



ÅNGBÅTEN Årg 37 • Nr 1 2001 • 102

Ångbåten

Medlemsblad för

Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgssällskapet:

Ingvar Kauhmann, G Björkländav 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20

e-post ingvar.kauhmann@home.se, (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg tel 031-21 61 75, e-post bertilb@phc.gu.se

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, Froggav 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-354 53 e-post markgraf@algomet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2001 är 150 kronor.

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

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

Grafisk produktion: Litomajid Media AB 2001.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg
www.steamboat.o.se

Medlemsavgiften för 2001 är 150 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 Ikon, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenspiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

Beställningstrafiken har tel 031-68 25 82.

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från frjellaget vid Residenshus (vid Stenspiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, tel 0740-35 41 82.

Försalongen

"Till flydda tider återgår min tanke än så gärna," Nog kan man instämma i inledningen till Runeborgs Färrik Stål när man bläddrar i tidskriften Ångbåten med sina historiska återblickar. Men det är inte bara historia vi ägnar oss åt.

Ångaren BOHUSLÄN rustas som bäst för sin 36:e säsong i vår regi och FARJAN 4 genomgår en pannrenovering som är värd att uppmärksammas. Vidare får vi en inblick i beställningstrafiken och en förstak av sommarens ångbåtsturer med BOHUSLÄN för medlemmar och andra ångbåtsvänner. FREJA på Fryken skildras ingående i två avsnitt av vilka det första kommer i det här numret. Vi får även en ingående beskrivning av FREJAS maskineri.

Detta och lite till lastar vi ombord den här resan förutom inbjudan till ännu en trivselträff och några efterkrav till en del stationer.

Trevlig resa ombord i Ångbåten 102!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2001: 20 april 2001

Nr 3 2001: 7 september 2001

Nr 4 2001: 9 november 2001

Nr 1 2002: 4 februari 2002

Omslagen

Fören: Ångaren FREJA på Fryken premiärsommaren 1997. Mer om FREJA på sidorna 16-21. Foto Lars Wennberg.

Aktorn: Marstrandbolagets vinterturlista från 12 september 1938.

Ångbåten Nr 1 2002

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Välkommen till god läsning i årets första tidning, som kommit direkt från tryckaren.

Som Du säkert noterat går vi mot ljusare tider, dagarna blir lite längre för var vecka som går. Detta innebär att det snart är dags för aktiva besättningsartörer till igen ombord i våra fartyg.

Vad som då är akut är att få någon som kan ansvara för intendenturen på våra öppna turer med BOHUSLÄN.

Det behövs även besättningsansaffare för personal på dessa turer, samt för däckssidans bemanning på alla turer.

Detta är en vädjan från Eder ordförande!! Jag väntar på Ditt samtal, ring mig på 0301-40789. Tack.

Vid senaste styrelsemötet enades vi om att styrelsemedlemmarna skall försöka att värva två nya medlemmar var. Meningen är att dessa skall ingå i en

framtida besättning, främst på däck och inom intendenturen.

Det möter inget hinder att Du, käre läsare, gör det samma. Vi är i behov av många hjälpare, både i FARJAN 4 och i BOHUSLÄN. Vinterarbeten pågår ombord, som vanligt. Pannorna i både FARJAN 4 och BOHUSLÄN får en stor överhaling. Maskinen i ångaren är mer eller mindre helt demonterad för genomgång. Som vanligt är jag fylld av tillförsikt och litat helt på att ångfantasterna där nere får ihop grejerna igen.

Däcksgubbarna håller på med renoveringsarbeten i inredningen. Bland annat har chefsens hytt fått en ansiktslyftning.

I mars månad skall vi docka BOHUSLÄN för bottenbesiktning samt målning. Detta sker rutinmässigt vartannat år, allt enligt krav från ansvarig myndighet. Som vanligt är det planerat att

ångaren skall vara i presentabelt skick i god tid före 1 maj.

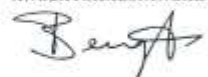
På annan plats i tidningen kan Du läsa om kallelser till olika möten och övningar, inför seglatsäsongen. Det är för våra aktiva besättningsmedlemmar obligatorisk närvaro vid övningarna.

Till sist, glöm ej att kolla behörigheter och friskskiptyg, dessa måste vara "up to date" innan säsongen börjar.

Ni önskas alla en trevlig fortsättning på vintern. Misströsten icke, våren är snart här.

Jag hoppas vi ses ombord!

ÅNGBÅTSHÅLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 102

Försalongen	2	De blauwe wimpel	12
Ordföranden har ordet	3	Maskinrenovering	13
Aktivmöte, säkerhetsövningar	3	Isvintern 1940	14
Han seglade i BOHUSLÄN...	4	Som trimmer på FREJA	16
Beställningstrafiken 2000	7	FREJAS maskinläggning	19
Ångbåtsturer 2001	8	Marstrand's Ångbåts Aktiebolag	22
Medlemsrabatt	9	Från VESTKUSTEN	25
Trivselträffen - en succé	9	Aktersalongen	26
Stor pannrenovering i FARJAN 4	10	Bevärmare för mästare	27

Till våra aktiva besättningsmedlemmar!

AKTIVMÖTE

Onsdagen 28 mars kl 19.00

är alla våra aktiva besättningsmedlemmar

i våra fartyg välkomna till

Broströmska Stiftelsen

Kungsladugårdsgatan 23

Göteborg

Styrelsen

SÄKERHETSÖVNINGAR

Säkerhetsövningar för all besättning

hålls ombord i ångaren BOHUSLÄN

Lördag 28 april kl 10.00

och söndag 29 april kl 12.00

Obs! Närvaroplikt på minst en övning!

Bengt Cremonese
Ordförande

Han seglade i BOHUSLÄN...

Åke Larsson 1925 – 2000

Åke Larsson, en av veteranerna ombord i BOHUSLÄN, gick ur tiden strax före jul.

Åke var en av våra flitigaste däcksmän. Han trivdes mycket bra med arbetsuppgifter som gav möjlighet till kontakt med passagerarna. Till det yttre såg han ut som en gammal sjöbjörn, och folk vände sig gärna till honom med eventuella frågor. Och svar fick dom alltid.

Vid festligheter förnöjde Åke oss gästerna med sång och glada historier. I mångt och mycket var han en levande historiebok, inte minst om hans kära stadsdel Majorna.

Åke tillbringade lång tid ombord. Det var först på senare tid som han minskade på tempot. Ett uppdrag som han såg som särskilt hedersamt var att medverka då vår tidskrift skulle packas för distribution till medlemmarna. Ångbåten nr 101 blev hans sista.

Må Åke segla i frid.

FÖR BESÄTTNINGEN PÅ
ÅNGAREN BOHUSLÄN
CHRISTER ELIASSON

Bilden har välvilligt ställts till vårt förfogande av Kamerareportage.



Ångbåten Nr 1 2001

När vi i Ångbåten nr 100 rapporterade från Herbert Johanssons nittioårsdag, skrev vi bl a följande:

Bland gästerna märktes Åke Larsson, dagen till ära iförd brun kubb. Åke fyllde gäva 75 år i vintras. Åke Larsson är en äkta majpojke som håller på traditionerna. I BOHUSLÄN har han trivts som vorgångare men även bland andra syslor på däck. Fortfarande kan vi förlita oss till Åkes insatser när tidningen skall kuverteras och postas.

Föga anade någon att vi så snart skulle få återkomma med ett sorgebud.

Åke var aktiv in i det sista - så sent som fredag och lördag innan han gick bort satt han två hela dagar på vårt huvudkontor ("HK"), sysselsatt med att etikettera kuvert, stoppa in Ångbåten nr 101, inbetalningskort för medlemsavgiften, och kallelser till trivselträff.

Endast den som själv varit aktiv i de inre kretsarna i någon ideell förening torde till fullo inse hur beroende verksamheten är av medlemmar som offerar sin tid på rutinarbete av detta slag. (Om någon som läser detta har lust att hjälpa till på HK med utskick, hör av er till redaktionen!)

Det var problem med "skänkera" som under de sista åren tvingade Åke att lämna det aktiva arbetet ombord - vid ratten, vid disken, vid förtöjningstrossarna, och - inte minst - rustningen inför en resa. Ofta var Åke den förste i däcksbesättningen som infann sig ombord, någon dryg timme för avgång.

Då blev det han som satte flagg, vimpel och gös, som läste upp dörrens från



Åke på Nösunds ångbåtsbrygga. Foto Leif Magnusson

balkongen till promenaddäck och från promenaddäck in i tamburerna till salongerna.

Det blev han som "dokade upp bryggan" - läste upp dörrens till styrhytten, hängde upp skeppsklockan, lyfte av locket till nakterhuset och satte kompassen på plats, tog av smärtingkapellet till maskintelegraf, plockade bort den lilla träpluggen till talrörshålet och placerade mässingsröret på plats.

Ofta var det just Åke som hade putsat putsat mässingen så skinande blank.

Och så skulle snyggas till på promenaddäck. Diskmaskinen skulle fyllas med hetvatten och diskmedel. Det skulle känkas drickebackar från källaren till pentryt.

Ni passagerare som står vid landgången och väntar att få komma ombord, har ni tänkt på hur många småsysslor som skall göras innan vi släpper ombord er?

Åke extraknäckte under många år som scenarbetare på Storan. Där lärde han sig ett stort urval av kupletter som han gärna framförde exempelvis vid besättnings höstfester. Hans sångrepertoar var mycket vidare än så, han kunde sin Evert Taube och sin Lasse Dahlquist. Bland framträdanden som fastnat i minnet är dessa två:

I samband med att BOHUSLÄN deltog i det stora nordiska ångbåtsmötet i Stockholm 1992 gjorde vi en utfärd till Vaxholm och Ljusterö och åter, skuggande STORSKÄRS klassiska "kvart i femman". Till skillnad från STORSKÄR hade vi musikunderhållning ombord, dragspelaren Kalle Lantz och vår egen Åke, som kvällen till ära hade ledigt från både styrtröm och disk.

