



ÅNGBÅTEN Årg 36 • Nr 2 2000 • 99

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamm, G Björndavä 182, 417 28 Göteborg, e-post ingvar.kronhamm@home.se, 031-51 22 20 (ansvarig utgivare)

Berit Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, e-post berit@phc.chalmers.se, 031-21 61 73, Gunnar Söderberg, Berglén 4, 426 69 V Frölunda, e-post g.soderberg@telia.com, 031-29 88 65.

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmack, Fregatvä 3, 455 30 Lysekil, e-post markgraf@algonet.se, tel 0523-234 14, fax 0521-154 53.

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för 2000 är 100 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nohobruusgatan 16, 426 77 Västra Frölunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Tryckeri All Framåt 2000

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg
www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2000 är 100 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, kassör: Ove Ito, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under reglotionssäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterappellering vid Skeppshorn, tel 031-13 14 20.

Beställningstrafiken har tel 031-68 25 82.

Reguljära curser med FÄRJAN 4 utgår från färjelaget vid Residensberget (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0746-37 91 28.

Försalongen

Ångbåten 99 har lagt ut Lastad till märket och trängt ombord!

I lastrummet har vi fläskvaror, konserver från sextioalets pionjärar och frysvoror från förrförra seklet.

I mellandäck tar de örönmärkta nöten ovanligt stor plats. Tankenöten från nr 98 har återigen brett ut sig midskjepps men nu med kompletterande text.

Skulle något saknas ombord kommer det kanske med höstbåten. Hör gärna av Dig med synpunkter eller med egna inlägg och foton, de är alltid välkomna.

Under sommarens ångbåtsturer finns det plats för passagerare i salonger och på promenaddäck. Turlistan är medskickad och inbjuder till lockande ångbåtsturer med ångaren BOHUSLÄN.

Passa på! Tag vara på sommaren, säsongen är kort. En ångbåtstur i Bohuslän berikar denna underbara tid med salta böljor och solvarma klippor!

Och så hoppas vi på det bästa för FÄRJAN 4 så att vi får tillfälle att göra turer i hamnen med henne i höst. Vi ses i höst och jämför våra intryck!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 15 september

Nr 4 15 november

Omslagsbilden

Ångaren lämnar Lysekil 21 juni 1998.

På Gåsöfjorden ligger dimman fortfarande kvar och urlätnar Skaftöns konturer. Foto: Bo Starmack.

Ordföranden har ordet

Ångbåtsturen!

Äntligen är sommaren här! Enligt kalendern borde det ännu vara vår, men de senaste veckorna har varit sagolika och sommarlika! Ångaren BOHUSLÄN har redan varit ute på flera turer med reseräiser som har chartrat herine.

Vår sedvanliga invigningstur för året, den första maj, var populär. Vi medförde 270 passagerare, så den nya cafeterian och personalen fick verkligen sitt elddop.

Vid eftersnacket framkom en del synpunkter, men det var övervägande positiva tongångar, vilket är glädjande.

Nu gäller det att solen lyser in genom fönsterverntilerna så att det nya träet på paneler och skott får en patina, som ser gammal ut.

Även FÄRJAN 4 var ute en tur första maj. Vi utbytte som vanligt hälsningar

med ångvisslorna. Det är ett härligt värtecken när jag får dra i "snöret" denna första resa för året.

Det ser lovande ut vad beträffar antalet bokade beställningsturer. Vi behöver dessa så väl, för att hålla verksamheten igång. Det finns många hål att stoppa intäkterna i.

Turlistan är också klar och jag ber Er aktiva medlemmar, var så hyggliga och ta en packe med Er iland. Dela ut bland bekanta! Har Ni någonstans att dela ut den, så mycket bättre! Det är av största vikt att vår turlista sprids så mycket som möjligt.

Det är nu klart att BOHUSLÄN deltar i ångbåtsturer i Bergen första veckan i augusti. Vi avgår från Göteborg 29 juli på morgonen för att göra en beställningstur från Smögen på eftermiddagen. Ångaren ligger i Smögen över natten

och avgår mot Norge morgonen därpå. Vi räknar med att vara i Göteborg igen senast 8 augusti.

Nu när våra ångare är i trafik igen hoppas jag att få träffa Er ombord i sommar, som passagerare eller som besättningsmedlemmar. BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 behöver besättning!

Till sist, ett tack till Er alla som jobbat troget ombord i vinter. Utan Er insats kunde vi aldrig köra igång på våren.

Vi ses ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Medlemsavgiften

Vi påminner om medlemsavgiften som fortfarande är så låg som 100 kronor. Detta nummer av tidningen tillsammans med turlistan medger inte att vi bifogar påminnelse till de medlemmar som ännu inte betalat årets medlemsavgift.

Om Du inte betalat och är nyfiken på kommande nummer av Ångbåten och dessutom vill utnyttja rabatten på resor med BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, betala 100 kronor till Sällskapet Ångbåten, postgiro 62 16 06 - 3 eller bankgiro 673 - 68 62. Läs mera om medlemsförmånerna härnäst.

Medlemsförmåner

Som medlem får Du tidningen Ångbåten fyra gånger per år och dessutom rabatt på följande turer:

Med ångaren BOHUSLÄN på söndagsutflykter och kusturer, dock inga rundturer. Du får även rabatt på stadsvandringar med FÄRJAN 4.

Du reser för halva priset. Det går inte att förköpa biljetter med medlemsrabatt! Rabatten kan endast utnyttjas vid biljettköp vid landgången.

Visa upp medlemskortet eller styck på annat sätt att Du är medlem.

Välkommen ombord i sommar!

Ångbåtsturerna

Årets turlista för ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 medföljer som bilaga till detta nummer av Ångbåten. Hjälp till att sprida den! Ge bort den till vänner och bekanta. Fler turlistor finns ombord och i lädan på Stenpiren. Obs! Rundtur genom Sotekanalerna går lördag 15 juli!

Årsstämma ÅEF

Årsstämma i Ångbåten ekonomiska förening hålles måndagen 5 juni 2000 kl 18.00 ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren i Göteborg.

Innehåll Ångbåten 99

Försalongen	2	Tankenöten 99	9
Medlemsavgiften	3	STOCKHOLM	11
Medlemsförmåner	3	Tankenöten 98	10
Ångbåtsturer	3	Marstrandens hamn	12
Ordföranden har ordet	3	Knäckt nö	14
Karin Bengtsson in memoriam	4	Ångbåtar på västkusten - del 1	15
Säsongen börjar!	5	Marstrandens Ångbåts AB - del 1	18
De seglade i Marstrandbolaget	6	Nytt på webben: För L. Laurin	23
Aktuellt från FÄRJAN 4	7	Nordsteam 2000	23
Ur gamla Ångbåtar: På poopen	8	Akterspegeln	24

Ångbåten Nr 2 2000

Ångbåten Nr 2 2000

Karin Bengtsson in memoriam

Karin Bengtsson har lämnat oss för alltid, nära 80 år gammal.

I Ångbåten nummer 84, oktober 1994, berättade vi att Karins man Sven-Hugo slagit VAL I MASKIN för sista gången. Vi nämnde att Sven-Hugo, eller SH som han hette ombord, kom till Sällskapet 1966, då vår verksamhet just hade börjat.

Vi berättade om SHs mångsidighet, allt från den etablerade statstjänstemannens utomordentliga administrativa förmåga till ängentusiastens handgripliga insatser i maskinrummet på våra båda ångfartyg, sommar som vinter.

Vi däckare som under sjuttio- och åttiotalen tillbringade vinterens måndagskvällar ombord minns kanske speciellt kaffersterna, då maskingäret kom upp ur underjorden, med SH i spetsen i fläckig overall och med ett lyckligt leende i det runda, något nedoljade anletet.

Många män ägnar nästan all ledig tid åt någon fritidsaktivitet, det må vara politik, golf, veteranbilar eller något udda intresse som gamla ångfartyg. Alldeles för ofta sitter en frustrerad hustru hemma och grämer sig över att hennes make aldrig har tid att dela hennes intressen.

Familjen Bengtsson hade inte sådana problem. Karin delade sin mans engagemang i Sällskapet Ångbåten. Liksom SH blev hon aktiv i vår verksamhet redan från början. Med sin vana att betjäna kunder över disk, och organisera arbetet därbakom, blev det naturligt att hon från början tog hand om försäljningen i kafeterian.

Ett första minne av Karin är från pre-



miärturen 1968, då hon serverade besättningen med kaffe och mackor vid disken i den gamla kiosken på akterdäck.

