



ÅNGBÅTEN Årg 54 • Nr 3 2018 • 170

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamm, Gamla Björnsdalsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamm@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0513-134 14 eller 0209-56 96 69, markgraf@algomet.se
Prenumerationsavgiften för år 2018 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Järlstedt,
Aspbydalsvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett däck till Sällskapet.

Grafisk produktion: Damgård Litho 2018. Miljömärkt Trycksak 3041 0196

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2018 är 200 kr. Plungino: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stenamall.se

Vice ordförande: Eva Helmersen, tel 0705-65 21 87, eva@heltersen.se

Sekretarie: Mattias Järlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Kassör: Anne Marie Erikson Tebers, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Järlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglings säsongen sin tilläggsplan vid Stoppipiren, Göteborg.

Vinterupplagning vid Skeppshuset.

För beställningstrafiken svarar Thorsten Asberg,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhavet.

Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 170!

Med detta nummer av *Ångbåten* påminner vi om Sällskapet Ångbåtens årsmöte 27 oktober. Välkommen dit!

2019 års ångbåtsalmanacka har just anlänt, köp den!

Innehåller i tidsskriften är som vanligt omväxlande. BOHUSLÄN har haft en lyckad säsong och dessutom gästade Trollhätte kanal, Dalslands kanal, Väner och Ämål.

När det gäller FÄRJAN 4 är rapporterna inte så roliga. Det saknas fortfarande pengar för att ge FÄRJAN 4 en ny ångpanna och ett fortsatt liv.

Vidare berättar vi om den svenska ångbåtens 200-årsjubileum och om båtarnas runt omkring oss!

Ragnar Magnander berättar om jubileer i vårt grannland Finland. Och så avslutar vi med berättelsen om ångaren KUNGÅLF.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 4 2018 (171) 12 november 2018

Nr 1 2019 (172) 11 februari 2019

Omslaget

Besättningen på BOHUSLÄN ombord på ångaren HERBERT på Dalslands kanal 1 augusti 2018. Foto Ingemar Petersson

Tredje sidan

Ångbåtsvänner!

En fantastisk seglings säsong är över. En sommar som vi vädermässigt sent lär glömma med sin värme och beklagliga svåra torka.

I år gjorde vi en satsning på en ny tur: Göteborg-Öckerö-Marstrand och åter. Från Björnhuvudet som ligger lite avsides på Öckerö, har vi haft resenärer.

Lite över en vecka tillbringade vi på Göta Älv och Väner. Tillsammans med seglande skutor deltog vi i "Vänerskadern". Det började med Slussdagen i Trollhättan. Dit hade vi många passagerare från Göteborg som fick en fin tur på älven.

Dalslands kanal fyllde 150 år och blev vederbörligen hyllad och firad. Ångaren HERBERT från sjön Mjörn hade fraktsats med trailer till Väner. HERBERT, skutorna och BOHUSLÄN firade sedan Ämål 375 år på plats.

I Ämål mötte vi en intresserad och kunnig allmänhet både ombord på våra dagsturer ut Väner och vid kaj på "öppen båt". Vår besättning, vår ångare och givetvis våra råksmörgåsar gjorde succé, fattas bara annat.

Ett stort tack till Maritim i Väst och Ämåls stad som arrangerat allt från "Old Ships Race" till kanonsalut. En riktig folkfest!

Nu ligger BOHUSLÄN med kall panna, delar av maskineriet är nedplockat för sedvanligt vinterunderhåll.

Vintertäckningen börjar komma på plats... Nu gäller vintertider: måndagar, tisdagar och torsdagar är det arbete ombord (se mer om detta på nästa sida).



Snart går vi sjös igen! Ångaren BOHUSLÄN på älven 1 maj 2015. Bilden togs av Gunnar Söderberg

Just nu ligger vi vid Gotenius varv men förhålar snart till Skeppsbron och den sedvanliga vinterkajen.

Jag vill passa på att tacka alla, ingen nämnd och ingen glömd, som på något sätt bidragit till våra fartygs och Sällskapets verksamhet. Utan er kommer vi ingenstans. Alla är viktiga!

Med engagemang, tolerans och respekt för varandra kommer man långt.

EVA HELMERSEN
VICE ORDFÖRANDE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte **lördagen 27 oktober 2018 kl. 12.00** i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar finns på mötet. Före mötet, från kl. 11.30, serveras kaffe eller te med smörgås

Välkommen!

Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

Innehåll Ångbåten 170

Försalongen	2	Kulturbåtarna i konkurs	13
Tredje sidan, årsmöte	3	Den svenska ångbåten 200 år	14
Ångbåtsalmanackan	4	Maskinistkurs	15
Arbete ombord	4	Sommarresa till ångbåtar i Finland	16
Nya medlemmar	5	Aktuellt från Färjan 4	20
Bohusläns sommararter	6	Ångbåtstipsik på Kungälv (del 4)	21
Vänerskadern	8	Aktiespegeln	28
Båtar runt omkring	12		

Ångbåtsalmanackan 2019

Ångbåtsalmanackan kan köpas ombord i ångaren BOHUSLÄN vid kaj i Göteborg tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

Hämtpris är 120 kronor per styck, endast kontant betalning eller swish!

För Dig som inte har möjlighet att hälsa på ombord kan vi skicka almanackan mot portotillägg. Hör av dig till eva@steamboat.se eller per telefon 0705-65 21 87



Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN är upplagd för säsongen men ombord pågår arbete under hela vinteruppehållet!

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar från kl. 10 på förmiddagen.

Du är även välkommen måndagar några timmar från kl. 16. Kontrollera med Gunnar Söderberg 0705-29 99 79.

På FÄRIAN 4 som ligger upplagd vid Ringön pågår för närvarande ingen verksamhet.

Nya medlemmar

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

Dennis Andersson, Partille
Per Andersson, Kode
Sven Andersson, Hisings Backa
Roger Arvidsson, Göteborg
Johan Austrheim, Västra Frölunda
Anders Bartley, Bildal
Berit Boijort, Göteborg
Magnus Colding, Vallentuna
Peter Dubois, Hovås
Magnus Eriksson, Västra Frölunda
Anders Erlandsson, Göteborg
Annika Erlandsson, Göteborg
Clas Falkengaard, Västra Frölunda
Ingrid Fredgren, Torstlanda
Patrik Gabriellson, Kungälv
Viktor Grudeborn, Göteborg
Barbro Gustavsson, Jörlanda
Tor Axel Hansson, Göteborg
Monika Hedberg, Varekil
Robert Henriksson, Göteborg
Kjell Holmgren, Göteborg
Carina Hultman, Göteborg
Johan Jansson, Rönnäng
Jonas Jansson, Hisings Backa
Håkan Jiremyr, Olofstorp
Eva Johansson, Sävedalen
Stig Johansson, Sävedalen
Edith Jonsson, Göteborg
Ann Landin, Västra Frölunda
Christina Lind, Västra Frölunda
Anna Liña, Lerum
Bo Lindgren, Asperö
Klas-Göran Lundin, Torstlanda
Anders Magnusson, Munka-Ljungby
Margareta Mäkipaaso, Danmark



Välkommen ombord till sommaren! Och lika välkommen i vinter. Vi behöver alltid aktiva medlemmar i vår verksamhet. Här ses ångaren BOHUSLÄN passera Hjvvik. Foto Ragnar Magnander

Annika Markkrona, Göteborg
Elisabeth Nevalainen, Olofstorp
Elinor Nilsson, Kungsbacka
Inger Nyström Godfrey, Kode
Anders Olofsson, Västra Frölunda
Tommy Remes, Angered
Klas Richard, Kode
Magdalena Sabel, Enskede
Peter Sandersnäs, Stenungsund
Sven Sigurd, Våring
Kristen Sjölin, Dannike
Jon Steen, Göteborg
Beppe Sathén, Göteborg
Povel Sörbris, Klövedal
Harald Treutiger, Göteborg

Petter Vedin, Marstrand
Carlos Munoz Vera, Hisings Backa
Jesper Werle, Vallentuna
Ingemar Widman, Västra Frölunda
Victoria Willefmsson, Göteborg
Bengt Wägensjö, Stockholm



BOHUSLÄNS sommarturer

Årets sommar blev så varm och fin som de flesta önskar sig. Bristen på regn blev emellertid till slut besvärande på olika sätt.

