



**ÅNGBÅTEN**



Årg 15 • Oktober 1979 • Nummer

**47**



# Ångbåten 47

medlems- och informationstidning  
utgiven av  
Sällskapet Ångbåten  
Box 2072  
403 12 GÖTEBORG 2  
Postgiro 621606-3  
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen  
telefonsvarare - 031-151501.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Sten-  
piren - endast under seglationssäsong -  
031-131450.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:  
Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg  
Kringelgatan 6 Övre Besvärsgatan 2  
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg  
tel 031-512220 tel 031-188805

Bidrag till tidningen bör sändas direkt  
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till Nils  
Rydbeck, tel 031-277946.

Medlems- och prenumerationsavgift är 30  
kr per år.

## OMSLAG

Ångaren BOHUSLÄN stävar in till Marie-  
stad under Vänerresan i somras. Foto Ar-  
ne Lindström 12 juli.

## Andelar

1976 gav Ångbåten ekonomisk förening ut  
en ny serie andelar. Andelar ur den nya  
serien kan fortfarande köpas ombord på  
BOHUSLÄN eller via post/bankgiroinbetal-  
ning. Priset på andelarna är fortfarande  
100 kr.

Andelar beställs genom inbetalning av  
100 kr per andel på  
postgiro 89 80 53-4 eller  
bankgiro 356-91 34

Ångbåten ekonomisk förening, Klinten 5135,  
430 81 BILLDAL.

## Innehåll

- 3 BOHUSLÄN på varv
- 4 Nytt från FÄRJAN 4
- 5 Vänerresan, Färjor
- 6 Sommarresa i sötvatten
- 9 Sjöfartskvällar
- 10 Mittuppslag
- 12 Fönsterputs till nya HAMNEN
- 13 BOHUSLÄNS Sommarturer
- 14 DAN BROSTRÖM
- 16 Kapten "Bli mä"
- 18 Ärtor, fläsk och ångbåtar

Ångbåten 47 var klar för tryckning den  
3 oktober 1979 och trycktes i 2000 ex.

## Mittuppslaget

Foto: Jonny Johansson 1979

## Årsmöte 1979

för Sällskapet Ångbåten hålls  
LÖRDAGEN 27 OKTOBER 1979 kl 12.00  
i Göteborgs Hamsamlingslokal, Smedje-  
gatan 7 i Göteborg. Se kallelse som med-  
följer denna tidning.

## Medlemsavgift

Medlemsavgiften är 30 kronor per år och  
kan betalas till

postgiro 62 16 06 - 3 eller  
bankgiro 673 - 68 62.

I detta sammanhang vill vi påpeka att de  
postinbetalningskort som vanligtvis med-  
följer tidningen inte betyder att motta-  
garen ej betalt sin medlemsavgift. Inbe-  
telningskortet är en serviceåtgärd från  
föreningens sida. De kan med fördel an-  
vändas även vid köp av varor från före-  
ningen eller när man vill anmäla en ny  
medlem.

Det förekommer emellertid att allt fler  
medlemmar betalar medlemsavgift flera  
gångar per år och vi vädjar nu till vä-  
ra medlemmar: kontrollera om medlemsav-  
giften redan är betald! Föreningen har  
inte resurser att skicka medlemsbevis  
varje år (post- eller bankkvitto gäller)  
och kan inte heller skicka tillbaka ö-  
verflödiga avgifter. Överskjutande inbe-  
talingar kommer istället att räknas  
nästkommande år tillgodo. Särskilt med-  
delande om detta utgår inte.

## BOHUSLÄN på varv



Ångaren BOHUSLÄN på Donsö Varvs slip under varvsbesöket i vintras. På sli-  
pen intill står fiskebåtarna STENSKÄR och IRIS. Foto Gunnar Söderberg 17/2.

Ångaren BOHUSLÄN körde sista beställ-  
ningsturen för september på kvällen den  
27. Redan lördagen den 29 september gick  
BOHUSLÄN för egen maskin till Donsö Varv  
för höstens reparationsarbeten av skro-  
vet.

Före varvsbesöket har all inredning på  
Jabords sida i akterskeppet demonterats  
för att frilägga bordläggningsplåten.  
För att möjliggöra plåtbytena har ånga-  
ren sliptagits på varvet.

I korthet innebär varvsarbetena att de  
tre plåtstråken C, D och E förnyas i ca  
3 meters längd. Samtidigt monteras dags-  
ljusventiler i bordläggningsningen. Under  
varvsbesöket på Donsö i våras utfördes  
motsvarande plåtarbeten på styrbordssi-  
dan. Det innebär att i år har all inred-  
ning utom aktersalongen varit nedriven.  
På styrbordssidan har damsalongen åter-  
uppbyggts men än återstår bl a målning.  
Det går relativt snabbt att riva inred-

ningen medan återuppbyggnad och renove-  
ring tar betydligt längre tid.

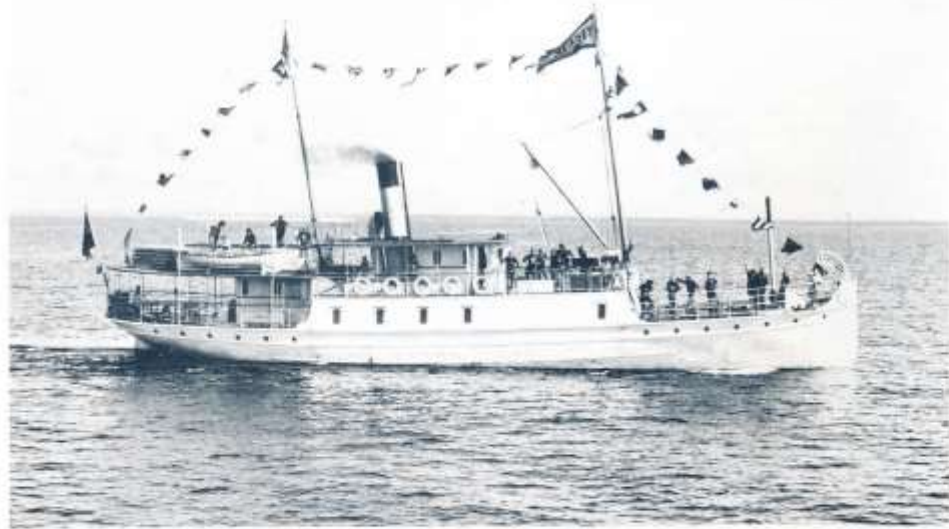
Plåtbytena ingår i de arbeten som måste  
göras för att få BOHUSLÄN klassad för  
1980 års trafik. Nästa stora arbete blir  
klassning av ångpannan vilket också  
skall göras i höst. För närvarande vet  
vi inte vilka förberedande arbeten som  
krävs för att pannan skall vara åtkomlig  
för besiktning av Statens Anläggnings-  
provning.

