



ÅNGBÅTEN Årg 43 • Nr 4 2007 • 128

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg

ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björndavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvåden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@gothnet.se

Mattias Jarlstedt, Arplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,

mattias@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 34, fax 0523-154 53, mariagraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2008 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nullevägningsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda,

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

Gratisk produktion: Litraplid Media AB 2007.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2008 är 150 kr. Postgiron: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nallepe@passagen.se

Kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

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

tel 031-13 14 50. Vinterupplagning vid Skeppsbroen, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0730-410 810.

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 128!

Vår ordförande skriver i sin spalt om de stora arbeten som utförs ombord i våra fartyg. Eftersom inte alla medlemmar har möjlighet att ombord studera verksamheten är det bra om vi kan skriva vad som görs i *Ångbåten*. Välkommen att berätta vad som händer!

Förutom några återblickar till såväl den gängna sommaren som till "flydda tider" innehåller detta nummer en artikel om hjulångare på Genèvesjön. Det finns en ångbåtsvärld utanför vår egen!

Så följer en artikel om Marstrandsbolagets "okända fartyg". Den bygger på ångbåtskännaren Dag Alméns artikelserie i slutet av 1960-talet i *Ångbåten* om Marstrandsbolagets fartyg.

På mittpusslaget finns en bild på ångbåtar vid Träpiren. Den existerade mellan 1922 och 1953 och låg alldeles väster om Stenpiren. Av platsbrist har vi utelämnat textförfattarens namn men det är Gunnar Söderberg som står för faktauppgifterna.

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2008 (129) 18 februari
Nr 2 2008 (130) 21 april
Nr 3 2008 (131) 1 september
Nr 4 2007 (132) 17 november

Omslaget

BOHUSLÄN går in i Sveinsund på Ide-fordsturen söndagen 29 juli 2007.

Foto Bo Magnusson

Ångbåten Nr 4 2007

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Nog är det väldigt trist att november månad inte går att hoppa över. Det är en lång väntan på att julförloppet skall börja och med denna följer ju en rad ällgigganden och roliga händelser.

Framför allt inträffar vintersolståndet några dagar före julafton. Detta innebär att vi alla går mot ljusare tider och då närmar vi oss våren och sommaren! Det är den tid vi ångbåtsfolk älskar mest av de fyra olika årstiderna. Det är då vi kan fyra på under pannorna och åter segla ut i den härliga skärgården.

Nu är våra fartyg upplagda vid kaj. Tackna av presenningar håller regn och snö borta från ömtålig teak. Men tro inte att det är tyst och stilla ombord! Nej, i BOHUSLÄN är det full verksamhet på tisdagar och torsdagar. På höstkanten fick vi tre nya "däcksgubbar" som på ett fint sätt kommit in i "den goe gången". Ni är välkomna i gemenskapen!

Ombord i FÄRJAN 4 jobbas det på måndagskvällar vid hennes kajplats på Ringön.

Ni som vill kan gärna komma ombord i våra fartyg för en stunds samvaro och titta på verksamheten. Då kan Ni märka att det är viktiga och stora jobb som utförs ombord. Allt för att fartygen skall vara i gott skick till våren, då säsongen börjar.

Nästa års turlista är under utarbetande för att vara klar i god tid före våren. Det är av stor vikt att även våra befракtere för beställningsturerna i god tid får reda på hur BOHUSLÄN skall segla i sommar.

Dom måste ju veta vilka dagar och

kvällar hon är ledig för uthyrning. Både Ingvar Kronhamn, som är turlistemakare, och Barbro och Claes Johnson, som är befракtere, ligger ned ett stort jobb, som många gånger inte uppmärksammas. Dessa jobb är viktiga för att verksamheten skall fungera under seglätionslopperna.

Om Du, bäste läsare, som går i juldappstankar, vill ha ett tips. Ge bort ett medlemskap i Sällskapet Ångbåten! Dels gör Du någon glad och dels bidrar Du med en god kulturgärning. På tredje sidan i tidningen finner Du adresser dit man kan vända sig för kontakt.

Med dessa ord vill jag önska alla medlemmar en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Arbetsdagar under vinteruppehållet

Ombord i BOHUSLÄN vid Skeppsbroen, kajplats 17, tisdagar och torsdagar från kl. 10.

Ombord i FÄRJAN 4 Stenkolsgatan 1 - 3, Ringön, måndagskvällar

Årsmötet 2007

Sällskapet Ångbåten's årsmöte hölls 27 oktober 2007 i Sjömanskyrkan i Göteborg, 73 medlemmar var närvarande.

Efter inledande kaffesamkväm vidtog förhandlingarna under ledning av Bengt Cremonese. Dagordningen avverkades punkt för punkt. Årsredovisningen som medföljde *Ångbåten* 127 fastställdes, styrelsen beviljades ansvarsfrihet och medlemsavgiften bestämdes till oförändrat 150 kronor.

Styrelsen omvaldes enligt valberedningens förslag med följande sammansättning:

Ordförande	Bengt Cremonese
vice ordf.	Kim Forssblad
sekreterare	Björn Persson
vice sek.	Charles S de Serves
kassör	Ove Iko
vice kassör	Roland Lindberg
ledamot	Barbro Johnson
ledamot	Mats Demker
suppleant	Bert Johansson
suppleant	Mattias Jarlstedt
suppleant	Ingrid Holmblad

I styrelsen ingår även Agneta Eriksson och Johan Jahnberg vilka är utsedda av Ångbåten Ekonomisk Förening.

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars-Ola Jäxvik. Till suppleanter omvaldes Margareta Boman och Gunnar Bonander.

Valberedningen bestående av Göran Ringqvist (sammankallande), Paul Johansson, Steinar Lie och omvaldes.

Efter årsmötet inbjöds deltagarna till fri resa med FÄRJAN 4 som denna dag avslutade höstens historiska hamnturer.

INGVAR KRONHAMN

Innehåll Ångbåten 128

Försalongen	2	Hjulångare på Genèvesjön	9
Ordföranden har ordet	3	Träpiren sommaren 1936	14
BOHUSLÄN vid Stångehuvud	4	Marstrandsbolaget - del 4	16
Snart är det sommar igen!	5	Barken VIKING 100 år	24
Som besättning under pionjär-åren	6	Allt färre bryggare	25
Vi har läst: Thorskögsboken	8	Aktersalongen	26
		Akterspegeln	28

BOHUSLÄN vid Stångehuvud



Som framgick av förra numrets redovisning av ångbåtssäsongen 2007 var inte vädret det mest idealiska för ångbåtsresande. Men det fanns undantag.

Söndagen 1 juli gjorde BOHUSLÄN en tur från Nösund och norrut längs kusten. En befarad oro att inte tillräckligt med resenärer skulle uppenbara sig förbyttes i oförfälskad glädje när vädret

slog om och passagerarna strömmade till. Drygt 200 Orustebor njöt av vädret och resan. Kända vyer passerades och efter vändning vid Kornöarna gick resan "hemöver".

Då uppenbarar sig fotografen. På Stångehuvuds rosa granitklippor står *Ångbåtens* utsände fotograf med kameran laddad. Nu skall här tas årets bild!

Men den skarpögda besättningen har känt igen mannen på klippan och i högtalarna ombord uppmanas passagerarna att vinka till fotografen! Himmel!

Tack Bo Starmark i Lysekil för att Du behöll fatningen och fångade ögonblicket när den stolta ångaren passerar! Och vilken tur att plastbaljan till vänster inte kom längre in i bild!

Ångbåten Nr 4 2007

Snart är det sommar igen!



Turlistan för 2008 är inte klar ännu och i väntan på den påminner vi med några foton om den gångna sommaren

Övre bilden visar ångaren BOHUSLÄN vid ångbåtsbryggan i Kungälv. Det är förmiddag måndagen 31 juli 2007. Första busen har backat ut på piren. Färdintresserade resenärer väntar på att komma ombord inför resan utmed kusten till Göteborg.

Foto Ingolf Ilmehard Benjaminson

Bilden intill visar norska ångaren OSTER på väg till ångbåtsmötet i samra vid passagen genom Kyrkesund.

Foto Johan Pettersson

Ångbåten Nr 4 2007



Som besättning under pionjäråren

Detta har hänt...

