



ÅNGBÅTEN Årg 49 • Nr 3 2013 • 150

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Bjöndandevägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 12
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Marstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@bertilh.se
Gunnar Söderberg, Bergsjökan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stummark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, 154 53, markgraf@algooet.se

Tidningsfren utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2013 är 200 kronor.
Adressändringar meddelas till Kerstin Lööf, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Lätörsped Media AB 2013. Miljömärkt Trycksak 341 834

Sällskapet Ångbåten

Bos 2072, 403 12 Göteborg
www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2013 är 200 kr. Plögnnr: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@stena.com

Vice ordförande: Björn Irwin, tel 031-55 17 45, bjorn.irwin@maritiman.se

Sekreterare: Eva Helmerson, tel 0705-65 21 87, eva@heltersson.se

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kassor@steamboat.se

Ansvarig bemärd: Mattias Jarstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarstedt.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tillägsplats vid Packhuskajen 11, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppshorn.

För beställningstrafiken svarar Claes Johanson,
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 0706-59 50 60.

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 150!

Med visst vemod minns vi en underbar sommar. De soliga dagarna har dröjt sig kvar men nu i slutet av september har en besvärande kyla tagit ett fast grepp om oss.

Sista veckoslutet i september arrangerades på Eriksberg en Kulturbåtsfestival – ett lovligt initiativ som gav en vision av den Kulturbåtshamn vi så väl skulle behöva i Göteborg.

FÄRJAN 4 var där men BOHUSLÄN hade redan dragit på sig vinteroverallen på Ringön i väntan på flytten till vinterkvartret vid Skeppshorn.

Det är många som har frågor om ångaren BOHUSLÄNS hundraårsjubileum som nu definitivt närmar sig. Planeringen pågår intensivt och vi hoppas att i julnumret kunna presentera jubileumsprogrammet för 2014!

Vi ses väl på årsmötet 26 oktober?

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 4 2013 (151) vill vi ha manus senast 11 november 2013. Adresser till redaktionen finns härintill.

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN passerar Hjvvik på kvällen den 21 augusti 2013. Sedan 2011 går kvällsturerna motus.
Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 3 2013

En annorlunda säsong

Den gängna seglings säsongen har gett oss såväl goda som mindre goda upplevelser. Till de positiva hör att vi i stort gynnats av gott eller mycket gott väder. Inga turer har drabbats av svår sjögång eller orsakat obehag för våra passagerare.

Vidare har vi haft god tillgång till besättningar. Inte minst på däck blev många seglingar fullteknade. På maskinsidan finns alljämt en mnskande tillgång på maskinchefer med rätt behörighet. Marginalerna är här små.

På den stora intendenturavdelningen har det fungerat mycket bra helt beroende på kunniga och flitiga kamrater. Tjänsten här är krävande med stor efterfrågan på våra numera berömda rälsmörgåsar men också på varmrätterna.

Kockarnas kunnighet och förmåga att laga god mat åt såväl passagerare som besättning förtjänar stort erkännande.

Tyvärr drabbades BOHUSLÄN av två missöden som orsakade inställda resor. Den första var en beställningsstur till Lysekil.

Ombord fick vi en läcka vid en ventil på ångpannan. Resan till Lysekil måste ställas in. Den kunde någon dag senare genomföras i förkortad form från Göteborg.

Det andra missödet skedde i form av ett kondensorproblem. Ångaren var även denna gång på väg till Lysekil men på en öppen tur dit. Problemet medförde att saltvatten kom in i ångpannan. Det för absolut inte ske.

Resan fick avbrytas i Marstrand. Detta

missöde förorsakade ett ekonomiskt bortfall.

Övriga seglingar har avlopt väl och varit väl utnyttjade. Det ekonomiska utfallet är i skrivande stund inte klart men kommer att redovisas på årsmötet.

Framför oss ligger ångaren BOHUSLÄNS hundraårsdag. 1914 gick BOHUSLÄN ut på sin premiärtur. 100 år senare seglar ångaren åter ut på Skageracks salta vatten – de vatten den en gång byggts för. De 49 sista åren bemannad av och med kvinnor och män, som insett att BOHUSLÄN varit värd att bevara som ett maritimt kulturhistoriskt minne i Sällskapet Ångbåtens regi.

Alltjämt gäller Sällskapets stolta paroll att allt arbete ombord och i Sällskapet skall ske helt ideellt utan ersättning. Ångaren skall försörja sig själv. Detta gäller även för framtiden.

KIM FORSBLAD
ORDFÖRANDE

Kulturhamnstanken

Kulturbåtsfestivalen på Eriksberg 28-29 september gav en vision åt tankarna på en Kulturhamn i Göteborg.

I Göteborgs hamn med omnejd finns en mycket aktiv maritim verksamhet. Idag är aktörerna spridda över ett stort område och är inte heller så lätta att nå.

En organisation som bildats av medlemmar från de olika maritima föreningarna är Göteborgs Kulturhamn.

Målet är att samla den maritima verk-

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna i Sällskapet Ångbåten kallas till årsmöte lördagen 26 oktober 2013 kl. 12.00

i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Kallelsen annonserades i *Ångbåten* Nr 2 2013 (149)

Årsmöteshandlingarna bifogas detta nummer av *Ångbåten*

Före mötet, från kl. 11.30, enkel servering med kaffe och fralla.

Välkommen!

Styrelsen
Sällskapet Ångbåten

Innehåll Ångbåten 150

<i>Försalongen</i>	2	<i>Tsak</i>	12
<i>En annorlunda säsong</i>	3	<i>De två propellvarna – igen</i>	14
<i>Kallels till årsmöte</i>	3	<i>Stenpiren</i>	15
<i>Nya medlemmar</i>	4	<i>Med ångbåt till Saltkråkan</i>	16
<i>Sommarsåsongen 2013</i>	5	<i>Marstrandbolaget del 18 MARSTRAND</i>	18
<i>Aktuellt från FÄRJAN 4</i>	6	<i>Ny terminal för Gullholmen och</i>	
<i>Hälsöndens ångbåtsbrygga</i>	8	<i>Käringön</i>	22
<i>Ratten</i>	9	<i>Båtar runt omkring</i>	23
<i>Jubileumskalendern</i>	11	<i>Akterpegeln</i>	24

Nya medlemmar i Sällskapet Ångbåten

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Ingvar Andersson, Partille
Lars Andersson, Angered
Martin Andersson, Hägersten
Renja Andersson, Bohus
Torbjörn Bladby, Göteborg
Simon Carat, Göteborg
Martin Carlsson, Göteborg
Ingvar Comstedt, Lerum
Ann-Kristin Egels, Partille
Febe Ekstrand, Göteborg
Jan Frick, Lidingsö
Marianne Gustafsson, Landvetter
Inger Hasselblatt-Nordgren, Bromma
Ruby Hedberg, Göteborg
Richard Hellsten, Göteborg
Bodil Hellstrand, Onsala
Marie Hjortbrink, Västra Frölunda
Patrik Hultgren, Bildal
Marianne Häwi, Göteborg
Fredrik Höjer, Mölndal
Jan Eric Isaksson, Lidköping
Börje Johansson, Hovås
Gudrun Johansson, Västra Frölunda
Göran Johansson, Varberg
Kent Johansson, Göteborg
Lennart Johansson, Västra Frölunda
Mats Johansson, Göteborg
Peter Johansson, Lysekil
Gerhard Karlsson, Göteborg
Ingemar Karlsson, Domsjö
Klaus Kober, Gråbo
Kjell Landegren, Skoghäll
Anders Lernberg, Göteborg