Eftersom BOHUSLÄN ännu ej har torrsatts  
på Donsö när detta skrivs får vi åter-  
komma i nästa nummer med bilder och en  
rapport om arbetets gång.

Vi räknar med att BOHUSLÄN är åter i Gö-  
teborg i slutet av oktober för att vara  
klar till årets sista uthyrning som blir  
i början av november.



# Sommarresa i sötvatten



S/S TRAFIK på Vänern. Foto Dag Almen 12 juli 1979.

När vår glade befälhavare vingalotsen Sven Gylden hörde att vi tänkte göra en resa på Vänern med BOHUSLÄN, frågade han om vi vaccinerat oss mot närlusmalaría. Det hade vi nu inte gjort, varför en och annan av oss kanske smittats av den hjärtlighet som invånarna kring Vänern visade oss och får oss att längta åter till innanhavets vassiga stränder.

Inte hade jag en aning om att denna improviserade turist- och arbetsresa för besättningen skulle mynna i en ångbåts-träff som väckte ett enormt uppseende i Värmland och Västerötländ. Men så var det, och så här gick det till:

## MANDAGEN 9 JULI

Var vi klara för avgång ungefär vid tolv tiden och som vanligt hade BOHUSLÄN en viss motvilja att vända stäven åt fel håll, dvs uppströms älven mot Göteborgs bakgårdar. Trollhättan var vårt första mål. Vädret var vackert med sol och växlande molnighet. Det tog sin rundliga

tid innan vi fick klarsignal att klättra upp för trollhätteslussarnas fyra jättestrappor. Men fram på kvällskvisten låg vi väl förtöjda och någon timma senare fick trollhätteborna nöjet att se två ångbåtar samtidigt vid sin fina kaj. Norrmännen hade anlänt med sin svarta BÖRØYSUND.

## TISDAGEN 10 JULI

Inföll med regnskurar och hotande regnmoln som tornade upp sig i nordväst. Det kom att ta oss hela tre timmar innan vi kunde sätta full fart ut på Vänern med destination Karlstad. I Brinkebergskulle sluss blev vi således liggande en dryg timma enär åsknedslag gjort både slussportar och broar strömlösa. Vänta fick vi också göra vid järnvägsbron i Vänersborg där tågen har företräde även om det är ångaren BOHUSLÄN som vill passera.

Knärligen var vi ute på Dalbosjön som ju denna delen av Vänern kallas. Långt bort i fjärran skymtade röken från BÖRØYSUND

som sluppit undan åskvädret och nu var på väg till Amål. Så småningom nådde vi den vackra luröskärgården och satte kurs mot Sökojan - en fyrplats som dagligen nämnes i väderreportern men som jag personligen aldrig tidigare stiftat bekantskap med. Efter en mindre kursjustering nådde vi den lilla idylliska ön som markerar inloppet till Karlstad. Här mötte oss ett egendomligt fartyg som sprakade av bengaliska eldar. Det var ms VÄNERSÖL - mera känd under namnet SIMSON - vilken hade pressfolk från diverse värmländska tidningar ombord. Vår befälhavare Hans Hederström möttes med stora famnen av damerna och pressens representanter myllrade ombord för att skriva och fotografera vilket resulterade i långa och rikt illustrerade artiklar om det celebra besöket i Värmlands huvudort - Karlstad. Sent på kvällen gled vi sakta in i den trånga inre hamnen och lade till vid kaffeskrapan (Löfbergs Lila) nästan mitt i centrum.

## ONSDAGEN 11 JULI

anordnades en kvällstur för allmänheten. Intresset var stort och biljetterna såldes slut på kort tid. Tyvärr lockades också en del mindre önskvärda element som förde ett öronbedövande liv ombord. Stämningen i cafeterian påminde tidvis om det s k apberget på vissa fotbollssarenor. Någon skadegörelse förekom emellertid inte även om det gick livligt till.

## TORSDAGEN 12 JULI

Smög vi oss ganska obemärkt ut genom det smala hamninloppet vid Karlstads Varv, rundade Hammarön och satte kurs mot Brommösund på väg till Mariestad. Solen sken och det stora innanhavet låg nästan spegelblankt. Den energiske båtsmannen såg till att alla man som inte hade vakt skrapade och putsade teak vilket med fördel kunde kombineras med solbad. Det gällde att passa på medan vädret var idealiskt för båda aktiviteterna. Vi fick också hjälp av ett par intresserade ångbåtsdiggare från Stockholm vilka verksamt bidrog till trivseln och arbetslusten ombord.

Vid horisonten skymtade en ångbåtsrök och snart avtecknade sig konturerna av ångaren TRAFIK som mött upp från Hjo för att göra oss sällskap till Mariestad. Vi kom på idealiskt fotoavstånd och utväxlade både hälsningar och ångbåtsmotiv. När vi passerat det vackra Brommösund råkade vi på BÖRØYSUND igen. Så blev det



S/S TRAFIK på Vänern 12 juli 1979.