På återfärden låg vi i Vaxholm samtidigt med STORSKÄR. Kajen var full med folk, några som skulle åka in till Stan, flertalet som njöt av en fin sommarkväll. Kalles och Åkes friluftskonserter från BOHUSLÄNS akterdäck väckte berättigade applåder från kaj och från STORSKÄRS passagerare.

Ett annat minne är från en övernattningsstur uppåt bohuskusten

några år senare. Vi låg i Grävarnes hamn över natt. Besättningen satt på fördäck och njöt av sommarkvällen. Ända tills en präml uppenbarade sig, med en liten orkester och en stor högtalare ombord. Man körde runt i hamnen och gjorde reklam för något nyöppnat diskotek, varvad med musik av ett slag som säkert uppskattades mera av presumtiva kroggäster än av oss ombord på BOHUSLAN.

Prämen kom längssides, och vi småpratade en stund med dess besättning. Åke fick låna mikrofonen, och sjöng "Det va' Adas lulle Kal" så det ekade över Kungshamn och bitar av Hasselösund.

BOHUSLANS egen "Lulle Kal" hade en sällsynt förmåga att slå sig i slang med passagerare ombord och med åskådare på kajen. Han var med på de flesta av våra långresor genom åren, och har säkerligen informerat om vår verksamhet till hundratals intresserade, i Karlstad och Karlskrona, i Visby och Västerвик, i Oslo och i Köpenhamn.

Under senare år när Åke inte orkade stå till rosen eller i disken, var han en av de få som fick BOHUSLANS "blå kort", en biljett som berättigar till resa med fartyget närhelst andan faller på. Och detta utnyttjade han flitigt.

För fem år sedan hade Åke vänligheten att donera sin utklippssamling till Sällskapet (Ångbåten nr 86, maj 1995), med rariteter som Filipstads Tidning för den 12 juli 1979 och Tonsbergs Blad för den 11 juli 1980. Och Stenungsunds-Posten för den 28 augusti 1982,



Åke tar en tupplur på båken mot frontdäcket på fördäck.
Foto Gunnar Söderberg

med den klassiskt vordna kommentaren "i maskinrummet är det fortfarande originalpannan som envis dunkar på".

Artikeln i Ångbåten nr 86 slutar:

Läsving av gamla klipp kan förvisso vara underhållande. Men det blir också tillfällen till vemod. Åren har verkligen inte passerat spårslöst. På bilderna i den nämnda artikeln i Stenungsunds-Posten figurerar bland andra Dag Almqvist, Christer Abrahamsson och Lennart Berglund. Kaptenen som gjorde den eleganta tilläggningen vid Löf-

bergskajen (i Karlstad) var Artbur Ericson. Fyra kämpar som har lämnat oss för alltid.

Nu har ytterligare en av personerna på bilderna i Filipstads Tidning, Tonsbergs Blad och Stenungsunds-Posten gått ur tiden. Med Åke Larsson förlorar BOHUSLAN en profil. Vi som arbetade tillsammans med honom kommer att minnas honom.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 1 2001

Beställningstrafiken 2000



Den vackra matsalongen på BOHUSLAN förberjer upplevelsen att fänkas i ett levande museum. Härifrån har man sin utsikt samtidigt som man avnjuter läckerbeterna från köket.
Foto Bert-Åke Larsson

Beställningstrafiken 2000 slog rekord med 43 turer och kan sammanfattas i två ord. Jobbigt! Roligt!

När vi tackade ja till att ansvara för chartertrafiken visste vi nog inte riktigt vad vi gav oss in på. Det kunde väl inte vara så svårt att svara i telefon och boka in ett datum. Men vad vi bedrog oss.

Vi skulle känna till vilka öar, brygger och kajer BOHUSLAN kunde anlöpa. Hur lång tid tar det? Hur många gäster kan sitta och äta samtidigt? Vad kan man äta och dricka? Går det att ha vigsel ombord?

Detta var bara några frågor vi fick i början så därför var det bara att tänka om. Vi förstod nu att säljare var en bättre benämning. Vi har haft stor hjälp under året av Bengt C och Pekka U.

Vi bestämde oss också för att vara med på turerna så att den som bokar resan skulle veta vem han/hon kunde vända sig till om något problem uppstod.

Vad har vi då lyckats sälja ångaren BOHUSLAN till under året? Barndop, bröllop, firmafester, fyrtioårskalas, kundträffar, sällmöte, släkträff, jazzbåt är en del det ångaren varit chartrad för.

Vi har ju även företagen som har ständigt bokningar år från år.

Eftersom varje resa har sin charm är det svårt att säga vilken som var bäst. Några speciella minnen har vi i alla fall.

Thomas som hade fixat "come together party" och hjälpte till att servera vin. Han var mån om att alla skulle ha det bra. Att han själv fick sitta i massen och äta tyckte han var det bästa på hela resan.

De 120 tyskar som skulle äta Väst-kustbuffé på tre timmar. Sillinläggningarna och laxen försvann som smör i solken och nästan lika många flaskor vin som gäster.

Brasilianerna som skulle iväg kl 16.00 men kom 16.30. Maten var serverad kl 17.00 men då tyckte de att det var för tidigt att äta. Då var det bättre att dansa. Således hade vi dans före, under och efter middagen.

Damen som för första gången i sitt liv skulle äta råkor och högg in med kniv och gaffel.

När vi hade bröllop ombord utanför Smögen på sommarens finaste dag. Brudpar, vigselförrättare och alla gäster på fördäck. Maskin stoppad, bandspelare med ABBA-låt, då rös det i hela kroppen.

Alla 3369 gästerna vi hade ombord under charterturerna 2000 var positiva. Vi har inte hört någon missnöjd gäst. Det gör det roligt att jobba med försäljningen och tänk vilket fint objekt vi har att sälja.

Eftersom ingen bett oss sluta kör vi i alla fall ett år till!

BARBRO OCH CLAES JOHNSON

Ångbåtsturerna 2001 – nya resmål

Sommarens ångbåtsturer med BOHUSLÄN bjuder på en del nyheter! Söndag 8 juli gör ångaren en resa runt Orust och veckoslutet 28 – 29 juli går BOHUSLÄN ända till Strömstad.

Lördagen 7 juli går BOHUSLÄN runt Tjören från och till Skärhamn. BOHUSLÄN ligger kvar i Skärhamn för att söndagen 8 juli göra en verklig långresa runt Orust till Göteborg.

Turen börjar med abonnerad buss från Stenpiren i Göteborg till Skärhamn. BOHUSLÄN går kustleden norrut och anlöper Möllösund och Gullholmen. Därefter går resan genom Malö strömmar och norr om Orust.

Vi passerar under Uddevallabron och gör en vända in på Byfjorden men utan att anlöpa Uddevalla. Sedan går BOHUSLÄN innanför Orust och Tjören utan att anlöpa Marstrand. BOHUSLÄN går istället den klassiska leden genom Instö ränna och Brunskärsleden till Göteborg.

Det blir en riktig långresa i Bohuslänska Kustens farvatten. Det var ju i lederna innanför Tjören och Orust och som Ångbåts AB Bohuslänska Kusten hade sitt huvudsakliga trafikområde.

Veckoslutet därefter är det dags för en kusttur. Torsdagen 12 juli går BOHUSLÄN Göteborg-Lysekil och fredagen 13 juli Lysekil-Grebbestad. Lördagen 14 juli är det Sotekanalens Dag med rundturer i kanalen och söndagen 15 juli går BOHUSLÄN Kungshamn-Göteborg.

Nästa veckoslut är det dags för klassikern "Fallens Dag". Lördagen 21



I år kommer BOHUSLÄN åter att anlöpa Smögen på resorna mellan Göteborg och Kungshamn. Smögen var Marstrandbolagets slutstation fram till 1927. På bilden ses HÄLLÖVÅRGEN som trafikerar Hällö sommartid. Foto Ingvar Kronhamn

juli går BOHUSLÄN från Göteborg till Trollhättan och tillbaka. Resan är ett samarrangemang med Bergslagens Järnvägssällskap och Press-Resor. Resenäerna reser med båt ena vägen och med veterantåg andra vägen.

Söndagen 22 juli gör BOHUSLÄN en utflykt till Marstrand men veckan efter är det dags för något helt nytt!

Torsdagen 26 juli är BOHUSLÄN sysselsatt med en beställning men fredagen 27 juli går BOHUSLÄN Göteborg-Kungshamn. Nytt för i år är att Smögen anlöps på resorna till och från Kungshamn.

Lördagen 28 juli fortsätter BOHUSLÄN till Strömstad och söndagen 29 juli gör BOHUSLÄN en utfärd i Idefjorden från Strömstad och åter. Måndagen 30 juli går BOHUSLÄN Strömstad-Kungshamn och tisdagen 31 juli Kungshamn-Göteborg.

På kustresorna kan man köpa biljett med anslutande bussresa inkluderad. Det framgår i programmet "Ångbåtsturer 2001" var man kan köpa biljetter till de olika turerna och hur anslutande bussurer körs.

Principen är att Turistbyrån i Göteborg säljer biljetter till resor som utgår eller avslutas i Göteborg.

Hjälp till att sprida Ångbåtsturerna 2001!

Söndagsutflykterna till Marstrand går 17 och 24 juni, 1 och 22 juli, 5, 12 och 19 juli. Avgång från Göteborg 10.00, från Marstrand 17.00. 1 juli fortsätter turen till Träbåtsfestivalen på Moss-holmen! Annars ligger BOHUSLÄN kvar i Marstrand under uppehållet där.

Sommarens sista söndagsutflykt går 26 augusti till Älvängen. Det självklara resmålet är Replagarmuseet där man får se hantverksmässig tillverkning av tågvirke. Under uppehållet i Älvängen gör BOHUSLÄN en rundtur för Alebor och andra på Göta älv.

Utöver de nämnda turerna gör ångaren BOHUSLÄN kvällstur i Göteborgs skärgård varje onsdag under juni, juli och augusti. Avgångstiden är som vanligt 18.30, restiden tre timmar.

Programmet "Ångbåtsturer 2001" medföljer nästa nummer av Ångbåten, nr 103 som utkommer i maj.

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man programmet Ångbåtsturerna inför säsongstarten varje år.