Lars Ljungberg, Västra Frölunda
Berit Lundgren, Göteborg
Tina Lundström, Frändefors
Katarina Löfgren, Västra Frölunda
Kerstin Marcus, Uppsala
Lennart Molin, Adelsö
Anders Nilsson, Varberg
Stefan Nilsson, Källered
Sven Nordgren, Bromma
Britt-Marie Olsson, Göteborg
Erland Olsson, Ljungskile
Lennart Olsson, Göteborg
Martin Olsson, Göteborg
Gerd Persson, Göteborg
Gudrun Piculell, Västra Frölunda
Karin Päs, Lindome
Indra Rosen, Mölndal
Sven Sandgren, Kungsbacka
Anders Sandström, Göteborg
Gerd Seander, Göteborg
Olof Sernhag, Göteborg
Agneta Stigsdotter-Theander, Göteborg
Maria Sundlin, Hägersten
Gunnar Svantesson, Mölndal
Johan Ström, Ljungskile
Danielle Tolagen, Göteborg
Michael Torell, Frändefors
Ralph Uddman, Vällingsby
Eivor Wallin, Göteborg
Ann Vikkelsö, Köpenhamn
Tommy Willskytt, Göteborg
Anders Östenson, Lysekil

Följ med på Historisk hamntur med FÄRJAN 4!

—enda ångfärjan i Göteborgs hamn—

Lördagar i september och oktober gör FÄRJAN 4 en tur i innerhamnen med guide ombord och under en promenad i land.

Turen utgår från Eriksberg, Dockepiren, kl. 13.30 och från Residensbron kl. 14.00. Vi är tillbaka vid Eriksberg kl. 16.00 och vid Residensbron 16.30.

Ombord finns enkel kaféservice. Som medlem i Sällskapet Ångbåten får Du resa för halva priset, ordinarie pris är 120 kronor. Biljetter säljs vid landgången.

Välkommen ombord!

Arbetsdagar ombord

under vinteruppehållet är för ångaren BOHUSLÄN dagtid tisdagar och torsdagar samt för FÄRJAN 4 dagtid på måndagar.

Välkommen ombord i BOHUSLÄN vid Skeppbron och FÄRJAN 4, adress Stenkolsgatan 1.

Ångbåten Nr 3 2013

Sommarsäsongen 2013

Säsongen 2013 började med en ny tilläggsplats i Göteborg. Näja, så ny är den inte, gamla "elvan" vid Tullhuset. Där är vi gäster hos Park- och naturförvaltningen som tyvärr saknar medel för en upprustning. Vi får hålla ut!

Efter den sedvanliga "premiärturen" 1 maj med inbjudna gäster vidtog försäsongens beställningsturer. De varade fram till midsommar då vädret vanligtvis börjar locka passagerare till de "öppna" turena.

Onsdagarnas kvällsturer brukar börja lite trevande vad gäller antalet resenärer innan båten fylls i juli och augusti. Tänk om fler bara visste hur vacker och ljus skärgården är i juni!

Silens Dag på Klädesholmen lockade som vanligt många resenärer, det var nästan fullt ombord! Årets sill var kryddad med bacon och pepparrot.

Turena runt Tjörn brukar locka många till en lagom sjötur. Mulet, regn, och västliga vindar fick många att förlägga resan till nästa år. Välkomna då!

Vi har sedan några år gjort två långturer utmed kusten varje sommar. I år skulle det bli tre!

Första kustturen gick till Lysekil, den andra till Kungshamn. Den tredje som även den skulle gått till Lysekil fick tyvärr ställas in sedan BOHUSLÄN kommit till Marstrand med läckande kondensor. Resan fick avbrytas.

Ljungskilebuss ställde snabbt upp med fyra bussar och såg till att passagerarna kom hem igen. Inkomstbortfallen från den inställda kustresan liksom följande onsdagstur var svåra att smälta.

Ångbåten Nr 3 2013



Kung Oscar II med adjutant i fören på ångaren BOHUSLÄN inför landstigningen i Marstrand 24 augusti 2013. Foto Anders Jansson Södra Bohuslän Turism AB

Läckan var snart åtgärdad och BOHUSLÄN gick därefter till Skärhamn med 200 passagerare. Av lönsamhets-skäl blev det inga resor i augusti till Klädesholmen eller till Härön.

Så kom då Sekelskiftedagarna i Marstrand då själve kung Oscar II kliver ombord i Albrektsunds kanal. Under högtidliga former stiger han därefter iland och välkomnas på Marstrands kaj.

Sedan några år ligger det nu flyt-bryggor utmed hela stenkajen i Marstrand. Den stenkaj där ångbåtar och skutor kunnat lägga till i många år.

Nu är vi hänvisade till en träbrygga

som sticker ut alldeles intill färjeläget.

Det blir inte detsamma när kungen under värdiga former skall gå iland på den smala träbryggan. Stenkajen är bättre anpassad för uppgiften.

Men visst är det pampigt när BOHUSLÄN får gå genom hamnen för att vända innan ångaren kommer in till bryggan. Och fler får ju tillfälle att se kungen ombord.

BOHUSLÄN besökte Marstrand både lördag och söndag under sekelskiftedagarna. Ett vällovligt arrangemang som förlänger sommarsäsongen.

INGVAR KRONHAMN

Aktuellt från FÄRJAN 4

Den långa fina sommaren är över när detta skrivs och FÄRJAN 4 har kört de två första av höstens hamrundturer på lördagarna.

Störst går först

Årets premiärtur med FÄRJAN 4 kördes den 1 maj som en teknisk provtur utan passagerare, men med ångpanneinspektören ombord för slutbesiktning av ångpannan.

Efter en stunds uppehåll vid Residensbrons färjeläge slog färjan följe med BOHUSLÄN en bit i hamnområdet innan den blev akterseglad av sin större och snabbare rederikollega. Färjan med sin compoundmaskin på 70 hk har förstås ingen chans att hänga med BOHUSLÄN med sin trippelmaskin på 700 hk. Störst bör förstås gå först.

Färre turer än vanligt

Lågkonjunkturen har negativt påverkat beställningsturena med färjan. Vi hade inte en enda bokad tur under maj. Den 1 juni var det Hammens dag och vi körde korta rundturer på 20 minuter varje halvtimme från Residensbron. Med priset 20 kronor var det knappast någon som kunde tycka att det var dyrt.

Därefter blev det bättre med några beställningsturer under vardera juni, juli, augusti och september. Det har emellertid inte varit av den omfattningen som vi vant oss vid under senare år.

Hänt ombord

Efter maskinisternas renovering av luftpumpen i vintras har det inte varit



FÄRJAN 4 vid restaurang Bryggan under bron, som ligger där Hamnstyrelets färjedepå låg. När nya Hisingbron börjar byggas kommer denna historiskt intressanta miljö att försvinna. Foto Gunnar Söderberg 15 juni 2013

några problem med att hålla vakuomet i lågtrycks cylindern. Skepparen kan därmed köra som tidigare vid tilläggningar och slå stopp en stund för glöda en bit innan han slår full back. Bara genom att slå stopp bromsas farten i viss mån när propellrarna står stilla.