S/S POLSTJÄRNAN anländer till Mariestad



S/S NALLE anländer till Mariestad  
(forts. nästa uppslag)





Trängsel vid kajen i Lidköpings inre hamn. Från bron: ångarna TRAFIK, ÖRNEN, BØRØYSUND, NALLE, POLSTJÄRNAN och BOHUSLAN. 14 juli 1979.

tre ångare, varav två koleldade, som med flaggor i topp stävade in mellan de många prickarna till Mariestads trånga hamn där det med nöd och näppe gick att vända. Med hjälp av skohorn gick det bra och snart låg de tre ångarna vid kaj. Men fler skulle det bli innan dagen var slut.

Vänerns Seglationsstyrelse ställde upp med sin lilla vackra och välvärdade ångare POLSTJÄRNAN av Amal. Ulf Andersson försummar sällan att visa upp sin prydliga bogserångare ÖRNEN som alltså också kom till Mariestad. Sist i raden anlände den något större bogserbåten NALLE från Göteborg och då var kajen kantad med sex ångdrivna farkoster - något som mariestadsborna sällan eller aldrig skådat förut.

#### FREDAGEN 13 JULI

uppvaktade hamnchefen Ake Andreasson med en mariestadstallrik och sedan blev det allmänhetens tur att närmare bekanta sig med ångarna och deras besättningar. På kvällen gjordes en utfärd upp genom Östersundet till trakten av Sjötorp med BOHUSLAN och TRAFIK vilka båda var fullsatta till sista plats av entusiastiska

passagerare som hade turen att få tag i biljetter. BØRØYSUND låg kvar i hamnen. Normännen kanske inte behövde den extra inkomst som den lyckade utfärden kunde gett? Eller var de betänksamma mot att gå till sjöss fredagen den 13:de?

#### LÖRDAGEN 14 JULI

fick jag erbjudande att följa med den lilla prydliga ångaren POLSTJÄRNAN till Lidköping varför jag för några timmar övergav BOHUSLAN och mönstrade på hos kapten Holger Eriksson som kombinerad däcksmän och passagerare. När vi lade ut från kajen och passerade BOHUSLAN hördes ett ogillande buuuh från besättningen vilket jag dock snarare uppfattade som ett uttryck för avund än besvikelse över mitt tillfälliga avhopp. När vi återförenades hade jag hunnit till Lidköping, bekantat mig med det femtio år riga fartyget och hennes besättning, avnjutit en god lunch tillsammans med befälhavaren och beundrat BOHUSLAN på lagom fotoavstånd när hon i full fart passerade oss strax söder om Brommø.

När de sex ångarna på parad gled in i den inre hamnen i Lidköping stod massor av människor på kajer och pirer och njöt

av ett skådespel som aldrig mer kommer att upprepas. Denna del av hamnen skall nämligen, trots omfattande protester, spärras av med en fast bro till fördel för Kung Bil och nackdel för en bättre trafik som under alla tider gett karaktär åt sjöfartsstaden vid Lidans utlopp i Vänern.

På mindre än en halvtimme såldes biljetterna till kvällens utfärd till Lurö skärgård mellan Källandsö och Värmlandsnäs. När hade vi stämt möte med kanalbåten DIANA som kom dansande på den en aning oroliga sjön. Hälsningar utbyttes med befälhavaren på DIANA, Stefan Forssblad - en för oss välbekant profil som inte behöver någon närmare presentation för "Ångbåtens" läsare. På kvällen var vi tillbaka igen i Lidköping.

Inte heller här fick ångarna vara i fred för oroselement. Ett gäng för polisen välkända raggare försökte på natten lägga av BØRØYSUNDS förtöjningar vilket nog kunnat få tråkiga följder om attentatet lyckats.

#### SÖNDAGEN 15 JULI

Ägnades åt vila och avkoppling. Själv passade jag på att besöka Läckö slott som varje sommar bjuder på intressanta utställningar i en pampig miljö.

Visning av fartygen ordnades också mera privat för gamla och nyförvärvade vänner.

#### MÅNDAGEN 16 JULI

var det dags för avgång. Flera av ångarna hade redan avgått för att bege sig till respektive hemorter. Vädret var nu lugnt men mulet och en och annan regn-skur omöjliggjorde målning och lackning utomhus. I Dalbosjön ångade vi förbi BØRØYSUND med den över en stor del av Vänern synliga Kinnekulle som effektiv bakgrund. Efter att ha passerat broarna vid Vänersborg och slussen i Brinkebergskulle utan problem lade vi på eftermiddagen till vid kajen i Trollhättan. Så anlände NALLE och sist kom de tokiga normännen roende in till kaj. D.v.s. besättningen på BØRØYSUND hade bemannat babords livbåt och iförda flytvästar rodde de för fullt i luften. När ångaren elegant gled in mot kajen restes årona medan en man i fören energiskt viftade med en liten norsk flagga - en entré som väckte en viss uppmärksamhet bland frivilliga trosshalare och andra åskådare på kajen.

#### TISDAGEN 17 JULI

Skedde avfärden redan vid åttatiden på morgonen. Så dags hade de flesta fritidsbåtar ännu inte kommit igång varför det var fritt fram genom slussarna. Vid tvåtiden låg BOHUSLAN åter vid sin vanliga plats vid Stenpiren efter en dryg veckas frånvaro. Resan hade givit oss nya erfarenheter och inte minst en välbehövlig slant i kassan - ett resultat av tidningsarnas och allmänhetens enastående uppslutning kring vår improviserade ångbåtsträff på Vänerns vida innahav.

Text och foton: DAG

## Sjöfartskvällar

HÖSTEN 1979 PÅ SJÖFARTSMUSEET I GÖTEBORG.

TID: 19.15

- 17 oktober Koggen, medeltidens storskepp. Hans Jeppsen, Limfjordsmuseet, talar och visar bilder.
- 24 oktober Djuren i svenska kustvatten. Undervattensfotograf Leif Göran Hjelm berättar och visar dia.
- 31 oktober Klubb Maritim, klubben för alla fartygsintresserade presenteras av Donald Macfie.
- 7 november Djupdykning och moderna dyksystem. Douglas Samuelsson, Göteborgs-Dykeriteknik, berättar om tungdykningens möjligheter och villkor.
- 14 november Riksgropen och dess båtar. Arkeologen Anders Ödman visar bilder och berättar om utgrävningarna på Helgeandsholmen i Stockholm.
- 21 november Skrock och skrönor i skärgården. Erling Mats, Statens sjöhistoriska museum, håller föredrag.
- 28 november Dykarbasen Per Edvin Fälting berättar minnen från ett långt dykarliv.