Ångbåtsturerna sprids dessutom genom Göteborg & Co till ett hundratal broschyrställ på hotell, vandrarhem, varuhus och trafikterminaler i Göteborg.

För att sprida vårt sommarprogram utanför kommungränsen behöver vi Din hjälp, käre läsare. Vår ambition bör vara att "Ångbåtsturerna" skall finnas på varje turistbyrå, hotell, vandrarhem, campingplats och matställe under sommaren i Bohuslän och dessutom längs infarterna mot Göteborg; E6, Rv 40, E 20, Rv 45 inom en tiomilsradie.

Passerar Du mer eller mindre regelbundet dessa platser under sommaren och vill hjälpa till att få resenärer till våra ångbåtsturer, hör av Dig!

Alla kan vi vara med i spridningen av vårt program genom att ge det till någon vi känner eller genom att "glömma" det hos frisören eller liknande.

"Ångbåtsturerna" finns ombord eller i brevlådan på Stenpiren när BOHUSLÄN kommit dit 1 maj!

Vi behöver även bryggombud. Bor Du i närheten av någon av de stationer som BOHUSLÄN anlöper kan Du hjälpa till med trossen och anslå våra turer vid bryggan och i grannskapet. Hör av Dig!

INGVAR KRONHAMN

Trivselträffen – en succé!

Som bilaga till förra Ångbåten inbjöd vi till en "trivselträff" för att lyssna på Ingvar Kronhamn, kåserande på temat Varför räddade vi ångaren BOHUSLÄN? Något om ångbåtstrafiken längs bohuskusten.

Vi hade väntat oss en 40-50-60 gäster, något mer än på ett årsmöte. Vi blev 102 stycken! Som tur var var Sjömanskyrkans duktiga personal uppgiften vuxen - det blev kaffe och fralla åt alla, även om det bara blev en halv fralla åt några. Det var ju inte för den lekamliga spisens skull vi hade samlats.

Kärnan i Sällskapets verksamhet har varit, är och förblir arbetet att underhålla fartygen under vintersäsongen, att

bemannas under sommarsäsongen, och att sköta den därtill knutna administrationen.

Någon nämnsvärd "medlemsvärd", utöver tidskriften, har det tidigare inte blivit ork till. Men det enorma gensvaret på vårt första arrangemang sporrar oss att försätta. Kallelse till en ny trivselträff, den 5 april, bifogas detta nummer.

Vi är medvetna om att en stor minoritet av vår medlemskår bor alltför långt bort för att kunna komma på våra trivselträffar. Men en och annan kanske kan åka till Göteborg och hälsa på någon god vän den 5 april?

KLUBBMÄSTARNA

Stor pannrenovering i FÄRJAN 4

Vid en av de första körningarna med FÄRJAN 4 i våras uppstod en tubläcka, en liten por (så kallad pitting) började läcka och vi fick sätta i en tubstoppare för att kunna fortsätta köra säsongen ut.

Under sommaren diskuterades vad vi skulle göra och vi kom fram till att samtliga normaltuber skulle bytas. Pannan tubades om 1954 så det var nog dags att göra ett byte.

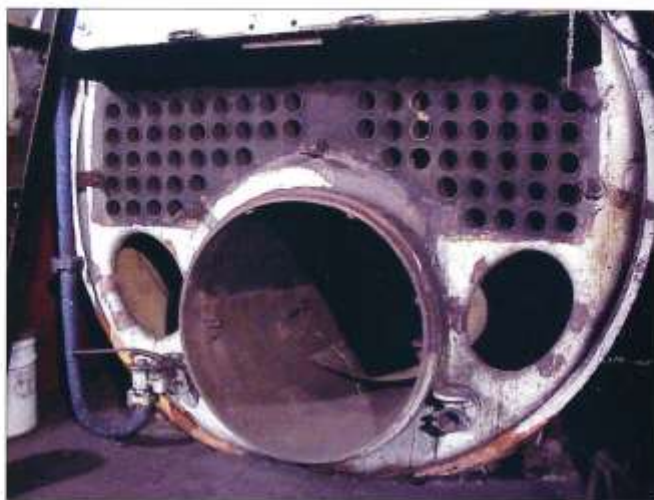
Hur skulle 60 tuber plockas ut? Metoder diskuterades, maskinläran (Bergströms) konsulterades, nya metoder diskuterades, förkastades och togs upp igen.

Vi fick se och höra alla grader av optimism och pessimism men till slut enades vi om att försöka skära av tuberna en liten bit innanför tubplåtarna och sedan knacka ut tubändarna som satt kvar i tubplåten.

Hur skär vi av tuberna? Med invändig röreavskärare (finns sådana?), med sliptrissa eller med skärbrännare? Vi enades om skärbrännaren.

Efter en väl genomförd säsong och efter att färjan täckts och besättningen haft den sedvanliga höstfesten drog vi igång med tömning av pannan, nedmonteringen av en del pannarmatur, sotskåp, urplockning av roster, demontering av fyrlucka, rivning av eldbryggan osv. Nya tuber ordnades genom Janne. Tubpressar letades fram.

Nu börjar den stora skärbrännarmassakern. Under några måndagar skär vi ut samtliga normaltuber och knackar ut tubändarna. Det går väldigt fint och vi konstaterar samtidigt att det inte var



Ovan: Pannfronten efter demontering av lastbåt och däckstads front. 20 nov 2000. Foto Åke Karlsson

Till höger ovan: Här är vi som arbetar med pannrenoveringen. Från vänster Håkan Järnström, Bert Johansson, Åke Karlsson och Carl-Johan Holm. 15 jan 2001. Foto Bert Johansson

Till höger nedan: Kalle och Håkan tar en paus i arbetet inne i pannan. 15 jan 2001. Foto Bert Johansson

ogjort arbete, det fanns ganska ordentliga fråtor på tuberna, speciellt alldeles vid tubplåtarna som dock verkade helt intakta.

Den 11 december är tuberna ute och vi börjar med rengöring av stagtuberna och andra ytor. När vi knackar bort en del pannsten som sitter på stagtuberna upptäcker vi ganska avsevärda fråtor

även på de tuberna. Vad göra?

Vi hade fått med oss två stagtuber i första omgången så vi visste hur det såg ut och hur hårt de satt. Men hur få dit de nya (de är ju gängade och ordentligt utlagade)? Kontakt togs med GVA som var nere för inspektion för att se om de skulle klara av att sätta in de nya stagtuberna.

Ångbåten Nr 1 2001



Ångbåten Nr 1 2001

Fanns det gängtappar för att rensa gängorna i tubplåtarna, hade de möjlighet att skära gängor i de nya tuberna osv? Muntligt besked gavs att det skulle ordna sig och vi begärde offert på jobbet som också innefattade påläggning av manlucksarmarna med svets.

Vi själva fick ta fram skärbrännaren igen och skära ner resterande tuber. När alla tuber var borta gick det att komma ner i pannan även för icke ormmänniskor. Färjans panna är ju avsevärt mindre och trängre än BOHUSLANS panna som några av oss har inne erfarenheter av.

En av eldarna gjorde upptäckten att ett visst ålderstillägg hade tillkommit runt ekvatorn. Det blev stopp i mauthälet på vägen upp. Nedvägen gick bra, då hjälpte gravitationen till, men nu var det bara att backa ner igen och plocka av lite kläder. Under kamraternas glada tillrop och lyfthjälp kom till slut eldaren upp på däck.

Måndag 22 januari var inspektören onibord för en första titt. Han hade önskemål om annat han ville se när vi rengjort eldrör och flammugn ordentligt.

Nu kunde vi ta oss an stagtubsändarna både från in- och utsidan. Vi slitsade utstickande tubrester in till tubplåten och med hjälp av mejsel och handslagg vev vi ihop tuben så att den släppte från gängorna och stumpen kunde petas ut. Det var viktigt att inte skada gängorna. På kvällen samma dag var alla tubändar borta och vi kunde börja med rengöring och knackning av pannans insida.

HÅKAN JÄRNSTRÖM

De blauwe wimpel

De blå wimpel är ett projekt som syftar till att restaurera och förvalta de gamla kanaler i Bohuslän. Projektet är ett samarbete mellan Sällskapet Angbåten och flera andra organisationer. Målet är att återuppliva de gamla kanaler och göra dem tillgängliga för turism och rekreation. Detta innebär att gräva ut de gamla kanaler och bygga nya broar och dammar. Projektet är ett stort och kostsamt arbete, men det är värt det för att kunna återuppliva de gamla kanaler och göra dem tillgängliga för turism och rekreation.

Angeln BOHUSLÄN

Angeln ÅKERÖ

Den blå wimpel – som ovanstående holländska titel betyder – är namnet på en tidskrift som Sällskapet Angbåten fått några provnummer av.

Plötsligt damp den bara ner i vår postbox – en tidskrift på holländska med marinblått (nästan) omslag och marint innehåll.

Det var nr 10 (oktobernumret) av den

55:e årgången, så man kan ju undra varför vi inte har fått den tidigare. I november kom nr 11 och i december nr 12, så vi är kanske prenumeranter nu – så länge det varar.

Tidskriften är ordagrant enligt undertiteln ett månadblad för skeppfart och skeppbyggnad i de låga länderna, dvs i Nederländerna som vi säger på svenska.

Precis som många andra maritima tidskrifter innehåller den korta notiser om aktualiteter, och utförligare reportage och artiklar om intressanta maritima ting.

I nr 10 finns en lång artikel av Albert Boes om *Maritima curiosa i Skandinavien*. Den artikeln är nog skälet till att vi blivit gratisprenumeranter.

Maskinrenovering



I BOHUSLÄN har en hel del underhålls- och renoveringsarbeten gjorts under vintern.

Bland annat har ångpannan fått en noggrann genomgång. Pannan provtrycktes 23 februari.

På huvudmaskinen har lagerspelen kontrollerats och lagren (dock ej ram-lagren) justerats. Stänger och andra delar har rengjorts och polerats.

Även cirkulationspumpen har fått en översyn. Rören mellan bunkertankarna har dessutom förnyats.