I sommar har de aktiva pensionärerna ombord fortsatt med sina arbetsdagar på måndagar. Christer är som vanligt flitig med pensel både när det gäller färg på överbyggnaden och Benarolja på styrhytternas teak.

Maskinisterna fick efter några års

bearbetning av skeppare Per, kapat rusroret en bit så att det nu har samma längd som vid leveransen 1920 och innan skorsten och rustör förnyades någon gång på 1970-talet.

40 års arbete med färjan

I år är det 40 år sedan Sällskapet Ångbåten åtog sig att ta hand om FÄRJAN 4. Sjöfartsmuseet fick 1972 färjan som gåva av Göteborgs Hamnstyreelse. På initiativ av Sven-Hugo Bengtsson i Sällskapet Ångbåten tecknades 1973 ett avtal mellan museet och sällskapet som



reglerade parternas förhållande mellan varandra.

Kort sagt innebar det att sällskapet skulle se till att färjan bevarades i kördugligt skick och att museet skulle stå som ägare. Ett iktenskap som fortfarande fungerar, även om vi lagt mycket mer pengar och arbete på färjan än vi någonsin kunnat föreställa oss.

Vi, som var med och arbetade på färjan redan när den slöptogs för bottenmålning på Hammens varv sommaren 1973, vågar påstå att färjan är i betydligt bättre skick nu än för 40 år sedan. Visserligen var maskin och panna konserverade och i gott skick, men skrov och överbyggnad var ganska nedgångna efter flera år av eftersatt underhåll.

Färjan hade gjort sin sista tjänst för Hamnstyrelsen på linjen Residensbron-Lundbyhamnen sommaren 1970 och hade sedan dess legat upplagd vid Hammens färjedepå på Ringön.

För varje år som går blir färjan allt finare men vi aktar oss noga för att göra sådant som inte är historiskt riktigt. Färjan är ju K-märkt och bär titeln med heder.

GUNNAR SÖDERBERG

Bilderna på denna sida togs vid Klippans färjeläge under hamrundturen lördagen den 14 september 2013.

Passagerarna välkomnas av Ingemar Bengtsson och Åke Karlsson. Foto Gunnar Söderberg

Hästuddens ångbåtsbrygga

Det är få ångbåtsbryggor som bevarats långt efter det att ångbåtstrafiken lagts ned. En välbevarad miljö är den vid Hästuddens brygga, i Valla socken, på nordöstra Tjörn.

Varje sommar passerar BOHUSLÄN Hästudden på sina turer runt Tjörn.

Vägen till Hästudden från väg 160 är enskild väg. Motorfordonstrafik är inte tillåten. Återstår att gå eller cykla!

Vägen slutar med en vändplan framför bryggan. Några ringar i berget anar möjligheten att binda fast eventuella hästar i väntan på ångbåten.

Det rödmålade magasinet är välbevarat med bryggskytten över dörren. I magasinet förvarades gods som kommit med ångbåten och här kunde man söka skydd i väntan på ångbåten.

Ångbåtsbryggan har en, centralt placerad, pollare. Det är en väl förankrad natursten som numera förgäves väntar på att en trossögla skall kastas från anlöpande båtar.

Hästuddens brygga anlöptes av Marstrandbolagets ångare från 1908 till 1949. Här gick S:t Erik fram till 1936 då ångaren Tjörn fortsatte trafiken genom Stigfjorden fram till 1949.

Hästudden anlöptes även av motorbåtslinjen till Stenungsund genom Stigfjorden. Därifrån kunde man resa vidare med tåg på Bohusbanan till Uddevalla eller Göteborg.

Hästudden var även "kyrkbrygga" för Lilla Askerön som hör till Valla socken på Tjörn. Vägbanken från Askeröarna går över Orust.

TEXT & FOTO: INGVAR KRONHAMN



Ångbåten Nr 3 2013

Ratten

Få detaljer ombord i BOHUSLÄN engagerar mer än den pampiga ratt, som sedan fartygets allra första början haft sin plats i styrhytten. Många bar med förändran betraktat rorgångarens ibland riktigt tunga arbete med den vid girar och manövrar.

Ångaren BOHUSLÄN saknar styrmaskin. Visserligen erbjöd Eriksbergs Mek. Verkstad att förse ångaren med en ångdriven styrmaskin till en merkostnad på 2450 kronor. Rederiet avböjde anbudet, sannolikt av kostnadsskäl. Ångaren försägs istället med en robust handstyrning.

Det kan nämnas att Bohuslänska Kustens ångare GÖTEBERG, som var avsevärt större och högre än BOHUSLÄN också var handstyrd och detta med en ratt med mindre diameter än den på BOHUSLÄN.

I Specifikation till en passagerarvångare för Marstrand's Nya Ångfartygs Aktiebolag kan man läsa:

Handstyrning med utoesling och Gall's ketting fasthultas väl i styrhytten. Den förses med metallbeslagen teakratt 1500 m/m i diameter och roderskvaltra. Ratten förses med en spak af metall långskepps.

Roderledningen bestående af bästa kettling och stålångar går öfver stora hörnblock vid styrhytten i rak linje på isltaket till en dubbel kvadrat som är väl fastskild vid hjertstocken.

Hörnblocken hafva blockhus af plåt och skifvor af hårdt tackjern. Stålstängerna uppbäras af pockenholzbussade gjutjernstöd.

Ångbåten Nr 3 2013



Här ses ratten i styrhytten med pallen som kom i vägen. Foto Bo Starmark

Om själva ratten sägs endast att den ska vara gjord i teak och ha en diameter på halvannan meter. Större kunde den förmodligen inte göras, eftersom styrhytten är liten och trång. Det förutsattes att rorgångaren hade krafter nog att sköta styrningen vid alla sorters väder och manövrar.

Parentetiskt kan nämnas att rederiet på Marstrand lät de flesta av sina ångare ha en fast anställd rorgångare, en klok åtgärd på den mycket väder- och vindutsatta linjen utmed kusten till Gravarne.

Ratten är stor och mycket tung. Den

består av tio svarvade ekrar fastsatta i ett mycket kraftigt nav av järn. Ekrarna är gjorda i ett stycke. I ytterkant hålls de av tio segment, ett mellan varje eker. Över dessa finns fem bågformade trästycken. De tio segmenten mellan ekrarna är inte gjorda som hela stycken utan hopsatta, limmade och förstärkta med teakpluggar. Den yttre kranen är förstärkt på båda sidor med ett mässingsband. Navet är dolt av en mässingskäpa.

Under åren har ratten reparerats och förstärkts flera gånger. Flera segment har blivit lagade och skruvar har bytts ut. Den är i gott skick. När BOHUSLÄN 1965 drogs bort från skrotningsvarvet var ratten i dåligt skick. Den hängde inte ihop särskilt övertygande utan föreföll vara ytterst löst sammanfogad.

Genom åren har den reparerats, restaurerats och renoverats av Sällskapet egna förmågor. Den har inte behövt rekonstrueras.

Ett missöde

I somras inträffade ett missöde när vi skulle vända norr om Sotekanalen. Genom olyckliga omständigheter kom en träpall i vägen när ratten för egen och stor kraft snurrade till midskeppsläge. Med ett brak slogs två spakar av. Det blev inget nöje att på återresan till Kungshamn och Göteborg styra med två spakar avslagna.