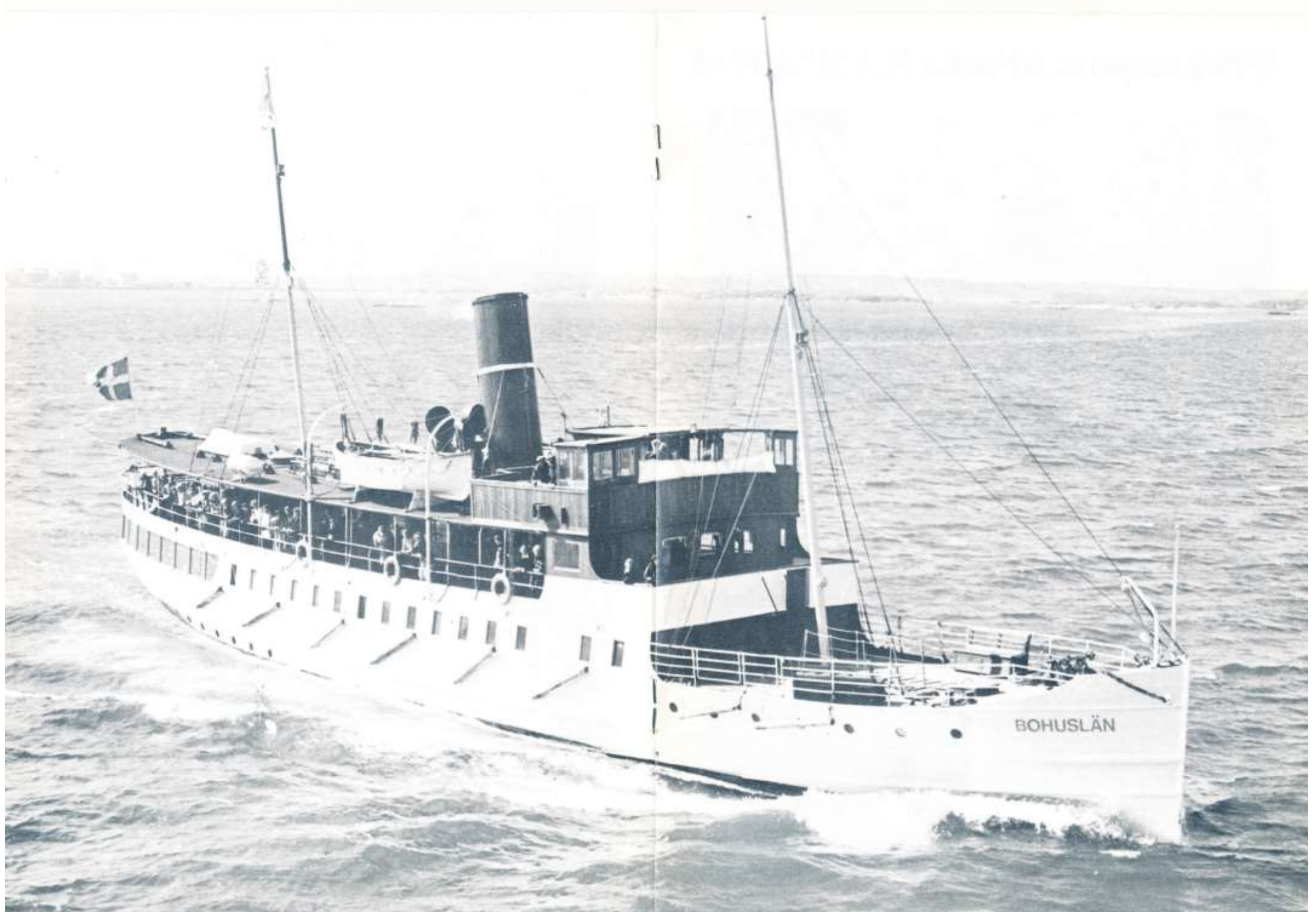
SJÖFARTSMUSEETS OPPETTIDER UNDER VINTERHALVARET:

Måndagar stängt.

Tisdag-Fredag 12.00-15.00

Lördag-söndag och helgdag 10.00-17.00

ONSDAGSKVÄLLAR 17.00-21.00 !!!



BOHUSLÄN



## Fönsterputs till nya HAMNEN



Med tanke på nya HAMNENs stora glasytor överräckte FAXRJAN 4:s representant Per Ahlquist en flaska fönsterputs till Hilding Nilsson efter HAMNENs ankomst till Göteborg. Foto Gunnar Söderberg.

I somras fick FAXRJAN 4 en ny granne vid färjeläget i Stora Bommen. FAXRJAN 4 fick t o m lämna plats för nykomlingen och förhala sig från det gamla ångfärjeläget till motorfärjeläget. Den nya grannen var Göteborgs Hamns inspektionsfartyg HAMNEN som behövde färjans plats under tiden som den nya båtens plats iordningställd.

Sedan 1920 då FAXRJAN 4 började trafikera färjeläget i Stora Bommen har Göteborgs Hamn hunnit till sitt tredje inspektionsfartyg med namnet HAMNEN.

Den första HAMNEN var byggd 1918 vid Lundby Mek Verkstad och var glivetvis ångdriven. Den var i tjänst till 1958 och blev 1961 motoriserad och ombyggd till taxibåten HAMNESKAR. En uppgift som den har än idag.

1958 års HAMNEN byggdes vid Djupviks Varv på Tjörn och har använts fram till i somras då den såldes till Vänersborg för att bli fritidsbåt.