För ångaren BOHUSLÄN bidrog det fina vädret till ett mycket stort antal resenärer på de allmänna turerna. Intäkterna från dessa turer är mycket viktiga för att få ekonomin att gå runt på ett tillfredsställande sätt. Det räcker inte att enbart att köra beställningsturer med BOHUSLÄN.

Onsdagsturer

De traditionella kvällsrundturerna från Göteborg genom norra och södra skärgården gick under 14 onsdagar under tiden 30 maj–12 september med i medeltal 110 resenärer per tur.

Det är många resenärer som förbörkar kombinationen resa och räksmörgås med öl eller vin och umgås ombord.

Vid hårda västliga och sydvästliga vindar kan färdvägen ändras för att slippa passagen över Vinga sand och därmed undvika sjögång. Så var fallet den 22 augusti när turen bara gick i södra skärgården och vände vid Vargö.

Marstrandsturer

En nyhet i sommar var att göra dagsturer från Göteborg på lördagar till Marstrand. BOHUSLÄN gjorde sex turer till Marstrand mellan 16 juni och 1 september.

För att få fler resenärer och samtidigt ge möjlighet för boende i norra skärgården att resa till Marstrand anlöpets Björnhuvudets kaj på Öckerö.



BOHUSLÄN anlöp Björnhuvudets kaj på Öckerö på resa från Marstrand till Göteborg. Foto Ragnar Magnusson den 11 augusti 2018

I medeltal var det 134 resenärer från Göteborg och 31 från Öckerö till Marstrand.

Anlöpets av Öckerö tar visserligen lite extra tid men det får vägas mot de förbättrade intäkterna. Björnhuvudets kaj fick ny ägare strax före sommaren och vi får hoppas att den får anlöpas även kommande år.

Inför nästa sommar behövs lite mer gångtid i turlistan. Som det numera ser ut i Marstrand måste BOHUSLÄN alltid lägga tid på att vändas i norra delen av hamnen för att kunna lägga till vid träbryggan på Marstrandsön.

Marstrand är ett attraktivt resmål och själva båtresan genom norra skärgården och Albrektsunds kanal bjuder på omväxlande upplevelser.

Under sekelskiftesdagarna i Marstrand den 18–19 augusti provades att göra enkeltur från Göteborg på lördagen med 69 resenärer. Rundturen från Marstrand lördag eftermiddag hade bara 26 resenärer och återresan till Göteborg på söndagen 15 resenärer. De som ville resa fram och tillbaka på samma dag fick ta buss och tåg i en riktning. Veckoslutet var regnigt och blåsig vilket gav lågt antal resande.



Yvonne Håjer i köket på BOHUSLÄN strax före avgång från Marstrand till Göteborg. Foto Gunnar Söderberg den 28 juli 2018

Sillens dag

På Nationaldagen den 6 juni gick BOHUSLÄN med 160 resenärer till Klädesholmen där Sillens dag traditionsenligt firades.

Träbåtsfestival och Tjörn runt

Lördagen den 7 juli gick BOHUSLÄN med 67 resenärer från Göteborg till Skärhamn där den traditionella Träbåtsfestivalen pågick under veckoslutet. Eftersom BOHUSLÄN skulle ligga kvar över natten i Skärhamn fanns anslutande buss till Göteborg.

På söndagen gjordes en resa från

Skärhamn runt Tjörn med hela 186 resenärer. På eftermiddagen gick BOHUSLÄN till Göteborg med bara 15 resenärer som hade bussanslutning från Göteborg på morgonen.

Kungshamn och Bovalstrand

I somras blev det bara tid för en lång kusttur. BOHUSLÄN gick torsdagen den 19 juli med 151 resenärer från Göteborg. Efter ett längre uppehåll på Gullholmen fortsatte turen till Lysekil och Kungshamn med bussanslutning tillbaka till Göteborg.

På fredagen gick BOHUSLÄN från

Kungshamn genom Sotekanalerna till Bovalstrand med 92 resenärer. Återresan till Kungshamn lockade 82 resenärer. Bussanslutning fanns båda dagarna. Söndagen den 22 juli gick BOHUSLÄN från Kungshamn med anlöp av Lysekil och ett längre uppehåll på Marstrand till Göteborg med 119 resenärer. Även här fanns det bussanslutning i båda riktningar.

Älvturer

Genom att BOHUSLÄN skulle till Ämål i somras blev det flera turer på Göta Älv. Första resan gick den 30 juli. BOHUSLÄN gick då med 165 resenärer från Göteborg till Trollhättan för att nästa dag fortsätta till Vänersborg, men då med bara 22 resenärer.

Turerna på Vänern och från 375-årsjubilerande Ämål beskrivs på annan plats.

Den 7 augusti var BOHUSLÄN på hemresa från Trollhättan till Göteborg. Den lockade 119 resenärer.

Älvturerna avslutades med resan från Göteborg till Älvängen och åter den 8 september med 88 resenärer.

Medan resenärerna från Göteborg besökte Repslagarmuseet i Älvängen gjorde BOHUSLÄN en tur med 45 resenärer från Älvängen.

Resan gick norrut förbi Lödöse där ångaren vände mellan Norra Garn och Ödegården. Maskinisten och älvkännaren Åke Karlsson guidade under hela resan.

GUNNAR SÖDERBERG

Vänereskadern 2018

En fartygsskader bestående av skutor, skonare, kuttrar och ångbåtar besökte under sommaren hamnar i Trollhätte kanal och på Vänern.

Evenemanget gick under benämningen Vänereskadern och arrangerades av Maritimt i Väst och Västkustskutorna i samarbete med respektive hamnstäder samt Prisma Västra Götaland.

Syftet med arrangemanget var att knyta kontakter mellan ideella och offentliga parter för att tillsammans lyfta vårt maritima kulturarv.

Från Göteborg till Vänern

Vänereskadern utgick från Göteborg söndagen 29 juli. De tio skutorna övernattade i Lödöse medan ångaren BOHUSLÄN på måndagen förde med sig passagerare från Göteborg till Trollhättan.

Slussdag i Trollhättan

Måndagen 30 juli var eskadern framme i Trollhättan där BOHUSLÄN inledde slussningen.

I Trollhättan höll eskadern öppet skepp för alla besökare. Det finns även möjlighet att besöka Sjöfartsverkets Vänerisbrytare ALE. På kajen fanns aktiviteter för såväl stora som små.

*Övre bilden: Bohuslän ledde Vänereskadern genom Trollhättans slussar.
Foto Per Abbiqvist*

Nedre bilden: Skutorna har slussat upp i Trollhättan. Foto Henrik Olsson



Slussdagen arrangerades av Innovatum tillsammans med Trollhättans stad och Sjöfartsverket. Glädjande nog bjöd Sjöfartsverket på slussavgiften.