Hösten 1963: BOHUSLÄN läggs upp i Marstrand för obestämd tid [Angbåten 117]

Januari 1964: Ingvar Kronhamn söker upp fartyget i Marstrand utan att lyckas komma ombord. [117]

Hösten 1964: *Svensk Sjöfartstidning* har en notis med rubriken "Veteranklubb på Västkusten?" [117]

Mars 1965: BOHUSLÄN bogseras till Ringön. [117]

April 1965: Åke Åberg samlar ångbåtsvänner till Industrimuseet. Sällskapet Ångbåten bildas. [117]

Maj 1965: BOHUSLÄN bogseras till Östra Frihamnsbryggan. [117]

Pingsthelgen 1966: BOHUSLÄN dockas hos Roos & Hagströms varv. [103]

Juni 1966: Första charterresan, med SVT. [104, 106]

Vid NORDSTEAM-07 fick vi stifta bekantskap med femton veteranfartyg räddade undan skärbrännarna, kärleksfullt underhållna och bemannade med frivilliga krafter besjälade av engagemang för denna kulturgärning. Heder åt de många strävsamma besättningsmedlemmarna på de olika fartygen!

Men hur många tänker på hur det



Angbåten Nr 4 2007

kan komma sig att dessa veteranfartyg finns kvar idag? Initiativ till räddandet av SKJELSKÖN togs 1963, BØRØYSUND 1964, och BOHUSLÄN 1965. Men därefter följde många många timmars arbete av idoga händer under åtskilliga strävsamma år innan projektet kunde kännas som bestående framgång. Var fanns representanter för denna skara?

Många av pionjärerna på BOHUSLÄN har lämnat oss – från Dag Almén, Karin och Sven Hugo Bengtsson, fram till Kerstin Wilson och Åke Åberg.

Några var unga när räddningsaktionen drogs igång och kämpar nu vidare, fyra decennier äldre – de flesta i FARJAN 4.

Men däremellan finns en stor skara män och kvinnor som under många år på 1960- och tidiga 1970-talet ägnade en mycket stor del av sin fritid åt den nästan omöjliga uppgiften att rädda ett skrotningsobjekt till en fortsatt tillvaro som veteranfartyg, män och kvinnor som nu av olika anledningar inte längre arbetar aktivt ombord.

Bilden på förra sidan togs av Göteborgs-Postens fotograf i samband med den GP-sponsrade Bohustälangen 1971. Den var publicerad i *Angbåten* nr 18 (1971), där personerna identifierades anonymt som "Kapten, Styrman, De Duktiga Flickorna i Byssan, Chieften, Hamnrovgångaren, Förste, Andre och Tredje Maskinisterna, Eldarna ("trankokarna"), Backgästarna, Poopmen, Sven-Anders och Lelle Olvert" – ingen personkult här inte!

Vi är nästan säkra på nästan alla, men vill för säkerhets skull be våra



Vid ett visst varvtal på maskinen uppstår resonans mellan vibrationerna i skrovet och vattnet i diskben med tjusiga stödnande vågor som följer. Foto Anders Holmström

gamla skeppskamrater om hjälp med en riktigt korrekt identifiering (på däck nio personer med Stefan tre från vänster, på livbåtslären fyra gossar, på balkongen sex personer).

Primitiva arbetsförhållanden

Det är nog svårt för dagens aktiva att sätta sig in i under vilka villkor vi arbetade.

Det fanns ingen diskmaskin, det var en lång rostfri bänk med två hoar, diskvatten i den förliga, skölvatten i den akre. Allt diskods handdiskades.

Som diskmedel användes ett orangefärgat koncentrat av något slag, påminnande om apelsinjuice. Vid ett tillfälle hade faktiskt någon hällt i just juice i stället för diskmedlet. Tockarna

klagade på att tallrikarna inte var riktigt rena och skickade dem i retur för omdisk, innan misstaget upptäcktes.

Under de första åren fanns ingen kaffebyggare i kafeterian. Kaffet fick bryggas i byssan och bäras akteröver i termosar. Kaffesumpen tömdes ut genom fönstret. En gång råkade sumpen hamna i huvudet på en man som stod i en eka sysselsatt med att bättra på vitfärgen inför vårens första chartertur. Episoden berättades av signaturen "Aktergasten" i ett kåseri i *Angbåten* nr 16 (1974), omtryckt i nr 99 (2000).

Fortsättning följer.

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM
PIONJÄRER, FÖREDETTINGAR

Vi har läst:

Olle Gustafsson (red.);
Thorskogs Mek. Verkstad och Skeppsvarv
1867 - 1926

Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen (2007).
Inbunden, 201 sidor, rikt illustrerad.
ISBN 978-91-633-1414-8.

Boken kan beställas hos:
Tage Bengtsson tel. 0520-66 07 57 eller
Åke Karlsson tel. 0706-23 20 79.
Pris 250 kronor plus porto 50 kronor.

Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta Älvdalen har åter berikat oss med en gedigen bok. Denna gång om Thorskogs Mek. Verkstad vid Göta älv, mitt emot Lödöse. Varvet grundades redan 1867 och upphörde 1926.

Boken är många människors verk. Författarnas lågmälda men kunniga behandling av sina respektive ämnen gör boken synnerligen läsvärd. En omfattande produktion skildras av kanske inte alltid så omskrivna fartyg och båtar, vilka dock gjorde en stor insats i våra vatten.

Inte bara fartygen skildras utan även människorna vid varvet och ombord i fartygen finns med: deras arbetsförhållanden och verksamheter, löner och sociala förhållanden.

Speciellt imponeras jag över att man har lyckats återge så många äldre ritningar på ett förenligt sätt. För den speciellt tekniskt intresserade finns ett särskilt kapitel om varvets ångmaskiner.

Verksamhetens stocherstrid sammanfaller med den tid som Thorskog var i Petter Larssons ägo. Det var han som

Thorskogs Mek. Verkstad och Skeppsvarv

1867 - 1926



Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

*Omslaget framstår med ångfartyget Svea byggd vid Thorskog 1903.
Målning av I Malmsjö 1908*

köpte Thorskogs bruk och det var han som startade varvsverksamheten.

Det slott som Petter Larsson lät bygga åt sig som bostad har en given plats i boken.

Boken är väl skriven och lättläst trots många tekniska termer. I slutet finns ett komplett fartygsregister. Personligen hade jag sett en vedertagen källföreteck-

ning i slutet av boken. Flera kapitel har i alla fall sådana i slutet.

Det är i sanning en kulturgärning som utförts av författarna och forskarna genom denna intressanta dokumentation. Jag vill varmt rekommendera denna bok. Många sköna timmar i läslampans sken väntar.

BO STARMARK

Ångbåtar Nr 4 2007

Hjulångare på Genève sjön

Ove Iko, kassör i Sällskapet Ångbåten och maskinist i ångaren BOHUSLÄN, bar varit i Genève och rest med hjulångare.

Genève – staden, kantonen och sjön

Staden Genève och den något större kantonen Genève ligger i den fransktalande delen av Schweiz, alldeles vid sydvästra ändan av Genève sjön, Lac Léman på franska. Står man i Genève så att man har fri sikt söderut, så ser man de franska alperna, med toppen av Mont Blanc som höjdpunkt vid klart väder.

Inte förvånande att kajen på norra sidan heter *Quai du Mont-Blanc* och en av de större gatorna *Rue du Mont-Blanc* och en bro till södra sidan *Pont du Mont-Blanc*.

Genèvesjön liknar till formen en banan som ligger med tjockändan åt öster och stjärken ner mot sydväst. Större delen av södra stranden hör till Frankrike, medan båda ändarna och norra stranden hör till Schweiz. Västerut genom Genève rinner floden Rhône som är Genève sjöns utlopp till Medelhavet.

Ångbåtstrafiken

Ångbåtstrafiken på Genève sjön började 1823. Vid en fusion av ångbåtsbolagen 1873 bildades det ännu existerande *La Compagnie générale de Navigation sur le Lac Léman* (CGN), som alltså har skött trafiken i mer än 130 år.

Under *la Belle-Epoque*, som stälpoken 1894-1914 kallas, utvecklades turismen kring Genève sjön så starkt att rederiet lät bygga nio fartyg. På den tiden var det



Rhône vid bryggan på södra sidan (Jardin Anglais) år 1969. I fonden skimtar den utsträngade VALAIS som då var flytande kontor för CGN i Genève.

hjulångare som gällde. Rederiet CGN blev känt och berömt för sina eleganta fartyg.

De bevarade hjulångarna kallar man idag stolt för *Bateaux à vapeur Belle Époque avec roues à aubes* (hjulångare från den vackra epoken). Även de som levererades på 1920-talet omfattas av benämningen, eftersom de är byggda i samma stil. I stilen ingår en mycket utpräglad klipperstav med ett litet bogspröt.