Med undantag familjen Bengtssons exilar i Helsingborg (1974 - 1980) arbetade Karin ombord varje sommar långt upp i åren. Under några år, 1985 till 1987, skötte Karin och Sven-Hugo det krävande arbetet som befraktare - att sluta avtal med charterkunder och se till att dessa blir så nöjda att de återkommer nästa år.

Under de första åren hade vi kunder som Bohus Gille och Öckerö Hembygdsförening, och de nöjde sig ofta med kaffe och smörgås. Två decennier senare var det en helt annan kundkrets med helt andra krav.

En gång fick Karin och SH t o m göra en bilresa till Falkenberg för att hämta hem ett antal flaskor av ett speciellt vin som kunden önskade och som inte just då fanns att tillgå i Göteborg.

Inte alla drycker gick åt under resan, och det hände att Karin vid efter-resansnacket kunde servera ett litet glas Vargtass åt någon besättningsman som inte skulle köra bil hem.

Vi är många ombord som arbetat tillsammans med Karin. Hon var lätt att samarbeta med, hade glimten i ögat och verkade alltid glad. Vi bevarar henne i ljust minne.

**FÖR VÄNNERNA OMBORD
VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM**

Ångbåten Nr 2 2000

Säsongen börjar!



Ångaren BOHUSLAN pauser bokbransen på Eriksberg under premiärturen 1 maj i år. Foto Gunnar Ståderberg.

Otroligt nog står snart en ny ångbåts-säsong för dörren, då vi åter kan färdas i Bohusläns skärgård och i Göteborgs hamn på ett sympatiskt sätt med våra fartyg BOHUSLAN och FÄRJAN 4.

Tidabellsmakaren Ingvar Kronhamn har på sedvanligt sätt gnuggat geniknölarna och tänkt ut ett gott tidtabellsförslag, som sedan skärskådats av styrelsen och godkänts.

I månadsskiftet juli - augusti är BOHUSLAN inbjuden till stort fartygsmöte i Bergen, varvid två söndagsturer och en onsdagstur är inställda.

Tidtabellen är dock en god cigarr, som nog bör avsmakas.

Med nämnda undantag seglas onsdagsturerna som vanligt 18.30 till 21.30. Här tar man med sig vänner och bekanta på en kvällstur via Snobbrännan upp runt Kalvund och Kattrännen ner till Göteborg. Caféservingen är öppen.

Våra längre turer går norröver till olika mål. På återvägen är det alltid avgång från Marstrand klockan 17.00. Matsal finns då.

Några russin finns i kakan: den 2 juli seglar vi till Mossholmen, där det är träbåtsfestival. Åter över Marstrand, vilket, som sagt, gäller alla kusturer.

Den 7 juli går ångaren till Skårhamn. Följande dag blir det Tjörn Runt genom

Stigfjorden ("Den övervämmade trädgården").

Norröver går färden den 13 juli via Marstrand, Mollösund och Gullholmen till Lysekil.

Fredagen den 15 juli seglas kusttur från Lysekil via Gravarne, Sotekanalens, Hunnebostrand, Hamburgsund och Fjällbacka till Grebbestad.

Följande dag kan Sotekanalens vänner glädjas då ångaren från Hunnebostrand gör flera turer till Gravarne och tillbaka genom kanalen.

Söndagen den 16 juli blir det ännu kusttur från Gravarne via Malmön, Lysekil, Gullholmen, Mollösund och Marstrand till Göteborg.

Fallens Dag i Trollhättan besöks lördagen den 22 juli. Ingen besvärande sjögång på Göta älv, inte, utan trevlig slussning.

Sista russinet blir det den 3 september, då vi besöker Älvängen och repslagarbanan.

Ombord i denna Ångbåt finns årets turist. Ägna lite tid åt den. Här finns säkerligen passande och attraktiva turer för var och en.

På hösten börjar så stadsvandringarna med FÄRJAN 4.

Läs vår turist och var förundrad och glad över att BOHUSLAN ångar ut på sin trettiofemte säsong i Sällskapet Ångbåtens regi bemannad med helt idell besättning!

Beträffande medlemsförmåner, se sid 3! Välkommen ombord!

BO STARMARK

De seglade i Marstrandsbolaget

"Sveriges historia är dess kongungars!" (Rätt eller fel, välj själv!) "Ett fartygs historia är dess kapteners!" (Rätt eller fel, välj själv!)

Redaktionen för tidskriften Ångbåten svarar "Fel" på båda påståendena.

Framöver tänker vi då och då presentera personer som arbetat ombord under längre eller kortare perioder, både i BOHUSLÄN och i andra av Marstrandsbolagets fartyg. En och annan skeppare, styrman eller maskinchef kommer förstås med, som i det här numret. Och en längre presentation av Carl Johansson lär komma vad det lider. Men vi skall försöka få med andra grupper ombord – någon rorgångare, någon restauratris, någon sommarjobbande eldare.

Vi har avskrifter av mönstringsrullor för BOHUSLÄN från 1914. Och när det gäller befäl så har vi en god faktakälla i "Sveriges Rederier". Denna är en diger lunta, på 1087 sidor, redigerad av amiral Otto Lybeck och utgiven på IGO-Förlaget i Stockholm 1938. Drygt halva boken ägnas åt "Persondata med porträtt", sorterade rederivis.

Men vi är beroende av bidrag från dig, käre läsare, för att hålla serien igång. Har du själv, eller någon anhörig, arbetat ombord i någon av Marstrandsbolagets fartyg under tiden före 1965, så hör av dig! Vi vill gärna också ha något foto (gärna, men inte nödvändigtvis, i fartygsmiljö).

REDAKTIONEN



**John Plate
(1887-1968)**

PLATE, JOHN FRITZ. Sjökapten. Född 16 mars 1887 i Lycke församling, Göteborgs och Bohus län. Styrmansexamen i Göteborg 1907, sjökaptensexamen 1908. I olika rederier, bl.a. Rederi AB Svenska Lloyd, Broströmskoncernen och Marstrands Nya Ångfartygs AB, till 1936. I Trafik AB Öckerö Skärgård sedan 1937



Marstrandsbolagets INLAND byggdes 1891 med tanke på kombinerad gods- och passagerstrafik på Tjörn och södra Orust, och hade ett långt fördeck och ett rymligt mellandäck, väl lämpat för transport av kreatur på väg till slakt.

År 1922 tog Marstrandsbolaget över trafiken på Göteborgs norra skärgård, och INLAND blev mera renodlad passagerarbåt, oftast i drift endast sommartid. Befälhavare under denna period var kapten John Plate.

När INLAND var upplagd arbetade John Plate som "vinterstyrman" hos kapten Johansson på BOHUSLÄN. I rullorna finner vi t ex att John var påmönstrad i Bohuslän från 1922.

Ångbåten Nr 2 2000

Aktuellt från FÄRJAN 4



I flera numret av tidningen rapporterade vi om pågående underhållsarbete ombord. När detta skrivs i mitten av maj är det lätt konstatera att vintern passerat alltför snabbt för att vi skulle hinna med alla däckarbeten vi föresatt oss. Vi har dock hunnit med alla påbörjade arbeten och vi får väl ha något att arbeta med även under sommaren.

Långfredagen hade vi traditionell arbetsdag med avtäckning, röjning och vaskning av färjan. Det känns alltid lika trevligt att få röja och göra snyggt ombord. Pannan var då sedan några dagar tillbaka vattenfylld och i veckan efter påsk skedde först värming med elvärme och sedan påeldning med kol.

Den 1 maj hade vi bestämt att köra teknisk provtur för att kontrollera att maskineriet fungerade efter vinterns renoivering av pumparna. Vid det tillfäl-

dobryggen till mamma och pappa, som satt i någon av salongerna och inte gav akt på mina förhåvanden."

John bodde med hustru Lilly och dottrarna Ann-Marie och Johnie på Marstrand. John avled onsdag jul 1968.

Bilderna har vi fått låna av Johnie Plate-Dulis. BOHUSLÄNS maskintelegram torde kännas igen av alla tidskriftens läsare. Det är bortåt 40 år mellan bilderna på far och dotter.

Scenen vid livbåten är tagen ombord i INLAND, omkring 1930 John Plate med hustru Lilly och dottrarna Johnie och Ann-Marie i "överhal" och fina hattar.