INGVAR

Gunnar Björnbog i arbete i BOHUSLÄNS ångmaskin.
Foto Ingvar Kronhamr

Författaren beskriver norska restaureringsprojekt i Kristiansund och Oslo, hoppar sedan till Trollhättan och via en lång beskrivning av Göta kanal och Trollhätte kanal till Göteborg.

I Göteborg upptäckte vi, skriver hr Boes, att i Sverige såväl som i Norge (och i motsats till Holland) finns det ångamatörer (amatör i betydelsen *älskare*, min kommentar).

Avsnittet om Göteborg börjar med att beskriva Sällskapet Angbåten som 1966 räddade BOHUSLÄN och återställt de henne till ursprungligt skick.

BOHUSLÄN visas både på plansch och i motjusbild vid Stenpiren.

Författaren fortsätter med Göta kanalbolagets JUNO och WILHELM THAM, och slutar med en jämförelse

mellan *waterfronten* (kanske från början ett holländskt ord?) i Göteborg och den i Amsterdam på 50-talet.

Nu finns i Amsterdam ett stadion som skymtar utsikten mot deras älv, som heter IJ. Även om man bygger om hamnen i Amsterdam, som det planeras, så kommer det inte att bli lika fint som i Göteborg med det *enorma* flytande museet med de historiska fartygen, fastslår hr Boes. Han menar förstas Göteborgs *Maritima Centrum*, och inkluderar bilder av MARJEHOLM och VIKING.

I nr 11 finns en liten artikel om ångisbrytaren STEJTIN, som vi såg i Flensburg 1995 (i som var där med BOHUSLÄN).

I nr 10 började en artikelserie om 400

Isvintern 1940

En gentleman i trenchcoat och hatt med nedfällda öronlappar blickar ut över Göteborgs isbelagda hamn. Det är vintern 1940, den första vintern under det andra världskriget, och den kallaste i människans (dvs sedan 1929).

BOHUSLÄN ligger upplagd vid Stenpiren. Vid Sänkverket ligger några upplagda motorseglare - en slättoppad fyrmastare, en kutter, en tremastare. Ett par bogserare kämpar i isen med en transare, eller är det en johnsare.

Vilka tankar rör sig i mannens huvud? I öster pågår finska vinterkriget. I tidningarna rapporteras varje vecka om sänkta svenska fartyg - torpederade, minsprängda. I Sverige råder bränslebrist. Och skärgårdstrafiken är lamslagen.

Den 9 februari kunde man i tidningarna läsa att "det är fara vänt, att det igår var sista dagen, som några reguljära ångbåtsruter kunde upprätthållas mellan Göteborg och en del bohuslänska kustsamhällen. Marstrandbolaget har sålunda inskränkt den ordinarie ruten och sedan ett par dagar endast gått till Lysekil."

Ännu den 12 har Marstrandbolaget kvar sin vinterturlista i tidningarna. Dagen därpå skriver man kort och gott: "Bättre äro t.v. inställda på grund av ishinder. Gods emottages i bolagets kiosk, Stenpiren, f.v.b. med lastbil."

Vi tackar Göteborgs-Posten för tillstånd att återge bilden, som publicerades i GP den 29 maj 1999 med bildtexten "Längtan ut".

III



Ångbåten Nr 1 2001

Ångbåten Nr 1 2001

Som trimmer på FREJA

FREJA AF FRYKEN är världens äldsta ångfartyg med originalmaskin – låt vara att denna under en längre tid inte kom till användning, eftersom fartyget låg på botten av sjön Fryken i Värmland. FREJA är en legend, en Fägel Fenix som återuppstod ur askan. Hon är i högsta grad ett levande monument från en tidig epok i ångfartygens historia. Hon är en stor turistattraktion.

I detta nummer skall vår medarbetare berätta om en resa med FREJA på Fryken, ge en kort återblick om hennes första halvsekel, och besöka den hamn där hon intog den last som kom att bli hennes sista. I nästa nummer besöker vi förläsningsplatsen, berättar om bärgningen och restaureringsarbetet, och ger tips om en trevlig utfärd kommande sommar.



FREJA bunkrar gransved från veteranbåt i Sunne.
Foto från Ångbåtsföreningen Freja.



Övre däck på FREJA med den lilla styrhytten. För oss den lastremschen.
Foto Jonas Holmström

När jag börja' och segla till sjöns i maskin, var jag trimmer på "Aileen Alannah" (E Taube, 1936)

Charlie Barrs första stimbåt, AILEEN ALANNAH, hade kolboxar stora som hus. I varje box fanns två män, "trimmers" på engelska, "lämpare" på svenska. Deras uppgift var att skyfva fram kol så att eldarna på durken kunde nå det och skyfva in i fyrarna.

FREJA är vedeldad. Durken är ungefär fyra gånger fyra fot och rymmer nätt och jämt en normalvuxen man, som får vara både maskinist och eldare. Durken ligger någon dryg meter lägre än huvud-

däck, och där ligger vedtraven, normalt inom bekvämt räckhåll.

Fast mot slutet av resan är de närmaste vedklamparna förstas uppladdade. Maskinisten / eldaren får då omaka sig att kliva upp de tre lejdarstegen och flytta fram vedklampar så att han kan nå dem från durken.

Undantaget är i det fall att nedgången till maskin är blockerad av någon intresserad passagerare som vill veta allt om Carlsunds prisbelönta maskin, tillverkningsnummer 209 (se separat artikel). Då kan passageraren i fråga få

uppfyllt en av sina hemliga drömmar, att få fungera som lämpare på en stimbåt – låt vara av en betydligt mindre dimension än AILEEN ALANNAH.

Det var just detta som hände Ångbåtens Utsände Medarbetare en vacker lördag i somras, när han lyfte fram sex vedklampar så att maskinisten / eldaren kunde nå dem. Tyvärr fanns ingen fotograf till hands för att föreviga det historiska ögonblicket.

Fotograf fanns dock på plats när Er Förbundne något senare fick förtroendet att stå till rots. Det är en

upplevelse att navigera det lilla fartyget mellan de två staket av prickar som utmärker den krokiga farleden i det smala sund som förbinder Övre Fryken med Mellan-Fryken - det sund som givit Sunne dess namn.

Förvisso helt i klass med att styra BOHUSLAN i Albrektsunds kanal, låt vara att ratten är hälften så stor, fartyget reagerar dubbelt så snabbt, och prickarna sitter fyra gånger tätare både i längsled och i sidled.

Insatserna som lämpare och som rorgångare blev kulmen på en synnerligen

angenäm tretimmars rundresa från Ångbåtsbryggan i Sunne, genom Sunnesundet och upp i Övre Fryken, där Tossebergsklätten (Selma Lagerlöfs "Gurlitta Klätt") reser sig imponerande 280 meter över sjöns yta. En resa väl värd att rekommendera Ångbåtens läsare (se nästa tidskriftsnummer!).

Så började det

Men låt oss börja från början. FREJAS historia har behandlats utförligt tidigare (bl a av Årlingsson och Svensson 1979,

Jängdal 1994 och Skoglund 1997, se källförteckningen), men en kort resumé kanske ändå förtjänar utrymme.

I slutet på 1860-talet lät Ångfartygsbolaget Kalmarsund bygga tre kombinerade last- och passagerarfartyg för trafik mellan Kalmar och Öland. De döptes till KALMARSUND plus ett nummer, 1, 2 och 3. Det hade då funnits ångbåtstrafik i sundet under en tid, och nybyggarna byggde på ett par decennierna erfarenheter.

I slutet på 1880-talet skaffade Kalmarsundsbolaget större och modernare tonnage. "Ettan" och "Trean" kom båda att säljas till Fryken, och döptes om till VICTORIA och FREJA. "Det var ett par beprövade båtar som visat sig klara dåligt väder och grov sjö", för att citera Svensson.

På 1890-talet var det fyra båtar som slogs om passagerare och stycke gods på Fryken: ANDERS FRYKELL, C M BELLMAN, VICTORIA och FREJA - en klar överretablering. Man hämtade gods och passagerare från bryggorna från Torshy och ner mot stationen i Fryksta vid södra änden av Nedre Fryken.

Bland de bryggor som anköptes var Björkefors vid Övre Fryken ("Fors" i Gösta Berlings Saga). Det var härifrån som den trettiotvåriga småskollärainnan på sommaren 1890 sände iväg ett paket med manus till sin debutroman till Iduns pristävling för unga författare. "Hoppas kaptan Löfgren på Freja inte svarar bort mitt paket", skriver Selma senare i ett brev till sin mor.

Vid Fryksta inväntade båtarne tåget

från Kil, för gods som skulle till bryggorna uppefter sjösystemet. Man tog ombord passagerare, och gav sig iväg så snabbt man kunde. På bryggorna väntade gods för vidare trafik uppåt – den båt som kom först, fick lasten. "Först till kvarn...", det var det som gällde.

Tisdagen den 23 juli 1896 hade FREJA vid Frykstad station tagit ombord 10 säckar mjöl, 85 säckar gödningsämnen, 1 à 2 lädor tobak, 2 ankare brännvin, och ytterligare en del smågods. Dessutom hade man 9 passagerare, när kapten Leopold Widhson lämnade kaj strax efter tågets ankomst en kvart i elva.

Konkurentbåten ANDERS FRYKELL skulle akterseglas, så det gällde att komma iväg. Det var en fin högsommar, vädret var vackert – soligt och stilla. Någon egentlig sjöstövning av lasten var inte av nöden.

I Nilsby, vid sundet mellan Nedre Fryken och Mellan-Fryken, tog man ombord ytterligare "4 hela och 10 halva stycken drickankare om 20 à 40 liters rymd hvardera", och dessutom en passagerare, handelsman Lars Hedin. Man hade då någon sjömåls försprång på ANDERS FRYKELL.

Under den korta färden från Nilsby till nästa brygga, Bössvikens på östra sidan av Mellan-Fryken, försämrades vädret mycket snabbt, något som blev ödesdigert både för FREJA och de ombordvarande.

Vid den senare sjöföcklaringen inför Karlstads rådhusrätt (återgiven av Jangdahl) berättade kapten Widhson att



Fryksta barna 100 år efter FREJAs föreläring. Stationsburet i bakgrunden. Foto från Ångbåtsföreningen Freja.