Årets upplaga av HAMNEN är byggd vid Smögens Plåt & Svets och har utformats

mer med tanke på representationsturer än föregångarna. Således har fartyget en stor passagerarsalong som kan betjänas från ett pentry som är gemensamt med besättningen. Eftersom HAMNEN är bemannad dygnet runt, finns två enkelhytter för besättningen. På övre däck finns styrhytt och sittplatser i det fria.

Vi får väl se om FAXRJAN 4 får uppleva även nästa upplaga av HAMNEN från sin plats i Stora Bommens färjeläge någon gång kring sekelskiftet.

GS



## BOHUSLÄNs Sommarturer 1979

Ångbåtstrafiken missgynnades av sommarens ostabila väder. Slutresultatet för emellertid anses som tillfredsställande. Några turer lockade så få resenärer pga regn och blåst att man frestades ställa in. Det skulle dock vara dålig politik och så länge inte naturkrafterna lägger hinder i vägen bör de annonserade turerna genomföras.

De 13 kvällstureernas bottennotering rör sig således om 31 passagerare och hjälptes inte upp av någon helt fullsatt tur. Alla har kommit med vilket kan kännas skönt. Försöket att låta kvällstureerna gå varje onsdag även i juni och augusti slog väl ut.

Marstrandstureerna söndagar i juli drabbades av "semestervädret" men vi kan inte vara missnöjda över det stigande intresset att bätledes färdas till Marstrand, det tar lite tid att arbeta in sig. En resa var emellertid fullsatt. STYRSÖ ersatte BOHUSLÄN 15 juli och gick dessutom på Marstrand lördagar i juli samt både lördag och söndag till 19 augusti. Den 19:de ryckte BOHUSLÄN in eftersom STYRSÖ då behövdes i södra skärgården. Båtbiljetten till Marstrand kostar efter lokaltrafikens taxereform dubbelt så mycket som bussbiljetten.

De första långturerna till Slussen och Lysekil drabbades av vad man kallar då-

ligt väder och lockade därför ett fåtal uthålliga resenärer. Juli- och augustiturererna till Lysekil blev däremot välbesatta och vi beklagar dem som kliver på i Marstrand och finner alla bra plåtsor upptagna. Hur löser vi det?

Fallens Dag i Trollhättan lockar ständigt nya resenärer som gör den kombinerade ångbåts- och ångtågsresan. Som vanligt var det slutsålt tack vare G-P Resetjänst.

Sista dagturen för säsongen gick runt Tjörn och passades in mellan lågtrycken med ett ovanligt stort deltagande som följd.

Sommarens turer annonserades i "Ångaren Bohusläns Sommarturer 1979" som spreds i stor upplaga. Även specialprogram om kvällstureerna och marstrandstrafiken, de senare i samarbete med Styröbolaget, har getts ut. Marstrandstureerna annonserades även i G-P en gång i veckan.

Föreningen har under sommaren disponerat en monter i Partille Kommunhus där vi bl a informerat om trafiken.

Tyvärn har oljepriserna stigit kraftigt på senaste tiden att drivmedelskostnaderna tvingar oss att nästa år begränsa gånghimmarna. Långturerna får därför minskas och de korta turerna utvecklas. 1980 års Sommarturer presenteras i nästa nummer av Ångbåten!

## Vi har läst...

GÖTEBORGSGUIDEN - en handbok för såväl turister som göteborgare

Svenska Turistföreningens förlag 1979. 330 sidor, rikligt illustrerad, format 11 x 17 cm. Pris ca 30 kronor (medlem i STF 20 kr).

Efter STF:s årsskrift 1978 om Göteborg kom i somras denna lilla behändiga guide som till vissa delar lånat något av årsskriftens innehåll. Göteborgsguiden har en beskrivande del där kända göteborgsskribenter berättar om staden samt en faktadel som utarbetats i samråd med kommunens informationscentral.

I årsskriften 1978 avfärdas ångbåtstrafiken med konstaterandet att dagens göteborgare nostalgiskt drömer sig till-

baka i tiden under en dagsutflykt med ångaren BOHUSLÄN.

I göteborgsguiden beskrivs under en hamnpromenad och en stadsvandring museifartyg och rundtursbåtar men ångaren BOHUSLÄN nämns överhuvud taget inte! Så mycket bättre att man i faktadelen under kommunikationer återfinner turer med ångbåt till Marstrand, Lysekil m fl platser. Det är 1979 års sommarturer med ångaren BOHUSLÄN och ms STYRSÖ som här kommit på plats. Tyvärr är uppgifterna inaktuella till nästa år (guiden utkom mitt i sommaren) men vi hoppas att läsarna av nyfikenhet kontaktar oss för kommande ångbåtsturer.

I K



# DAN BROSTRÖM



DAN BROSTRÖM anlöper Hakets färjeläge. Foto Bertil Söderberg 10 juli 1979.

Byggt 1963 av AB Bröderna Larssons Varv & Mek Verkstad i Kristinehamn för Göteborgs Hamnstyrelse.

Reg nr 10398  
Signalbokstäver SJH  
Längd över allt 27,52 m  
Bredd 8,12 m  
Djup 2,85 m  
Djupgående 2,20 m  
Bruttodräktighet, registerton 137  
Nettodräktighet 52

3 st Volvo-Penta MD 96 B dieselmotorer om totalt 399 EHK

2 st Voith-Schneider propellrar

466 passagerare, 2 mans besättning.

Sist i raden av färjor för Göteborgs Hamnstyrelse blev DAN BROSTRÖM som sjösattes 15 november 1962 vid AB Bröderna Larssons Varv & Mek Verkstad i Kristinehamn. Det var fru Kerstin Kijk-Broström som förrättade dopet av den nybyggda färjan, dock utan den traditionella cham-

pagneflaskan, varefter DAN BROSTRÖM gled ned i Vänerens kyliga vatten ackompanjerat av ett taktfast fyrfaldigt hurra som trängde igenom snöfallet som inramade ceremonien. Förutom gudmor representerades familjen Broström av skeppsredare Dan-Axel Broström med sin fru Anna-Bella, Göteborgs Hamnstyrelse representerades av hamndirektören Stig Axelsson.