REDAKTIONEN

let fungerade allt tillbehårenhet och färjan visade upp sig vid Residensbron strax innan BOHUSLÄN skulle gå på sin premiärtur med gäster. Det blev ett stycke parallellkörning med BOHUSLÄN i hamnen för att kunna ta lite fotografier innan färjan vände vid Längedrag och gick tillbaka till Ringön.

10 maj hade vi bokat Sjöfartsinspektionen för att utföra de sista proven för ett nytt Nationellt Säkerhets Certifikat (NSC). Detta ersätter de tidigare passagerarfartygs-, friboards- och ISM-certifikaten. Provsran gick bra men efter vi lagt upp och stoppat maskinen upptäckte Åke att en tub i pannan läckte. Nästa dags beställningstur fick ställas in i avvaktan på vidare åtgärder.

För att inte våra resenärer skulle bli utan båt ordnades snabbt att Styröbolagets ÅLV-SNABBEN 3 fick ersätta på nästa dags beställningstur. "3:an" fick även ersätta "4:an" under pendeltrafiken från Residensbron till 300-årsjubilerande Nya Varvet lördag och söndag 13-14 maj.

Vi hoppas förestås att färjans panna snabbt går att åtgärda så vi kan fortsätta löra årets redan inbokade turer. Om det visar sig att flera tuber är dåliga är det sannolikt lika bra att byta alla tuber. Vi har några reservtuber men för att göra ett komplett byte krävs förstås att kunna få fram nya tuber och inte minst att få någon utföra arbetet. Det kommer säkert att kosta mycket pengar och då lär inte färjans fond räcka till. Vi får se hur framtiden blir.

GUNNAR SÖDERBERG

Ur gamla Ångbåtar: På poopen

Poopen kallas - något oegentligt - det lilla tränga utrymmet på huvuddäck, bakom passagerarna långt akterut i kafeterian.

Därifrån sköts aktertamparna, därifrån lästs och halas flaggan. Man når poopen genom en lucka i promenaddäcket, längst akterut om babord.

Käseriet publicerades ursprungligen i Ångbåten nr 16, 1971. Bakom signatuven följer sig Bertil Holmström.

Sommarsäsongen var slut för BOHUSLANS del. Den andra och mest givande, både publikt och ekonomiskt sett. Men lät oss gå tillbaka till den allra första charterresan en solig lördag alldeles i början av juni.

Trots dystra profetior tidigare på varen hade vi fått BOHUSLAN något så när presentabel inför säsongen. Ursidan var läckert vitmålad - visserligen hade killen som målade styrbordssidan midskleps vågrät fortsätta sedan någon hållt ut flera liter kaffesump på honom och hans färgpyts, just när han befann sig under ventilerna till byssan. Men slutar den ene att måla står den andre i tur - medlemmarna hade ju stätt i kö för att värtursta SIN ångbåt.

Just nu, någon timme innan de första charterresenärerna skulle embarkera, satt en grabb och målade relingen längst akterut på promenaddäcket, alldeles bredvid den där luckan genom vilken aktergasten hade klättrat ner på poopen för att ta hand om akterspring och akterrinda. Och nu var vi alltså på väg...

Fantastiskt kul jobb det här. Att koncentrera sig på att få trossarna i snygga



De första åren efter övertagandet låg BOHUSLAN vid Östra Frihamnsbryggan. Foto Lagvar Kroonham 1965

kwajlar så att de inte skulle läsa varandra när de skulle ut igen på en gång. Andra fick sköta resten. Gick kapten fel kanal vid Gamla Hisingsbron, den där med "Förbjuden infart - Hamokaptenen", så var det hans sak, inte aktergastens. Allt tycktes fungera fint.

Många grejer på en ångbåt förresten. Från ratten går långa käringar ut till relingen vid bryggdäck, sedan går det långa stänger akteröver där återigen käringar förmedlar rattens rörelser via roderkvadranten till hjärtstocken.

För att man inte skall vrida rodet ur led så att säga finns det en roderstoppa-

re, en extra roderpinne (rörkult finns bara på småbåtar, inte på kustångare), som vid "babord dikt" eller "styrbord dikt" går mot stopplackar längst akterut på promenaddäcket.

Så långt hade aktergasten kommit i sina reflexioner när en blick på omgivningen sa honom att här borde kapten nog kommandera "babord dikt". Jo, det hade visst kapten redan tänkt på för hjärtstocken vred sig åt rätt håll och BOHUSLAN började gira babord ganska så snabbt.

Ett lätt skrammel hördes uppträffat promenaddäck. Men vad var nu detta? En långskaftad målarpensel kommer

ramlande ner genom den lilla luckan, aktergastens enda förbindelse med yttervärlden.

Efter penseln kommer tunnflytande vit färg, först i stora sjok, plafs, plafs, senare i något mindre dylika, pluff, pluff, pluff, och slutligen droppvis, blipp, blipp, blipp, blipp.

Vad aktergasten yttrade är okänt, själv minns han inte den exakta ordalydelsen och kanske hade det ändå inte lämpat sig för offentligheten. Säkert är bara att ingen hörde honom och ingen rusade till hans undsättning. Någon påpekade att Hisingsbron hade öppnats utan att vi signalerat, men det kan ju ha helt andra orsaker.

Den skarpsinnige läsaren har väl redan anat vad som hade hänt. En femtonliters färgpyts hade blivit stående på promenaddäcket innanför roderstopparens aktionsfält och föts iväg vid kommandot "babord dikt".

En massakrerad färgpyts återfanns mycket riktigt efteråt vid babords stopplack just vid luckan ner till poopen.

Till den läsare som råkar in i samma eller liknande situation kan aktergasten dels ge rådet att inte försöka torka ren kanten runt luckan med hjälp av den där långskaftade penseln - det sitter nämligen kvar mycket mera färg i själva penseln än vad någon kan ana - dels den tröstande upplysningen att fotogen är ett utmärkt medel att ta bort färska färgfläckar på täckjackor med (årminstone om det är den sorts vitfärg som används för att måla vita ångbåtar vita).

AKTERGASTEN

Tankenöten 99



En Marstrandbåt vid skänd byggst! Vad båten beter ut den skarpsinnige men var är bilderna tagna av denna lät som trots sin ståtliga skorsten inte var ångbåt? Hitt av er till Ångbåten! Fotan från Agneta och Bertil Olsson, Bjärred



STOCKHOLM

Den 25 april låg Strömma Kanalbolagets fartyg STOCKHOLM vid Stenpiren några timmar på väg från Tjörnarvet i Rönning till Stockholm. Fartyget byggdes som postångaren ÖLAND vid Oskarshamns Mekaniska Verkstad och levererades till Postverket 1931. ÖLAND var 36,5 m lång, 8,60 m bred med 3,5 m djupgående. Den trafikerade linjen Kalmar-Färjestaden med post, gods och passagerare under vinterperioderna.

För att klara vinterisen på Kalmarsund fick ångaren ett kraftigt skrov och en trippelångmaskin på 900 ind hkr. Farten på provturen var 11,3 knop. ÖLAND gjorde tre turer om dagen i vardera riktningen under sina vinterturer. Resten av året låg ångaren upplagd i Oskarshamn.

1952 såldes ångaren till Ångbåts AB Kalmarsund som satte in den på Borgholm under somrarna. Vintertid fick ÖLAND bryta is när det behövdes. 1955 var sista säsongen på Borgholm. ÖLAND lades upp i Kalmar och såldes 1958 till Rederi AB Vasa-Umeå i Vasa. Efter förlängning med 11,4 meter och ombyggnad till bilfärja sattes ångaren i trafik mellan Vasa och Umeå som KORSHOLM III.

1967 övertogs den av finländska marinen och 1976 av Sjöfartsstyrelsen i Finland. Hela tiden behölls ångmaskineriet. 1985 inleddes en rad ägarbyten när ångaren såldes till Sverige, till Danmark och så tillbaka till Finland 1990.

1997 köptes ångaren av Swecox International i Västerås. En renovering påbörjades men i januari 1998 såldes ångaren till Ångfartygs AB Strömma Kanal i Stockholm.

I slutet av året bogserades fartyget till Tjörnarvet där en omfattande ombyggnad har gjorts. Endast skrovet och ångmaskineriet återstår av det ursprungliga fartyget.

Maskineriet har renoverats och dessutom har två Volvo-Penta dieselmotorer om 800 kW installerats i den tidigare aktersalongen där även dieselgeneratorn står. Ångmaskinen kopplas manuellt till propelleraxeln som driver en ställbar propeller. Propellertrycket tas upp av motorväxeln.