"sedan båten anlöpt Nilsby uppstod sydvästlig storm, som i närheten av Bössvikens övergick till orkan med regn."

"När FREJA gick ned mot bryggan och på cirka 100 fämnars avstånd började den skarpa sväng som skulle föra henne rätt med styrbordssidan till bryggan, träffades hon av stormbyn om babord. FREJA krängde då över åt styrbord varvid drickankarna ä överläck nollade i lå mot relingen och ner i vatten."

Tragedin var ett faktum. Av de 17 ombordvarande drunknade 11, däribland Leopolds hustru Ida Widson

(restauratris ombord), hans tioårige son Patrik, och hundlanden Hedin. Denne hade suttit i aktersalongen tillsammans med vännen och hemmansägaren Johannes Larsson från Bössvikens (som hade tänkt sig stiga av vid sin hemmabrygga, men som istället fick ta sigiland simmande).

Herrarna njöt av var sin öl. När FREJA krängde över, skall Hedin ha yttrat "jag tror FREJA är rank". Hans sista ord när han försvann i vägorna skall ha varit "Mina barn, mina barn".

Hedins sista ord är bara början på en enorm mytbildning kring FREJA och

hennes öde. Den ganska beskedliga mängden sprit ombord ökade med tiden till det fyrtyodubbla. Osv osv.

Mer om tidiga bärgningsförsök, om Karlstads Dylarklubb och deras framgångsrika bärgningsarbete, om restaureringen och om Ångbåtsföreningen Freja och dess verksamhet kommer i nästa nummer av Ångbåten.

Då skall vi också berätta om FREJAS sommarturer. En utfärd med FREJA kan lämpligen kombineras med besök vid Fryksta station (med ångbåtskaj, och ett litet museum i stationsbyggnaden), vid Bössvikens brygga (körlbar bilväg nästan ända ner), och på Östra Årterviks kyrkogård. Och självfallet Märbacka, och varför inte Tossebergsklätten (brant bilväg upp till toppen, kaffeservering, vidunderlig utsikt).

AKTERGASTEN

Källor

- Adolfson, Göran P D, "Kalmarunds vira båtar" (Kalmar 1990)
 Hjerdt, Karl-Axel, muntlig information
 Jangdahl, Mats, "Boken om Freja" (Karlstad 1994)
 Lagerlöf, Selma, "Gösta Berlings saga" (Stockholm 1891)
 Skoglund, Erik, "Freja Guiden" (Sunne 1997)
 Taube, Evert, "Ultramarin" (Stockholm 1936)
 Ångbåten nr 87 (1985)
 nr 91 (1997)
 Årlingsson, Erling, och Ingvar Svensson "Båtar på Fryken" (Sunne 1979)

Ångbåten Nr 1 2001

FREJAS maskinanläggning

Ångpannan

FREJAS ångpanna är av en ålderdomlig skotsk typ där flamugnstaket inte är plant såsom vi är vana vid utan utgör en radie i längskeppriktningen. Mantluckan sitter inte i manteln utan i den förliga panngavelns överkant.

Pannan är ej försedd med ångdom varför huvudpådret är placerat på babordssidan direkt på manteln. På mantelns styrbordssida finner vi pådret till ångvisslan och för om denna maskinmatningens matarvattenventil.

De två fjäderbelastade säkerhetsventilerna saknar modernare typers precisionsringar varför de ej öppnar och stänger i två bestämda punkter.

Sotskåpet är av traditionellt utförande och skorstensspjället är endast åtkomligt från bryggdäck. Fyrluckan är delad med luckorna hängda på ett gemensamt gångjärn i mitten. Detta för att ej släppa in onödigt med kallluft vid fyrens beskicking.

Rosten består av hela roster från dödplåten till flamugnens mynning, det finns ingen eldbrygga. Det senare leder till att man får använda en speciell eldningsteknik och hålla en hög fyr långt in på rosten för att skapa den nödvändiga strypningen vid inträdet i flamugnen.

Ångmaskinen

Maskinen är av Otto Edward Carlsunds Longstroke-konstruktion som Motala Verkstad benämnde typ 7.

Typen konstruerades 1863, och der exemplar som sitter i FREJA byggdes

FREJAS maskineri presenteras här av Bengt "Cello" Persson, maskinist i FREJA sedan starten 1997. Han har arbetat i maskin i flera svenska ångbåtar, även i BOHUSLÅN.

Som maskinläsare och ångmaskinist träffar vi Cello även kallade, en egenhändigt byggd ångorgel, den enda i Sverige.



Bengt "Cello" Persson i maskin på FREJA. Foto från Cello.

1867. Just denna maskin erhöill en guldmedalj på världsutställningen i Paris samma år, och monterades i fartyget året efter.

Maskinen är encylindrig och försedd med två rundslider, en fördelningslid närmast cylindern och en expansionslid på akterkant av cylinderblocket.

Slidstyrningen är Gooch vilken närmast kan beskrivas som en inverterad Stephenson. I stället för att flytta kulissbågen vid manöver flyttas endast tärningen som via tärningsstängan är förbunden med slidstängan.

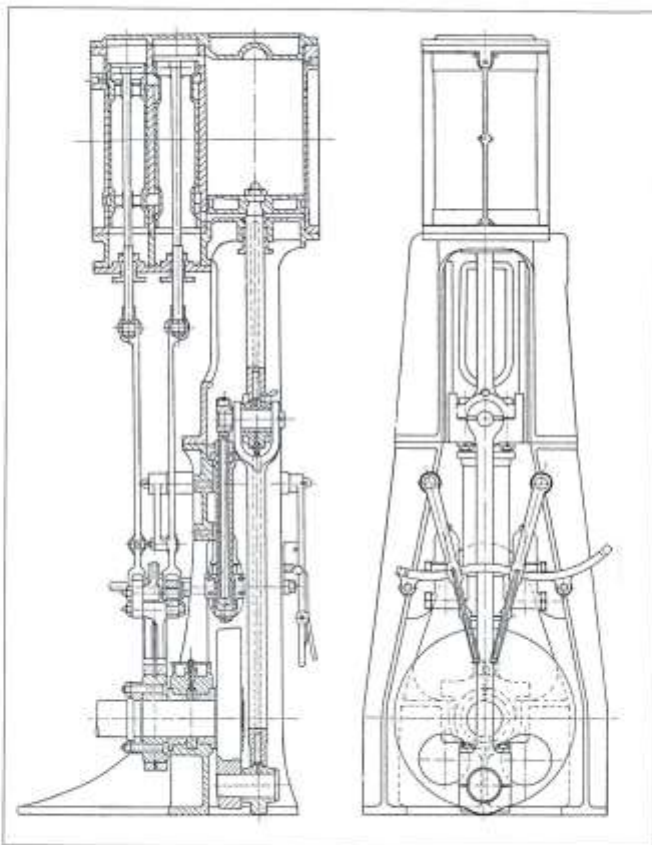
Detta har den fördelen gentemot Stephenson att det linjära försprånget är konstant vid alla inlänkningar. Parallellt med kulissbågen för fördelningsliden löper kulissbågen för expansionsliden.

Det hela fungerar på följande sätt: Fram resp. back åstadkommes genom att fördelningslidens tärning ställs direkt över fram resp. backs excenterstäng. Variabel expansion är endast möjlig vid gång framåt.

Vid största möjliga fyllning befinner sig expansionslidens tärning vid framexcentern. Inlänkningen åstadkommes genom att expansionslidens tärning flyttas mot backexcentern.

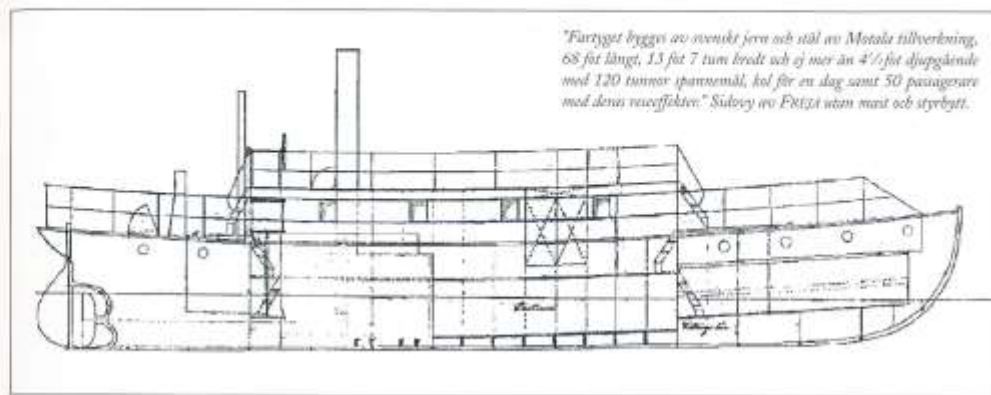
Vid den här typen av anordningar är det alltid så att fördelningsliden öppnar för ånga och expansionsliden stänger. Expansionsliden tillkom i ett försök att driva expansionsgraden längre i ett steg utan olägenheten att övriga perioder påverkades ofördelaktigt, såsom kompression och förinstämning.

Systemet med en särskild expan-



Longströmsmaskin från Motala Verkstad. Ur Motala Verkstad 1822-1922

Ångåttan Nr 1 2001



"Fartyget byggdes av svenskt järn och stål av Motala tillverkning, 68 fot långt, 13 fot 7 tum bredt och ej mer än 4 1/2 fot djupgående med 120 tunnor spannmål, hol för en slag samt 50 passagerare med deras reseffekter." Sjöveij av FINEJA utan mast och styrbrett.

sionslid kom ur bruk ungefär vid sekelskiftet 1900. Denna anordning medför att maskinen får oant bra manövreringsegenskaper för att vara en encylindrig maskin.

Vid stopp stänges ej manöverventilen och omkastarspaken ställs i mittläge varvid maskinen intar ett läge med veven mitt på slaget där den hålls på plats genom försprånget.