Idag har rederiet hjulångarna MONTREUX (byggd 1904), LA SUISSE

(1910), SAVOIE (1914), SIMPLON (1920) och RHÔNE (1927) kvar i trafik. Alla är ombyggda och moderniserade på olika sätt. Alla har bytt ångpannor en eller flera gånger och ingen är längre koleldad.

MONTREUX är "re-vaporiserad" efter att ha varit dieselelektrisk i många år. Dessutom har rederiet tre ombyggda dieselelektriska "hjulångare" (två f.n. upplagda) och sex moderna motorfartyg.

Denna flotta upprätthåller en omfattande trafik på Genève sjöns olika

delar, *Petit-Lac* i väster, *Grand-Lac* i mitten och *Haut-Lac* i öster. Man kan fara mellan de flesta schweiziska orter på norra stranden och en rad franska på den södra. Under de varmare årstiderna är tidtabellen så tät att man kan pendla mellan bostad och arbete med fartygen. Det gjorde folk i alla fall 1969.

Hjulångarna har en vänförening, *L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman* (ABVL). Ändamålet för föreningen och dess fond *Pro Vapores* är att bevara de åtta Belle Époque-fartygen i trafik. F.n. samlar man pengar för att återställa LA Suisse till ursprungligt skick.

Hösten 1969

Hösten 1969 var jag tre månader på datakurs i Genève. Jag missade på det sättet den stora stormen i Sverige, men hade en vacker, varm och trevlig höst. Vid Mont-Blanc-kajen låg då flera hjulångare som gick i daglig trafik på Genèvejön.

Jag minns namnen GENEVE, HELVÉTIE och RHÔNE. Den förstnämnda är numera uttrangerad och ligger nu (2006) på södra sidan av viken som någon slags klubblokal.

Tyvärr gick min kamera sönder innan jag hann fotografera alla hjulångarna. Jag har bara ett fåtal bilder tagna från kaj som minne av fartygen.

Jag räksade gå förebi en dag när besättningen på RHÔNE stod på kajen och pratade. Jag dök på kaptenen och visade en broschyr om BOHUSLÄN (eller om det var en turlista) och berättade att jag var

aktiv i maskin. Syftet var ju att få lov att gå ombord och se maskineriet.

Man skulle just förhålla till södra sidan och jag blev inbjuden att följa med. Inne på mellandäck ropade kaptenen ner till maskinisten att jag var en VIP-gäst (eller vad han nu sade), så jag fick gå ner i maskinrummet.

Maskinarrangemang

De europeiska hjulångarna har skovelhjul på sidorna, till skillnad från de amerikanska som är *stern-rotorers*. Hjulen är förenade med en axel som samtidigt är vevaxel för ångmaskinen. Axeln går oftast just under huvuddäck och vevarna rör sig i ett öppet schakt i huvuddäcket.

Cylindrarna ligger snett neråt från vevaxeln, åt fören eller åt aktern. Detta hör ihop med var maskinen är placerad, för- eller akter om pannorna. I det förstnämnda fallet skulle man kunna säga att maskinen "drar" fartyget.

I CGN:s fartyg ligger maskinen i regel (med ett par undantag) akter om pannorna, med cylindrarna snett ned åt aktern. Det vill säga så att maskinen liksom "skjuter" fartyget. Hur det är för ett visst fartyg syns på långt håll när man ser det från sidan, eftersom paddelhjulen antingen är akter om eller för om skorstenen.

Det öppna schaktet gör att man från mellandäck kan titta ner i maskinrummet och se maskinen i rörelse. I RHÔNE ligger cylindrarna snett ner åt fören och det är relativt rymligt på sidorna, utom just vid cylindertopparna.

RHÔNE har kvar sin originalmaskin från 1927. Det är en modern compoundmaskin med hydraulisk ventilstyrning och automatsmörjning. Dessutom matas den med överhettad ånga.

Nedan följer mina intryck av maskinrummet från 1969. Det borde vara likadant idag, för så vitt jag vet ändrades inte maskineriet när fartyget restaurerades 1995-96.

Längst föröver, i utrymmet mellan cylindertopparna och förpiken, fanns en dynamomaskin. Den var ångdriven, så den hördes inte mycket.

På styrbordssidan, vid sidan av huvudmaskinen, fanns manöverplatsen. Bryggan kommunicerade med maskin med maskintelegraf, med telefon och med högtalare. Före varje tilläggning fick maskinisten en förvarning i högtalaren.

Förutom maskinisten tjänstgjorde en eldare i maskinrummet. RHÔNE hade 1968 fått två nya ångpannor som ersättning för de ursprungliga från 1927. Jag har inte lyckats lista ut om de första var kol- eller oljeeldade.

Pannbytet gav henne ett rymligt maskinrum med ganska stor eldardurk. Pannorna var belägna akter om maskinen, med fyror och brännare på förkant. De var ganska automatiserade, eldaren såg inte ut att ha det särskilt jätaktigt.

Jag gjorde senare en eftermiddagstur just med RHÔNE. Då fick jag inte gå ner i maskin, men det var intressant ändå. Jag hade löst förstklassbiljett och fick vistas på övre däck. Där hade jag god utsikt och kunde studera allt som hände.

Utom som utflyktsbåt för turister fun-

gerade ångaren även som kommunikationsmedel för folk som arbetade i Genève och bodde längs södra stranden. Före en tilläggning ropade kaptenen i högtalarna "... nu lägger vi till vid ..., var snälla och påskynda debarkeringen".

Fartyget gled in så att bryggan hamnade just för om hjulhuset, en landgång sköts ut, folk rusade av (och ibland på), landgången drogs in, båten backade, girade litet och satte fart igen. Mer än fem minuter tog inte alltihop.

Andra hösten

I november 2006 var min sambo Britta och jag en vecka i Genève. Det blev en vecka som började med bläst och slutade i solen. Hemma var det inte höststorm men väl snöoväder, så även denna gång var det ett bra klimatbyte.

Den här hösten var bara hjulångaren SAVOIE i gång i Genève och den gick just då bara i turisttrafik. Med RHÔNE i minnet från 1969 lockade det att se SAVOIE på nära håll. På lördagen hade det nästan blåst färdigt och solen sken. Britta och jag bestämde oss för en tvåtimmars lunchkryssning.

Väl ombord träffade jag kaptenen på mellandäck och presenterade mig och min önskan att få gå ner i maskin. Även han talade nu med maskinisten (*le chef mécanicien*), som satt uppe i "vevhuset" (se bild) och smorde maskinen nästan rakt nedanför våra fötter.

Det blev bestämt att jag skulle gå ner när vi kommit ut i rum sjö. På det sättet hann jag också äta först. Lunchen serverades i aktersalongen genast efter

avfärden. Det var den ursprungliga La klass salongen, som under den senaste renoveringen och restaureringen 2004-06 blivit återställd till originalskick.

Frågan är om det var en *gourmet*- eller en *gourmand*-lunch som vi åt. I turlistan kallades resan *Croisière Gourmande* på franska och *Gourmet-Rundfärd* på tyska! Mätta och belåtna blev vi i alla fall, hur maten än skulle karakteriseras. Så var det också en berömd restauratör som skötte mathållningen ombord.

I Genève avgår hjulångarna från Mont Blanc-kajen och går först över till Engelska trädgården (*Jardin Anglais*) på södra sidan för att ta ombord fler passagerare. På SAVOIE är det trångt i maskinrummet och stegen (knappast värd att kallas lejdare) till mellandäck är just vid manöverplatsen, så jag förstod att chiefen inte ville ha mig där nere vid avgång och tilläggning.

Även SAVOIE har en compoundmaskin som drivs med överhettad ånga. Till skillnad från RHÔNE har hon maskinen akter om pannan och cylindrarna vända akteröver, som i de flesta av CGN:s fartyg. Manöverplatsen är för om och under vevaxeln, just där stegen kommer ner till den knappt meterbredda durken mellan maskinen och eltavlan, som hänger akter om bakre panngaveln.

Att det är trångt beror delvis på ångpannan. SAVOIE har en ny panna, som ligger som en lång välsolerad tunna för om maskinen. Brännaren till pannan är en lika väl inbyggd låda på förliga panngaveln. Man kan undra hur eldaren

hade det i SAVOIE när hon hade två koleldade pannor.

Kompaktheten gör det svårt att fotografera där nere så att man får begripliga bilder. Några bilder är i alla fall värda att publicera i *Ångbåten*, tycker jag. De visar att en liggande maskin ger en annorlunda arbetsmiljö, jämfört med vår stående maskin med relativt rymlig durk.