Under däck finns väl tilltagna ekonomitrymmen. På huvuddäck finns en mindre matsal, toaletter och ett inbyggt akterdäck med bar.

På övre däck finns föröver en matsal med plats för ca 150 gäster och akterut en damssalong. En hiss förbinder kök och



STOCKHOLM anslöpte Stenpiren i Göteborg 25 april på resan från Rönning till Stockholm. Foto Ingvar Kronhamn

penterier. På taket finns styrhytten med modern navigationsutrustning.

Den att deco-inspirerade inredningen speglar den epok när fartyget byggdes. Mässingen har således ersatts av krom. Trä och mattor går i en konjaksfärgad ton, gardinerna i rederiets färger rött och svart. Varv och lokala hantverkare har gjort ett gott arbete. Ombyggnaden har kostat 40 miljoner kronor.

Efter ombyggnaden är fartygets bruttodräktighet 658, största längden 48,72 m, största bredden 8,60 och mallade djupet 4,03 m. Fartyget kan medföra 385 passagerare i D-området, en något utvidgad inomskärsfart.

STOCKHOLMS huvudsakliga sysselsättning blir beställningstrafik men sex veckor under högsommaren går fartyget mellan Stockholm och Västervik. Resan avverkas i fyra etapper och kostar 1290 kr per dag inkl besök iland med entréer, guidning, lunch, middag, kaffe samt återresa med buss.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2000

Tankenöten 98

Tankenöten ombord i Ångbåten 98 har skapat oro och förvirring i Sällskapet. Kända kännare av ångbåtsbranschen har inför bilden helt tappat styrfarten och nätt och jämt kunnat segla i grund och botten...

Bilden är tagen i Marstrand sannolikt 1938. Foto Träff, en känd fotograf med många goda bilder på sin meritlista.

Bilden består av två foton, som sedan lagts bredvid varandra.

Träff har silunda stått på Arvidsvik en sommar dag vid elvtiden och tagit sin bild just när ångaren MARSTRAND kommer in på sydgående expressen.

Därefter har han svängt kameran och några minuter senare tagit ytterligare en bild nu på södra delen av hamnen.

Hemma i laboratoriet har sedan de båda negativen lagts tätt intill varandra och exponerats på papper. Ett inte alltför vanligt förfarande på den tiden.

Man kan undra om ångaren medvetet finns med i två exemplar eller om man dåförtiden inte brydde sig sådana detaljer.

Ovanskelig ära tillägnas Per-Erik Lindgren, Charles de Serves, Folke Borgh, Ragnar Magnander, Hans-Evert Nilsson, Lars-Olof Hansson samt "Fastän Wäderstreck" vilka alla svarat rätt.

Åtskilliga har svarat fel och antagit att den södra ångaren vore ST ERIK. Andra har skrivit långa och trevliga brev och noga beskrivit hus, småbåtar och torgstånd samt vad som såldes där. Mycket uppskattat!

Vykortet med motivet är avlängt till formen och fanns länge till salu i affären

på Marstrand. Denna bild tillhör Ångbåten arkiv.

Eftersom så mycket skrivits om denna bild återkommer vi med en utförligare redogörelse om detaljerna. (Men lurade blev ni allt! Ha,ha!)

BO STARMARK

Mittuppslaget

Kameran ljger som bekant inte. Tankenöten i förra numret visade Marstrand, sett från Koön, med två stora passagerarångare. Eftersom den ena av den kunnige lätt igenkänns som MARSTRAND, gällde det att namnge den andra. För stor för att vara VESTKUSTEN, för liten för att vara BOHUSLÄN. Och ALBREKTSUND hade ett helt annat fördäck. Återstår således LYSEKIL och ST ERIK...

Men fotografen, Alfred Träff, har skojat med oss. Förlaget som köpte bilden var C J Johansson, Marstrand. Alfred Träff innehade C A Träff Atelier & Konstförlag i Göteborg. Förlagets specialitet var fotografier från Göteborgs och Bohusläns skärgård samt västra Sveriges turistorter.

Båda ångarna är således MARSTRAND som under sommarens expresseurer från 1932 enligt tidtabellen anlände till Marstrand kl 10.45 och avgick kl 11.00 till Göteborg.

Befälhavare på MARSTRAND var från 1915 till hösten 1937 Claes Larsson som då gick i pension. Han efterträddes av John E Mattsson.

Ångslupen ELSA gick för Marstrands-

bolaget mellan Skärhamn och Marstrand med mellanbryggor från 1933 till 1935. Ågarna, Bröderna Edman, satte därefter in ELSA på Tjuvkl fram till 1938. Se Ångbåten Nr 61 1985.

När det gäller tidsangivelsen har Ove Iko kommit med en imponerande framtställning. Tyvärr tar den för stor plats. Genom att jämföra Marstrands longitud med den meridian som bestämmer svensk borgelig tid samt skuggor på fasader i olika väderstreck kommer han fram till att klockan är ungefär tolv med en halvtimmes tolerans. Inte illa!

För gamla Marstrandsbor innehåller bilden mycket mycket mer än de två ångbåtarna. Därför återger vi den än en gång på mittuppslaget med förklarande text. Två medlemmar har fingerat bilden och kommit med information som framgår av den textade varianten i detta nummer.

Johnie Duhs växte upp på Marstrand på den tiden det begav sig. Hon hette då Johnie Plate. Pappa var omväxlande skeppare på INLAND och styrman hos Calle på BOHUSLÄN (se sidan 6).

Nils Mark är göteborgare och sommarbodde på Marstrand. Numera har han sommarvist på Långö, den lilla ön med de vita stugorna som man har om babord strax innan man kommer till infarten till Albrektsunds kanal.

Förhoppningsvis väcker bilden minnen till livs hos många läsare. Kommentarer och kompletteringar mottas tacksamt av redaktionen! Ett varmt tack till våra bidragsgivare!

REDAKTIONEN

Marstrands hamn en sommarvardag i slutet av 1930-talet



Knäckt nöt

Bland de många svar, som kommit redaktionen tillhanda som svar till Tankenstenens ombord i Ångbåten 98, vill vi gärna återge ett bår.

Vi är övertygade om att läsarna kan ha ett visst intresse av det.

Det är skrivet under pseudonym men författaren är känd av redaktionen.

1 april 2000.

Hej redaktör!

Begiven på vansklig åra som jag är, kan jag inte avhålla mig från frestelsen att försöka knäcka Ert värderade nöt i nr 98 ds.

Tyckte jag i förstone att nötet inte skulle välla mig stora problem, men de förmenta ledrådarna å sid 15 o 16 förvillade mig å det oförsåldmaste.

Allmog: Detta är ett herrligt panorama, ett veritabelt "klipp" som bår tydlig signatur av fotografen och återfallsförbrytaren E.B. i Vänersborg, tror jag bestämt.

Många kända fartyg syns där men jag ser inte SKARVEN, som ju måste finnas någonstans på ett sådant vidvinkelkonterfej. Den måste väl på något sätt ha gömt sig i vecket.

Den välkända silhuetten av min barnoms sommarstad värmer mitt hjärta: ångbageriet, samrealskolans torn, gamla hospitalet med sin lustiga rad av små fönster, seriemagasinet, Villa Ugglelust mm etc.

I huset med skorstenen bodde jag många lyckliga somrar och lärde känna

igen de välkända ångarnas läten – ALBREKTSSONS morgonföjtande utgör ett kärt slästruket G i mitt minnes innersta vindlingar.

Men, till frågorna,

Denna utsikt är förevigad den 31 juni 1935, en dag då den s.k. omvända excentern på grund av stor passagerar-tillströmning var dubblerad, vilket tydligt framgår av fotot. Denna dubbla espresso styrker mig i uppfattningen, att bilden är tagen en söndag, något som ytterligare understryks av de mystärkta seglen, som nästan helt skymmer vals-kvarnen.

In från höger kommer den välkända ångaren MÅRSKATT, utförande den omvända excessen, som man sade, i det att den gick söderut när den skulle gå norrut.

Folkklår befälhavare på den tiden var Lars Claesson, vars präktiga rondör orsakade den styrbords slagsida, som är fullt synlig på bilden, och som aldrig kunde uppvägas av den lille rorgångaren Lätte-Nils hur ivrigt han än klättrade på rattspakarne.

Ångaren skall strax lägga till vid sin traditionsmättade kajplats snett nedanför järnvägsstationen. Om man tittar allra längst till vänster på bilden, förstår man nästan var den skall lägga till.