Ingen risk föreligger att maskinen skall låsa sig då båda sliderna utgöres av rundslider som ju är helt avlastade. Expansionsliden påverkar bara ångfördelningen vid gång framåt varför fall back alltid är tillgängligt direkt även vid gång med inlänkning.

Maskinen driver direkt från tvärstycket en matarpump och en maskinlänspump som alltså har samma slag-

längd som kolven. Maskinen är utrustad för talgsmörjning men huvudlubrikatorn är ersatt med en hydrostatisk lubrikator som jag konstruerat så att vi kan smörja med cylinderoilja.

Maskinkonstruktionen innehåller endast ett ramlager, det andra utgjordes av propellerhylsan. Nu finns emellertid ett bärager akter om maskinen placerat i "kyrkan" för att stabilisera uppriktningen.

Kringutrustning

Avloppsångan passerar en matarvattenfövärmare med fem tuber på sin väg mot blästerröret i rökupptaget. Blästerröret åstadkommer inducerat drag på samma sätt som på ett ånglok och gör i viss mån fyrens intensitet självreglerande.

Vidare finns en handpump för donkeymatning alternativt tömning av pannan. En injektor finns också men var vid FREJAS förlisning ej färdigmonterad varför den var i nyskick, aldrig använd men införskaffad 1896. Vid renoveringen inmonterades en Worthingtonpump som läns och brandpump. FREJAS maskineri utgör den enda bevarade representanten för andra generationens propellermaskinerier i Sverige - Carlunds vinkelmaskineri kan anses tillhöra den första generationen.

Detta var en teknisk beskrivning av FREJAS maskineri som kanske verkar avskräckande på de ej så ångtekniskt bevandrade, men även vi maskinister måste ju få vårt ibland.

BENGT "CELLO" PERSSON

Ångåttan Nr 1 2001

Marstrands Ångbåts Aktiebolag – del 3

Marstrands Ångbåts AB bildades 1869 och mottog sin första ångare, ALBREKTSUND, i januari 1870. Efter en för-lamande vinter sattes ångaren i trafik i april på linjen Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund.

Förutom Marstrand, var det mera jordbruksbygd än fiskelägen som ALBREKTSUND trafikerade på denna linje innanför Tjörn och mellan Tjörn och Orust.

Nösund blev slutstation

Från Nösund, på sydvästra Orust, skep-pades havre. Orten blev under 1800-talet handelsplats där det fanns gäst-giveri, flera affärer och hantverkare.

Från det inre av Orust gick vägen till Nösund som under 1800-talet blev något av centralort på ön. Fiskelägena på västsidan levde sitt eget liv utan väg-förbindelse.

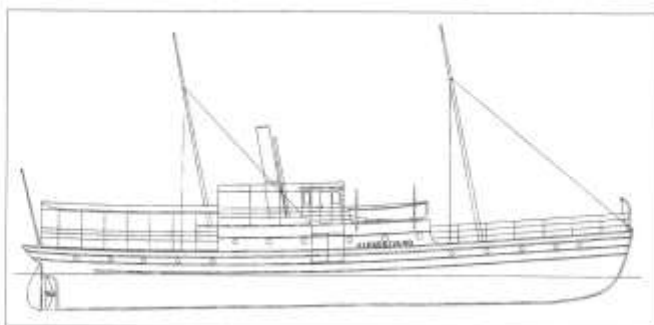
Marstrandsbolaget valde Nösund till slutstation för sin trafik. I april 1870 antogs handlanden Hagberg som kommissionär i Nösund för 75 Rdr per år.

Eftersom Nösund ännu saknade bryg-ga skulle Hagberg tillhandahålla båtar och hjälp vid lossning och lastning.

I juni 1870 beslöt så styrelsen att an-lägga brygga i Nösund. Snickaren C G Jonssoon skulle för 200 Rdr Rmt utföra arbetet och tillhandahålla spik medan bolaget skulle stå för virke och bult.

Märklägaren började nu ställa villkor varför konsul Widell reste till Nösund för att försöka finna en annan plats för den tilltänkta bryggan.

Vid en extra bolagsstämma 25 augusti med anledning av att Kungl Maj:t fast-



ALBREKTSUND var Marstrandsbolagets första ångare. Den byggdes i Osharshamn och levererades i januari 1870. Längd 114 fot (33,86 m), bredd 17½ fot (5,20 m). En cylindrisk ångmaskin på 30 hkr.

ställt bolagsordningen, beslöt stämman att uppskjuta bryggbygget i Nösund. Ett förslag att låta ALBREKTSUND istället fortsätta till Svanesund och Ljungskile framfördes och i slutet av november erbjöd sig Ljungskile kommun att bygga en brygga om man fick ångbåtstrafik. Men i januari 1871 kunde bolaget äntligen träffa avtal med handlanden Holst i Nösund som upplät plats för brygga på 10 år, de första fem utan avgift och därefter med 25 Rdr per år.

Det tog således ett år innan linjens slutstation fick sin brygga.

Turlistan

Torsdagen 7 april 1870 började den reguljära trafiken mellan Göteborg och Nösund.

ALBREKTSUND gick från Göteborg

Ångf. Albrektsund,			
Kapten E. J. Elfvasson,			
kommer tillvärdare, från och med Thorisdagen den 7 April, att göra följande reguliera turer emellan Göteborg, Marstrand och Nösund, med anslutande af Hörkägen, Låka, Stenungsund och Skäpsund:			
från Göteborg:		från Nösund:	
Söndagar kl. 8 f. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.	Söndagar kl. 8 f. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.
Thorisdagar kl. 8 f. m.	Frejdagar kl. 8 f. m.	Thorisdagar kl. 8 f. m.	Frejdagar kl. 8 f. m.
medtagande passagerare och gods.			
För undvikande af svåriga sjögång, passera Albrektsunds kanal.			
STYRELSEN. [1749]			

söndag och torsdag kl 08 och från Nösund tisdag och fredag kl 08.

Det kan synas egendomligt att man valde dessa dagar som sammanfall med ångaren UDDEVALLAS turer vär och höst till och från Göteborg. Det betydde ren konkurrens på sträckan Göteborg-Marstrand-Stenungsund. Marstrand anlöttes inte av några andra ångare.

Ångbåten Nr 1 2001

Turerna passade emellertid torgdagarna i Marstrand och Göteborg.

Hjullångaren UDDEVALLA startade trafiken Göteborg – Marstrand – Uddevalla den 10 april. Den hade samma avgångstid från Göteborg som ALBREKTSUND, söndag och torsdag kl 08. Från Uddevalla gick den tisdag och fredag kl 08.

En resa till Frederiksbavn "på Jutland" med ALBREKTSUND annonserades till Kristi Himmelfärdsdag den 26 maj men inställdes.

Göteborg—Marstrand—Nösund.			
Nya och bepröfvade			
Ångf. Albrektsund,			
Kapten E. J. Elfvasson,			
kommer från och med den 1 Juni, tillvärdare, att göra följande reguliera turer:			
från Göteborg till Marstrand		från Marstrand till Göteborg	
Söndagar kl. 8 f. m.	Rödagar kl. 7 e. m.	Söndagar kl. 7 e. m.	Rödagar kl. 8 f. m.
Måndagar kl. 8 f. m.	Tisdagar kl. 7 f. m.	Måndagar kl. 7 f. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.
Onsdagar kl. 8 f. m.	Onsdagar kl. 7 f. m.	Onsdagar kl. 7 f. m.	Onsdagar kl. 8 f. m.
Frejdagar kl. 8 f. m.	Frejdagar kl. 7 f. m.	Frejdagar kl. 7 f. m.	Frejdagar kl. 8 f. m.
Lördagar kl. 8 f. m.	Lördagar kl. 7 f. m.	Lördagar kl. 7 f. m.	Lördagar kl. 8 f. m.
För undvikande af svåriga passera Albrektsunds kanal.			
från Göteborg till Marstrand o. Nösund		från Nösund till Marstrand o. Göteborg	
Måndagar kl. 8 e. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.	Måndagar kl. 8 e. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.
Onsdagar kl. 8 e. m.	Onsdagar kl. 8 f. m.	Onsdagar kl. 8 f. m.	Onsdagar kl. 8 e. m.
För undvikande af svåriga passera Albrektsunds kanal.			
Obs! Fartyget afgår till Marstrand Tisdagar och Fredagar efter snällgöta ankomst.			
På resorna Göteborg, Marstrand och Nösund anslutas Hörkägen, Låka, Stenungsund och Skäpsund. Tisdagar och Onsdagar.			
Marstrand i Maj 1870.			
STYRELSEN. [1749]			

Sommarturisterna från 1 juni var omfattande. Turerna från Göteborg till Nösund gick nu måndag kl 17 (direkt från Marstrand) och onsdag 14.30 via mellanstationer.

Ångbåten Nr 1 2001

Från Nösund gick ALBREKTSUND tisdag kl 06 via mellanstationer och torsdag "tidigt på morgonen" direkt till Marstrand och Göteborg.

Sommarturisterna tillgodosåg istället Marstrands behov. Från Marstrand gick ALBREKTSUND till Göteborg kl 07 dagligen utom söndag och tisdag. Från Göteborg gick ångaren till Marstrand tisdag och fredag kl 19 "efter snälltågets ankomst", onsdag och lördag kl 14.30 samt måndag kl 17.

Söndagar gjorde ALBREKTSUND en utfärd från Göteborg kl 08 till Marstrand med återresa kl 19.

Alla annonser avslutades med formuleringen "För undvikande av sjögång passera Albrektsunds kanal".

Göteborg—Marstrand—Uddevalla.			
Ångfart. UDDEVALLA,			
Kapten G. A. von Gegerfelt,			
kommer från och med den 3 Juni (Pingsdagen) att afgå under sommarsäsongen:			
från Göteborg till Uddevalla		från Uddevalla till Göteborg	
Söndagar kl. 8 f. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.	Söndagar kl. 8 f. m.	Tisdagar kl. 8 f. m.
Onsdagar kl. 8 f. m.	Onsdagar kl. 8 f. m.	Onsdagar kl. 8 f. m.	Onsdagar kl. 8 f. m.
För undvikande af svåriga passera Albrektsunds kanal.			
Obs! Fartyget afgår till Marstrand Tisdagar och Fredagar efter snällgöta ankomst.			
På resorna Göteborg, Marstrand och Nösund anslutas Hörkägen, Låka, Stenungsund och Skäpsund. Tisdagar och Onsdagar.			
Marstrand i Maj 1870.			
STYRELSEN. [1749]			

Sommarturisterna för UDDEVALLA inleddes 3 juni. UDDEVALLA gick då från

Göteborg måndag och torsdag kl 12, lördag kl 15, från Uddevalla tisdag och fredag kl 09, söndag kl 15.