Ute på däck och i stan

De två timmarna med SAVOIE gav tid efter maten både för maskineriet och för friska luften ute på däck. Vi hann inte så långt ut på sjön, men vädret var vackert och vi njöt av utsikten åt alla håll. Mont Blanc kunde vi skimta på långt håll i sydost. Åt andra hållet skimtrade norra delen av Genève med *Palais des Nations* och andra FN-byggnader.

En sevärdhet i Genève är "vattenstrålen" (*Jet d'eau*). Den finns en bit ut vid södra stranden, där den sprutar 140 meter rakt upp i vädret. Det går åt 1360 hk för pumpningen, så det är inte konstigt att man stänger av den till natten och under vintern håller den igång bara vid veckosluten. Vi fick se den i lagom blåst som spred strålen och t.o.m visade en liten regnbåge när man hade solen i ryggen.

En annan sevärdhet vid södra stranden av sjön är "blomsterklockan" (*Horloge fleurie*) på en sluttning i Engelska trädgården. Klockan, som får nytt utseende varje år, är en hyllning till landets klockindustri, som för övrigt märks genom klockaffärerna i snart

Övre bilden: Närbild av hjulångaren Savoie vid byggnen på stora tidan (Jardin Anglais).

Nedre bilden: Vy av Savoies matsal i aktern på huvuddäck.

sagt vartannat hus vid de stora gatorna i centrum. Jag har foto av klockan både från 1969 och 2006, men utrymmet i Ångbåten medger inte hur många bilder som helst.

Några data för fartygen:

Alla CGN:s hjulångare är levererade av Gebrüder Sulzer i Winterthur, men monterade vid CGN:s varv i Lausanne-Ouchy. Maskinerna kommer också från Sulzer, men nya pannor har ofta beställts från annat håll.

Både Savoie (1914) och Rhône (1927) verkar vara beställda efter samma specifikation: längd 60/67,80 m, bredd 7,20/14,30 m, effekt 900 hk, maxfart 27,50 km/h (nästan 15 knop), passagerarantal 1100.

Nu är marschfarten 20 km/h och passagerarantalet 800 resp. 850. Deplacementen är i storleken 330 ton.

Tre av CGN:s hjulångare, nämligen La Suisse (1910), Simplon (1920) och den dieselelektrifierade Helvète (1926) hör till en större storlek, nämligen: längd 70/78,50 m, bredd 8,50/15,90 m, effekt 1400 hk, maxfart 30 km/h (ca 16 knop), kapacitet vid leverans 1500 passagerare. Den här storleken har deplacement omkring 430 ton.



Ångbåten Nr 4 2007



Ångbåten Nr 4 2007

Övre bilden: Chieften på Savoie uppe i "vedhuset". Han sitter på skyddsplåten mellan en vevstång och manöverdärken och styrjer före avgång.

Nedre bilden: Maskinrummet på Savoie. Vy föröver på BB-sidan vid HT-cylindern. Närmast kameran syns kullisbågarna och excenterstångarna. Bakom dem skymtar ett ramlager och HT-vevstaken med vevon nästan i "tepp". I fönsten syns elstolan i mitten och panngaselds till vänster.

Samtliga bilder i denna artikel:

Foto Ove Iko

De dubbla längderna ovan syftar på 'längd i vattenlinjen' och 'längd över allt'. De dubbla bredderna anger 'bredd mellan hjulhusen' och 'maximal bredd', d.v.s. inklusive hjulhusen.

Hjulångarna i Genève har varit i Ångbåten förut. I nr 44 (1978) berättade Ragnar Magnander om en "ångbåtsresa" till Schweiz som även innefattade Genèvejön med en bild av La Suisse.

OVE IKO

Referenser:

Musée du Léman et CGN: "Les bateaux historiques du Léman - la flotte de la CGN" (broschyr). Nyon 1998.

www.cgn.ch hemsida för La Compagnie générale de Navigation sur le Lac Léman (CGN).

www.vapeurs-leman.com hemsida för L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL).

Träpiren sommaren 1936

Bilden med vy över Träpiren sommaren 1936 kommer från Britta Anderssons (f. Blomgren) föräldrahem.

Till vänster längs Skeppsbron ligger ångaren STORHOLMEN som gick badturer till Galterö denna sommar. Vid Träpirens västsida ligger innerst SÖDRA SKÄRGÅRDEN som trafikerade Styrsö i konkurrens med Styrsöbolaget, vars ångare VIRA II, STYRSÖ II, STYRSÖ och VIRA ligger inne. STYRSÖ och STYRSÖ II trafikerade Styrsö och Brännö medan de båda andra gick till Vrångö.

Öckeröbolagets nio ångare har svarta skorstenar med banderoller i blått, gult och vitt. På västsidan skymtar FALKEN som var reservbåt och på nocken ligger Björkö som gick till Rörö. På östsidan ligger ytterst TESSIN som trafikerade Hönö Heden och Öckerö. ÖCKERÖ gick mest till Björkö och Hälso medan INLAND, som tillsammans med SVEA hade köpts från Marstrandsbolaget på våren, gick till Öckerö och Björkö. HAVSBANDET och ÄRLAN alternerade och hade natthamn på Rörö och i stan.

DANAFJORD gick till Hönö Klova medan SVEA trafikerade både Hönö Klova och Rörö. NORRA SKÄRGÅRDEN gick till Kalvsund och Öckerö Baggebo. STRÖMSTAD gick till Fotö och Hönö Klova. Längst in ligger Marstrandsbolagets SKÄRGÅRDEN som gick till Flyghamnen.

På Stenpirens västsida ligger ytterst St. ERIK som gick på yttre linjen till Gravarne. På älven vänder nybyggda KRONPRINCESSAN INGRID som var GFLs första "Sessa" till Frederikshavn.



Marstrandsbolaget – del 4

Första delen, i *Ångbåten* 122 behandlar tillkomsten av Marstrands Ångbåts AB och dess ängare, den första ALBREKTSUND. Den sattes i trafik 1870 på linjen Göteborg–Marstrand–Stenungsund–Nösund.

Andra delen, i *Ångbåten* 123, berättar om hur ett nytt bolag, Marstrands Nya Ångfartygs AB, bildades 1875 och övertog det gamla bolagets ängare. Bolagets andra ängare, WESTKUSTEN, sattes i trafik sommaren 1876. Trafiken utsträcktes då norrut till Lysekil och Fiskebäckskil.

Tredje delen, i *Ångbåten* 125, handlar om Marstrandsbolagets tredje ängare, S:t ERIK, som 1881 sattes in på linjen till Stenungsund och Nösund.

Samma vår köpte Marstrandsbolaget de båda ängarna INLAND och TESSIN från Ångbåts AB Inland i Kungälv. När INLAND efter en kort tid såldes ersattes den av ängaren FREJA.

Fjärde delen av Marstrandsbolagets historia handlar om dessa fartyg som endast en kort tid var i bolagets ägo.

Ångbåts AB Inland

Samma sommar som Marstrandsbolagets WESTKUSTEN sattes i trafik 1876 började Ångbåts AB Inland sin verksamhet. Bolaget bildades av Carl Leopold Berggren, en affärsman som 1873 köpte det så kallade spannmålskvarteret vid Nordre älv i Kungälv. Affären lär ha tillkommit genom Berggrens starka ångbåtsintresse. Han drev en ångbåtskommissionärsrörelse från sitt kontor i Göteborg.

Medan magasinrörelsen i Kungälv minskade efter hand och lades ned 1884 grundade Berggren två industrier i Kungälv. 1875 startade han Kongelfs Glasbruk och 1888 Göteborgs Kexfabrik AB. Glasbruket uppbörde 1957 medan Göteborgs Kex genom åren utvecklats till en stor och välkänd fabrik som ännu finns kvar på samma plats vid Nordre älv i Kungälv.

Båda industrierna förlades till stranden av Nordre älv vilket underlättade transporter som skedde sjövägen. Kungälv fick bro över Nordre älv först 1940.

1876 grundade Berggren i Kungälv Ångbåts AB Inland för gods- och passagerartrafik "mellan Göteborg och södra Bohuslänska kusten genom Nordre älv". Mellan Kungälv och Göteborg gick redan ängaren KONGELF som byggts 1875 vid Eriksbergs varv för Kongelfs Ångbåtsbolag i Kungälv.

Ängaren INLAND

Inlandsbolaget beställde vid Lindholmens varv ängaren INLAND som byggdes samtidigt med Marstrandsbolagets WESTKUSTEN, de hade byggnadsnumren efter varandra.

INLAND var 30,80 m. lång, 5,77 m. bred och hade en bruttodräktighet på 139 registerton. Den hade en tvåcylindrig ångmaskin på 100 indikerade hästkrafter. INLAND hade ett mellandäck med hytter och salonger, under huvuddäcket fanns lastrum både för och akter om maskinrummet.