Nedanför parken med de hemliga lönnträden, ett verk av gamle horgmästaren Sten-Allan Bjesse, ligger den sedan någon timme tillbaka ankomna slupen SISYPPOS med sin lilla kända två-cylindriga trippel enligt Windbeutelens patent.

Kapten Bredman ämnar väl avgå en

kvart över ett på sin smala linje till Klådhandlarholmen, Sveket, Latholmen och Stollevik och allt vad hyggorna hette. Och vid tolvan ligger smugglaren Petterzohns cigarrbåt SALAMANDER II, parat.

"Driv inte med gammelt folk" brukade han säga, sjökaptan Carl Olof Johansson på en annan ankommen båt, den skruvade ångaren MÅRSKLAND, på väg ut till vänster på bilden eller söderut eller vad det nu blir.

Han bår vedernamnet "Olle Tröja", vete tusan varför, men det kan ha något samband med hans evinnerliga stickande på frivakterna. Han hade en något barsk framtoning men jag försäkrar, att under den hårda ytan klappade ett hjärta av sten.

Den lilla elektriska färjan, vars kontaktledning hade lagts ut året före, ser ju trevlig där den pilat tvärs över älven. SPÅRHUNDEN kallades den visst efter sin vana att alltid gå med nosen nedåt, så att passagerarna, som alltid stod på fördäck allesammans nettopp fick bogsvallet över fötterna.

Ja, allt det här tillhör ju numera de längst förflogna tider och de ärevärdiga båtarna, på vars däck det fruktades plåner och i vars inre det kokades bifv, ha en efter en gått till upphuggning.

Det enda fartyg som finns kvar torde vara fiskhandlaren Barmarks gamla klappjakt OLVERT (nr 23 från vänster).

FASTÅN WÄDERSTRECK
OLVCKE

Ångbåten Nr 2 2000

Ångbåtar på västkusten del 1



STAR OF INDIA en typisk söndag i San Diego. I bakgrunden skymtar BERKELEY. Foto Ove Ibs 1998

Ångbåten Nr 2 2000

Ni kanske undrar över rubriken. Handlar inte det mesta i Ångbåten om ångbåtar bår på västkusten? Jo, men nu är det fråga om nord-amerikanska västkusten där Ove Ibs gjorde en resa sommaren 1998.

Från de höglänta staterna Colorado och Arizona för vi med buss genom det heta Nevada och kom till det svala Kalifornien. Där gjorde vi några nedslag längs kusten och räskade träffa på några ångbåtar. Det var ingen båtologisk studieresa, så jag kan inte ge någon utförlig redogörelse för ångbåtsbeståndet, men jag skall berätta om de fartyg jag såg.

San Diego Maritime Museum

Den stora attraktionen i San Diego är *Sea World* med sjölejon, delfiner och en mängd andra djur. Ett besök på det stället ingick naturligtvis i resan. Att stanna till vid ett sjöfartsmuseum är inte lika självklart på en turistresa, men det går ju slita sig från flocken ibland.

Allting flyter på *San Diego Maritime Museum*. Såvitt jag kunde se har man ingenting på land utom skyltarna på kajen. Det man har har man ombord på de tre fartyg man har. De ligger förtöjda vid den vackra hamnpromenaden, *Embarcadero*.

STAR OF INDIA, ex EUTERPE

Dimensioner: 62,62 x 10,73 x 6,55 m, 1318 brt, 1247 nrt.

Museets glansnamn och stolthet är barkskeppet STAR OF INDIA. Man skryter med att hon är världens äldsta seglande råsegelare. Hon byggdes 1863 på Isle of Man som EUTERPE och var en av de första jänfregatterna, var alltså i begynnelsen fullriggad.

Hon seglade först på jutetraden från Indien, sedan på Nya Zeeland med emigranter ut och ull hem till England. Under två år redades hon på Hawaii och seglade på Stilla havet med bl a timmer. Då fick hon timmerportar i akterkastellet, sådana som splitvedskutorna i Norrland hade i bogen.

År 1901 köptes hon av *Alaska Packers' Association* i San Francisco som var ett företag i fiskkonserverbranschen. Hon riggades om till bark och fick sitt STAR-namn i enlighet med bolagets praxis. Bolaget bedrev laxfiske i Berings hav och STAR OF INDIA var med varje säsong under åren 1902-23.

När ångfartygen tog över lades hon upp, men köptes 1926 av några San Diegobor och blev småningom sjöfartsmuseum. År 1966 förklarades hon som *National Historic Landmark*, vilket är en slags K-märkning i USA. År 1976 var hon färdigrestaurerad och seglade ut igen. Hon har seglat många gånger sedan dess, man seglar en kort tur varje sommar med henne.

När jag var där var märseglen och några stagssegel satta och fyllda av den ljumma sommarbris. Sätter segel gör man också på fyrmastbarken POMMERN i Mariehamn under vackra sommarkvällen, men i San Diego bärgar man dem inte till natten, man vet ju att det vackra vädret står sig hela sommaren!

Utrymmena under däck utnyttjas som utställningsrum. Där visas fartygets egen historia i text och bilder. Man har också en instruktiv serie text och bilder om hur en råsegelare fungerar, samt en avdelning om segelsjöfarten i San Diego.

BERKELEY

Dimensioner: 85,65 (L0a) × 12,25 × 4,30 m, 1945 brt, 1245 nrt. Maskin: trecylindrig trippel.

Denna färja byggdes 1898 i San Francisco som matarfärja över viken för Southern Pacific Railroad. Under 60 år fraktade hon passagerare och gods mellan San Francisco och Oakland där tågen stannade. Hon skall ha varit den första lyckade propellerfärjan på västkusten.

Liksom FARJAN 4 byggdes hon för en



Berkeley under ånga. Bild i museibroschyr

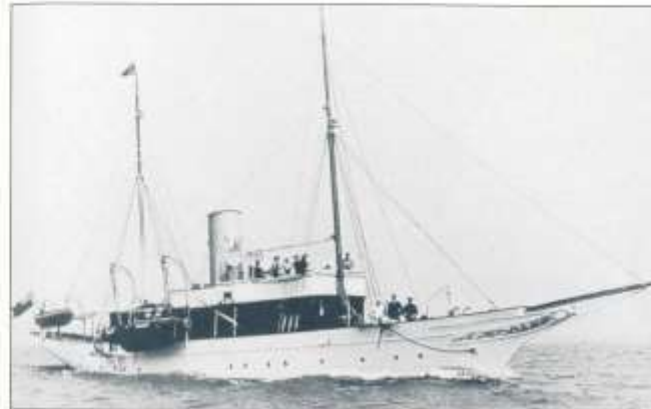
ganska kort rutt och fick därför propeller och styrhytt i båda ändar, men hon är ju några nummer större. Liksom på vår färja gick man av och på genom portar i ändarna, men här körde också hästkärror och senare bilar ombord på huvuddäck.

Hela övre däck, nästan lika stort som huvuddäcket, var till en början dansalong men blev senare snackbar. Under huvuddäck fanns en restaurang, vilket visar att även hennes rutt var några nummer större än FARJAN 4:s. Inredningen är också lyxigare, hon går mera i stil med BOHUSLÄN än med vår hamnfärja.

BERKELEY har en tripplexpansionsmaskin som gav henne en fart av 12½ knop. Redan vid sekelskiftet blev hon ombyggd till oljeeldning, och 1918 byttes eldrörs pannorna ut mot vattenrörs pannor.

I museets broschyrer står ingenting om maskinens effekt men i registerböckerna står det löjliga värdet 188 hk, vilket måste vara nominell effekt som inte säger någonting om maskinstyrkan. Om jag jämför cylindrareor och slaglängd med BOHUSLÄN:s maskin kommer jag till att effekten bör ha varit mer än tre gånger så stor om värvtal och ångtryck är jämförbara.

Ångbåten Nr 2 2000



Medea till sjöss under britisk flagg 1938. Bild i museibroschyr

När trafiken slutade 1958 blev BERKELEY utställningsfartyg innan hon hamnade i San Diego 1973. Hon hyser nu museets kontor, verkstäder och bibliotek samt även utställningar om San Diegos marina historia, både den militära och den civila. Utrymmet på övre däck kan hyras för fester.

Maskinen kan drivas runt med en elmotor, men anordningen var under reparation och maskinrummet stängt när jag var där. Man skryter med att hon är *the best preserved 19th century ferryboat in existence*.

National Historic Landmark blev hon 1990.