Väl framme blev ratten omgäende provisoriskt lagad av Dag Engström och Fredrik Wiberg. De fick dit två "nya" spakar med hjälp av två franska träskruvar, en mängd muttrar och



Arne Apelman och Dag Engström bär in ratten i verkstaden.
Foto Bo Starmark



Arne Apelman granskar den isärtagna ratten.
Foto Bo Starmark

vulktejp. Kanske inte vinnare av pris i formgivning men fullt fungerande under resten av säsongen.

Och sedan...

Ratten måste nu återställas i så nära tidigare skick som möjligt. Efter diskussioner enades man med Dag Engström i spetsen att frakta den till Apelmans Båtsnickeri i Lysekil. Arne Apelman är vida känd som en skicklig båttbyggare och finsnickare. Han har varit jurymän vid bedömningen av finare

snickerier och båtbyggen.

Ångarens ratt kom dit och arbetet med den sattes igång omgående. Det visade sig som väntat att det finns en del småskavanker i den, troligen orsakade av den hårda behandling den utsätts för vid användning.

När detta skrivs i slutet av september 2013 har ämnena till de två nya ekrarna anskaffats. Ratten har delvis plockats isär, mässingsbanden tagits av och småskador inventerats.

Själva snickeriarbetet beräknas vara

färdigt i slutet av året. Därefter skall ratten lackas eller oljas, ett lika viktigt arbete.

När ångaren går ut på sin första tur skall ratten finnas på plats i ett skick som bedrar en hundraårig ångare.

Styrmaskin?

När BOHUSLÄN byggdes vid Eriksberg erbjöds Marstrandbolaget att mot tilläggspris låta fäse ångaren med styrmaskin.

Den 14 mars 1913 skrev direktör

E.W. Flobeck vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads Aktieföretag till rederiet på Marstrand följande erbjudande:

En 5" x 5 1/2" vertikal kombinerad band- och ångstyrinrättning fastbultas på en fuk af furu och förses med underlag af ljuddämpande fil.

Till- och aflöppledningar af koppar dragas upp genom kappen till taket där de inläggs i en plåttrumma fylld med isoleringsmaterial.

Kommandobryggan förstärkes genom inläggandet af kraftigare balkar, hvilka uppstötts af 4 st. stöttor genom röksalongen och 2 st. till bufvedäck på sidorna af luckans akterkant.

På sidorna af luckan kunna stöttor ej lämpligen anbringas utan måste däcksbalken i öfverbyggnadsdäcket förstärkas i görligaste mån för att bära det främsta partet stöttor.

Kommandobryggan göres af 43 m/m furu i stället för 37 m/m emot ett pris af tillammans Kronor Tvåtuusfyrahundrafemtio/2.450.-/

Istället för vår nuvarande stora ratt skulle en mindre duga kopplad till en ångdriven styrmaskin. Tydligt ansågs denna maskin väga så pass mycket att avsevärda förstärkningar vore av nöden. Kommandobryggans däck byggdes ursprungligen i furu men byggdes senare om i teak.

Vår beundrade ratt har stolta anor, pryder verkligen sin plats men kräver starka armar vid umgänget och någon styrmaskin blir det inte i vår K-märkta ångare.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 3 2013

Jubileumskalendern

NU HAR DU CHANSEN

Som en del i ångaren BOHUSLÄNS 100-årsfirande ger Sällskapet Ångbåten ut en kalender för 2014 med fina och representativa bilder.

Kostnaden blir endast 100:-/st (hämtpreis i Göteborg) eller ca 1kr/år.

Upplagan blir begränsad så boka därför redan nu - via e-post till 100@steamboat.se (Leverans beräknad till november)

Miss inte detta unika julklappstips till såväl Dig själv som till andra!

I höst kommer mer information om 100-årsfirandet på hemsidan www.steamboat.se och inte minst i nästa nummer av Ångbåten, då firandet startar.

Tillsynsavgifterna

Förhoppningarna i förra numret att Transportstyrelsens tillsynsavgifter för kulturhistorisk verksamhet skulle slopas kommer att dröja ännu en tid.

I Transportstyrelsens rapport till regeringen, *Insatser för att underlätta för små och medelstora företag samt kulturhistorisk verksamhet - uppdrag 6 i TS RB 2012*, föreslog man att inga avgifter skulle tas ut för tillsyn av kulturhistoriskt intressanta fartyg.

2014 års avgifter har nu fastställts och visar ingen skillnad jämfört med vad som gällt under 2013 då kulturhistoriska fartyg "endast" debiterats

timavgift för besiktningar, 1400 kronor per timma.

Om BOHUSLÄN inte varit k-märkt traditionsfartyg hade den årliga avgiften istället varit 26 400 kronor. För FÄRJAN 4 gäller 13 400 kronor. Då skall man betänka att passagerarfartyg i skärgårdstrafik i allmänhet har två besiktningar under en femårsperiod.

Vid Fartygsforum som 12-13 oktober 2013 hölls i Leksand kommer Transportstyrelsen att presentera planerna på ett nationellt tekniskt regelverk för svenska fartyg.

INGVAR

Teak

Vi får ibland frågor om BOHUSLÄNS däckshus, vilket träslag de är tillverkade av, hur vi behandlar dem och varför de ser ut som de gör.

Det ställs kanske inte så ofta mer intressanta frågor som om ängmaskineriet, hur vi orkar hålla igång ångaren genom åren, hur stor besättningen är och annat.

Låt oss behandla ångarens vackra däckshus som hållit sig så fräscha genom åren.

Det står inte mycket om däckshuset i specifikationen från 1913. Det meddelas endast att de ska göras i teak:

Däckshusens ytterskott tillverkas af teak i fyllningar och ramstycken, hvilkas kanter förses med en smakfull kälning.

Kälning innebär urolhokning i list- eller ramar.

Träslaget teak kommer ursprungligen från Indien men förekommer numera även i Burma, Thailand och Indonesien. På flera håll odlas den. Som de flesta vet är det ett hårt, tungt, oljehaltigt träslag, som är motståndskraftigt mot väta, fukt och angrepp. Ibland har det varit på modet att tillverka möbler och prydnadsföremål av teak. Teak innehåller kisel syra, som gör att det sliter hårt på verktygen vid bearbetning.

På grund av oljehalten är teak svår att limma och linoljebaserade lacker har svårt att fästa på den. På många håll föredrar man att inte behandla teak alls utomhus, vilket för med sig att den med tiden får en gråvit yta som blir mörk vid väta.

Ombord

När vi köpte BOHUSLÄN den 10 januari



Bryggskärmar på ångaren Bohuslän blänker av välbäddad teak.
Foto Bo Starmark

1966 var ångaren till det yttre rejält skamfylad. Under de sista åren i trafik i Öresund och mellan Strömstad och Sandefjord hade inte mycket kostats på underhållet. Uppläggnings i Marstrand hade inte precis gjort utseendet bättre.

Överallt hade lacken släppt från underlaget. Styrhytten och bryggskärmen hade lidit mest men även däckshuset var illa åtgångna. Under de två första åren gick allt arbete ut på att få ångaren i sjövärdigt skick. För skrapning, slipning och lackning fanns ingen tid. Men så småningom började vi så

försiktigt med däckshuset. De står ju någorlunda skyddade. Värmepistoler fanns inte och blåslampor fick vi inte använda. Så däckshuset med styrhytt och bryggskärmen skrapades och släpades för hand. Ett första lackskikt kunde läggas på.