Uppehåll i Köpmannehamn

Tisdagen 31 juli fortsatte eskadern till Köpmannehamn som ligger på en ö i inloppet till Dalslands kanal. Hamnen byggdes som omlastningshamn för fartyg på Dalslands och Trollhätte kanal. Under onsdagen gick skutorna upp i Dalslands kanal till Upperud där de mindre slussarna börjar. BOHUSLÄN fick vackert bli kvar i Köpmannehamn på grund av sin storlek. Ångbåten HERBERT hämtade besättningarna som fick tillfälle att besöka Håverud och Kanalmuseum.

En anledning att besöka Dalslands kanal och Håverud var kanalens 150-årsjubileum. Akvedukten är renoverad med sakkunnig hjälp av Gøtenius varv.

Hamnfest i Ämål

Toresdag eftermiddag 2 augusti löpte Vänereskadern in i Ämåls hamn. Skutan WESTVIND sköt salut vilken besvarades av "Ämåls karoliner".

Ytterligare några fartyg anslöt, vänergaleasen MINA från Lidköping och

Övre bilden: Köpmannehamn är vanligtvis en ledig plats men med Vänereskadern levde upp under några dagar.

*Nedre bilden: Skutorna METTELDA och WESTVIND ligger akter om BOHUSLÄN. I bakgrunden breder Vänern ut sig.
Foto Ingemar Petersson*

månsveparen M 20 som minnsann besökt Ämål redan 1953! Den drivs nu av en förening.

Under torsdag till söndag pågick därefter Hammkalaset med Old Ships Race som ett inslag i Ämåls 375-årsfirande. De besökande fartygen tilldrog sig publikens intresse med "öppet skepp" och rundturer ut på Vänern.

BOHUSLÄN turar från Ämål ut på Vänern under fredag och lördag lockade 110 respektive 122 resenärer.

Hamnfesten i Ämål och Old Ships Race lockade cirka 5000 besökare.

Avsegling från Ämål

Söndag 5 augusti lämnade eskadern Ämål under avskedssalut. Några bärar gjorde sällskap med BOHUSLÄN som tog med 23 passagerare till Vänersborg.

MATHILDA seglade mot Sjötorp medan övriga skutor seglade till Källandsö för att fortsätta till Mariestad.

Eskadern i Mariestad

Tisdagen 7 augusti sammanstrålade skutorna i Mariestad.

I Mariestad var det fullt av besökare i hamnen. Kommunen, som hade flera aktiviteter på kajen, var nöjda med arrangemanget och tackade Vänereskadern för gott samarbete.

*Övre bilden: Hennes hämtade besättningar från Köpmannahamn till Hävedud.
Foto Ingemar Petersson*

Nedre bilden: Westvda av Göteborg läper in i Ämåls hamn. Foto Ingvar Kronhamn



Ångbåten Nr 3 2018



Ångbåten Nr 3 2018

Avslutning i Lidköping

Onsdagen 8 augusti seglades ett Old Ships Race från Mariestad till Lidköping. Efter ankomsten till Lidköping väntade många besökare att få tillfälle att komma ombord i båtarna.

Även Lidköpings kommun var nöjda med arrangemanget och såg fram mot ett återbesök inför stadens jubileumsfirande 2021. Blir det en ny Vänereskader?

Så avslutades Vänereskadern, var och en återvände hem till sitt efter händelserika somrardagar på vårt innanhav.

Ångbåttur på älven

BOHUSLÄN hade inte möjlighet att besöka de andra vänerhamnarna, en onsdagstur i Göteborg väntade.

Måndagen 6 augusti fortsatte BOHUSLÄN resan hem utför Göta älv i fint sommarväder. 24 passagerare njöt av resan från Vänersborg till Trollhättan.

Desto flera hade tagit sig till Trollhättan för att följa med på turen till Göteborg, 119 passagerare följde ombord slussningen i Trollhättan och därefter i Strömen vid Lilla Edet.

Sakkunnig guide var Åke Karlsson som under resan pekade ut alla de varv som en gång låg utmed stränderna.

INGVAR KRONHAMN

*Övre bilden: Brevens av vid kaj i Ämåls djuphamn där också Hamnfesten hölls.
Foto Yvonne Håjer*

*Nedre bilden: Flottans män underbåll besökarna under Hamnfestens invigning i Ämål.
Foto Ingvar Kronhamn*

Båtar runt omkring

Sommartrafiken till Hönö

I somras trafikerade Styrsöbolaget den nyöppnade linjen Stenpiren–Eriksberg–Hönö Kläva med KUNGSÖ. Trafiken pågick 26 juni–19 augusti med fyra dubbelturer per dag tisdag–söndag. Trafiken kördes kommersiellt med egen taxa.

Det fina sommarvärdet bidrog till att trafiken blev en succé. Restauranger och butiker på Kläva uppgav att de fick ett ekonomiskt uppsving tack vare fler besökare än tidigare. Nyheten att kunna resa med båt till Kläva och invigningen av linjen, som gav fin publicitet, var en bidragande orsak till framgången. Res-tiden med båten är en timme, vilket är snabbare än att resa med Västrafiks bussar från stan till Hönö Kläva.

Nya pendelfärjan ELVY

Västrafiks nya pendelfärja som är under byggnad vid Uudenkaupungin Työvene i Finland fick efter namntävling i somras namnet ELVY.

Färjan är en syster till ÄLVELI och ÄLVERIDA, men är till skillnad från dessa en laddhybrid med batterier som kommer att laddas med landström när färjan inte är i drift.

När batterikapaciteten inte räcker till under drift går färjans dieselgenerator igång för laddning av batterierna. ELVY kommer att levereras sent i höst och ska drivas av Styrsöbolaget.

Den återupptagna färjelinjen Lindholmospiren–Rosenlund trafikeras från den 19 augusti av ÄLV-VIRA från till den 8 december. Linjen är en tillfällig



KUNGSÖ på ingående tur från Hönö Kläva till Eriksberg och Stenpiren. Foto Gunnar Söderberg 13 juli 2018

lösning under tiden som spårvagnstrafiken är indragen förbi Stenpiren med anledning av att sträckan i Södra Hamngatan utanför Residenset är uppriven för förberedande arbeten med Västlänken.

LAGNÖ blev SVEA

Bilfärjan LAGNÖ, som Styrsöbolaget köpte i november förra året, bytte i juni namn till SVEA. Under vintern var färjan på Källandsö Varv för ombyggnad av ramper samt blästring och målning till samma färgschema som GÖTA II och ÄRLAN i fraktrafiken.

SVEA är ett klassiskt namn i skär-

gärdsstrafiken Ångslupsbolagets SVEA och GÖTA var båda byggda 1895 vid Eriksberg för trafik på norra skärgården. De kom från 1896 främst att trafikera södra skärgården.

Efter Ångslupsbolagets konkurs köptes de 1922 av Marstrandbolaget för att trafikera norra skärgården. SVEA köptes av Öckeröbolaget 1936, motoriserades 1952, byggdes om 1953 och gick i trafik fram till 1967 då den såldes och skrotades 1973. GÖTA köptes av Styrsöbolaget 1936, såldes till Marstrandbolaget 1951 och skrotades 1952.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2018

Kulturbåtarna i konkurs

Kulturbåtarna AB med bifirmor Göteborg & Bohusläns Rederi och Svenska Västkostlinjen försattes på egen begäran i konkurs den 11 juli 2018.

Till Kulturbåtarna hörde passagerarmotorfartygen NYA SKÄRGÅRDEN, ELLEN AF BOHUSLÄN samt SVEA AF BOHUSLÄN.