Ångbåten Nr 2 3000

MEDEA, ex CORNELLF, ex MEDEA

Dimensioner: 33,44 × 5,07 × 3,05 (djg) m, 112 brt, 57 nrt. Maskin: 254 hk 2-cyl kompond. Fart 10 knop.

Ångjakten MEDEA byggdes 1904 i Skottland som lustjakt för en förmögen godsägare. Under första världskriget var hon fransk kanonbåt, under det andra var hon först spårballongfartyg på Themsens, senare logifartyg i Skottland för norska kommandosoldater.

Mellan och efter kriget fortsatte hon som lustjakt och senare charterfartyg, från 1969 med svensk ägare. År 1971 köptes hon av en amerikan som restaurerade henne och skänkte henne till San

Diego Maritime Museum. Museet gör kryssningar med henne i San Diegobukten.

Hon skall nu vara i originalskick så när som på pannan som byggdes om till oljeeldning 1964. Tyvärr var inte maskinrum och salonger öppna när jag var där så jag fick nöja mig med att från däck titta in i salongerna och ner på maskintoppen.

I museibutiken i San Francisco fick jag se att MEDEA fått sin egen bok, faktiskt i ungefär samma format som Dag Alnéns bok om BOHUSLÄN.

Anmärkning

De dimensioner jag hittat i källorna är registerlängd, största bredd och mallat djup, samt brutto- och nettodräktigheter (brt resp nrt). I de fall jag hittat längd över allt och djupgående har jag markerat detta.

Källor

Brouwer, N J: *International Register of Historic Ships*.

Over Wallop, England 1985.

Lloyd's Register of Shipping: *RegisterBook* 1955-56.

Lloyd's Register of Shipping: *Lloyd's Register of Yachts* 1947.

San Diego Maritime Museum: Besöksbroschyrer.

OVE IKO

(fortsättning i nästa nummer)

Marstrands Ångbåts Aktiebolag – del 1

I Ångbåten Nr 1 2000 (98) kunde vi läsa om missnöjet i Marstrand på 1860-talet över ångbåtstrafiken som berörde staden.

Marstrand var med sitt läge helt hänvisat till sjötransporter och efter några decennier med ångbåtstrafik hade de bofasta liksom badgästerna lärt sig uppskatta denna kommunikationsform.

Man ansåg emellertid att turerna var för få och att tiderna inte var tillräckligt goda för marstrandborna. Hjulångarna passerade inte Albrektsunds kanal och utsattes därför för sjögång i Sillesund sydväst om Marstrand.

Kommitté tillsatt

1868 tillsatte stadsfullmäktige en kommitté för att förverkliga planerna på ett ångbåtsbolag i Marstrand.

Kommittén bestod av konsul A N Widell, vice häradshövding Ragnar Berger, skeppsmäklare August Leffler, kassör Waldemar Röing och postmästare Johan August Lindqvist.

Postmästare Lindqvist utgav tidningen Bohus-Correspondenten där han – med framgång – agiterade för ett ångbåtsbolag i Marstrand.

Inbjudan till aktieteckning

Kommittén utfärdade 11 december 1868 en inbjudan, "Inbjudning till Aktieteckning i en projekterad ny Ångbåt för trånen Göteborg-Marstrand, Tjörn, Inland och Orust."

Inland är namnet på fastlandet från Nordre älv mot Uddevallatrakten.

Kommittén konstaterade i sin inbjudan att det för Marstrand både såsom



Marstrandbolagets första ångare ALBREKTSLUND vid Stenpiren i Göteborg. Skrovet är märkt, skorsten saknar den vita ringen. Foto från Bertil Söderberg

badort och östad var en livssak att ha en reguljär ångbåtsförbindelse.

"Vi hafva visserligen ångbåtar, som rätt ofta anlöpa vår stad, men detta är ej det samma, som att hafva egen ångbåt."

Kalkyl för en ångbåt

En kalkyl visade att en tidsenlig ångbåt som under sommaren gjorde dagliga turer mellan Marstrand och Göteborg och under hela seglångsåret dessutom anlöpte Tjörn, Inland och Orust skulle lämna god avkastning.

En nybyggd ångbåt, 105-110 fot lång, rymmande 200 passagerare, med en ångmaskin om 30 hästkrafter och

med en hastighet på minst 10 knop beräknades kosta 45000 Riksdaler Riksmünt (Rdr Rmt).

Kalkylen är ganska detaljerad och bygger med all sannolikhet på kapten Elfverssons uppgifter.

Säsongen beräknades till tio månader eller 900 timmar. Antalet enkelturer beräknades till 300.

Under de tre sommarmånaderna räknade man med en insegling på 12000 Rdr. Under tre vår- och tre höstmånader skulle ångaren göra 52 resor tur och retur Göteborg-Orust.

Trafiken på Marstrand antogs ge lika mycket som den på Tjörn, Inland och

Orust, sammanlagt 4160 Rdr. Inträkten under en vintermånad sattes till 800 Rdr.

Kolätgången beräknades till 3600 Rdr och smörjmedel till 265 Rdr.

Besättningen skulle bestå av kapten, maskinist, tre man på däck samt eldlare. Kaptenens årlön skulle vara 1300 Rdr samt 5 % på inseglingen. Övriga besättningen skulle avlönas endast under seglångsåret, maskinisten med 75 Rdr per månad, däcksmännen och eldlaren med 50 Rdr per månad.

För hamn- brygg- och kanalavgifter beräknades 650 Rdr och för årlig torrättning och målning 400 Rdr.

Inkomsterna beräknades till 16960 Rdr Rmt per år och utgifterna till 9725 Rdr. Vinsten skulle bli 7235 Rdr vilket motsvarade cirka 17 % utdelning.

Med hänvisning till inseglingen för ångaren MARSTRAND och beräknade spannmålsklaster från Inland och Tjörn samt eventuella bogseringar var det tänkbart att vinsten skulle kunna bli 20 å 30 %.

"På grund av vad som sålunda blivit anförd få vi inbjuda till aktieteckning i en ny ångbåt. Varje aktie kommer att lyda på 150 Rdr Rmt och kommer om möjligt aktieinbetalningen att fördelas uti 3 å 4 terminer under löppet av 1 å 1½ år."

Ångbåten beställd

Som bilag till inbjudan fogades upplysningen att båten redan var beställd vid Oskarshamn's Mekaniska Verkstad. Leverans skulle ske i Marstrand i slutet

av juli 1869 så att turerna kunde börja 1 augusti.

Kostnaden uppgavs till 42500 Rdr Rmt av vilka bolaget skulle betala 1/3 i augusti 1869, 1/3 i januari och 1/3 i juli 1870.

"Ångbåten blir 113½ fot lång (33,71 m), 16½ fot (4,90 m) bred samt överbbyggd från fören till akterdäckets halsdäck och skall vara så grundgående (högst sju fot djup med 200 passagerare) att den alltid och under alla förhållanden kan passera Albrektsunds kanal. Dess hastighet 11 knop i timmen."

För att kunna forcera is skulle hogarna förses med särskilt grovt järnplåt, all plåt i båten skulle vara av bästa svenska tillverkning.

De bifogade teckningslistorna visade sig svåra att fylla. I slutet av 1860-talet drabbades Sverige av missväxt och hungersnöd, emigrationen tog fart. Tidningen Marstrands-Posten skrev 27 februari 1869 apropå aktieteckningen:

"Under de bistra penningtider, som nu råda, ha utsäktena för detta företags bringande till stånd varit skrala, enär var och en nu måste dra sig undan för en aktieteckning, alldenstund anskaffandet av mynt är en ganska kinkig sak i dessa tider."

150 Rdr Rmt för en aktie var mycket pengar. Det motsvarade två månadshyror för en maskinist och tre för en styrman. Det blivande bolaget fick inte någon majoritetsägare. Det var tvärtom ett ovanligt stort "folkgängande". Förutom ett fåtal ägare till 7 å 8 aktier ägde de flesta 1 å 2 aktier.

Första bolagsstämman

I den gamla protokollsboken som förvaras på Landsarkivet i Göteborg kan man följa Marstrands Ångbåts AB under de sex år det existerade. Tillsammans med dagspressens ångbåtsturlistor får man en ganska god uppfattning om uppbyggnaden av ett ångbåtsbolag.

Vid den första bolagsstämman i Marstrand den 7 maj 1869 föredrogs kontraktet mellan varvet och den kommitté som tillsatts av stadsfullmäktige.

Stämman godkände kommitténs åtgärder och valde en interimstyrelse som skulle verka till den ordinarie stämman.