Färjans namn DAN BROSTRÖM behöver väl ingen närmare förklaring men nämnas kan att f d statsrådet och skeppsredaren Dan Broström var ledamot av Göteborgs Hamnstyrelse 1906-1925.

DAN BROSTRÖM var byggd för färjelinje 4, Haket-Hisingstad (Lindholmen) och ersatte där ångdrivna FAXJAN 6 som flyttades västerut för att i sin tur ersätta den pampiga fordonsfärjan FAXJAN 1 på linjen Fiskhamnen-Sannegårdshamnen. Priset för den nya motorfärjan var 800.000 kronor.

DAN BROSTRÖM:s huvuddäck upptas, förutom av de små öppna för- och akterdäcken, av en

stor och rymlig salongsbyggnad som är delad i tre fyller med svängdörrar i båda ändar. Mittfilen är avsedd för tvåhjuliga fordon och avgränsas med räcken mot långsofforna i sidorna. På överbyggnaden finns ett mindre däckshus med dagrum och pentry för besättningen. Ovanpå är styrhytten belägen.

Färgsättningen följer hamnens övriga motorfärjor, grönt skrov och vit överbyggnad. Färjan drivs av tre Volvo-Penta dieselmotorer typ MD 96 på totalt 399 EHK vilka är kopplade till två Voith Schneiderpropellrar. Maskinrummet körs obemannat och all manövrering sker från styrhytten.

När linjen Fiskhamnen-Sannegårdshamnen-Sörhallsberget lades ner 4 juni 1968 utökades DAN BROSTRÖM:s trafik till att även omfatta Sörhallsberget. Från Haket gick färjan till Hisingstad, sedan till Sörhallsberget och därefter direkt till Haket. Rundturen tog ca 20 minuter och gick i höger- eller vänsterriktning efter turlistan. Trafiken blev inte vad man tänkt sig utan 10 augusti 1970 återgick DAN BROSTRÖM till sin tidigare trafik Haket-Hisingstad.

Efter nedläggningen av färjtrafiken Stora Bommens bro-Lundbyhamnen 31 juli 1970 fanns det bara en färjelinje kvar i hamnens regi. Även den ville man bli av med och efter förhandlingar överläts den 1 januari 1972 DAN BROSTRÖM för 535.000 kronor på AB Göteborg-Styrsö Skärgårds- trafik, Styrsöbolaget. Med köpet följde färjelägen, vänthallar och polletter. Av personalen på fem man övergick två befälhavare och en maskinist i Styrsöbolagets tjänst.

I samband med övertagandet minskades antalet turer och DAN BROSTRÖM är nu i trafik tre timmar morgon och kväll, måndag-fredag.

Åren 1978-79 byggdes Lindholmens nedlagda varv om till utbildningscentrum, det s k Projekt Lindholmen. Stadsdelen Lindholmen föreslås nu få behålla bostadsbyggelsen som även bör kompletteras med nya hus. Efter en kraftig resaneminskning på färjan kan man nu förvänta en viss ökning istället.

Med anledning av Stena Lines behov av större kajområde västerut kommer färjeläget vid Haket i fara och Stadsbyggnadskontoret har utrett en flyttning av färjeläget till Rosenlund eller Stora Bommen alternativt nedläggning av trafiken. I Rosenlundsalternativet får rese-

närerna betydligt bättre service genom närheten till kollektivtrafiken vid Järntorget.

Färjtrafiken går nu med stor förlust och man kan förmoda att berörda myndigheter helst vill lägga ned trafiken. Det skulle, ur kulturhistorisk synpunkt, göra Göteborgs hamn än mer tråkig för hamnflanörerna. Att ta färjan över älven är en möjlighet att se hamnen från sjösidan, något värdefullt då innerhamnarna i rask takt spärras av med staket och omöjliggör promenader längs kajerna. Vi får väl hoppas att färjan får vara kvar och att trafikunderlaget ökar om färjeläget flyttas.

BERTIL SÖDERBERG

MÅNDAG-FREDAG	
FRÅN HAKET	FRÅN HISINGSTAD
05.55	05.50
06.00	06.10
06.20	06.25
06.35	06.50
07.00	07.10
07.20	07.25
07.35	07.50
08.00	08.10
08.20	08.30
15.00	15.15
15.20	15.30
15.40	15.50
16.00	16.10
16.15	16.25
16.35	16.45
17.00	17.10
17.20	17.30
17.40	17.50

Nuvarande turlista för DAN BROSTRÖM.





# Kapten "Bli mä"

I en låda med böcker, inropad på en auktion i ett sjömanshem på Orust (ägaren hade bl a varit eldare i BOHUS) fann jag en liten gulnad bok med titeln "Bli mä; skepparhistorier samlade av E.W." Författaren var Evald Wetterström och boken var tryckt i Uddevalla 1930. Det är historia och historier kring den kanske mest kände befälhavaren på kustbåtarna, kapten Emanuel Jonsson.

"Ska han bli mä så kóm, furr no går ve" var Jonssons ständige talesätt då han, plikttrogen som alltid, var ivrig att avgå från någon brygga. Och som Bli mä är han känd in i våra dagar fastän det nu är längesedan han levde, han dog 1909.

Emanuel Jonsson föddes 1836 i Västerby i Forshälla socken söder om Uddevalla. Efter att ha börjat sin sjömansbana i vänerskutor kom han i den lilla uddevalla-ångaren GULLMARN när den hade förhyrts till Lilla Bält under dansk-tyska kriget. Där skulle bl a militärer ilandsättas vid långgrunda stränder och då kom Jonssons kroppsstyrka väl till pass. Med officerare på ryggen och meniga en under varje arm bar Jonsson dem torrskodda från båten till stranden med utrustning och allt.

1874 blev Jonsson styrman i uddevalla-ångaren VALBORG och året därpå skeppare på segeljakten VIKTORIA som gick i fraktfart bl a mellan Uddevalla och Göteborg för ett konsortium under grosshandlaren Robert Thorburn. I VIKTORIA skötte Jonsson ofta lastning och lossning ensam, något han fortsatte med i andra båtar.