24 juli 1876 sattes ängaren INLAND

i trafik med Alfred Johansson som befälhavare. INLAND gick från Göteborg till Kungälv där den lade till vid torget och vid glasbruket.

Därefter gick ängaren nedströms Nordre älv till Kornhall innan den fortsatte till bryggor på Inland och Tjörn. Inland är fastlandet från Nordre älv och norrut mot Uddévala.

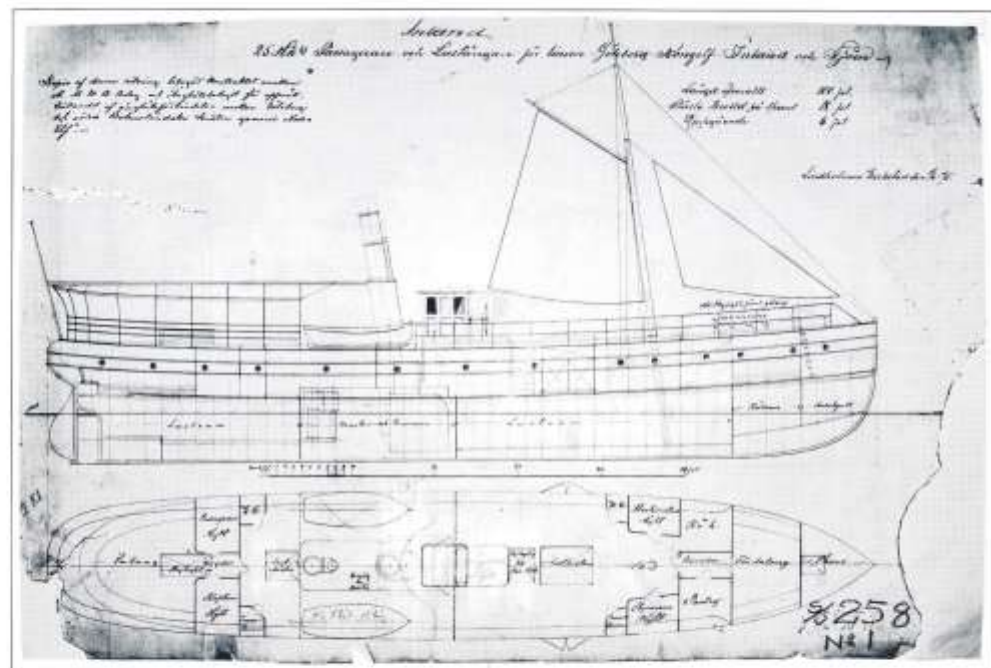
INLAND anlöpte Hvitskär i Myggstaviken, Tjuvkil, Lökeberg, Rörtången, Djupvik, Klädesholmen och Stockevik, i hösturlistan även Kyrkesund.

Av dessa stationer berörde endast Djupvik Marstrandsbolagets trafik. Någon direkt konkurrens var det därför inte, särskilt om man betänker att alla turer tog omvägen genom Nordre älv och Kungälv på turerna till och från Göteborg vilket förlängde resan med gott och väl 1 ½ timme.

Till Jörlanda

Efter ett långt uppehåll vintern 1877 förlängdes Inlandsbolagets linje den 14 april till Jörlanda medan anlöpen av Kyrkesund drogs in. INLAND gick då från Göteborg måndagar till Kungälv, Ytterby, Kornhall, Hvitskär, Tjuvkil, Lökeberg och Rörtången, tisdag och fredag till Kungälv, Ytterby och Kornhall samt onsdag och lördag till Kungälv, Ytterby, Kornhall, Hvitskär, Tjuvkil, Lökeberg, Rörtången, Djupvik och Jörlanda.

Stränderna i Jörlanda mot Hakefjorden är långgrundna och frågan är var INLAND lade till under den korta tid mellan 1877 och 1881 som ängaren



Ritning över ängaren INLAND byggd 1876 vid Lindholmens varv. "25 Hästkrafters Passagerar- och Lastångare för linjen Göteborg – Kongelf – Inland och Tjörn".

Längd öfverallt 100 (venska) fot, största bredd på spant 18 fot, djupgående 6 fot. Kopier af denna ritning bifogad kontraktet mellan Motala Werksnads Aktiebolag och Ångbåtsbolaget för upprätthållandet af ångbåtsförbindelse mellan Göteborg och södra Bohuslänska kusten genom Nordre Älf.

Ritning från Sjöfartsmuseet



Ångaren TESSIN vid bryggan utanför järnvägsstationen i Särö.

anlöpte Jörlanda. Enligt *Boken om Jörlanda* byggdes en ångbåtsbrygga 1902 i Källsnäs på skäret Tora, vid yttersta näset mellan Kyrkebykilen och Källsbykilen. Denna ångbåtsbrygga anlöptes därefter av Marstrandsbolagets mindre ångare.

Ångaren TESSIN

I april 1880 köpte Inlandsbolaget ångaren TESSIN från Ångfartygsbolaget Drottningholm-Fittja i Stockholm där den trafikerat linjen Stockholm - Drottningholm.

Ångaren som fått sitt namn efter Nicodemus Tessin (d.ä.), arkitekten till Drottningholms slott, byggdes vid Lindholmens varv 1870. Den ersattes i Drottningholmstrafiken av en ny och större ångare med samma namn våren 1877, även den byggd vid Lindholmen. Också denna ångare hamnade på västkusten när den 1935 inköptes av det blivande Öckeröbolaget på Hälso.

Inlandsbolagets TESSIN var 26,73 m. lång, 5,05 m. bred och hade ett djupgående på 1,93 m. Den hade en

högtrycksångmaskin på 80 indikerade hästkrafter.

TESSIN hade salonger under däck för och akter om maskinrummet, längre förut två hytter och en skans. På däck fanns endast små däckshus med nedgångar. I övrigt var den helt öppen.

TESSIN fick behålla sitt namn när den sattes i trafik mellan Göteborg, Kungälv och Kornhall i början av maj 1880.

Till Kornhall vid Nordre älv ledde vägen från Tjuvkil genom Lycke, Torsby och Harestad. En färjeled inrättades



Ångbåten Nr 4 2007.

över älven vid Kornhall till Särö på Hisingen 1851. Då inrättades även en handelsbod i Kornhall. 1875 byggdes en kaj för ångbåtstrafiken.

Två ångare - två trader

När TESSIN sattes i trafik i maj 1880 kunde Inlandsbolagets trafik separeras. TESSIN gjorde dagliga turer Kornhall - Kungälv - Göteborg och åter medan INLAND inte längre gick via Kungälv och Kornhall på sina turer som nu utsträcktes till Stenungsund.

Från 1 maj 1880 gick INLAND från Göteborg till Bovik på nordöstra Björkö, Hvitskär, Tjuvkil, Lökeberg Rörtången, Djupvik, Jörlanda, Höviksnäs och Stenungsund.

INLAND och TESSIN säljs

På nyåret 1881 förlängdes turerna med INLAND från Stenungsund till Röd, norr om Kollhättan, mitt emot Svanesund. Svanesund anlöptes regelbundet av Bohuslänska Kustens ångare på linjen Göteborg - Uddevalla.

Inlandsbolagets trafik uppfattades av Marstrandsbolagets styrelse som direkt konkurrerande. INLAND anlöpte flera av bolagets mera lönsamma stationer såsom Djupvik, Låka/Höviksnäs samt Stenungsund. De nedsatta taxorna för frakt och passagerare förorsakade Marstrandsbolaget betydande förluster.

Inte heller för Inlandsbolaget var trafiken särskilt lönsam och bolaget erbjöd därför Marstrandsbolaget att köpa ångarna INLAND och TESSIN. På Marstrandsbolagets bolagsstämma den 1

mars 1881 togs beslutet att köpa de två ångarna för 50 000 kronor i aktier.

De nämnda stationerna ingick i Marstrandsbolagets linje Göteborg – Marstrand – Stenungsund – Nösund som våren 1881 övertogs av den då nybyggda ångaren *S:t ERIK*.

I köpet ingick Inlandsbolagets bryggor och Marstrandsbolaget förband sig att med *TESSIN* upprätthålla trafiken på linjen Kornhall – Kungälv – Göteborg så länge ångaren var i bolagets ägo.

I september 1881 övertog Marstrandsbolaget de båda ångarna. *INLAND* gick mellan Göteborg och Röd året ut och *TESSIN* fortsatte att trafikera linjen Kornhall – Kungälv – Göteborg.