Styrelsen skulle under tiden utarbeta förslag till bolagsordning och göra sig underrättad om vilka ställen på Orust, Tjörn och Inland som kunde vara lönande att anlöpa.

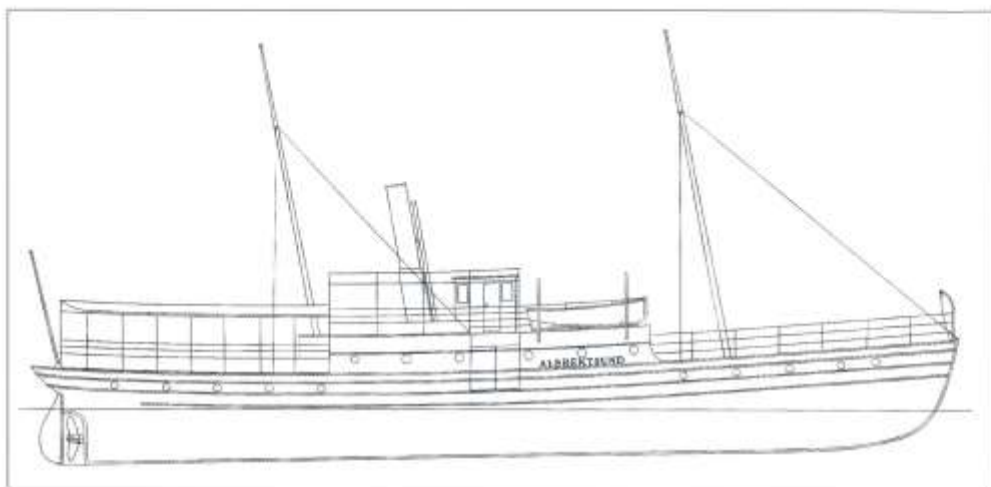
Kapten Elfversson, som efter 13 år gått iland från ångaren STRÖMSTAD, fick uppdraget att övervaka nybygget i Oskarshamn.

Ordinarie bolagsstämman 1869

Vid den ordinarie bolagsstämman 25 juni 1869 kunde styrelsen presentera sitt förslag till bolagsordning.

Bolagets namn skulle vara Marstrands Ångbåts Aktiebolag med säte i Marstrand. Bolagets verksamhet skulle vara att underhålla ångbåtskommunikation mellan Marstrand och Göteborg och de platser i bohuslänska skärgården som för bolaget kunde anses lönande.

Till korrespondentredare valdes konsul A N Widell. I den nya styrelsen



ingick dessutom postmästare Lindqvist, Alfred Lundberg, J Bällström och W Röing.

Namnet på den nya ångaren bestämdes till ALBREKTSUND och till befälhavare utsågs kapten Elfversson, som då var 47 år gammal.

Namnet hämtades från Albrektsunds kanal som gör att man sjöledes kan nå Marstrand utan att utsättas för sjögång. Kanalen var färdig 1844. Vem Albrekt var är däremot inte känt.

Styrelsen arbetar

Nu blev det tätt mellan styrelsesammanträdena. Först gällde det att få aktieteck-

narna att göra en första inbetalning. Den kunde göras hos konsud Widell i Marstrand, hos Aug Leffler & Co i Göteborg eller hos patron Snygg på Gullbringa egendom i Hälta socken på Inland.

Som säkerhet för de betalningar medelst reverser bolaget gjorde till varvet fick kapten Elfversson söka in-teckningar i ångaren.

Genom postmästare Lindqvist ansökte bolaget hos Kungliga Poststyrelsen om postbefordring med ångaren.

I slutet av november anställdes en hästeman, båtskepparen August Olsson, som fick resa till Skäpesund för att göra sig bekant med farvattnen till Nösund.

Han skulle där anskaffa en känd och pålitlig man för anställning ombord.

Leveransföresening

ALBREKTSUND skulle enligt kontraktet med Oskarshamns Mekaniska Verkstad levereras 1 augusti 1869. Leveransen uteblev och i slutet av september började styrelsen mäsströsta.

18 november blev postmästare Lindqvist genom lottning utsedd att resa till Oskarshamn "på grund av fartygets försening och varvets befarade obestånd".

Lindqvist skulle försöka förmå verkstaden att leverera ALBREKTSUND senast 15

december 1869. Han ägde rätt att efter-skänka halva förseningskostnaden, per 15 december beräknad till 13500 Rdr Rmt. Om leverans inte kunde ske 15 december skulle kontraktet upphöra att gälla.

Förmodligen var Lindqvist med under sjösättningen av ångaren. Den skedde 24 november och Oskarshamns-Posten skrev:

Sjösättning

"Från Oskarshamns mekaniska verkstad gick i onsdags eftermiddag ånyo från stapel ett av bolag i Marstrand beställt ångfartyg, som därvid erhöi namnet ALBREKTSUND.

Det vackra och med all omsorg väl och solitt byggda fartyget är 114 fot (33,86 m) långt, 17½ fot (5,20 m) brett och överbyggt till en tredjedel. Akterut är inrett en herr- och en damsalong, samt en hytt. Förut en salong, evene hytter, kök, penteri och rum för besättningen. På däck är inrett expediti-onshytt, styrmans- och maskinisthytt.

Ångfartyget innehar en 30 hästkrafters maskin med ejector och är 7 fot djupgående med last av 1100 centner (47 ton). Dess trade blir mellan Marstrand och Göteborg med omkringliggande öar; till befälhavare är kapten E J Elfversson utsedd."

Lindqvist återkom till Marstrand 28 november och meddelade styrelsen att man med "rimlig vissbet kunde hoppas att ångbåten blir färdig och levererad omkring 20 december 1869".

Dagen före julafton är mättningsbevi-set utlånadt. Oskarshamns stads edsvur-

ne skeppsmätare C Thoen fastställde ångarens dräktighet till 10,5 nylåster.

Byggnadsvarvet

Oskarshamns Mekaniska Verkstads AB etablerades 1863 och övertog då en torrdocka och en mekanisk verkstad.

Fram till 1870 byggdes här åtta passagerar- och lastfartyg, de flesta med järnskrö. Ett av dem var ENKÖPING, på västkusten senare känd som SOTEN.

ALBREKTSUND ritades av skeppsbyggmästare Göthe Wilhelm Swenson. Han var föreståndare för Oskarshamns Mekaniska Verkstad från maj 1867 till januari 1868. Han var därefter överdirektör vid Mariningenjörskollegiet i Göteborg och insättningskonstruktör av såväl civila som marina fartyg.

Av ritningarna till ALBREKTSUND finns idag endast linjeritning, spantruta och insättningsritning för maskin och ångpanna kvar. De förvaras i Oskarshamns Sjöfartsmuseum som övertagit de flesta ritningarna från varvet i Oskarshamn.

Som varvschef efterträddes G W Swenson av Gustaf Tillberg som också köpte bolaget efter konkursen som inträffade efter leveransen av ALBREKTSUND.

ALBREKTSUND i Marstrand

22 januari 1870 anlände ALBREKTSUND till Marstrand. GHT berättar 25 januari:

"Från Marstrand skrives: Ångfartyget ALBREKTSUND som ankom hit i lördags har idag gjort en tur till Göteborg därifrån den väntas i afton."

På turen medföljde styrelsen och några aktieägare. Trots att is hindrade ångarens framfart vid Nya Älvsborg gjordes resan på 2 tim och 15 minuter.

"Detta fartyg som är snabbt och kolbesparande, kan, om vintern ej blir för svår, upprätthålla emellan Göteborg och norra skärgården den förbindelse som eljest alltid, under liknande förhållanden, avbrutits, enär Uddevalla-båtarna icke kunna anlöpa sin hemort och intet intresse hava att fortsätta turerna på Göteborg-Marstrandslinjen."

Nya Marstrands-Posten visste berättat att ångaren vid besiktningresan i Oskarshamn kommit upp i hastighet av "10 knop i timman, men man tror att farten skall kunna betydligt ökas genom en större och bättre konstruerad propeller, med vilken ångaren skall förses till våren".

Efter en månads trafik med ALBREKTSUND var man missnöjd med ångarens fart och styrelsen tillskrev konstruktören, GW Swenson i denna fråga.

Något svar kan inte noteras men styrelsen hoppades att farten kunde ökas med en större propeller.

Maskineriet

Ångmaskinen i ALBREKTSUND var av enklaste slag. Den var encylindrig med 14 tum diameter och 22 tum slaglängd. Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning beskrev ångmaskinen.