Att skrapa bryggskärmen på utsidan förde med sig vissa akrobatiska rörelser och yngre förmågor utnyttjades ordentligt. Plattformar, selar och annat fanns inte. Till all lycka hände inga missöden.

Teak kräver oljefattig behandling.



Däckshuset byggdes av teak i fyllningar och ramstycken. Styrbords promenaddäck en solig dag.
Foto Bo Starmark

Från ett frikostigt rederi hade vi fått en mycket lättlytande lack, Socony från Mobil Oil, vilken rann i strida strömmar överallt när vi skulle stryka på den. På teaken visade den sig efter ett tag vara olämplig. Den flaggade och krackelerade.

Efterträdarna blev dåtidens vanliga båtlacker från International, Hempel och Jotun. Resultatet blev visserligen snyggt men med begränsad hållbarhet. Vinterklimatet i Göteborgs hamn med temperaturer omkring nollstrecket för hårt fram med finishen.

Det blev mycket arbete på våra ramar. Att

slipa och lacka lockar inte heller några arbetsvilliga i större skaror.

Numera är hela ångaren täckt på vintern och behagligt uppvärmt. Det kan inte nog berömmas vilken lättnad det har inneburit. Ingen fukt alls ombord. Ingen snöslask på däck. Värme inifrån. Behagligt att arbeta ombord.

Detta är en verkligt stor vinst för både ångaren och dem som arbetar ombord under vintern. Därför behöver inte så mycket arbete utföras på däckshuset under de bråda månaderna på våren inför nästa säsong.

Så här gör vi

I princip är underhållsarbetet på teaken inte särskilt svårt. Det skiljer sig inte alls från underhållet på en träbåt. På våren slipas det som ska underhållas med slip-papper 120 – 240. Därefter noggrann avtorkning och eftertorkning med trass fuktad med lacknafta eller rödsprit. Sedan en eller två strykningar med Benarolja.

Den är avsedd för teak och har UV-filter som skydd mot ultraviolet strålning. Salt och vind tål den också väl. Denna oljelack har vi använt de senaste 18 åren och vi är nöjda med resultatet.

Det skall också nämnas att vi bytte hela bryggskärmen i början av 1980-talet. Sven-Anders Boman ritade en profil på virket och hur det skulle sågas i lämpliga stycken. Den nuvarande bryggskärmen är inte original. Men det är styrhytten, relingen och däckshuset.

Så vacker den är

Titta på däckshuset hur fint det följer skrovets språng. Hur nätt kälningarna följer relingarnas vackra linjer. Hur bryggskärmen följer frontskottets rundning. Låt oss skänka den som ritade BOHUSLÄN en uppskattande tanke. Och dem som arbetade i snickeriet där den tunga teaken behandlades med dåtidens verktyg.

Bakom arbetet på ångaren ligger mycket yrkeskicklighet presterad av ytterst kunniga arbetare. Vi hedrar dem bäst genom att även i framtiden värda ångaren BOHUSLÄN på det sätt vi gjort i snart 50 år.

BO STARMARK

De två propellrarna – igen

I Ångbåten Nr 148 (2013-1) berättade jag om de två propellrar som ligger vid Maskinkajen på Eriksberg. Nu har jag fått reda på mer om dem!

De båda fyrbladiga propellrarna finns på Eriksbergstorget (den lilla trekanten innanför Maskinkajen, just nedanför Quality Hotel 11). I artikeln skrev jag att jag inte lyckats få reda på vilka fartyg de varit avsedda för.

Ny information

Jag blev uppringd av Leif Petersson, som hade läst min artikel. Han har varit anställd på Eriksberg och kunde berätta mer om propellrarna.

Leif Petersson började som artonåring på Maskinverkstaden på Eriksberg år 1954. Han avancerade undan för undan och hamnade slutligen på Försäljningsavdelningen. Där arbetade han med specifikationer för fartyg som offererades och – i bästa fall – byggdes på varvet.

Stålgjutodspropellern

På 1960-talet inledde Broströms (Ostasiat) och Transatlantic ett samarbetsprojekt – Skandiaship – för att bygga åtta 13 000-tonns torrlastfartyg på Eriksberg. Fartygen levererades under åren 1966–67.

För Broströms blev det ostasiaterna HONDO, HOKKAIDO, HIRADO och HAKONE. För Transatlantic KILLARA, WAITARA, WOOLLAHRA och TALARAH.

Två av Broströmarna fick KaMeWa-propellrar. Det var alltså propellrar av rostfritt stål med vridbara blad. De hade reservblad ombord.



De båda propellrarna på Eriksbergstorget och *Acrossanovs* under tilläggning. Foto Ove Iko 26 januari 2013.

De övriga sex fartygen fick "vanliga" propellrar av specialbrons. Dessa sex har en koppling till stålgjutodspropellern på Eriksbergstorget.

De sex fartygen fick nämligen reservpropellrar av stålgjutods. Av någon anledning har en sådan reservpropeller blivit "alängd iland". På grund av detta har den i alla fall blivit kvar för att – som jag nämnde i förra artikeln – vid jultiden tjänstgöra som julgranstoft.

Bronspropellern

På 1970-talet sjöng den svenska varvsindustrin på sista versen, Broströms,

som ägde Eriksberg nästan ända till slutet, försökte hjälpa varvet med fartygsbeställningar.

Det grekiska rederiet Circe Shipping hade 1974 beställt fyra produkttankers av storleken 31 600 dwt. När sjöfartskrisen kom kunde rederiet inte stå för ordern. Två fartyg blev avbeställda, och Broströms övertog två. De fick namnen BRÖLAND och INLAND, och båda levererades 1977.

När det var klart att varvet skulle läggas ner, beställde man ett likadant fartyg till. Det var ATLAND, som blev Eriksbergs sista fartyg, levererat 1979.

Ångbåten Nr 3 2013

Stenpiren

Hon var en "avtrappningsbåt", som Leif Petersson uttrycker det, för att sysselsätta varvsfolket under avvecklingen. Inom parentes kan nämnas att hon var det femte fartyget med detta namn hos Broströms.

För dessa tre fartyg kostade man på en reservpropeller av brons, en enda, som förvarades i land. Därför finns det idag också en bronspropeller på Eriksbergstorget.

Fartygen

Data om fartygen som nämns kan man hitta på www.faktaomfartyg.se

OVE IKO



HONDO lev. 1966, upphuggen 1994

HOKKAIDO lev. 1966, upph. 1991

HIRADO lev. 1967, upph. 1984

HAKONE lev. 1967, upph. 1985

KILLARA lev. 1966, upph. 1986

WAITARA lev. 1966, upph. 1994

WOOLLAHRA lev. 1967, upph. 1994

TALARAH lev. 1967, upph. 1994

BRÖLAND lev. 1977, upph. 2004

INLAND lev. 1977, upph. 2007

ATLAND lev. 1979, upph. 2002

När vi i *Ångbåten* Nr 4 2011 (143) skrev om Stenpirens framtida förvandling till en knutpunkt för spårväg, bussar och båttrafiken på Göta älv, kändes planerna ännu avlägsna.