Med NYA SKÄRGÅRDEN har rederiet gjort veckoturer mellan Göteborg och Strömstad sommartid sedan 2015. Fartyget är 32 meter långt och har certifikat för 165 passagerare i D-område.

SVEA AF BOHUSLÄN, inköpt 2009, inledde kusttrafiken 2010. Den har senare tillsammans med ELLEN AF BOHUSLÄN, inköpt 2014, sysselsatts i närtrafik i Göteborg, under senaste säsongen på Nya Älvsborg som rederiet nyligen arrenderat.

Under sommaren kunde rederiet dessutom erbjuda kryssningar i Göteborgs skärgård med segelfartyget LADY ELLEN.

Det är således en omfattande verksamhet som nu upphört. 35 säsongsställda berörs men de omfattas av statlig lönegaranti.

Rederiet med fartyg och inventarier har köpts av Utbildningsrederiet AB.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: NYA SKÄRGÅRDEN i Lynehl den 9 juli 2018.

Nedre bilden: SVEA AF BOHUSLÄN vid Hönö Kläva 29 juni 2016.

Foto Ragnar Magnusson

Ångbåten Nr 3 2018



Den svenska ångbåten 200 år

Söndagen 26 augusti firades 200-årsjubileet av den första svenska ångbåten. En imponerande mängd ångbåtar samlades vid Riddarholmen i Stockholm för att med passagerare gå i kolonn till Drottningholm och åter.

Jubileet arrangerades av Sjöhistoriska museet och Föreningen Stiftelsen Skärgrädsbåten i Stockholm.

Arrangemanget gynnades av vackert väder och drog till sig många intresserade som köpt biljett till resan.

Ångbåtsparaden leddes av isbrytaren SANKT ERIK som för dagen gjorde ett av sina få framträdanden. Bland passagerarångarna märktes BLIDÖSUND, DROTTNINGHOLM, EJDERN, MARIEFRED, MOTALA EXPRESS, och STOR-SKÄR. Minst var ångslupen GERDA som tagit sig ända från Eskilstuna.

Till dessa anslöt sig ett antal slupar och bogserbåtar. En udda farkost i sammanhanget var minsveparen M 20.



Ångbåtsjubileet 26 augusti 2018 lockade ångbåtar och resenärer till Riddarholmen i Stockholm. Efter musikunderhållning och presentation av ångarna gick färden mot Drottningholm, Sveriges första mål för ångbåtstrafik. Foto Ingvar Kronhamn

Den första svenska ångbåten

Det var den 2 augusti 1818 som den första svenska ångbåten gjorde sin första tur från Stockholm till Drottningholm. Den var byggd vid Samuel Owens varv och verkstad på Kungsholmen i Stockholm.

Owen kallade den sitt "Ångmaskins-Fartyg", senare fick den namnet AMPHITRITE. Skrovet var byggt av trä och saknade påbyggnad. Ett tättak akterut skyddade passagerarna mot sol och gnistor från skorstenen. Under däck fanns rum för passagerare.

Samuel Owen hade några år tidigare experimenterat med propellerdrift men tiden var ännu inte inne för det. AMPHITRITE hade således sidohjul.

Redan efter några lades ångaren upp. Andra ångare från Owens verkstad tog över trafiken. Nya ångbåtslinjer tillkom och 1825 fanns det fem hjulångare i Stockholm med ångmaskiner från Owens verkstad.

Samuel Owen

Den svenska ångbåtens fader var alltså Samuel Owen. Han var engelsman och var född 1774.

Efter knapphändig skolgång fick han vid 10 års ålder försörja sig själv. 1796 fick han anställning vid en verkstad i Birmingham där han blev en skicklig ångmaskintekniker och konstruktör.

Owen gick vidare till Fenton, Murray & Wood i Leeds, då en av Englands mest framstående tillverkare av ångmaskiner. 1804 kom han till Sverige för att sätta upp fyra ångmaskiner för firman.

Owen reste därefter hem igen men återkom till Sverige och blev verksamare vid Bergsunds gjuteri. 1809 byggde han upp en egen verkstad med gjuteri på Kungsholmen i Stockholm. Det var här



Någon bild på AMPHITRITE finns inte men den kan ha liknat hjulångaren BLAVT ANTON som byggdes i Göteborg 1822. Den fick en ångmaskin från Owens verkstad 1823 eftersom den första ångmaskinen från Höganäs inte fungerade.

som Owen lade grunden till den mer avancerade verkstadsindustrin i Sverige.

Samuel Owen blev fram för allt känd för införandet och utvecklingen av ångmaskinsdriva fartyg i Sverige. Tyvärr drabbades han av dålig ekonomi efter ångaren JOSEPHINES brand.

Owen beviljades en årlig statlig pension på 3000 riksdaler som erkännande för hans insatser för den industriella utvecklingen i Sverige.

Affärerna gick dock allt sämre och efter konkurs såldes verkstaden och varvet på auktion 1844. Samuel Owen avled 80 år gammal 1853.

En traditionsrik ångbåtslinje

Det skulle visa sig att ångbåten var ett lämpligt fortskaffningsmedel i Sverige med landets sjöar, floder, hamnar och kanaler.

Båtlinjen Stockholm–Drottningholm är Sveriges längst trafikerade ångbåtslinje.

Sedan 1969 trafikerar den av ångaren DROTTNINGOLM som 2019 kan fira 50 år på linjen.

INGVAR KRONHAMN

Maskinistkurs

Ångmaskinist för Traditionsfartyg 75 kW.

Sjösolan på Beckholmen i Stockholm erbjuder denna utbildning våren 2019. Ångmaskinist för Traditionsfartyg 75 kW är en utbildning som ger behörighet att arbeta som eldare på alla ångdrivna traditionsfartyg eller som teknisk chef på ångfartyg upp till 75 kW.

Utbildningen är fastställd av Myndigheten för Yrkehögskolan samt Transportstyrelsen.

Sista ansökningsdag är 10 dec 2018. Planerad kursstart är 21 januari 2019. Examen är planerad till juni 2019.

Så långt möjligt genomförs utbildningen kvällar och helger men även dagtid förekommer. Teori och praktik ombord på ångbåtarna på Beckholmen, men även andra fartyg är möjligt.

Det kommer att finnas möjlighet att delta på distans. Transportstyrelsen kräver dock närvaro på samtliga säkerhetskurser, cirka 15 dagar. Här till kommer dagar för skriftlig examen.

Utbildningen är finansierad genom YH-myndigheten och ger rätt till CSN-bidrag. Eleven står för kostnader för kurslitteratur, eventuellt logi samt kost. Inga kostnader tillkommer för examination eller kursintyg. Eleven står dock för kostnader för eventuella certifikat som Transportstyrelsen senare kan kräva.

Är du intresserad, kontakta Sjösolan www.sjösolan.se, tel 08-661 09 09.

Sommarresa till ångbåtar i Finland

I början av juli 2018 reste jag och tre likasinnade ångbåtsentusiaster, Christer, Sven och Torbjörn, till sydöstra Finland. Vi skulle vara med om frändret av den finländska ångbåtsföreningens (*Suomen Höyrypurineuvio*) 50-åriga verksamhet.

Samtidigt skulle utbyggnaden och moderniseringen av Saima kanal uppmärksammas. Den var klar 1968.

Kanalen förbinder sjön Saimen (på finska Saimaa) med Östersjön vid den numera ryska staden Viborg vid Finska viken. Den nya kanalen var alltså klar för 50 år sedan.

Vår resa började i Helsingfors och gick sedan med bil till Villmanstrand, på finska Lappeenranta. Staden ligger vid Saimens sydöstra del, inte långt från den plats där Saima kanal mynnar i Saimen.