Mellan Kungälv och Göteborg gick Kongelfs Ångbåtsbolags ångare *KONGELF* som hade ungefär samma avgångstider som *TESSIN*. För att undvika konkurrens ingick de båda rederierna en seglationsförening.

INLAND säljs till Norge

Våren 1882 gjorde *INLAND* en tur i veckan mellan Göteborg, Lysekil och Fiskebäckskil och två turer i veckan till Rörtängen. Ångaren befanns emellertid inte vara så lämplig för sina nya trafikuppgifter och efter bara ett år för sina nya ägare såldes *INLAND* till Norge i början av juni 1882.

I Norge fick ångaren behålla sitt namn när den sattes i trafik i Telemark mellan Skien och Notodden, genom Skien – Norsjøkanalen. När Bandak – Norsjøkanalen öppnades 1892 till Dalen i Telemark sattes *INLAND* i trafik mellan



INLAND som turistångare vid Lovöid slussar i Telemarkskanalen. Foto från boken *Bandak-kanalen, Telemarkförlaget 1992*

Skien och Dalen vid sjön Bandak, 72 meter över havet. Det är 110 km och 17 slussar mellan Skien och Dalen.

INLAND som av Marstrandsbolaget ansetts "mindre lämplig" betraktades i Norge som "rask och smekker". 1893 fick ångaren en ny ångmaskin och från 1894 gick *INLAND* hurtigruten (expresssturen) Dalen – Skien och tillbaka på dagen.

INLAND gick från Dalen kl. 6.30 och efter åtta timmars resa kom den till Skien där Oslotåget väntade. 14.50 lämnade *INLAND* åter Skien för att återvända till Dalen 22.45. Med häst och vagn över

fjället och ångbåt Odda – Bergen kunde man resa mellan Oslo och Bergen på endast fyra dygn!

När *INLAND* år 1900 uppgick i Skien-Telemarkens Dampskibsselskab betraktades ångaren som rederiets flaggskepp. 1912 fick *INLAND* ny ångpanna och samma år fick ångaren äran att föra kong Haakon från Skien till Dalen.

Haverier på kanalen

INLAND drabbades under åren av två omfattande haverier. 1917 gick ångaren på grund i 30 graders kyla i Skarp-



Ångaren FREJA vid Viångö i Vättern omkring 1895.

rudströmen i Bandaks östra ända. Maskinrummet vattenfylldes men *INLAND* hann fram till bryggan vid Sandodd där gods och passagerare födes iland innan ångaren sjönk. *INLAND* bärgades och sattes åter i trafik.

Vintern 1946 gick *INLAND* på grund i mörker och tjocka vid Skien. Ångaren lade sig på babordssidan varvid inredningen förstördes av inströmmande vatten. Efter reparation kom *INLAND*

åter i trafik till sommarsösongen.

1956 såldes *INLAND* för att byggas om till lastfartyg. Ångmaskinen byttes ut mot en Bolindermotor från 1947 på 120 hkr. Fartyget fick namnet *ØRSNESVAAG* med hemort i Bergen. 1962 blev hemorten Narvik och 1966 byttes Bolindern mot en Pentamotor på 225 hkr. 1972 bytte fartyget ägare och såldes 1975 till Henningsvær med namnet *NESVAAG*.

1990 köptes fartyget tillbaka till Skien

för att byggas om till passagerarfartyg. Skrovet var emellertid i allt för dåligt skick och det sänktes därför i Frierfjorden utanför Porsgrunn 1991.

Här kan inskjutas att Styrsöbolagets *STYRSÖ* såldes till Norge och byggdes om för att sättas i trafik på Telemarkskanalen 1993 som *HENRIK IBSSEN*.

Ångaren FREJA

Sedan *INLAND* sålts 1882 övertog ångaren *ALBREKTSUND* tillfälligt trafiken på Inlandsstationerna.

Som ersättare för *INLAND* köpte Marstrandsbolaget i oktober 1883 ångaren *FREJA* för 18 000 kronor från Ångfartygsbolaget Svartsjölandet i Stockholm.

FREJA var byggd 1873 vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm som *WENNGARN* och hade gått i trafik på Mälaren, först mellan Stockholm, Sigtuna och Vennarn. 1878–79 gick ångaren mellan Stockholm och Södertälje under namnet *SÖDERTÄLGE*. 1880 såldes ångaren till Svartsjölandsbolaget och fick då namnet *FREJA* för att trafikera Långtarmen mellan Ekerö och Svartsjölandet.

Efter en mindre ombyggnad på Lindholmens Varv sattes *FREJA* på nyåret 1884 in på linjen Göteborg – Tjuvöl – Rörtängen. Linjen förlängdes under våren till Djupvik, Låka och Käkenäs, söder om Stenungsund.

Befälhavare i *FREJA* blev Gustaf Dahlgren som tidigare fört *ALBREKTSUND* och *WESTKUSTEN*.

Det kan förmodas att *FREJA* från Mälaren och Svartsjölandsbolaget förde



Tessin lämnar Lödöse vid Göta älv. Foto från Lödöse Museum

med sig den vita ringen runt skorstenen till Marstrandsbolaget vars ängare tidigare hade helt svarta skorstenar.

TESSIN säljs

När Göteborgs Kexfabrik 1888 etablerades i Kungälv träffades en överenskommelse med befälhavaren på ångaren TESSIN om transport av fabriken produkter till Göteborg. Lasten skulle vara klar för lastning klockan sex på morgonen. Samtidigt förde TESSIN last från glasbruket.

Tessin avgick vardagar från Kornhall

klockan fem på morgonen och anlöpte Kungälv vid sextiden på resan till Göteborg. Från Göteborg gick TESSIN vanligen kl. 14.00. Tiderna varierade något efter årstiden och dagsljuset. Resan mellan Kornhall och Göteborg tog drygt två timmar.

Marstrandsbolagets trafik med ångaren TESSIN på linjen Göteborg - Kungälv - Kornhall gav inte tillräcklig förtjänst. Nettointäkten var 3000 kr per år. Sedan ett förmånligt bud lämnats från Kongelfs Ångbåtsbolag hölls en extra bolagsstämma 17 januari 1889 varefter TESSIN såldes i april för 18 500 kronor.

Nu återuppstod Ångbåts AB Inland som satte in ångaren NORDRE ELF (ex ELFRUNGEN) på linjen Kornhall - Kungälv - Göteborg. Kongelfsbolaget ombildades 1895 till Kongelfs Nya Ångbåts AB och köpte ångaren VINGA 1896 som ersättare för TESSIN på Kornhallslinjen.

TESSIN på Särö

TESSIN såldes 1897 på auktion för 5 500 kr. till A. G. Friländer i Göteborg. Under några år gick ångaren på Göta älv mellan Göteborg och Lilla Edet.

Vid den här tiden gick ångaren SÄRÖ

mellan Göteborg och Särö. Medan SÄRÖ ännu trafikerade Särö sattes TESSIN 1902 i trafik på linjen Göteborg - Billdal - Särö "medtagande passagerare och fraktgodis för Göteborg - Särö Jernvägs räkning". Vid denna tid var järnvägen mellan Göteborg och Särö under byggnad.

1903 hyrdes SÄRÖ ut för trafik på Vättern och gick därefter i trafik på Göta älv. När sista delen av järnvägen ut till Särö öppnades 31 mars 1904 avslutade TESSIN trafiken mellan Göteborg och Särö med säsongen 1904.

TESSIN åter på Göta älv

Ångbåtslinjen Lilla Edet - Skörbo - Älvängen - Göteborg trafikerades av ångarna ELFÄNGEN och GÖTA ELF. Där gick även SÄRÖ fram till dess ångaren såldes till Finland 1908. Den ersattes en tid av ångaren ROMEO innan den såldes 1911.

GÖTA ELF kantrade i Lilla Bommens hamn i Göteborg 15 april 1908 varvid 26 personer omkom. Olyckan berodde på otillräcklig stabilitet orsakad av felaktig lastning.

Som ersättare för GÖTA ELF, som inte mer kom i trafik på Göta älv, sattes nu TESSIN i trafik mellan Göteborg och Skörbo. Skörbo brygga låg i Västerlanda socken mellan Lödöse och Lilla Edet men på älvens västra sida

Grundstötning på Göta älv

30 september 1911 klockan två på morgonen avgick TESSIN från Skörbo brygga på ordinarie tur mot Göteborg. Det var mörkt och dessutom tjocka på

älven. Vid en gir utmed Tjurholmen vid Älvängen rände ångaren in i vassen och fastnade på en lerbank.