Men i somras, när BOHUSLÄN hade flyttat till Packhuskajen, var arbetena på Stenpiren i full gång. Den grävdes ur och i slutet av augusti stod bara kajmurarna kvar. Nu pågår förstärkningsarbeten.

När Stenpiren byggs upp igen kompletteras den med en utfyllnad söderut där en terminalbyggnad kommer att uppföras. Samtidigt höjs piren till spårvägsspårens nivå vilket även ger marginal till översvämningar vid höga vattennivåer.

En flytbygga med tilläggsplatser för

längs- och tvärgående älvtrafik förläggs utmed diagonalen mellan Stenpirens yttre del och Skeppsbron, vid nuvarande P-arken.

Stenpiren skall vara klar våren 2015 då förhoppningsvis också BOHUSLÄN kan återvända dit. Då är spårvägen mellan Lilla Torget och Järntorget färdig med en hållplats vid Stenpiren.

Arbetet med Skeppsbron kommer att pågå ännu i flera år. Bygget av Västlänken, järnvägen genom centrala Göteborg, kommer även att påverka oss. Under byggnaden får vi leva med ett öppet schakt mellan Operan och Badhusgatan. Det blir spännande!

TEXT & FOTO: INGVAR KRONHAMN

Med ångbåt till Saltkråkan

Det är över 50 år sedan filmerna om Saltkråkan började spelas in. För manus stod folkkära Astrid Lindgren. Hon var sommarboende på Furusund i Stockholms norra skärgård.

Under båtturer i skärgården fick hon idén till filmerna om Saltkråkan, en fiktiv ö där mötet mellan fastboende och sommarboende utgör filmernas huvudtema.

Filmerna var avsedda för barn men roade även vuxna. Vi är fortfarande många som minns handlare Granqvists dotter "Tjorven", Pelle, Stina och den tafatte sommargästen "farbror Melker" (Torsten Liljekona), för att bara nämna några av filmernas karaktärer.

Fortfarande kan man följa Saltkråkan på SVT i barn-tablåerna.

Filmerna om Saltkråkan spelades in på ön Norröra, utanför Furusund. Hit kan man resa på guidad tur varje söndag under sommaren med den genuina ångaren BLIDÖSUND.

BLIDÖSUND byggdes 1911 vid Eriksbergs mekaniska verkstad i Göteborg för trafik mellan Blidösundet och Stockholm. Efter många års trafik lades ångaren upp 1961 men kom överraskande nog åter i trafik 1969.

Idag drivs ångaren BLIDÖSUND av Blidösundsbolaget som även har två snabbgående passagerarfartyg i trafik på Stockholms norra skärgård, till Rödlöga och Arholma.

Från midsommar till mitten av augusti går BLIDÖSUND varje fredag på en riktig långtur från Stockholm till Norrtälje, en resa på nästan sju timmar. Under resan anlöps omkring 18 bryggor. Återresa kan göras med reguljär SL-buss.

Medan BLIDÖSUND på lördagarna gör lokala turer i Roslagen gör ångaren på söndagar en guidad tur från Furusund till Norröra, eller Saltkråkan.

Från Stockholm reser man på söndagarna med någon av rederiets snabbåtar till Glyxns brygga på Blidö där man byter till BLIDÖSUND.

Färden går öster om Blidö, över Svartlöga-fjärden, och efter en timme når man Norröra. Ön är en idyll där de sommarboende numera har tagit över skärgårdshuset.

Passagerarna släntar iland. Det är påfallande många barnfamiljer som bestämmer sig för att besöka Saltkråkans ursprung. Den kunnige guiden lotsar oss över öns stigar.



Ångaren BLIDÖSUND ligger till vid Glyxns brygga i Blidösundet för att invänta snabbåtern från Stockholm.



Redan innanför dörren från fördäck står baren med drycker och tillugg. Under däck finns försalongen med mat och dryck, på övre däck matsalen.

Ångbåten Nr 3 2013



Skärgårdsguiden Michael Blom med Snickargårdens ägare. Ungdomliga Saltkråkefans lyssnar intresserat.



Snabba och kraftfulla manövrer i maskin ger snabba tillägg vid de många bryggorna på återresan mot Stockholm.

Ångbåten Nr 3 2013

Han berättar om hur filmerna på Saltkråkan spelades in, var skådespelarna bodde och var exteriörerna togs. Att interiörerna spelades in i studio konstaterar vi med viss besvikelse. Flera av skådespelarna har besökt Norröra och berikat guiden med ytterligare fakta.

Vi får besöka Snickargården, som familjen Melkersson hyrde, och vi finner den helt oförändrad. I ett uthus har ägaren arrangerat ett litet museum över Saltkråkefilmerna med bilder och föremål.

Men 50 års förbuskning och landhöjning (4 mm per år) har förändrat landskapet. Snickargården ligger nu i en grönskande idyll och viken där barnen lekte är idag torra land.

Vi återvänder till BLIDÖSUND vid ångbåtsbryggan. Under återresan till Furusund är det allsång på akterdäck med visor med Astrid Lindgrens texter. Som avslutning sjungs unisont Evert Taubes *Vals i Furusund*.

Återresan till Stockholm tar drygt fem timmar över fjärdar och genom tränga sund. Brygga efter brygga avverkas.

Ombord i en ångbåt behöver man vanligen varken hungra eller törsta. Inte heller i ångaren BLIDÖSUND! Redan innanför dörren från fördäck står baren med drycker och tillugg. Under däck finns försalongen med mat och dryck och på övre däck ligger matsalen med hela ångbåtsmenyn.

Ett besök i maskinrummet i den koleldade ångaren är givande för den som är van vid oljebrännarens arbetsbesparande surr. Vi får se eldaren mätta de tre eldstäderna med stenkol från kolboxarna. Skyffel på skyffel med kol kastas in i pannan innan eldstadsluckorna åter slås igen.

Och kommer vi lämpligt är det dags för ett av många tillägg. Maskinisten och eldaren ser till att skepparens order i maskintelegrafens snabbt omsätts i kraftfulla manövrer. Det dröjer inte länge förrän vi är på väg igen.

Så är vi framme i Vaxholm, skärgårdens huvudstad. En söndagskväll närmar sig allt fler skärgårdsbåtar som anlöper Vaxholm på väg mot Stockholm.

En dryg timme senare lägger BLIDÖSUND till vid Gustav III:s stady i Stockholm, nedanför Kungliga slottet. En fantastisk ångbåtsdag är till ända.

TEXT OCH FOTO: INGVAR KRONHAMN

Marstrandsbolaget del 18 – MARSTRAND (3)

Marstrand är sedan många år ett populärt utflyktsmål, främst under sommarmånaderna. Ångbåtsresan dit från Göteborg tog förr drygt två timmar och var därför redan under 1800-talet lämplig för dagsutflykter.

Under drygt 90 år anlöptes Marstrand på Marstrandsbolagets kustlinje mellan Göteborg och Grävarne.

Under 1940-talet var avgångstiden sommartid från Göteborg kl. 08.30, år 1950 09.00. Från Marstrand var avgången 15.00 till Göteborg vilket medgav fyra timmars vistelse på Marstrand.