På vägen till Villmanstrand gjorde vi korta uppehåll i Borgå och Kotka. I Kotka besökte vi den stora ångisbrytaren TARMO som numera är museifartyg vid Finlands sjöfartsmuseum. Den är av ungefär samma storlek som SANKT ERIK i Stockholm.

TARMO är i ett väldigt gott skick, men så har fartyget också genomgått en mycket omfattande renovering. Ångmaskineriet är ännu inte i körbart skick.

Besök i Nyslott

Förutom ångbåtsdiggande i Villmanstrand gjorde vi fredagen den 6 juli en avstickare med Christers bil till Nyslott, på finska Savonlinna, där vi bland annat fick se en del av stadens ångbåtsflotta.



Den mycket välbehlåna och snygga förtångaren Saimaa på väg in i hamnen i Nyslott. Saimaa byggdes i Åbo 1893 och har en 180 hkr konpansångmaskin.

Vid Landskapsmuseet såg vi museifartygen SALAMA och MIKKO. Vid passagerarbåtshamnen fick sig insjöångaren PAUL WAHL sig också en titt.

Därefter besökte vi varvsområdet i Läitaasilta, där vi också stötte på en del ångbåtar. Vi såg den tidigare Saimenångaren IMATRA, numera med namnet SUUR SAIMAA. Den är under renovering och skall förhoppningsvis återställas i driftsdygigt skick igen.

Vid varvet låg även en annan Saimenångare av samma typ, nämligen HEINÄVESI DES framtid verkar dock vara tämligen osäker. I en annan del av

varvshamnen låg en del bogserångare, bland andra TIPPA, JANNE, HALLA IX och OBERON III. Där låg även den lilla trevliga ångslupen UNNUKKA liksom PUHOIS, en så kallad knipningsångare med träskrov.

Jubileumsfirande

Högtidlighällandet av ångbåtsföreningens 50-årsjubileum och kanalens återinvigning hölls i Villmanstrand, lördag och söndag, 7 och 8 juli.

Genom Torbjörns goda kontakt med ordföranden i den finländska ångbåtsföreningen, Taisto Nevalainen, var vi



fyra svenskar under lördagen välkomna ombord i ångaren SAIMAA.

Denna vackra och prydliga ångare fungerar som något av inspektions- och representationsfartyg i Saimenområdet.

Med SAIMAA färdades vi på Saima kanal, från Nuljamaa vid ryska gränsen, genom tre slussar, upp till Saimen och Villmanstrand.

Ett tjugotal ångbåtar samlades på lördagseftermiddagen i Villmanstrands hamn. De drog till sig stora skaror av intresserade.

De flesta ångbåtarna var ångbogserare och liknande. Där fanns även en lastångare och några passagerångare, bl.a. de båda prydliga ångarna LOKKI och JUNO, liksom den lilla trevliga ångslupen SATU.

LOKKI var för övrigt på långresa förra sommaren till Stockholm. Det kunde redan då konstateras att denna tidigare Saimenångare var i ett fantastiskt fint skick. Båten är numera privatägd, hör hemma i Helsingfors och gör emellanåt en och annan chartertur.

Flertalet av ångbåtarna som kom till Villmanstrand är numera privatägda och används nog mest som fritidsfartyg. Över lag var alla i mycket gott skick. En angenäm doft kunde förnimmas i hamnen eftersom de allra flesta av ångbåtarna är vedeldade.

Övre bilden: Ångaren LOKKI på väg ut ur hamnen i Villmanstrand.

Nedre bilden: Ångbogseraren Hovonmikki i Nyslott.

Under lördagseftermiddagen var det givetvis *open ship*, och vi fyra svenska ångbåtsdiggare, liksom även många andra besökare, passade då på att gå ombord och undersöka och beundra ångbåtarna närmare.

Klockan 14 var det gemensam och allmän vissling från de församlade ångbåtarnas ångvisslor. Det var mycket stämningsfullt och häftigt! Den härliga synen av alla de församlade ångbåtarna i hamnen gjorde ju inte saken sämre.

Bankett på rådhuset

Klockan 18 hölls i Villmanstrands rådhus, en mycket vacker träfestighet från år 1829, en högtidlig bankett med anledning av de båda 50-årsjubileerna.

Dit var både Christer, Sven, Torbjörn och jag inbjudna, liksom en del av ångbåtarnas besättningar. Ännu en gång kunde vi alltså känna oss stolta och privilegierade.

Efter högtidstal av några av stadens styrande, bjöds det på buffé. Efter tal av ordföranden i *Suomen Höyrypuuseura* höll Sven, som företrädare för *Sveriges Ångbåtsförening*, ett svars- och tacktal. Sven överräckte diplom och ett flaggstandar som gratulationer till den finländska vän- och ångbåtsföreningen.

Övre bilden: Passagerångaren Punkkaharju på en kvällstur i farsattens städer om Nyslott.

Nedre bilden: En imponerande mängd ångbåtar vid kajen i Nyslott.



Ångbåten Nr 3 2018



Några av de deltagande ångbåtarna vid finländska ångbåtsföreningens klubbstuga på ön Laukansaari. Vid bryggan ligger ångarna Louka, Juvva, Sammas och Esva.

Hemresa

På söndagsförmiddagen började flera av ångbåtarna att lägga ut och bege sig till sina hemmahamnar. Även detta var en minnesvärd syn som vi dokumenterade med våra kameror. Söndag eftermiddag skulle jag resa tillbaka med flyg till Göteborg, och mina tre reskamrater hade sin färja till Stockholm att passa på söndagskvällen. Vi hann ändå med en liten avstickare till Lovisa, där vi plåtade den lilla ångbogsreraren ONNI som låg på land nära hamnen. Den tillhör Lovisa Sjöfartsmuseum och är under renovering.

Ångbåten Nr 3 2018

Vi åt på en trevlig restaurang i hamnen i Lovisa, men sedan ställdes bilfärden mot Helsingfors.

Åter till Nyslott

Som den nörd jag är, återvände jag själv påföljande helg till Finland för att vara med när firandet fortsatte i Nyslott. Med några undantag var samna ångare på plats.

Även programmet var detsamma med ångbåtsparad, ångvisslande och *open ship*. Vädret var dessutom betydligt bättre med sol och högsommarvärme.

Jag fick även tillfälle att i Nyslott

göra angenäma ångbåtsurer, såväl med den stiliga och vedeldade passagerångaren SAVONLINNA som med den lilla trevliga PUNKKAHARJU.

Med SAVONLINNA gjorde jag en tur i skärgården söder om Nyslott och passerade ön Laukansaari där den finländska ångbåtsföreningen har sin klubbstuga.

De ångbåtar som kunde ses och beundras i Villmanstrand och Nyslott, förutom redan nämnda fartyg, var HURMA, HALLA XVII, AHTI, ANSIO, ANTERO, ARMAS, ENSO, knipplingångaren KALLE TIHVERÄINEN, HEIKKI PEURANEN, LAURI, RAUHA, OTSO, PÄNNIEMI och lastångaren WENNO. Det var sammanlagt närmare 20 ångbåtar av olika typer och storlekar.

Den som vill ha information om och även se bilder på dessa och andra finländska ångbåtar hänvisas till den finländska ångbåtsföreningens hemsida. Man når den om man skriver *Suomen Höyrypuuseura*.

Tack Christer, Sven och Torbjörn för mycket trevligt resällskap under första finlandseesan, och Ett Stort Tack till Taisto Nevalainen, ordförande i *Suomen Höyrypuuseura*!