1876 bildades Angbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten som övertog VALBORG. Där nu Jonsson åter blev styrman. 1881 fick redariet den lilla bogser- och passagerar-ångaren AXEL där han fick befälet. Första gången Jonsson skulle avgå med AXEL från Uddevalla hade han bråttom att komma iväg. "No går ve" ropade han i talröret men maskinisten svarade att han måste ha upp ångan först. Efter att det dröjt ännu en stund röt Jonsson i talröret: "De va då falit! Kogar de inte snart?"

Så kom ångaren VIKEN 1883 och i den var Jonsson befälhavare i 24 år. VIKEN gick mest mellan Uddevalla och Lysekil, någon

gång även till Göteborg. "Manuel på Viken" hade ingen examen utan förde VIKEN på dispens från länsstyrelsen. Avsaknad av examen var också hans stolthet. När någon en gång frågade hur han vågade ge sig iväg från Lysekil i tät dimma när ingen annan tordes, svarade han: "Jo de ska jä si er, jä här ingen examen!"

Någon läs- eller skrivkarl var han rakt inte. På frakttlistan skulle han en gång anteckna att båten medfört en chiffonjer, något han inte kunde stava till. På kontoret fick man följande rebus att lösa: 7 fan jer.

Det var svårt med nya ord. "Toalett" hade för Jonsson mest med klädselein att göra, inte konstigt att han började rätta till kragen när en dam en gång påpekade att "toaletten var i ordning". "Nej, jag menar där nere!" rättade damen. "Ah, körs furr attan" sade Jonsson och började undersöka sin nedersta knapprad i stället.

När VIKEN en gång låg vid Ljungskile ångbåtsbrygga stod Jonsson med handen på dörrhandtaget till just toaletten när någon kom fram och frågade: "Skall kapten ligga här i natt?" åsyftande om fartyget skulle ligga kvar över natten. "Legga!!! De ä gött jä kan få romme te ä sedda!" blev svaret.

Utanför Slussen frågade en badgästfröken vad det var för konstiga ränder som syntes på vattnet. "De ä märke etter där de kjurde på isen i vinter".

Kapten Jonsson fick ofta nytta av sina enorma kropps krafter. Det kunde gälla att lugna ner fulla stenhuggare och beväringar eller att lasta och lossa tunga säckar och fat. När han blev erbjuden en ängwisch i VIKEN ville han absolut inte ha "e södda skramla, sum de ända ska være en man te furr ä syda". Kanske är det sant att han en gång utanför Raneberg bar en häst och sedan släden över en landgång bestående av stege med bräder på lagd över en isvak.

VIKEN hade från början ingen maskintelegraf. Strax före en tilläggning i Uddevalla kom en äggumma från Örrevik upp till kapten och frågade vad resan kostade. "Femti öre!" ropade Jonsson i talröret till maskinisten och vänd till gumman: "Stopp och back!".



Bohuslänska Kustens VIKEN i Uddevalla hamn  
Foto från Uddevalla Museum

Inseglade medel förvarade Jonsson i ena fickan. Den tömde han på kontoret vid redovisningarna och tyckte han resultatet var klent tog han en näve ur den andra fickan där han hade egna tillgångar ty han var mycket mån om att dra pengar till bolaget.

Det hade vid ett tillfälle annonserats en lustresa med VIKEN från Lysekil en söndag. Denna dag hade emellertid sluppen GUSTAFSBERG som gick mellan badorten med samma namn och Uddevalla fått maskinskada varför man frågade Jonsson om VIKEN kunde gå istället. Jonsson anade bättre förtjänst på gustafsbergstrafiken än på lustturen i Lysekil där resenärererna väntade förgäves medan VIKEN gick i Byfjorden. Direktören i bolaget ansåg sig tvungen att bestraffa Jonsson för denna självrådighet och lät honom byta ut den kära VIKEN mot den oansenliga WALDEMAR under fjorton dagar. När Jonsson på kontoret fått reda på detta rusade han upp på närmaste tidningsredaktion och slog näven i bordet hos den övriga redaktören samtidigt som han röt: "Söderham in'et i tidnenga slör jä ihjäl ham!"

Jonsson skändes över förnedringen och stängde in sig i hytten vid bryggorna. Efter en vecka klev han in på kontoret med orden: "Derektörn, jä tar heller ett

är på Hölmers äng (kronohäktet) än jä går längre me den här skiden!"

Trots en överdriven självrådighet och trots att han inte alltid vågade sina ord på guldväg tycks Jonsson haft vänner överallt. Mot fruntimmer kunde han ibland vara rätt oförsämd men gentemot fattiga och sjuka visade han medkänsla och han kröp aldrig för överordnade. Hans mer eller mindre medvetna humor och hans impulsivitet i uttrycken bidrog till detta liksom blotta gestalten kunde injaga respekt.

I december 1906 lämnade Jonsson sin kära VIKEN men nästa sommar ville han fortsätta seglatsen. När han sjukades detta på grund av ålder och sjukdom muttrade han: "Hade jä vesst de attte den anställnenga bare vä tefälli hade jä allri gett mej på t.". Han hade då varit i bolagets tjänst i trettio år när han slutligen erhöill en liten men dock pension.

Detta var endast ett axplock historier om "Bli mä". Kanske härstammar inte alla från honom själv utan har bara lagts i hans mun. Kanske någon läsare kan flera historier som inte kommit i tryck, vare sig i E.W:s bok, i Wilhelm Hanssons bok om skärgårdstrafiken eller någon annan stans?

STEFAN WESTERBERG



# Om ärter och fläsk och ångbåtar



Ångaren MARIEHOLM backar ut från Torskhölmakajen i Strömstad augusti 1979.

Ångbåtar förknippas vanligen med biff med lök. Försalongen på DALARÖSTRÖM finns visserligen bara i minnenas värld men nästa sommar kommer väl BOHUSLÅN att gå till Lysekil igen och hovmästare Falk kommer åter att stå vid landgången för att ta emot bokningar till middagen.

