar. Pannan är byggd på VeÅ-verken i Sävsjö med den ursprungliga pannan som förebild. Till skillnad från denna förses dock nybygget med ångdom, vilket medför smärre justeringar i utformningen av pannkappen.

När dessa rader når läsaren, bör både ångpannan och den gamla 2-cylindriga komponentmaskinen från Gefle Verkstäder vara klassade. Därefter vidtar rördragning i maskin, montering av hjälpmaskiner och anskaffande av nautisk utrustning. Slutligen ger sig arbetslaget på montering av bänkar, en sista strykning av färjans utsida och inredning, tjärning av däck samt – naturligtvis – ådring av salongsskotten, som skall återge DJURGÅRDEN 3 den atmosfär som omgav sjöfararen på en ångfärjetur över Strömmen anno 1930.

GUNNAR FRIBERG



Den 21 september lyftes färjans nya ångpanna ombord. Foto Christer Samuelsson.



Den nya ångpannan sänks ned i färjans maskinrum. Foto Arad Fischer, Statens Sjöhistoriska Museum.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

VINTERHALVÅRET SEPT-APRIL: tisd-fred 12-15, lörd 11-16, sön- o helgd 11-17. Kvällsöppet onsd 19-21.

SOMMARHALVÅRET MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

SEPT-APRIL: lörd, sön- o helgd 11-17.

MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.