Marstrands Rederi AB

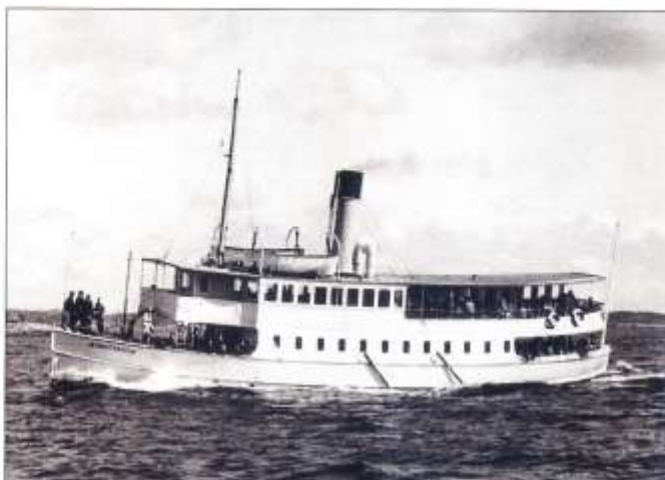
När Marstrands Rederi AB övertog kusttrafiken 1951 var intentionen att sommartid locka flera resenärer till Marstrand genom att erbjuda en senare avgång från Göteborg och längre vistelse på Marstrand.

För att möjliggöra detta behövdes ett särskilt fartyg som bara trafikerade linjen Göteborg – Marstrand. Marstrands Rederi AB beställde därför 1951 den snabbgående MARSTRANDSJORDEN som beskrevs i *Ångbåten* 146.

INNAN MARSTRANDSJORDEN kom i trafik 1 augusti 1951 insattes ångaren GÖTA från 21 juni mellan Göteborg och Marstrand. GÖTA gick från Göteborg vardagar kl. 10.00 och från Marstrand 17.30.

MARSTRANDSJORDEN gick visserligen bara i trafik till 25 augusti, med i stort samma avgångstider, men restiden var kortare, 1 tim 30 min.

Sommaren 1952 hyrdes motorfartyget



Ångaren MARSTRAND (3) gick mellan Göteborg och Marstrand sommars 1954, 1955 och 1956. Olof fotograf

GAY VIKING in för att gå mellan Göteborg och Marstrand, från Göteborg 10.00, från Marstrand 17.00. Restiden var 1 tim 50 min.

Thordén tar över

Våren 1953 övertogs aktiemajoriteten i Marstrandsbolaget av Thordén Lines i Uddevalla. Sommaren 1953 samseglade Marstrandsbolaget med Ångbåts AB Bohuslänska Kusten och AB Göteborg–Oslo Länjen vars ångare OSLO och GÖTEBORG nu även anlöpte Marstrand på resorna mellan Göteborg och Oslo.

Turlistan liknade ingen av de tidigare

men möjliggjorde dagliga resor, med olika fartyg, från Göteborg kl. 09.30 och med återresa från Marstrand 17.00.

Sommaren 1954

insattes åter ett fartyg som bara gick mellan Göteborg och Marstrand. Det var ångaren MARSTRAND (3) som hyrdes in och fick överta namnet efter den ångare som såldes 1953.

Sommarturlistan för MARSTRAND gällde 1954 under tiden 8 juni – 29 augusti. MARSTRAND gick från Göteborg 09.30 och från Marstrand 17.00. Restiden var 2 tim 15 min.

Ångbåten Nr 3 2013



MARSTRAND (3) byggdes 1899 som ETTRENE för Göteborgs Nya Ångbåts AB. Här med Ångbåtsbolagets skorstenmärkte. Foto från Fotopumpen

Sommaren 1955

Även denna sommar trafikerades linjen Göteborg–Marstrand av ångaren MARSTRAND (3). Sommarturlistan gällde tiden 23 juni–15 augusti då ångaren MARSTRANDS avgångstider varierade både från Göteborg och från Marstrand

vilket bör ha förvånat resenärerna.

Under resten av augusti gick emellertid ångaren MARSTRAND från Göteborg 10.30 och från Marstrand 17.00.

Trots en fin sommar kom Marstrandsbolaget under 1955 på obestånd och trädde senare under året i likvidation.

Sommaren 1956

Nio arbetslösa befäl övertog bolagets skulder till banken, landstinget och staten och fortsatte trafiken 1956. Men då var det slut med passagerartrafiken året runt.

Inte förrän 21 juni återupptogs passa-



När EIDERN köptes 1922 av AB Styrso Havsbad fick ångaren namnet STYRSÖ II. Här ligger den vid Träpiren i Göteborg. Foto från Bertil Söderberg

gerartrafiken med LYSEKIL och S:t ERIK som expressångare. ALBREKTSUND gick på Karingön onsdag, lördag och söndag. Ångaren MARSTRAND hyrdes in även denna sommar för trafiken mellan Göteborg och Marstrand. Avgångarna varierade liksom under sommaren 1955.

Ångaren MARSTRAND (3) var alltså den tredje ångaren med samma namn som trafikerat Marstrand. Redan 1862 satte ett ångbåtsbolag i Uddevalla sommartid in den första ångaren med namnet MARSTRAND (1) mellan Göteborg och Marstrand. Det

var främst Uddevallabolagets oförtrånga att tillgodose Marstrands intressen som bidrog till bildandet av Marstrandsbolaget 1868.

1904 lät Marstrands Nya Ångfartygs AB vid Lindholmens varv bygga den mest namnkunniga ångaren med namnet



Ångaren MARSTRAND (3) vid kaj i Marstrand någon gång under de år ångaren var "sommarbåt" för Marstrandsbolaget. Foto Bengt Wall

MARSTRAND (2). Den trafikerade kustlinjen fram till 1952.

Denna ångare såldes på nyåret 1953 för att under namnet ÖREBERG gå mellan Malmö och Klampenborg i Danmark somrarna 1953 och 1954. Efter pannhaveri skrotades den 1955.

MARSTRAND (3)

Marstrandsbolagets sommarbåt åren 1954, 1955 och 1956 var byggd 1899 som EIDERN vid Eriksbergs Mek. Verkstad för Göteborgs Nya Ångslups AB.

Det var en av de första skärgårds-

båtarna som byggdes med skrovförmer avsedda för gång i is.

EJDERNS längd var 26,80 m och bredden 6,40 m. Den hade en kom-poundångmaskin på 180 hk och gjorde 11 knop.

Efter Ångslupsbolagets konkurs 1922 såldes ångaren till AB Styrso Havsbad i Göteborg och fick namnet STYRSÖ II.

I slutet av 1928 såldes den till Styrso Nya Trafik AB i Göteborg. Efter bolagets konkurs övertogs STYRSÖ II hösten 1934 av AB Styrso Havsbad.

Hösten 1935 köptes ångaren av AB

Längedrag i Göteborg. Bolaget var moderbolag till Styrso Havsbad.

Styrsobolagets sista ångare

1949 köptes AB Längedrag och dess dotterbolag Styrso Trafik AB av Göteborgs stad. Med kommunaliseringen skulle Styrsobolagets sista ångbåtar ersättas av nybyggda motorfartyg.

I juni 1951 såldes ångaren GÖTA till Marstrandsbolaget för att ersätta leveransförsenade MARSTRANDSFJORDEN.

Efter sommaren 1951 såldes VIRA II och skrotades året efter medan STYRSÖ blev av med ångmaskinen och fick dieselmotor till säsongen 1952.

STYRSÖ II var endast sporadiskt i trafik för Styrsobolaget somrarna 1952 och 1953.