"Den utmärker sig för en sinnrik konstruktion, och i synnerhet förtjänar ejectorn i maskinen uppmärksammas, såsom den första i sitt slag, som hittills utförts i Sverige.

Sjökapten E J Eلفversson



Elfver Johan Eلفversson var född i Jonstorp i Kullabygden 22 september 1822. Han gick till sjöss i unga år, tog därefter sjökaptensexamen och blev tidigt befälhavare. Eلفversson blev en föregångsman inom kust- och skärgårdsstrafiken.

Han bosatte sig i Majorna utanför Göteborg 1846. 1852 blev han befälhavare på nybyggda ångaren GÖTHA ELF och 1853 på NECKEN mellan Göteborg och Fredrikshald.

1855 stiftade Eلفversson Göteborgs Sjökaptenförening (SKF). Det var huvudsakligen en pensionskassa.

Efter några år i skärgårdsstrafiken på Göteborg blev Eلفversson 1856 befälhavare på hjulångaren STRÖMSTAD.

I slutet av 1860-talet utsattes Strömstadsbolaget för konkurrens och inre stridigheter. När marstrandsborna planerade ett eget ångbåtsbolag erbjöd kapten Eلفversson sina erfarenheter och 1870 blev han befälhavare på den första marstrandsångaren ALBREKTSUND.

Han övertog därefter befälhavarskapet på VESTKUSTEN och sedan S:T ERIK. En tid satt han i styrelsen för Marstrands Nya Ångfartygs AB och bidrog ett år med att tücka den uppkomna förlusten.

Eلفversson tilldelades Patriotiska Sällskapets stora guldmedalj och fortsatte långt efter vanlig pensionsålder att föra marstrandsångarna.

1895 kockades han till kappkörmning med S:T ERIK och gick på grund vid Skallekogarna utanför Torslanda.

Efter nästan 60 år till sjöss och 25 år i bolagets tjänst beviljades kapten Eلفversson 500 kronor i årlig pension vilket inte hindrade att han för en kortare tid åter var kapten i VESTKUSTEN. Bolagets förtroende för honom var obrutet.

Kapten Eلفversson avled 9 september 1913, över 90 år gammal. En sympatisk och vinnande personlighet med en stor och tillgiven vänkrets hade gått ur tiden enligt tidningarna.

Den är nämligen en så kallad högttryckningsmaskin med ejector efter en alldeles ny invention, å vilken i fjol först i Glasgow uttogs patent.'

En dylik maskin med ejector medför bland annat den fördelen, att ångans puffande ljud samt spridningen av sot över passagerare och däck omöjliggöres, dessutom kostar en dylik maskin mindre och tager högst ringa plats."

Maskinrummets längd med panna och maskin var endast 5,60 meter.

Den från varvet medskände maskinisten befanns snart vara obehövlig då bolaget ansåg maskineriet utprovat. Han skickades hem 25 januari med 40 Rdr som gratifikation.

Skrov, inredning och utrustning

ALBREKTSUND var byggd som "första klassens ångare" enligt 1864 års förordning om passagerarångfartyg. Som sådan fick den befara alla farvatten men skulle ha två master med segel tillräckliga för att kunna manövrera utan maskinkraft.

Skrovet var av järn och maskineriet omgavs av vattentäta skott. Förut fanns ett kollisionsskott mellan försalong och sköns.

Ombord fanns två livbåtar, livbojar och livbälten. Länsmpumpar fanns om skrovet tog in vatten och brandpump med slangar om det utbröt brand ombord. Det fanns även två ankare med tillhörande kätting om man behövde ankra.

INGVAR KRONHAMN

Del 2 av berättelsen om Marstrands Ångbåts AB införs i nästa nummer.

Ångbåten Nr 2 2000

Nytt på webben : Föreningen L. Laurin

Vi har tidigare i Ångbåten (nr 89, mars 1997) presenterat HARRY av Lysekil, den gamla ångbåtsoperaren från 1887 som sedan 1950 drivs av en fyrcylindrig Skandia tändkulemotor på 300 hkr - en av de sista i sitt slag. Vi berättade då att fartyget ägs av Föreningen L. Laurin.

Nu kan vi få veta mera om HARRY. Vi får se en bild på Skandiamotor Nr 1, tillverkad 1902 och på 4 hkr (nu på Sjöfartsmuseet i Göteborg) och på andra motorer i föreningens samling. Vi kan t o m (om vi har rätt utrustning) lyssna på ljud från olika tändkulemotorer.

Föreningens mål påminner en hel del om våra egna: att bevara och bruka HARRY med sin Skandiamotor, för att kunna ge yngre generationer kunskap om en viktig epok i Lysekils historia, att allmänt väcka intresse för Skandiaverken och dess olika motortyper och företagens betydelse för bygden, samt att arbeta för att Lysekil får ett museum med ett representativt urval av de motorer som tillverkades vid Skandiaverken.

Resten är historia, som det brukar heta. Experimentet lyckades, flera fiske-

lag beställde motorer, verkstaden blev överlupen med beställningar för fiskebåtar, bogserbåtar, fraktfarkoster och lotsbåtar. L. Laurin ledde företaget fram till 1923.

Vi får information om Tändkulemotorernas Dag (den 19 augusti) och om medlemsturer med HARRY. Vi får se en bild på Skandiamotor Nr 1, tillverkad 1902 och på 4 hkr (nu på Sjöfartsmuseet i Göteborg) och på andra motorer i föreningens samling. Vi kan t o m (om vi har rätt utrustning) lyssna på ljud från olika tändkulemotorer.

Föreningens mål påminner en hel del om våra egna: att bevara och bruka HARRY med sin Skandiamotor, för att kunna ge yngre generationer kunskap om en viktig epok i Lysekils historia, att allmänt väcka intresse för Skandiaverken och dess olika motortyper och företagens betydelse för bygden, samt att arbeta för att Lysekil får ett museum med ett representativt urval av de motorer som tillverkades vid Skandiaverken.

Webbpaketet är föredömligt enkelt uppbyggt, en indexsida med länkar till övriga, och en returpil längst ner på dessa. Sidorna är av gängse modernt snitt, med en myckenhet grafik utöver det rent informativa.

Min tolvtumsskärm känns i minsta laget. Utprintning av sidorna är inte att rekommendera, hälften av varje rad hamnar utanför högermarginalen, med fortsättning på någon följande sida.

Lusläsning av koden bekräftar misstanken att det vore möjligt att göra denna avsevärt mera kompakt och därmed minska nerladdningstiden för alla surfare utan tillgång till bredband (och det gäller väl än så länge de alla flesta hemmasurfare).

Sajten är finansierad av Yahoo! Man tvingas därför hela tiden stänga rutor med reklam, "One of our sponsors". Detta är otyg som vi lär få mera av framöver, det är lika bra att vi vänjer oss.

WEBBMASTER

Nordsteam 2000

Sommarens stora nordiska veteranbåts-träff inleddes i Stavanger där fartygen samlas måndagen 31 juli. 1 augusti gör fartygen en gemensam utflykt till Lysefjorden (Predikstolen) och på kvällen är det hamnfest i Stavanger.

2 augusti lämnar fartygen Stavanger

Ångbåten Nr 2 2000

kl 11 för Haugesund. 3 augusti går fartygen från Haugesund kl 08 mot Bergen. Fartygen går tre leder och anlöper stationer på vägen. De deltagande fartygen samlas på Byfjorden i Bergen och kl 18 startar öppningsparaden in på Vägen.

4 augusti är det Hurtigrutedagen och

temat 5 augusti är lokal samfärdsel, höjdpunkten under festivalen. Kl 14.15, den klassiska avgångstiden, lämnar fartygen Bergen på längre eller kortare turer. Passagerare medtages på de nämnda turena. Arrangemanget avslutas lördag kväll.

23

DEN FÖRSTA VÅRKVÄLLEN

Och ännu vet väl ingen vad det är:
bara ett skimmer,
som mjukt och rosigt faller över gråa skär
och så försvinner.

Och ännu ligger marken bar
och inga blad och blom den bär,
men luften skälver ren och klar.
Å, ännu vet väl ingen vad det är,

men oron griper oss.
Vi måste gå och gå
och se hur kvällen faller
gyllengrå.

Då glider tärnan späd och liten in,
den första tärnan, som vi sett i år.
Och då vet alla vad som händer här:
Den första kvällen det är vår.

Se, då är himmelriket när.

EBBA LINDQVIST