TEXT & FOTO:
RAGNAR MAGNANDER

Aktuellt från FÄRJAN 4

I flera numret av *Ångbåten* rapporterade vi att Sällskapet Ångbåten under våren sökt bidrag till en ny ångpanna till FÄRJAN 4 från Statens maritima museer och Riksantikvarieämbetet. Under juni fick vi tyvärr negativa besked från båda. Det innebär i klartext att vi inte fick några pengar.

Strax före sommaren fick vi tre offerter på en ny ångpanna i svetsat utförande till färjan. Baserat på de erhållna offerterna har den totala kostnaden för att få färjan körklar igen beräknats till cirka två miljoner kronor.

Riksantikvarieämbetet har under 2016 och 2017 bidragit med totalt 650 000 kr till en ny panna. Insamlingen bland Sällskapet Ångbåten medlemmar har inbringat cirka 50 000 kr. Färjans överskott från insegling under tidigare år är fonderade. Allt som allt räcker dock inte pengarna för att beställa en ny panna.

Varje höst söker vi bidrag från färjans ägare, Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum, för att täcka kostnader för försäkringar samt hyra av kajplats och lokal inför nästkommande år. Det är kostnader som finns oavsett om färjan är i trafik eller inte.

När färjan nu inte är i trafik drar den inte heller in några pengar och bidraget från ägaren blir då ännu viktigare. Eftersom vi hittills inte fått full ersättning för det vi begärt har vi fått ta pengar från färjans fonderade medel för att klara utgifterna.

För att inte riskera att färjan blir en ekonomisk belastning tvingades Säll-



Färjan 4 är trevligare så här under full gång med ångdrift än upplagd med havererad ångpanna. Foto Gunnar Söderberg 6 september 2014

skapet Ångbåten i slutet av maj 2018 att säga upp avtalet med färjans ägare. Uppsägningstiden är 12 månader. Ett nytt möte med ägaren kommer att hållas i början av oktober.

Om det inte går att komma överens med ägaren om storleken på ett årligt bidrag till omkostnader för färjan och investeringspengar till en ny panna kommer Sällskapet Ångbåten sannolikt att lämna över färjan till ägaren under maj 2019 när uppsägningstiden går ut. Vad som händer därefter kan vi bara spekulera i.

Här är två möjligheter:

1. Ägaren behåller färjan och låter den ligga upplagd. Ägaren har fortfarande kostnader för kajplats, försäkring och underhåll. Vad har ägaren för nytta av en färja som inte är körbar?

2. Ägaren säljer färjan till skrot. Ägaren slipper fortsatta kostnader. Är det acceptabelt att skrota ett museiföremål?

Visst kan man tycka att det är klen ställt i sjöfartsstaden Göteborg om det inte går att rädda färjan till ett fortsatt liv med ångdrift. Sällskapet Ångbåten har ställt upp med ideella krafter sedan 1973, men nu behövs lite hjälp utifrån.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2018

Ångbåtstrafik på Kungälv (del 4)



Ångbåten Kongelf vid kajen utanför Stadskällaren i Kungälv. I bakgrunden Fontin. Kongelf gick mellan 1906 och 1940 på linjen Kungälv-Bobus järnvägsstation. Foto från Kungälv museum

Under 1900-talets första år hade Kungälv omkring 1150 invånare. Stadens två industrier, glasbruket och kexfabriken, gav arbete åt många kungälvbor.

Kungälv hade vid den här tiden inga andra förbindelser med omvärlden än de ångbåtar som dagligen gjorde några turer till och från Göteborg.

Ångbåtsbolagen

Två ångbåtsbolag hörde hemma i Kungälv. Kongelfs Nya Ångbåts AB och Ångbåts AB Inland.

Kungälvbolagets VINGA, byggd 1891, och Inlandsbolagets NÖRDRE ELF (II), byggd 1898, var båda ganska nya och alternerade på linjen Kornhall-

Kungälv-Göteborg.

En av ångarna utgick på morgonen från Kornhall och en från Kungälv med återresa från Göteborg på eftermiddagen. Dessutom gick Kungälvbolagets KONGELF under sommarhalvåret varje morgon från Kungälv till Göteborg och åter på eftermiddagen.

KONGELF som var byggd 1875 ersattes sommaren 1904 av ångaren FREJA. Den var byggd 1877 och hade trafikerat Kalmarsund innan den köptes av Kungälvslaget.

Med ångbåt tog resan mellan Kungälv och Göteborg 1 ½ timme med anlop av ett antal bryggor på vägen.

Järnvägen

Det fanns ett alternativ till ångbåtarna till Göteborg, 1877 var Bergslagsbanan klar mellan Göteborg och Trollhättan. En hållplats anlades 1879 vid Jordfallets färjeläge i nuvarande Bohus. Den fick namnet Jordfallet.

Namnet kräver sin förklaring. Ett enormt jordskred, orsakat av glacial lera, täppte till Göta älv omkring 1150. Göta älvs vatten tvingades under lång tid ut genom Nordre älv.

Jordfallets hållplats låg bara två km från Kungälv men på andra sidan Göta älv. För att nå den måste kungälvborna använda två färjor, den ena över Nordre älv, den andra över Göta älv.

Från 4 maj 1885 bidrog Kungälv stad med 240 kronor per år för att två tåg vintertid och tre tåg sommartid skulle göra uppehåll i varje riktning vid Jordfallets hållplats. 1886 byggdes även ett väntrum. Resandet ökade och från 6 juni 1889 hölls hållplatsen öppen för tåg utan bidrag.

Färjorna

Redan 1618, när Bohuslän fortfarande var norskt, fanns en bro över Nordre älv, mellan Fästningsholmen och Vedbacka



Kongelf har lämnat kajen i Kungälv och går här i Fästningskanalen på väg mot Bohus. Ångaren gjorde sex dagliga turer på linjen till Bohus station. Vykort från Therese Nilsson, Kungälv genom Kungälvslaget vännar.

i Rödbo på Hisingen.

Bron förstördes genom krigshändelser men 1680, sedan Bohuslän blivit svenskt 1658, stod en ny bro klar. Den förstördes av is 1783 varvid en färjeled inrättades. Den skulle bestå i drygt 150 år och benämndes Bohus färja.

Fram till 1825 skötte staten färjehållningen, därefter vägskyldiga hemmansägare. 1833 övertogs leden av Kungälv stad. Driften var utarrenderad till färjemän som uppbär avgifter enligt den taxa som staden bestämde.

Färjeleden över Göta älv, mellan Stora Oxhagen på Hisingen och Jordfallet på västgötasidan, tillkom 1767.

Broplaner

1904 inrättades i Kungälv stadsfullmäktige i stället för allmän rådstuga. Ett av de första ärendena var stadens förbindelser med omvärlden. En kommitté tillsattes för att utreda möjligheterna för en bro över Nordre älv.

Redan 1905 förelåg två alternativa förslag till en bro över Nordre älv, en fast bro och en pontonbro.

Det visade sig att kostnaderna var oöverstigliga för den lilla staden.

Stadsfullmäktiges ordförande, häradshövding George Mauritz Bäärnhielm, föreslog istället en ångbåtlinje mellan Kungälv och Jordfallet (Bohus).



Kongelf vid ångbåtsbryggan i Göta älv vid Bohus järnvägsstation. Bergslagens järnvägar lät flytta stationen från Jordfallets färjeläge 1906 när Kungälv stad byggde ångbåtsbryggan. Vykort, foto Truff, från Järnvägsmuseum KCA C00179

Staden blir redare

Kungälv stad köpte ångslupen ERIK för 5 000 kronor. Båtens ursprung är inte känt. 1 september 1905 sattes ERIK i trafik mellan Stadskällaren och Jordfallet.