För första gången annonserade Uddevallabolaget att man passerade Albrektsunds kanal "då sjögång inträffar". Det var en eftergift åt konkurrenssituationen eftersom passagerarna gärna valde den ångare som inte gav sig ut i det utsatta Sillesund söder om Marstrand.

Uddevallabolagets propellerångare MARSTRAND som tidigare somrar gått mellan Göteborg och Marstrand var inte i trafik säsongen 1870. Den hade annonserats till salu den 5 mars av Göteborg-Uddevalla Ångbåtsbolag.

(Afbild. och Skilposten 4 gr m. 8 d. salt.)

Ångfartyg till salu.

Jerngödet "MARSTRAND" om 70 hästar kraft, starkt och välbyggt, som tillfälligt trafikert linjen emellan Göteborg, Marstrand och Uddevalla, med sina sommars, geson järnvägen till Uddevalla ännu mindre behöfligt för denna linje, utbjudas till försäljning på billiga villkor. Fartyget, som för närvarande är upplagt i Hålsjöhamn vid Göteborg, kan där hämtas vidare upplysning af de kapten G. A. v. Gegerfelt direkt, äreansom af direktören i Uddevalla. (1749).

Anledningen uppgavs vara att den blivit mindre behöflig genom järnvägen till Uddevalla. Den var färdig från Herrljunga 1867. Man kan nog anta att den verkliga orsaken var befarad konkurrens från ALBREKTSUND.

Den 1 augusti ändrades turerna för ALBREKTSUND. Till Nösund gick den från Göteborg kl 13.30 både måndag och onsdag, från Nösund tisdag kl 06 och onsdag direkt efter ankomsten.

Mellanstationerna anlöpdes tisdag och onsdag. Även turerna mellan Göteborg och Marstrand ändrades.

Från september återgick UDDEVALLA till två turor i veckan vilka sammanföll med ALBREKTSUNDS höstturer.

Den 17 september återtog ALBREKTSUND de vanliga turerna med avgång från Göteborg söndag och torsdag, från Nösund tisdag och fredag.

I november började Käkenäs annonseras alla turor medan Rörtängen från 1 december endast anlöpdes fredag och söndag.

Hösten 1870 ser en rekonstruerad turlista ut på följande sätt räknad med 10 knops fart.

Söndag Torsdag		Tisdag Fredag
08.00	Göteborg	13.30
10.30	Marstrand	11.00
11.20	Rörtängen	10.00
12.15	Läka	09.10
12.35	Käkenäs	08.50
13.00	Stenungsund	08.30
13.30	Skäpesund	08.00
14.30	Nösund	07.00

ALBREKTSUND låg således i Göteborg onsdagar och lördagar, i Nösund måndagar.

UDDEVALLA gjorde sista turen för året från Uddevalla 20 december. ALBREKTSUND avslutade sin första säsong med turen från Nösund till Göteborg fredagen den 23 december.

Marstrandsbolaget avsåg att återuppta trafiken redan den 8 januari 1871.

Under tiden lade sig isen och på nyårsafton beslöts styrelsen att låta ångaren stanna i Göteborg.

Mot detta beslut reserverade sig postmästare Lindqvist. Den 6 januari ändrade sig styrelsen. Kapten Elfversson skulle, då tillfälle gavs, företa en resa från Göteborg till Marstrand om det kunde ske utan extra kostnader i form av issågning. Det skulle emellertid dröja flera månader innan ALBREKTSUND kunde lämna Göteborg.

Besättningen

På grund av att besättningen inte mönstrade vid sjömanshus vet vi inte så mycket om den. Inför en planerad resa till Frederikshavn 1871 mönstrades emellertid besättningen.

Den bestod då av sex personer och man kan förmoda att man bara mönstrade den besättning som behövdes för danmarksresan.

Mönstrad var befälhavaren, kapten Elfver Elfversson (59), styrmannen John Löfgren (29), maskinisten Johan Wilhelm Hansson (34), eldaren C A Johansson (31), rovgångaren A Andersson (29) samt jungmannen L A Olsson (20).

Fyra bodde i Göteborg, rovgångaren i Stenungsund och jungmannen i Marstrand. Endast befälhavaren och maskinisten var gifta.

Vid skeppsmötningen 1877 anges besättningen till åtta personer. Av dessa bodde befälhavaren i hytt akterut under däck, styrmannen och maskinisten i varsin hytt i mellandäck.

I skansen längst förut under däck

bodde fem man, eldaren, rovgångaren och tre däcksmän. Med hänsyn till den tidens bostadsbestämmelser ansågs skansen tillräcklig för endast två man, skansen saknade såväl tillräcklig durrkyta som volym. Ventilationen var otillräcklig.

Intendenturpersonalen nämns inte men bodde med all säkerhet i försalongen. När ytterligare en eldare senare kom ombord fick han sova i maskinrummet.

Eftersom ALBREKTSUND hade restauration ombord höll bolaget med mat åt besättningen. I januari 1871 annonserade kapten Elfversson i Stockholms Dagblad för att efterhöra en passende person för att sköta restaurationen. Ersättningen för mat åt besättningen höjdes detta år från 75 till 80 öre per dag och person.

1872 beslöts styrelsen att maskinpersonalen skulle erhålla fri svagdricka under sommarmånaderna.

Den kontanta ersättningen, "hyran", var måttlig. Befälhavaren hade 45 Riksdaler riksmünt i månaden. Han hade dessutom procent på inseglingen. "kaplake", varför han hade bäst betalt ombord.

Maskinisten hade 75 Rdr, styrmannen 50 Rdr, eldaren och rovgångare 30 Rdr och jungmannen 15 Rdr, allt per månad. En resa med ALBREKTSUND Göteborg-Marstrand tur och retur kostade 1:50 eller 2:50 på däck resp i salong.

Ångbåtspostexpedition

Samma år som ALBREKTSUND kom i

Från VESTKUSTEN



Från Ragnar Månander har vi fått låna ett fotografi med Marstrandsbolagets VESTKUSTEN vid Stenpiren i Göteborg.

På kajen står tre karlar vända mot fotografen. En ögonblicksbild av tre arbetskamrater framför sin arbetsplats.

Är det någon som känner igen dessa besättningskarlar? När är bilden tagen?

VESTKUSTEN var i många år bolagets äldsta ångare. Den var byggd vid Lindholmens varv 1876 och gick mellan Göteborg och Smögen/Gravarne.

VESTKUSTEN blev inte motoriserad utan såldes för upphuggning 1953.

INGVAR

trafik infördes ångbåtspostexpeditioner på svenska ångbåtar. Redan i juli 1869 hade bolaget anhållit om postbefordran med ALBREKTSUND och i juli 1870 accepterades Poststyrelsens avtal.

Ångbåtspostexpeditionen som formellt sköttes av befälhavaren ombord hade en poststämpel med texten ÅNGBÅTSPXP med nummer och datum.

Både UDDEVALLA och ALBREKTSUND fick ångbåtspostexpeditioner, de hade nr 7 resp 19.

Uppgiften var att ta emot och vidarebefordra brev från allmänheten och från postexpeditioner i land längs vägen, tillhandahålla frimärken etc.

Tanken var att ge viss postservice vid

de stationer som saknade postanstalt men anlöpdes av ångbåtar. Postkontoret i Göteborg låg vid denna tid vid Packhusplatsen (Postgatan), således nära kustängarnas tilläggsplats vid Stenpiren.

Även Marstrand hade postkontor, postmästare Lindqvist var ju en av tillskyndarna till Marstrands Ångbåts AB.

Stenungsund hade sedan 1866 poststation sommartid. När ALBREKTSUND kom i trafik hölls posten öppen under seglationssäsongen. Inte förrän 1906 blev posten öppen året om.

Nösund saknade poststation, den närmaste låg i Svanesund. Den postförande ångbåten var därför välkommen. För kaptenen på ALBREKTSUND blev postfunktionen emellertid allt mer betungande och 1877 fick även Nösund sin poststation. Den fanns kvar till 1973.

INGVAR KRONHAMN

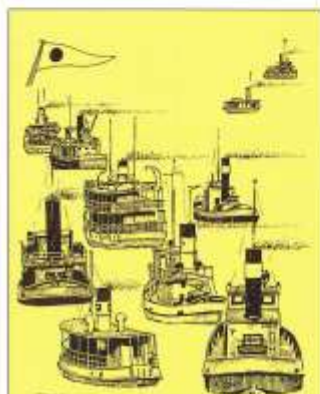


Stämpel av den typ som användes i ALBREKTSUND de första åren.

Ångbåten Nr 1 2001

Aktersalongen

Äntligen:
Det hundrade numret
av Ångbåten!



ÅNGBÅTEN 10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40

Vi påpekade tidigare att Ångbåten nr 100 egentligen är den nittionionde Ångbåten, eftersom vi helt naturligt hoppade över olyckstalet 13 i vår utgivning. Närmare studier av vårt arkiv visar att det är ännu värre - vi ligger TVÅ nummer back! Den tidning som gavs ut i oktober 1977 fick nämligen beteckningen "Ångbåten Nummer 39-40".

Några medlemmar i Sällskapet Ångbåten och vår östsvenska systerförening

Var kan man
köpa stenkol?

I förra numret hade vi en tävling där det gällde att ta reda på i vilken affär man kunde handla stenkol i varuhuset Femman i Göteborg. Vi har inte fått ett enda korrekt svar så frågan var tydligen svår att besvara.

Frageställaren Christer Eliasson har nu avslöjat att rätt svar är Femmans Zoo som säljer stenkol som tillbehör till akvarier. Med stenkol i akvariet trivs tydligen fisken som just fisken i vattnet. Kilopriset är 25 kr.