TESSIN fick slagsida och det utbröt panik bland de cirka 20 passagerarna. De hade kunnat ta sig iland i det grunda vattnet men väntade på att livbåten sjösattes för att bli rodda iland. När livbåten återvände för andra tur mot land kastade sig alltför många ner i båten som slog runt varvid alla hamnade i vattnet.

Efter 20 minuter gled TESSIN ut i älven och sjönk. Endast masterna och en del av skorstenen syntes över vattenytan. Sex personer omkom vid olyckan som orsakades av att åtta öppna fönsterventiler kom under vattenytan och vattenfylde skrovet.

TESSIN bärgades och reparerades men kom inte mer i trafik på Göta älv. 1914 såldes ångaren till Ventspils i Lettland där den fick namnet TRONOR, efter Lettlands frigörelse ändrat till TEODORS. Därefter såldes fartyget till Riga och fick namnet DZINTARKRASTS efter en ort på Rigabuktens västra strand. 1924 genomgick ångaren en omfattande ombyggnad och 1929 fick den en ny ångpanna.

DZINTARKRASTS kom under andra världskriget att användas i den stora flykten över Östersjön när Lettland ockuperades av Sovjetunionen. 1944 kom DZINTARKRASTS med flyktingar till Gotland. Ångaren fördes därefter till Västervik men överlämnades 1945 av svenska myndigheter till Sovjetunionen. Den ursprungliga encylindriga ångmaskinen fanns då fortfarande kvar.

Gamla TESSIN kom åter i trafik på andra sidan Östersjön men förläste utanför Runö i Rigabukten omkring 1946.

FREJA säljs

FREJA som 1884 ersatte INLAND på Tjörn- och Inlandsstationerna behövde efter några år ersättas av ett större fartyg. 1891 levererades nya INLAND till Marstrandsbolaget. Redan hösten 1890 utbjöds FREJA till försäljning men inte förrän våren 1893 antog bolagsstyrelsen ett bud på 10 000 kronor.

FREJA såldes till Jönköping för trafik på Vättern. 1900 såldes ångaren vidare till Utö i Stockholms södra skärgård för trafik mellan Stockholm och Utö. FREJA lades upp redan året därpå efter grundstötning och pannhaveri och kom aldrig mer i trafik.

Sammanfattning

De tre fartyg som beskrivits i denna del utgjorde en parentes i Marstrandsbolagets historia. Fakta har hämtats från Dag Alméns artikel om de tre fartygen i Ångbåten nr 20 (1972), från handlingar i Riksarkivet och Landsarkivet i Göteborg samt turlistor i dagstidningar på Kurs- och tidningsbiblioteket, Göteborg. Lennart Rydberg och Arne Sundström har även lämnat värdefulla fakta.

Efter S:r ERIK som byggdes för Marstrandsbolaget 1881 kom 1885 dubbelpropellerångaren LYSKILL. Om denna ängare berättar vi i nästa avsnitt om Marstrandsbolagets historia.

INGVAR KRONHAMN

Barken VIKING 100 år

VIKING byggdes vid Burmeister & Wains skeppsvärv i Köpenhamn och levererades den 16 juli 1907 till A/S Den Danske Handelsflådes Skoleskib for Befalingsmænd. Tanken var att utbilda sjömän ombord i ett segelfartyg som samtidigt skulle transportera last.

VIKING är riggad som fyrmastad bark vilket innebär att den akre masten, mesanmasten saknar råt. Totala segelarean var 3690 m².

Skrovet under huvuddäcket var avsett för last och var, till skillnad från andra segelfartyg, uppdelat i flera rum. VIKING försågs dessutom med dubbelbottentankar samt pik- och djuptankar för vattenbarlast vilket var avancerat på den tiden. VIKING kantrade faktiskt vid byggnadsvarvet på grund av att man inte fyllt barlasttankarna.

VIKING byggdes med en lång poop med inredning för besättning och elever. Mellan poopen och den korta backen finns en "brunn" som i hårt väder ofta var vattenfylld och därför passerades på en kobrygga (gångbro).

Av främst ekonomiska orsaker såldes VIKING 1914 till det danska rederiet Det Forenede Dampskibs Selskab (DFDS). Inte heller DFDS lyckades få ekonomi i driften och 1929 såldes VIKING till den kände skeppsredaren Gustaf Erikson i Mariehamn på Åland.

Som mest hade Erikson 15 stora djupvattensglare. Förutom en stambesättning bemannades dessa segelfartyg av blivande fartygsbefäl som behövde praktik från raseglare för framtida behörigheter. Dessa "prentisar" arbetade



En av revirbakterna under de historiska hamntureerna med FAJON 4 är barken VIKING mellan Lilla Bommens hamn och Göta älvbron. På kanalen idag till detta 100-åriga segelfartygs historia. Foto Åke Karlsson 2004

mot kost och logi och fick dessutom 28 öre om dagen! Mathållningen lär inte varit varken riklig eller omväxlande.

För att förbättra ekonomin försågs VIKING 1931 med inredning för passagerare vilka för 25 skilling per person och dygn kunde följa med på resorna.

VIKING blev en av de berömda vete-seglarna. De avseglade från Mariehamn på hösten. De besta gick i barlast till Australien medan andra hade trälaster från östersjöhamnar till Sydafrika varifrån de fortsatte i barlast till Australien.

I Spencergulven i Sydaustralien lastades vete i säckar. VIKING kunde föra 4000

ton. På återresan till Europa rundade skeppen Kap Horn på Sydamerikas sydspets. Denna passage kunde vara svår, färvattnen är ofta insvepta i tjocka och vågorna går höga med isande stormvindar från Sydpolen.

Mestadels lossades vete i England. Sista resan med vete från Australien gjorde VIKING 1946-47. Efter lossningen i London av 51 000 säckar vete lades VIKING upp i Antwerpen och därefter i Rotterdam. Skeppsredare Gustaf Erikson hade avlidit och framtiden för VIKING var ovisst.

Vid den här tiden behövde man i

Göteborg lokaler för den kommunala sjömannskolan. En förening försökte förvärva VIKING i tvärlan med skrot-handlarna. Tack vare garantier från en förmögen göteborgare kunde VIKING inköpas och föras till Göteborg.

2 juni 1951 kom VIKING till Göteborg hogserad av Röda Bolagets KARL. Lasten av kol från Rotterdam lossades i Sannegårdshamnen. Den 11 oktober samma år köpte Göteborgs stad VIKING för att byggas om till sjömannskola.

Med hjälp av kommunala och statliga bidrag samt insamlade medel kunde ombyggnaden sätta igång 1954 och i september 1957 kunde sjömannskolan äntligen öppnas ombord i VIKING.

VIKING lög då på västra sidan av Lilla Bommens hamn. Under nästan fyra decennier var det utbildning ombord för blivande sjömän på däck och i maskin men även för blivande fartygskockar, hotell- och restaurangpersonal.

1989 flyttades VIKING till sin nuvarande plats närmare Göta älvbron. I mars 1994 fördes VIKING till Gotenius varv på Ringön i Göteborg för en omfattande renovering och ombyggnad. Våren 1995 återinvigdes VIKING efter en insats på 48 miljoner kronor.

Sjömansutbildningen flyttade 1994 till Lindholmens utbildningscentrum och VIKING används numera som hotell, konferensanläggning och restaurang.

VIKING ägs sedan 1998 av kommunala Hantverks- och Industrihus i Göteborg AB (HIGAB). Verksamheten drivs av Liseberg AB.

INGVAR KRÖNHAMN

Allt färre bryggor



En bild från Åstols hamn under försäsong. Bojarna omöjliggör vidare anlop av större fartyg som behöver plats att manövrera i den trånga hamnen. Foto Göran Ohlsson 2007

Söndagen 26 augusti 2007 gick ångaren BOHUSLÄN inte till Åstol. Det blåste helt enkelt för mycket för att resan över Marstrandfjorden skulle vara behaglig. BOHUSLÄN stannade i Marstrand där resenärerna fick ett trevligt uppehåll istället för på Åstol. Vi vet att Åstol har dragit åtskilliga resenärer under de år vi gjort resor dit.

Men den egentliga orsaken till att BOHUSLÄN inte gick till Åstol var en annan. Sedan Åstols en gång mäktiga fiskeriflotta försvann i början av 1970-talet har Åstols hamn blivit en populär gästhamn. Den ena biten förtöjs utanpå

den andra. Det sker inte utan risk om en brand uppstår.