ERIK gjorde sex dagliga turer åt varje håll "med anslutning till tågen å Bergslagsbanan, tills vidare alla dagar". Ångbåtsresan tog drygt 10 minuter och tågresan till Göteborg cirka 30 minuter.

Den tidigare kommittén benämndes därefter "båtstyrelsen" när den fick ansvaret för den nya båtförbindelsen.

Jordfallets hållplats flyttas

1895 fick Bergslagsbanan ett mötespår vid Jordfallet och år 1900 öppnades poststationen Jordfallet.

För båttrafiken mellan Kungälv och Jordfallet arrenderade Kungälv stad mark och lät bygga en ångbåtsbrygga.

Järnvägens hållplats flyttades norrut till ångbåtsbryggan och blev 1906 Bohus station. Det nya namnet tillkom efter påtryckning från Kungälv stad. Själva stationshuset stod klart 1907.

Resandet över Bohus station ökade när ångbåtstrafiken tillkom, från 35 000 resenärer 1904 till 175 000 1922.

Ångaren KUNGÄLV

Trafiken med ångslupen ERIK föll väl ut. Den var emellertid liten och inte så lämplig för trafik året om.

Kungälv stad beslöt därför att beställa en ny ångbåt för trafiken till Bohus. Den ritades av ingenjör Gustaf Seth och byggdes vid Lundby mekaniska verkstad som låg nedanför Slottsberget på Lindholmen. Varvsverksamheten upphörde efter en brand 1930.

Kostnaden för ångaren var 29.750 kronor vilket motsvarade drygt 60 % av budgeten för Kungälv stad 1906.

Den nya ångaren fick namnet KUNGÄLV och sattes i trafik 1 december 1906 då den ersatte ERIK på linjen mellan Kungälv och Bohus. ERIK behölls ett år för bogsering av mudderpråmar.

KUNGÄLV hade en längd på 16,70, bredd 4,57 och ett djupgående på två meter. Skrovet påminde om de isbrytande bogserbåtar som var varvets specialitet. Lundbybogserarna var ett begrepp.

Med sitt inbyggda mellandäck och övre däck såg KUNGÄLV ut som en mindre passagerarbåt. Sommartid monterades soffor på övre däck som då försågs med ett tak av segelduk. Efter några år tillkom en styrplats på övre däck.

Ångmaskinen var en kraftig compoundmaskin på 130 indikerade hästkrafter. Den hade strålkondensator eftersom KUNGÄLV endast gick i färskvatten. Ångpannan var byggd på Lindholmens verkstad och hade en eldstad. Kolförbrukningen var 100 kg per timme.

Den svarta skorstenen hade ett vitt hålte med Kungälv's vapen på sidorna.

Fram till 1915 fick KUNGÄLV föra 119 passagerare, under några år 100 och från 1917-96. 1923 anhöll Båtsstyrelsen att KUNGÄLV skulle få föra flera passagerare sommartid vilket inte beviljades. Från 1929 sattes antalet till 101.

Var det många resande fick turerna helt enkelt dubbleras.

Ångbåtslinjen utgick från kajen nedanför Stadskällaren som var Kungälv's hotell och skjutsstation. Stadskällaren låg vid torget som var Kungälv's centrum med kyrka, rådhus med polisstation, post, bank och affärer.

När den nya ångbåtslinjen kom till flyttade postkontoret i Kungälv till torget. Posten transporterades på järnvägen till Bohus och därifrån med ångaren KUNGÄLV. Mellan ångarens tilläggsplats och postkontoret kördes posten på en gulmålad handkärva med texten "Kungl. Postverket" på sidorna.

Det var ångarens besättningsman Frans Dahlbom som transporterade posten. Det fanns även en brevlåda ombord i KUNGÄLV. När båttrafiken var inställd på grund av ishinder fördes posten av Dahlbom med sparkstötning på isen över älven.

Besättningen

KUNGÄLV'S ordinarie besättning bestod av tre män, befälhavare, däcksmän och maskinist.

KUNGÄLV'S förste befälhavare var Johan Albin Andersson, född 1852 i Lödöse. Han saknade formell behörig-

Turlista för ångaren Kungälv	
Som underhåller trafik mellan Kungälv och Bohus station	
Ångaren afgår från och med den 1 november 1911 tills vidare alla dagar	
Från Kungälv:	Från Bohus:
kl. 7.45 f.m.	kl. 8.15 f.m.
" 10.55 f.m.	" 11.45 f.m.
" 2.05 e.m.	" 2.30 e.m.
" 2.45 e.m.	" 3.05 e.m.
" 5.40 e.m.	" 6.05 e.m.
" 8.10 e.m.	" 8.40 e.m.
Sön- och helgdagar afgår ångaren	
Från Kungälv: kl. 9.05 e.m.	
Från Bohus: kl. 9.30 e.m.	
Extra båt afgår då minst 10 biljetter betalas, med undantag för extra tur till sista kvällståget som debiteras 3 kronor.	

Turlista för ångaren KUNGÄLV från 1 november 1911

het men innehade länsstyrelsens tillståndsbrev.

Maskinist var Carl Eriksson, född 1877. Även han hade tillståndsbrev.

Frans Dahlbom, född 1888, var däcksmän ombord från 1905 till 1940.

På söndagar, när det var många resande, hade man en extra däcksmän. Som sådan tjänstgjorde från 1914 glasbruksarbetaren Axel Jansson, född 1875

Turlistan

KUNGÄLV var i trafik sju dagar i veckan. Första turen gick från Kungälv kl. 07.45 och sista turen var tillbaka 21.00, sön-

dagar 22.00. Även om rasterna var långa var det långa dagar för besättningen.

När KUNGÄLV togs ur trafik vid besiktning, underhåll och reparation ersattes den av bogserbåten VIKTOR eller BOHUS, någon gång även SURTE.

Farleden Kungälv-Bohus

Från Stadskällarens kaj, vid nuvarande Färs Hatt, gick KUNGÄLV genom den så kallade Fästningskanalen, norr om Fästningsholmen. Den är österut smal och grund. Kanalen muddrades när den första ångslupen KONGOLF sattes i trafik 1857 och därefter 1907.



Karta över ångaren KUNGÄLV'S linje mellan Kungälv och Bohus station.

KUNGÄLV gick söder om Sävtuvan men vid lågt vatten norr om den. Därefter sattes kursen mot ångbåtsbryggan vid Bohus station.

Vid lågvatten och ishinder anlöpste KUNGÄLV kajen nedströms "Höge bro", bron mellan Torget och Fästningsholmen. Var issituationen riktigt besvärlig använde sig KUNGÄLV av en brygga i Nordre älv, på utsidan av Fästningsholmen. Den förnyades 1910. För 740 kronor fick man en ny, 18 meter lång ångbåtsbrygga.

KONGOLF bröt även is i rännorna för såväl Bohus som Jordfallets färjor.

För navigation i mörker fanns söder om Sävtuvan en fotogenlykta på en dykdalb som Kungälv's stad låtit sätta upp. För detta betalade man 5 kronor per år till Trollhätte kanalverk. Lyktorerna tändes av besättningen på KUNGÄLV innan mörkret föll. I den smala passagen fanns även en boj.

Det fanns även fyrlyktor i Göta älv vid infarten till farleden söder om Sävtuvan liksom gatlyktor utmed Fästningskanalen.

Även fyren i Färjeboströmmen, från 1910, i Nordre älv tändes av KUNGÄLV'S besättning före elektrifieringen 1911.