När vi köper stenkol till FÄRJAN 4 köper vi 15 ton åt gången från Lülkköping och betalar 1:75 kr per kg. Vi får allt fortsätta köpa från vår gamla leverantör.

RED

Stiftelsen Skärgårdsbåten gjorde sommaren 1977 en "Resa i österled" för att uppleva ångbåtsregattan på sjön Saimen. Omslaget till 39-40 visar några av båtarna i Suomen Höyrypurssi Seura, Finska Ångbåtssällskapet.

När du nu, käre läsare, håller Ångbåten nr 102 i din hand, betänk att detta är det hundrade tryckta numret av tidskriften Ångbåten!

Och så är det den stencilade skriften "Ångbåten nr 4 1/2"... Vi återkommer i vårt nästa nummer, och tar det som utgångspunkt för några reflexioner över vad som hänt under de 35 år som gått.

REDAKTIONEN

Sjöfartsmuseets
vårprogram

Föredrag onsdagar kl 19.00 i museets hörsal. För fullständigare information om föredrag och utställningar, se museets program våren 2001.

Som medlem i Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum får Du hem hela programmet. Det finns även på www.sjofartsmuseum.goteborg.se

7 mars DEODAR seglar till Tyskland. Om engelska kuttern DEODAR som deltar i Tall Ships Race.

14 mars Blå Skagerrak - en kulturhistorisk segelled från Tistlarna till norska gränsen.

21 mars Fyrmastbarken VIKINGS sista utresa från Norden/norra Europa 1946-48.

28 mars När det var högsta mode att beställa sitt porcelin från Kina.

4 april Majorerna förr och nu.

En vandring i ord och bild.

18 april Varvens historia.

F d varvsarbetaren Ove Andersson berättar.

25 april Kvarteret Kungsluset.

Om Transatlantics personalbostäder.

2 maj Lasse i Gatan.

Kaparkriget och det svenska stormaktsväldets fall.

Utställningen Havet. Fotograferna och Skeppsbrotten pågår tom 25 mars. Utställningen Yrke: Tauerare pågår 7 april-2 september.

Söndagar kl 13.00 har museet visningar med varierande tema.

Ångbåten Nr 1 2001

Bekvämare för mästern



"Mästern" kallade man förr maskinchefen i ångbåtarna. I BOHUSLÄN har mästern sin hytt på huvuddäckets styrbordssida med direkt tillträde till maskinrummet.

När BOHUSLÄN byggdes fanns inga krav på besättningens kojor. 6 gånger 2 fot var de gängse måtten.

Nu kan mästern äntligen sträcka ut sig och dessutom vända sig om utan att falla i durken. Under vintern har Leif Magnusson förlängt kojen in i garderoben och dessutom breddat kojen på ett finurligt sätt. Under dagtid ser kojen ut som vanligt.

INGVAR

Bilden visar hur mästerns kaja förlängts in i garderoben. Foto Ingvar Kronhamn

Båtar runt omkring

ÄLV-SNABBEN 3 sätts den 2 april in som direktbåt mellan Rosenlund och Lindholmen. Det blir 10-15 minuters turtäthet från 7 till 18 måndag-fredag under vintertidtabellernas giltighet.



Direktbåten är ett provisorium i avvaktan på att en ny dubbeländad färja sätts in hösten 2002 samtidigt som Ericsson flyttar in i ett nybygge på Lindholmspiren. Då blir det även ett

nytt färjeläge på västra delen av Lindholmspiren.



SKOKLOSTER är en nygamal bekant som återkommit till Göteborg. Båten byggdes 1976 för Styrsoholaget som den första SILVERTÄRNAN. 1986 såldes den till Strömma Kanalbolaget i Stockholm för trafik på Mälaren under namnet Skokloster.

Nu är det Strömmas dotterbolag Börjessons Restaurang & Utflyktsbåtar som skall använda båten för sommar-

trafiken till Vinga och som en nyhet även avstickare till Hönö Klova.

Börjesson har utlyst en namnpristävling. Vagar man gissa på att båten får namn efter en känd trubadur?



CERES, d v s Styrsoholagets gamla VESTA rapporteras nu vara till salu i Oslo. Priset är 3 miljoner Nkr. Den sägs ha plats för 70 gäster vid bord och stor bar.

GUNNAR SÖDERBERG

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B.

Turlista fr. o. m. 12 september 1938 och tills vidare.
 Ång. BOHUSLÄN, MARSTRAND, ALBREKTSUND, VESTKUSTEN och TJÖRN.

Tab. 1.

Göteborg—Marstrand	
Från Göteborg:	Från Marstrand:
Sönd. 9.00 B. el. A	Sönd. 15.00 B. el. A
Månd. kl. 8.00 A. 14.15 V.	Månd. kl. 7.15 V. 14.00 M.
Tisd. kl. 8.00 B. 14.15 V.	Tisd. kl. 7.15 V. 14.00 A.
Onsd. kl. 8.00 M. 14.15 V.	Onsd. kl. 7.15 V. 14.00 B.
Torsd. kl. 8.00 A. 14.15 V.	Torsd. kl. 7.15 V. 14.00 M.
Fred. kl. 8.00 B. 14.15 V.	Fred. kl. 7.15 V. 14.00 A.
Lörd. 8.00 M. 14.15 V.	Lörd. kl. 7.15 V. 14.00 B.

Göteborg—Marstrand—Lysekil—Gravarne

	Månd. Ång. A	Tisd. Ång. B	Onsd. Ång. M	Torsd. Ång. A	Fred. Ång. B	Lörd. Ång. M
Från GÖTEBORG	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00
anl. MARSTRAND	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00
" Rönnäng	—	—	—	—	—	10.30
" Klädesholmen	—	—	10.30	10.40	—	10.45
" Stockevik	—	—	—	—	—	11.00
" Skärhamn	10.55	10.50	—	11.10	10.50	—
" Kyrksund	11.15	11.10	11.10	11.20	11.10	11.30
" Nösund	11.45	11.40	11.40	12.00	11.40	12.00
" Hålevikstrand	—	12.10	—	12.30	12.10	—
" Käringön	—	—	12.10	—	—	12.30
" Cullholmen	12.30	12.35	12.45	13.00	12.35	13.05
" Djörn	—	13.00	—	—	13.00	—
" Grundsund	12.55	—	—	13.30	—	—
" Fiskebäckskil	13.25	—	—	14.00	—	13.45
till LYSEKIL	13.40	14.00	13.40	14.15	14.00	14.00
Från LYSEKIL	14.00	14.45	14.00	14.45	14.45	14.30
anl. MALMÖN	14.45	15.30	X	15.30	15.30	15.15
" Fågelvik	15.00	—	—	15.45	—	—
" Vrångbäck	15.20	—	—	—	—	—
" Åby	16.00	—	—	—	—	—
" Ingeröd	—	—	14.45	—	—	—
" Sandvik	—	—	X	—	—	—
" Rixö och Lahälla	—	—	X	—	—	—
" Sjöbol	—	—	X	—	—	—
" Örn	—	16.00	—	—	16.00	—
" Hovenäset	—	16.20	—	—	16.20	—
" Smögen	—	16.50	—	16.15	16.50	15.45
till GRAVARNE	17.00	17.10	17.15	16.30	17.10	16.00

Tab. 2.

Göteborg—Rönnäng—Klädesholmen

VARPAGAR:
 Ång. VESTKUSTEN

Fr. Göteborg 14.15	Fr. Klädesh. 8.30
till Marstrand 16.25	" Rönnäng 6.20
" Rönnäng 17.00	" Marstrand 7.15
" Klädesh. 17.15	till Göteborg 9.30

Tab. 3.

Göteborg—Stenungsund—Nösund

Ång. Tjörn

Fr. Göteborg:	Från Nösund:
Månd. och Torsd. kl. 8.15	Tisdag och Fredag kl. 6.00

anlöpande Marstrand, Djupvik, Läka, Stenungsund, Skopesund, Rosön och Nösund alla resor; Askerön måndag och fredag. Håstodden tisdag och torsdag.

Gravarne—Lysekil—Marstrand—Göteborg

	Månd. Ång. M	Tisd. Ång. A	Onsd. Ång. B	Torsd. Ång. M	Fred. Ång. A	Lörd. Ång. B
Från GRAVARNE	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
anl. Smögen	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15	7.15
" Malmön	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40
till LYSEKIL	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25
Från LYSEKIL	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30
anl. Fiskebäckskil	9.45	9.45	—	9.45	—	9.45
" Grundsund	—	10.10	—	—	10.00	—
" Ellös	—	—	10.30	—	—	10.30
" Gullholmen	10.15	10.40	11.00	10.15	10.25	11.00
" Käringön	11.00	—	—	11.00	—	—
" Hällavikstrand	—	11.10	11.30	—	11.00	11.30
" Mullerund	11.30	11.40	12.00	11.30	11.30	12.00
" Kyrksund	12.00	12.10	12.30	12.00	12.00	12.30
" Skärhamn	—	12.30	12.45	12.20	12.30	12.45
" Stockevik	12.30	—	—	—	—	—
" Klädesholmen	12.45	13.00	—	12.50	13.00	—
" Rönnäng	13.00	—	—	—	—	—
till MARSTRAND	13.30	13.30	13.30	13.30	13.30	13.30
Från MARSTRAND	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00
till GÖTEBORG	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00

Samtliga förbindelser mellan Göteborg och Marstrand se tab. 1.
 För turerna till och från Skärhamn, Klädesholmen och Rönnäng se även tab. 2.
 Tiderna för mellanstationerna ungefärliga.

Gods emottages senast till 15 min före resp. ångares avgång. — Reservation för naturhinder och orsaker utom Bolagets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. — Vidare meddela i Göteborg. Bolagets kiosk, Stenpiren, tel. 15 73 15 och 15 73 16. — Bolagets kommissionär i Göteborg är Speditionsfirman A.-B. Eric Hultgrön & Co., Skeppsbron 4, tel. 17 25 65.

MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS A.-B.
 Tel 16 Marstrand Tel. 29