Men det här skulle alltså handla om fläsk och båtar. Det förhåller sig så att fläsk, närmare bestämt lättsaltat sidfläsk, är betydligt billigare i Sverige (även i Strömstad som annars inte är Sveriges billigaste plats) än i broderlandet Norge. Under den gångna sommaren har drygt halvdussinnet båtar varit sysselsatta i "inköps trafik" till Strömstad från Halden, Sarpsborg, Fredrikstad, Tönsberg och Sandefjord. Utöver sidfläsk har de stora artiklarna varit blöjor och cellstoff samt konserverade gröna ärter medan norrmännen tydligen numera är självförsörjande på socker och jäst, de stora exportsuccéerna vid sjuttioalets mitt.

En av de gamla båtarna, och ett av de gamla båtnamnen, försvann under sommaren 1979. Katamaranen KALMARIN (ex SKARGARDEN, byggd i Kalmar 1971) såldes till

Danmark i början av juli och gick sedan mellan Römö på danska västkusten och den närbelägna tyska badön Sylt (se Se!). KALMARINs förra ägare, Skips A/S Arntzen i Fredrikstad, köpte konkurrenten AKERØ, en gång Birger Svendsens Flaggskipp, vid debuten 1961 annonserad som "nya lyxfartyget AKERØ" och "Oslofjordens nya flot-



Nya KALMARIN, ex AKERØ, i Strömstad augusti 1979.



Sommarseglatsen slut: de enarmade körs inland. Bilden visar MARIEHOLMs bildäck och ombord/ilandkörningsramper.

ta passagerarfartyg". AKERØ döptes om till KALMARIN och när detta skrivs har nya KALMARIN varit igång under sitt nya namn knappt en vecka (och fått styrbords sida ommalad i grönt medan babordssidan har kvar sin gamla mörkblå färg). AKERØ:s gamla ägare, ett Haldenkonsortium, har köpt en annan båt från Bergen som ännu inte har anlänt.

Så långt ärter och fläsk och ångbåtar. Men ÅNG-båtar? Ja, men bara en, men ett lejon! Som meddelades i förra Ångbåten så har MARIEHOLM (den ena av Svenska Amerika Linjens två småfartyg för Östersjötrafik) i sommar åter blivit passagerarfartyg efter många år som stabsfartyg i flottan och ett kort mellanspel som vandrarhem.

MARIEHOLM har ett ganska ovanligt maskineri: en trecylindrig compoundmaskin med samma dimensioner på alla tre cylindrarna!

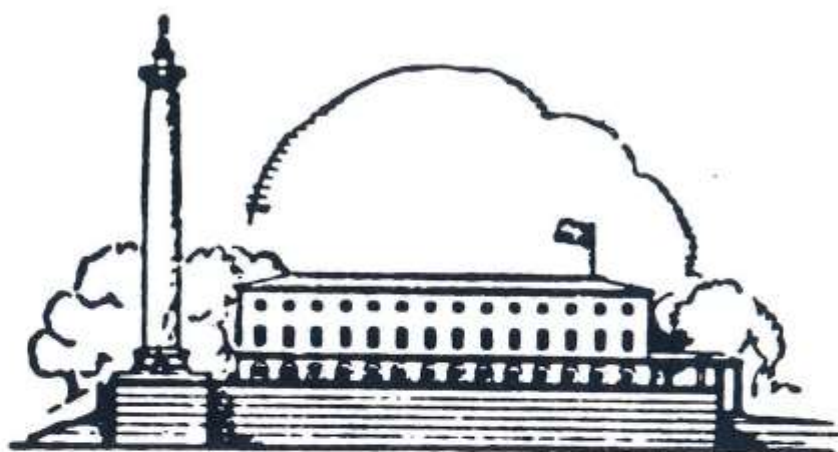
Med svensk flagg, norskt befäl och blandad besättning (därbland veteraner från BOHUSLÅN både på däck och i maskin) har hon i sommar fraktat ärt- och fläksugna norrmän från Sandefjord till Strömstad och åter efter välförättat värv och det förljudes att utbytet av trafiken varit någorlunda tillfredställande. MARIEHOLM

har även tagit upp till sex bilar per resa, ställda på tvären på huvuddäck akter om midskeppsbyggnaden. (Efter att ha betraktat ombordkörningsproceduren en dag med ovanligt högt vattenstånd har jag fattat en fast föresats: om jag någon gång framledes skulle behöva förflytta min bil till Sandefjord, så kommer det inte att bli med MARIEHOLM, för så vitt inte "färjeläget" förses med bättre ombordkörningsramper.)

Strömstad har verkligen ett riktigt färjeläge (som alltså inte används av MARIEHOLM) och av och till har det gått riktiga bilfärjor över Oslofjorden: SPERVIK I (senare omdöpt till ROSLAGEN), HOLIDAY PRINCESS, BASTØ V. Men ångbåt mellan Strömstad och Sandefjord har det inte funnits sedan 1962. Och det var vår egen BOHUSLÅN - ni kan väl er Almén ordentligt? Den gången var det svenskarna som åkte till Norge och köpte margarin. (Däremot såldes det ingen sprit ombord sommaren 1962, annat än för förtäring ombord, och tullen tillät inte inlandsförande av mer än 40 cigaretter. Sprit- och tobaksepoken kulminerade 1961, då det var hela 14 båtar i fart mellan Strömstad och Norge. Men det får bli ämne för en helt annan artikel.)

Text och foto: BERTIL HOLMSTRÖM





## Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

*Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.*

### ÖPPET

**Vinterhalvåret september—april:** tisd.—fred. 12.00—15.00, lörd., sönd. och helgd. 10.00—17.00, månd. stängt. Kvällsöppet onsd. 17.00—21.00.

**Sommarhalvåret maj—augusti:** alla dagar 11.00—16.00.

## Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

*Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.*

### ÖPPET

**Sept.—april:** lörd. 10.00—15.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.

**Maj—augusti:** vard. 10.00—17.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.