Missöden i hamn

Ångaren FREJA hade sin kajplats i Kungälv's hamn, väster om "Höge bro", FREJA var för stor för kajen vid Stadskällaren.

FREJA var vanligtvis upplagd vintertid. Om isen var för besvärlig för KUNGÄLV att anlöpa Stadskällarens kaj gick ångaren runt Fästningsholmen till kajen där FREJA låg.

När KUNGÄLV söndagen 24 mars 1907 kom in i Kungälv's hamn skedde en felmanöver. KUNGÄLV rände in i FREJA som sprang lück och efter några timmar ställde sig på älvens botten.

FREJA bärgades och reparerades och kom åter i trafik på sin linje mellan Kungälv och Göteborg.

Missöden under färd

Även om resan mellan Kungälv och Bohus var kort kunde missöden inträffa även under färd.

Söndagen 7 september 1910 tappade KUNGÄLV propellern i Fästningskanalen. Ett strömavbrott mörklade farleden, ångaren kom ur kurs och propellern tog i en sten. Propelleraxeln gick av jäms med akterstaven och ångaren blev liggande.

Tillskyndande roddbåtar tog hand om passagerarna och starka kungälvabor drog med linor KUNGÄLV till kaj.

På nyåret 1918 meddelade befälhavaren Fartygsinspektionen att KUNGÄLV tappat rödret i isen.

Bunkring av bränsle

KUNGÄLF bunkrade kol en gång i veckan i Bohus dit kolet kom i präml. 1921 började KUNGÄLF istället bunkra kol i Kungälv. En brygga byggdes intill Prästgårdslidens ångbåtsbrygga där ångarna på Kornhallsleden lade till.

När första världskriget bröt ut i augusti 1914 begränsades importen av kol. Ånglok och ångbåtar fick eldas med ved eller torv.

Ångaren FREJA avslutade trafiken och låg sedan upplagd i Kungälv hamn fram till försäljningen 1918. NORDRE ÄLV fortsatte trafiken till julen 1916. Därefter var VINGÅ ensam på linjen Kornhall-Kungälv-Göteborg.

KUNGÄLF fortsatte trafiken med ved som bränsle. Veden hämtades i Lilla Edet efter sista turen för dagen.

4-5 man följde med för att lasta veden som efter återkomsten staplades på kajen i Kungälv. Veden var skrymmande och togs därför ombord i mindre partier.

Det förekom även att man köpte en prämlast med ved. Gallrad skog från Fontin i Kungälv var många gånger sur.

Ett nytt broprojekt

När Kvillebäckbron, eller Hisingsbron, i Göteborg från 1874 byggdes om 1916, såg Kungälv stad en möjlighet att lösa brofrågan över Nordre älv.

Det gamla svängspannet, 32 meter långt 6 meter brett, köptes för 4 000 kronor år 1917 och transporterades till Kungälv. Det låg sedan på Fästningsholmen i flera år innan det såldes som skrot.



Kungälf vid Stadskällarens kaj. Det är sommar och ett skyddande tälttak är spänt över däck. Fyrbort från Theres Nilsson Kungälv genom Kungälvens musei vännar.

Färjtrafiken över Nordre älv fick fortsätta. 1922 övertogs färjeårrendet av Gustav Norberg som blev den sista färjemannen.

Trafiken ökade avsevärt under hans tid. Han satte in en andra färja på leden, den första var av trä, den andra av stål. Norberg införde elektriska spel för driften av färjorna.

Norberg bosatte sig vid färjeläget på Hisingsvidan. Han kallade huset Eriksdal efter sitt mellannamn Erik. Medan namnet Vedbacka verkar bortglömt är Eriksdal desto mera levande.

Busstrafiken startar

Explosionsmotorn möjliggjorde bilarnas intåg i kommunikationshistorien. Även om järnvägar var vanligt förekommande fanns det behov av busstrafik på många ställen.

Första världskriget medförde bränsle-restriktioner men sedan kom busstrafiken igång. Bussarna var till en början små, och hastigheten blygsam.

Busstrafiken i Bohuslän byggdes till stor del upp av Statens Järnvägar som även byggde landsvägarna för busstrafiken. Busstrafiken omkring Kungälv tillkom däremot på privat initiativ.

Ångbåten Nr 3 2018



Vid vintertid fick Kungälf ligga till i hamnen väster om Høge bro eller söder om Fästningsholmen. Sofforna och taket på övre däck är nedmonterade. Foto från Kungälvens musei vännar.

1924 startade Göta älvdalens Biltrafik busstrafik mellan Kungälv och Göteborg på två linjer: 1 september Kungälv-Bohus-Agnesberg-Göteborg och 19 december Kungälv-Ellesbo-Kärna-Göteborg. Göta älvdalens Biltrafik övertogs 1936 av GDG.

Bussbiljetten till Göteborg kostade 1:25, biljetten med KUNGÄLF och tåg från Bohus enkel 1:35, tur & retur 1:75.

Bohusbron blir verklighet

Det dröjde till slutet av 1930-talet innan broplanerna kunde förverkligas.

Den gamla Høge bro från 1832 ersat-

tes 1939 av en ny bro.

Arbetet på Bohusbron mellan Fästningsholmen och Hisingen över Nordre älv påbörjades våren 1938. Bron öppnades för trafik 21 december 1940.

Det blev en öppningsbar balkbro i tre spann med dubbelt klaffspann. Körbanan är nio meter bred med en gångbana på varje sida.

KUNGÄLF avslutar trafiken

Även sedan busstrafiken till Göteborg öppnats 1924 fortsatte KUNGÄLF den reguljära trafiken trots stigande årliga underskott.

Sista turen med KUNGÄLF mellan Kungälv och Bohus station gjordes 30 juni 1940. Det var fem månader innan Bohusbron, invigdes. Trafiken på sträckan övertogs av GDGs bussar.

Ännu ett världskrig hade brutit ut med nya restriktioner för fasta och flytande drivmedel. Busstrafiken fick den här gången förlita sig på generatorgas, gasgas. En vedeldad gryta hängdes bak på bussen eller på en släpvagn.

KUNGÄLF säljs till staten

När båttrafiken lagts med såldes KUNGÄLV till Försvarsmakten för 11 500 kronor. Under beteckningen J 311 blev ångaren transportbåt vid Nya Varvets örlogsstation i Göteborg.

Det öppna akterdäcket byggdes in och 1941 byttes ångmaskinen ut. Ångaren fick en ångmaskin med ytkondensor.

1945 installerades ånggenerator och elektrisk belysning men efter en pannskada 1946 lades ångaren upp.

Den såldes till Göteborg, fick namnet ROLF och byggdes om till vattenbåt. Ångmaskinen ersattes av en dieselmotor.

1961 fick fartyget namnet ROLF II och 1976 förlängdes skrovet fyra meter.

Därefter har detta fartyg bytt hemort flera gånger och hör nu hemma i Stavnäs i Stockholms skärgård med namnet KARMINA.

INGVAR KRONHAMN

Med ett stort tack till Conny Andersson i Kungälv som värdefull informant

ERIK, den okända ångslupen



Det var den lilla ångslupen ERIK som började trafiken mellan Kungälv och Bobus station 1905. Den avlöstes efter ett år av den nybyggda ångaren KUNGÄLV. Varifrån ERIK kom och vart den såldes av Kungälv stad finns inga uppgifter om. Det finns inte heller någon riktig bild på ERIK, endast denna där ångslupen knappt sticker upp över kajkanten. Och den var ganska låg, här utanför Stadskällaren. Kan någon lösa mysteriet med ångslupen som ännu inte lämnat några spår?