11 juni 1954 såldes ångaren för 35 000 kronor till Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla och fick då namnet MARSTRAND.

Efter de tre sommarsäsongerna på linjen Göteborg - Marstrand lades ångaren upp i Uddevalla. I oktober 1956 anmälde rederiet att maskinen tagits ur och att skrovet användes som prämlid Uddevallavarvet.

3 april 1957 såldes skrovet för 27 000 kronor till Torsten Johansson med firma Skrot & Avfallsprodukter i Tingstad. Det var där som även ångaren BOHUSLÄN kunde ha slutat sina dagar om inte Sällskapet Ångbåten haft andra planer.

INGVAR KRONHAMN

Ny terminal för Gullholmen och Käringön

Den 16 juni 2013 invigdes den nya terminalen i Tuvesvik på Lavön, mitt emot Gullholmen. Därmed utgår båttrafiken till både Gullholmen och Käringön från Tuvesvik.

Vid Tuvesvik har skapats 1400 p-platser, bussterminal, kaj med flytbyggor samt en terminalbyggnad med väntrum, toalett, kiosk, godsutrymme och personalrum. På byggnadens tak finns även en utsiktsterrass. För båttrafiken finns även verkstad och bränsledepå.

Det är KäringöTrafiken AB på Käringön som driver båttrafiken mellan Käringön, Gullholmen och Tuvesvik. I trafiken används passagerarfartygen STRÖMCRONA och STRÖMSTIERNA.

STRÖMCRONA som levererades 2013, är 24,4 meter lång och kan ta 148 passagerare. STRÖMSTIERNA som byggdes 2007, är 28,5 meter lång och kan ta 198 passagerare. Båda fartygen gör 12 knop.

När båttrafiken på Käringön nu flyttats från Hälleviksstrand till Tuvesvik blir restiden dit något längre. På Gullholmen anlöps hamnen endast av STRÖMCRONA. De flesta turerna anlöper Gullholmsbaden.

Passbåttrafiken på Gullholmen och Käringön startade på 1930-talet då SJ inledde samarbete med privata båtägare. Trafiken till Gullholmen utgick från Ellös fram till 1957 då vägen fram till Tuvesvik var färdig.

TEXT & FOTO: INGVAR KRONHAMN

Övre bilden visar STRÖMCRONA med Gullholmen i bakgrunden, nedre bilden - den nya terminalbyggnaden i Tuvesvik.



Andrieten Nr 3 2013

Båtar runt omkring

WALONA till Vinga



Walona i botten på Vinga under en kvällstur dit. Foto Ingvar Kronhamn

I sommar har WALONA som tillhör Rederi AB Bohuslänska Kusten trafikerat Vinga. WALONA fick med anledning av arbetena på Stenpiren flytta till en ny tilläggsplats mellan BOHUSLÄNS plats vid Casinot och Residensbrons färjeläge.

WALONA har trafikerat Vinga med en morgon- och en kvällstur, där den senare har varit kombinerad med rätkryssning. Med årets fina sommar har köerna till WALONA ibland varit långa. Rätkryssningarna har efter sommaren fortsatt onsdag, fredag, lördag och verkar ha tagit över den nisch som POSEIDON hade tidigare.

Nya STRÖMCRONA

Den 5 juni levererade Djupviks Varv på Tjörn den nybyggda STRÖMCRONA till KäringöTrafiken som trafikerar Käringön och Gullholmen på uppdrag av Västtrafik.

Andrieten Nr 3 2013

Nybygget, som är en något förminskad kopia av den sex år äldre STRÖMSTIERNA, skall vara bättre anpassat för trafik under isvinter. Den ersätter den hittills inhyrda HÄTTAN som nu lämnats tillbaka till sina ägare på Tjörn.

STRÖMCRONA har ett skrov som är byggt i stål vid Riga Shipyard i Lettland. Längden är 24,4 och bredden 6,6 m. Två Scania DI13 motorer på vardera 450 hk driver var sin fast propeller. Farten är max 12 knop och kapaciteten 148 passagerare.

Vid sommartidtabellens start den 15 juni flyttades trafiken till Käringön från Hälleviksstrand till en nybyggd terminal vid Tuvesvik. Båda båtarna används i trafiken även under vintertidtabellen.

Nya pendelfärjor beställda



En tidig skiss på en av de nya pendelfärjorna för Älvsjötrafiken.

Västtrafik har vid det finländska varvet Uudenkaupungin Työvene ("Nystads arbetsbåtar") beställt två pendelfärjor för leverans i slutet av 2014 och början

av 2015. Färjorna är avsedda för linjen Rosenlund-LindholmSPIREN och kommer att drivas av Styrsöbolaget.

Linjen är avgiftsfri och har i nuläget cirka 100 000 resenärer per månad. Resandet ökar med ca 20 % per år och nuvarande fartyg på linjen kommer inte att räcka till framöver.

De nya färjorna blir dubbeländade och kan sägas vara en modern version av färjan ÄLV-VIRA, som är ett av de fartyg som trafikerar linjen idag. Kapaciteten blir 300 passagerare och 80 cyklar. Det blir passagerarutrymmen i sidorna och en bred cykelfil i mitten. Framdriften blir dieselelektrisk med ett omsvingbart propelleraggregat i vardera ändan. Färjorna blir 30 meter långa och 8 meter breda.

Under andra halvåret 2015 beräknas den nya terminalen på västsidan av Stenpiren att vara klar och avsikten är att de nya pendelfärjorna skall trafikera den nya terminalen istället för Rosenlund. Stenpiren kommer även att trafikeras av spårvagnslinjerna 1 och 9 samt några busslinjer.

Varvet Työvene, som ligger i Nystad, 70 km nordväst om Åbo, har tidigare levererat vägfärjor till Trafikverkets färjerederi och Waxholmsbolagets NÄMDÖ och GÄLLNÖ.

För linjen Gränna - Visingsö bygger varvet nu den nya färjan BRAHEBORG i torrdockan i Huskvarna. Färjan byggs i sektioner som fraktas dit från Nystad. Beställare är Trafikverkets färjerederi. Leveransen sker i slutet av året.

GUNNAR SÖDERBERG

Akterspegeln



Annika Holm bakom ratten på BOHUSLÄN vid passage av Stora Sillesund utanför Marstrand i tät dimma. Foto Bo Starmark den 21 juli 2013

Till rors skall alltid kursen hållas. Det hör till roängångarens uppgift. Bilden togs en dag i somras då vi var på väg från Kungshamn, Lysekil och Marstrand till Göteborg. Vädret hade varit strålande med sol och svag vind.

På Hjärteröfjorden kom det plötsligt tät dimma från söder. Vi blev tvungna att gå sakta och ge signaler med ångvisslan. Snart syntes knappt gösstaken. Kapten Dag Engström förde besticket, Annika Holm höll kursen och själv stod jag utkik med en stark kikare. Men vi höll kursen

och gled förbi prick efter prick, fyr efter fyr.

Sällskapet Ångbåten har hållit sin kurs i snart 50 år. Vi har tagit oss förbi svårighet efter svårighet, pålaga efter pålaga, omställning efter omställning men kursen är välkänd och skall så förbli.

Jubileer och guldkanter må passera men vi skall alltid hålla vår kurs och stil, även om vi någon gång måste kisa med ögonen och torka av kikaren.

BO STARMARK