Nu har räddningstjänsten på Tjörn, liksom i många andra kommuner, sagt ifråga att gästande båtar endast får förtöjas i vinkel mot kajen. Därför har man lagt ut bojor utmed kajen där BOHUSLÄN brukat ligga under sina besök. Det finns inte längre utrymme att manövrera på för större fartyg som BOHUSLÄN och för våra seglande vänner i skutorna. Risken att få bojor och deras förtöjningar i propellern är uppenbar.

Vi är ett utflyktsmål fattigare.

INGVAR KRÖNHAMN

Aktersalongen

Olympiabadet i Arvidsvik!



I nummer 124 (2006) nämnde vi kortfattat om motorfartyget *VIND* som sommaren 1937 gjorde turer i Göteborgs skärgård. I numret därpå visade vi en bild som vi fått av Hasse Runegrand i Myggenäs, och efterlyste någon som kunde berätta var fotot är taget.

Ättrigen har vi blivit bönhörda. Harry Böckman i Marstrand kände igen hoppturnet vid Olympiabadet i Arvidsvik och byggnaderna där bakom, tvärs över sundet från ångbåtskajen i Marstrand.

Ett studium av Handelstidningens båtannonser sommaren 1937 visar att *VIND* gjorde turer till Vinga på vardagarna, men aldrig på söndagar – tydligen var det mera lönande att kunna hyra ut båten till olika sällskap. Det är alltså högst sannolikt att bilden med den överlastade båten i nr 128 är tagen i Marstrand en söndag sommaren 1937.

Tänk om någon läsare skulle ha hört föräldrar eller släktingar berätta om "den där utfärden till Marstrand med XX-föreningen" Men det vore väl att hoppas för mycket...

■ ■

Äggost

-Bohusläns landskapsrätt

Äggosten är en bohuslänsk specialitet som främst avnjuts som dessert. Den har gamla anor och är speciellt lämpad när man i jultid söker traditioner.

Om man inte har vedspis, språthöna och nysilad mjölk att tillgå, kan man använda elspis samt köpa ägg och mejerivaror i butiken.

Och har man ingen handskuren äggostform i björkträ finns det formlar i mera lättköpta material. Ett finhålat durkslag går också bra.

Basingredienserna är ägg, mjölk och gräddfil. Proportionerna är 2:1:1 uttryckt i antal ägg, liter mjölk och dl gräddfil. Varje äggoststare har sina egna proportioner och tillbehör. Vispgrädd i mjölken gör osten lenare och lite strösocker framhäver smaken.

Vispa ihop äggen och gräddfilen i en stor, tjockbottnad gryta, håll på mjölken och värm försiktigt. Rör under tiden sakta mot botten av kastrullen. Det får absolut inte koka!

När blandningen klumpar sig dras kastrullen åt sidan och får svalna en halvtimme. Äggostmassan öses upp med en hälslev, strö gärna lite socker mellan varven. Låt massan mellanlanda i ett durkslag där vassen kan rinna av innan ostmassan läggs i det kärl som ger den slutliga formen.

Låt äggosten svalna över natten och servera den med bjönbärs- eller hallon sylt.

Båtar runt omkring

Waxholmsbolagets kulturhistoriska fartyg, ångarna *NORRSKÄR* och *STORSKÄR* samt motorfartyget *VÄSTAN*, bemannas sedan i somras av Blidösbolaget. Genom operatörsbytet har främst *NORRSKÄR* fått utökade uppgifter vid sidan om den turistbundna trafiken för Waxholmsbolaget.

NORRSKÄR var igång med beställnings- och jazzturer ända till den 27 september. I december skall *NORRSKÄR* tillsammans med ångaren *BLIDÖSUND* köra julbordsturer och turer till julmarknader på olika öar i skärgården. Den 16 december går *NORRSKÄR* på sin gamla trad till Husarö i ett samarrangemang mellan Blidösbolaget och Stiftelsen Skärgårdsbåten.

NORRSKÄR trafikerade Husarötraden sommartid fram till 1973. Fram till 1970 gick ångaren normalt i trafik även under isvintrar.

VÄSTAN har genom ett styrelsebeslut i Waxholmsbolaget räddats för fortsatt trafik. *VÄSTAN* som är byggd 1900 skall under den närmaste femårsperioden rustas upp för ca 10 miljoner kronor. Det innefattar bl. a. motorbyte och nytt huvuddäck.

Det är ju kul att det går att satsa på kulturhistoriskt intressanta fartyg i Waxholmsbolagets reguljärtrafik. Det är viss skillnad mot Göteborg, men så är väl Stockholm en större sjöfartsstad!

Det är i höst femton år sedan det då kommunägda Styröbolaget sålde Styrö till Telemarkskanalen i Norge.

En riktig vinterbild med ångaren *Bocconati* i isen vid Marstrand 1917. Foto från Ake Egnell

Trevligt för norrmännen men till vilken nytta för göteborgare och skärgårdsbor?

STYRSÖ som numera heter *HENRIK ISSEN* firade i somras att det var 100 år sedan leveransturen gjordes från Eriksberg. Är det inte snart dags att köpa tillbaka *STYRSÖ* till sina gamla hemmarvatten?

Styröbolagets färja *ÄLV-VIRA* har under hösten vid flera tillfällen avlöst de ordinarie *Älvsabbarna* på linjen mellan Rosenlund och Lindholmspiren.

Därefter togs passagerarmodulen iland och färjan körde under en vecka med gods och bilar från Fiskebäck till södra skärgården. Den ersatte då *GÖTA II* som var på höstöversyn.

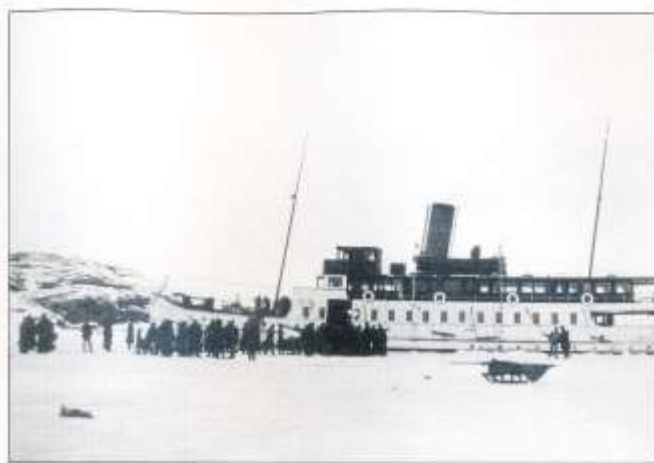
Den nya frakterminalen i Fiskebäck invigdes den 2 oktober. Den 8 oktober var den riktiga trafikstarten från Fiskebäck som ersätter Salholmen när det gäller gods och bilar samt Önnered för sopor från öarna.

Göta Kanalbolagets *DSJANA* ligger på Ö-Varvet på Öckerö för motorbyte och upprustning. Förra vintern genomgick *WILHELM THAM* motsvarande upprustning på samma varv.

■ ■

Aktersalongen har skrivits av Bertil Holmström (B H), Ingvar Kronhamn (I K), Bo Sturmark (B S) och Gunnar Söderberg (G S).

Ångbåten Nr 4 2007



Om ett foto

På sidan 15 ombord i *Ångbåten 127* finns ett foto med maskinisten Bengt Fors med en gejspruta. Den här bilden är inte fototekniskt av bästa kvalitet. En skarpsynt betraktare kan se några böjda kanter på bilden.

Detta beror att jag använde ett vidvinkelobjektiv och i dunklet inte såg att en olämplig inställning gjorts.

Dessutom förde det med sig att det närmaste "bener" på ångmaskinen ser ut att vara ordentligt krökt.

Vi ansåg dock bilden vara värd sin plats och Bengt Fors gör sig ju alltid på en bild ombord.

■ ■

Fartygsforum 2007

Årets Fartygsforum hölls på Sjöhistoriska Museet i Stockholm 20 och 21 oktober med ett 70-tal deltagare.

Årets tema var *Dialog om framtiden – mål och visioner för fartygsbevarande*.

Deltagarna inventerade svagheter, styrkor, hot och möjligheter. Sjöfartsin-spektionen svarade på frågor, främst om behörigheter. En praktikjournal för ångtjänstgöring i traditionsfartyg hade fastställts och godkänts. Sjöfartshögskolan i Kalmar planerade en kurs för maskinbefäl klass VII anpassad för TF750 ånga.

Fartygsforum 2008 hålls på Maritiman i Göteborg 18 och 19 oktober.

■ ■

**Sällskapet
Ångbåten**
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

B FÖRENINGSS-
BREV



*Ångaren BOHUSLAN går in i Sotekanalen på turen från Kungälv till Strömstad 27 juli 2007.
Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsen*