



ÅNGBÅTEN Årg 38 • Nr 1 2002 • 106

## Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

### Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kroonhamm Gamla Björnländavägen, 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20,  
e-post ingvar.kroonhamm@bome.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, e-post bertil@phc.gu.se  
Gunnar Söderberg, Bergårken 4, 426 69 V Frolunda, tel 031-29 88 65, e-post g.soderberg@telia.com

### Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starck, Fregatts 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-134 53, e-post markgraf@algot.se  
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2002 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan skickas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

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

Grafisk produktion: Litografiska Moderna AB 2002.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg  
www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2002 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,

kassör: Ove Iku, tel 031-69 89 34, e-post kassor.steamboat@swipnet.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglings säsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,  
tel 031-13 14 50. Vintertilläggsplats vid Skarpsalmen, tel 031-13 14 20.

För beställningsrafiken svarar Barbro och Claes Johnson, tel/fax 031-68 25 82.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från frjälagen vid Residensbron (vid Stenpiren).

För beställningsrafiken svarar Claes Venner, tel 0740-35 41 82.

## Innehåll Ångbåten 106

Försalongen	2	Mer om första charterresan	14
Ordföranden har ordet	3	Den gamla ångbåten	16
Det ångar över isen	4	Kärt besök	19
Vårhälsning från maskingåtet	5	Sjömanshus och sjöfartsböcker	20
Gods, post och passagerare	6	Vi har list...	22
Stor pannrenovering i FÄRJAN 4	10	När jag skaffade sjöfartsbok	24
Båtar runt omkring	11	Brus och okända ångare	25
Mer om Mickel i maskin	12	Ett vykort skrivet ombord 1915	26
Ångbåtsstuvorna 2002	13	Aktersalongen	27

## Försalongen

Vårens ångbåt har lagt ut, djupt lastad med allehanda gods. Omslaget påminner oss om att det varit vinter, om än inte så svår som 1970 när FÄRJAN 4 senast gjorde sin insats i isarna.

Snart är det dags för en ny säsong för våra ångare och vi har färsk rapport från FÄRJAN 4 och BOHUSLÄN. Turlistan finns på sidan 13 och den som vill veta hur BOHUSLÄN gick för i tiden skall läsa om "Gods, post och passagerare".

Även vår egen verksamhet har blivit historia där första charterresan gett upphov till en serie nostalgiska återblickar.

Från Lysekil berättas om ett kärt besök när våra norska vänner kom dit med BØRØYSUND förra sommaren.

Med sjömanshus, bokrecensioner, sjöfartsböcker, ångbåtspost, kända och okända ångare är fraktilistan fullskriven!

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2002: 20 april 2002

Nr 3 2002: 6 september 2002

Nr 4 2002: 11 november 2002

Nr 1 2003: 3 februari 2003

## Omslagen

Förens Bilden illustrerar artikeln på sidan 4 "Det ångar över isen" och visar FÄRJAN 4 vid Stora Bommen (Residensbron) 19 februari 1970, sista året den var i trafik för Göteborg, Hamn. Foto Bertil Söderberg

Aktern: Bohusbynen av Gösta Perwe. Ur Resebok utgiven av Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten 1928.

Ångbåten Nr 1 2002

## Ordföranden har ordet



### Ångbåtsvän!

Det är nu inte lång tid kvar, innan vi kan borda våra fartyg och elda på under pannorna. En härlig årstid närmar sig!

Men innan Du som är aktiv besättningsman kan följa med på resorna under säsongen, är det viktigt att Du deltagit vid någon av de två säkerhetsövningarna, som Du kan läsa om på särskild plats i denna tidning.

Det är obligatoriskt att närvara vid minst en övning. Vi kommer även att ha ett aktivmöte i mitten av april, vilket också är noterat på synlig plats i tidningen.

Det har varit ett flitigt gäng i vinter ombord. All trall från bryggdäcket är

landtagen för slipning och lackning, så i sommar kommer det att bli som ett dansgolv där uppe. Den aktra hytten om styrbord, "Boels hytt", är utröjd och håller på att få en helrenovering. Det kommer att bli en snygg tvåmanshytt.

I maskin har det skett en hel del, men detta får någon kunnig "ånggubbe" skriva om. Pannan i FÄRJAN 4 är omtubad och där har vårt eget folk gjort en jätteinsats. Ja, jag vill som vanligt tacka Er alla som arbetar så idogt ombord i fartygen hela vintern. Ni är oombärliga! Tack även till flickorna som sköter mathållningen. Sopporna är utomordentligt goda!

Turlistan har styrelsen tagit en titt på

och vad annat kan vi göra än att imponeras av Ingvars påhittighet och idoghet. På senaste styrelsemötet spikades årets turer och nu återstår tryckning och utskick av turlistan för säsongen 2002.

Det kommer i år att bli endast en långtur upp efter kusten. Vi hinner ej med fler, med tanke på att BOHUSLÄN skall göra en resa till Vejle i mitten av juli. Tjörn och Orust runt kör vi även i år, liksom söndagsturer till Marstrand. Omslagskvällar runt skärgården är självklart med i år igen, samt tre fredagskvällsturer i slutet av augusti.

Ja, vi kommer inte att få några sysselsättningsproblem i sommar. Plocka fram Era kalendrar, kolla läget och sätt upp Er på resorna. Villiga händer behövs ombord!

Barbro och Claes kommer också denna säsong att ombesörja beställningsrafiken och det är jag tacksam för, dom sköter detta arbete med den äran.

Näväl, det är som sagt var nära nu. Dags att ta fram blåkläderna igen och törna till ombord i våra ångbåtar. Både till Er som seglar ombord som besättning och till de medlemmar som föredrar att vara passagerare säger jag:

Välkomna ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR

BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

Ångbåten Nr 1 2002



## Det ångar över isen

Följande artikel som handlar om FÄRJAN 4 skrevs av Nils Boström och publicerades i Göteborgs Tidningen för 32 år sedan.

Artikeln som har direkt koppling till omslagsbilden var införd 28 februari 1970. Det var sista året som FÄRJAN 4 gick i reguljär trafik på sin gamla trad för Göteborgs Hamnstyrelse.

Sedan nioatal dagar tillbaka har den som blir smått berusad av kolstybbsdoftande ångrök snuffat vilt i trakten av Residensbron. Där har FÄRJAN 4 ersatt den vanligen förekommande dieselfärjan och detta har ökat puls-lagen hos en del personer med svaghet för nostalgi.

Ty man kan befara att denna nådatid för trafik med ångfärja över till Göta-verken klipps när som helst och då kan 4:an återkomma att avvakta händelserna vidare utveckling från sin hamnplats på Ringön, där hon vanligen ligger som reserv.

På en gammal götaverksfärja här finns en skylt: Spottning i salongen förbjöds! Det var ju ganska festligt med tanke på att en vanlig färja i vår stads hamnområde nog mer har en air av 20-talets svala torfthet – då det gällde att transportera allmänhet, arbetare och tjänstemän över till varv och industrier på Hisingssidan – än en "salongs"-elegans, som skulle gjort skylten motiverad.

Någon gång har utspelats dramatik i samband med tjänstgörande ångfärjas avgång. Det hände sej t ex i en tidig

gryningstimma att flytetyget just stampat ut med full last av tjänstemän och arbetare till Göta-verken då en senkommen ingenjör kom rusande i karriär på kajen. Passagerarna upplevde synen att se mannen – som inte kunde hejda sitt anlopp – för någon sekund utföra en ekvilibristisk balansakt på kajkanten; armarna för vilt runt, runt i luften innan mannen med ett plask slutligen hamnade i spåt! Självluffet var den dan förstörd för ingenjören...

Forna tiders mässingspollert har numera ersatts av plast-dito, men annars kan man njuta helt av en ångfärjas atmosfär. Och dessutom har den fördelen av att kuriöst nog vara snabbare under överfarten än dieselfärjorna!

Nu under "is-tiden" äter den sig bit för bit genom den ganska kompakta anhopningen av isflak; speciellt Hisingssidan blir ju påfylld av älvens drivis och då får 4:an backa och stänga med sitt stölskrov. Maskintelegrafens pinglar vid sådana tillfällen i ett; fram- och backmanövrer som utlöses från färjeskepparens lilla styrhytt följs av maskinistens vak-samma händer som i dessa situationer ständigt finns på maskinreglaget; stopp, back, sakta fram och full fram tills färjan nått sin destination!

På "maskintoppen" – uppe på den 2 cyl 70 hkr compoundmaskinen – står en liten kaffepetter av koppar. Men den innehåller cylinderojja som skall vara "mjuk" och inte "frösen", som det heter på göteborgska... och här på maskintoppen blir den lagom varm.

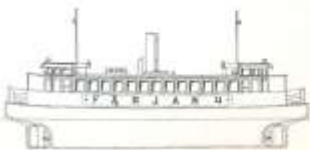
Det gäller som sagt att ha en vaksam

man vid de olika manövrerna med "fartlägena" i maskinrummet och under liggetiden vid färjelägena får i allmänhet koleldningen ske; pannan skall slaggas då och då och slaggytsen skall tömmas. När "mäster" har slaggar ur i fyren kanske det kan bli någon stunds kontemplation innan färjeskepparens anlete syns i dagsljuset uppe ovan den lilla stängda halvdörrer till maskinrummet och tiden är inne för nästa tur.

FÄRJAN 4 är byggd 1920 vid Lindholmen-Motala, hon tar 195 passagerare; de mest "lyckliga" dväljs på grönmålade länghänkar utmed sidorna av salongen. Vi enstaka tillfällen t ex på höstkanten kan göteborgsföggen vara så kompakt att den som står ute vid någon av styrhytterna inte kan se någondera sidan av hamnområdet. Då gäller det "att tuta bra"!

Som reservbelysning i salongen finns ett par vackra gammaldags fotogenlyk-tor. Färjan är ca 20 meter lång, är 5,35 meter bred och djupgåendet är 2,10 meter. När älvens is tenderar att bli rör svår för 4:an ilar den lilla bögserbåten Sölve till assistans och svansar omkring i kölvattnet av färjan, speciellt vid färjeläget på Hisingen.

NILS BOSTRÖM



Ångbåten Nr 1 2002

## Vårhälsning från maskingänget

På sidan 3 skriver vår ordförande att "i maskin har det skett en hel del, men detta får någon kunnig ånggubbe skriva om."

Här nedan berättar Mats Demker om maskinarbetena i Bobuslån. På sidan 10 berättar Håkan Järnström om arbetena i Färjan 4.

För att vi och våra passagerare skall få ännu en romantisk vår och sommar och många säkra kärleksnöten med vår nu 88 år unga vita sommarflicka har hon även den gångna vintern krävt oss på intensiv uppvaktning.

Vi är ett gäng glada "gubbar" som liksom hon, var och en, har lite krämpor här och där. Men två dagar i veckan under hela upplägningstiden har vi gjort vårt bästa för att avhjälpa *benne* svagheter.

Vi började i oktober med att öppna ramlager 4 - 6 på huvudmaskin på grund av att vi hört lite dunkande ljud i området kring buntlagret under sommarens körningar. Det verkade som det var för stort spel i ramlager nr. 6. Så var också fallet, men inte bara det, i 5:ans och 6:ans lager hade vevaxeln legat så hårt på SB resp. BB sida att lagermetallens ytskikt smält och lagt sig i oljefickor och smörjgår.

Deflektionen i LT-veven var inte heller bra och efter justerskavning blev det inte bättre. Detta föranledde misstankor om att vevaxeln är lite krokig.

Efter många timmars arbete med indikering och vevande på huvveven, mycket diskuterande, och slutligen konsultation av Mats gamle chef på

Lindholmens Varv, som är expert på vevaxelkontroll, är vi tvungna att konstatera att vevaxeln är krokig vid LT-veven.

Detta kan ha uppstått i samband med grundstötning eller vattenslag i LT-cylindern, sannolikt för mer än 20 år sedan, då senaste större lagerinspektion, med bl. a. omgjutning av 6:ans lager gjordes. Vi är överens om att denna skada inte är av allvarlig art men att den bör föranleda tätare intervaller mellan lagerinspektioner.

Eftersom vi haft dåligt vacuum i kondensorn under sommaren bestämde vi redan tidigt att vi skulle öppna kondensorn för rengöring av tuberna. Vi har letat efter vacuumläckor hela sommaren utan att hitta något påtagligt, men i samband med förhållningen till Rosenlund provtryckte Walter och Gunnar kondensorn med luft och då hittade de en läcka i förliga kondensorflänsen, packningen hade spruckit och luft sugts då in i kondensorn.

Detta åtgärdades och vid en provkörning vid kajen fick vi betydligt bättre vacuum. Trots detta har vi öppnat aktra kondensorgaveln och gjort rent tuberna. Några rostskadade bultar i flänsförbandet har ersatts, vändkammaren har skrapats och målats med Apexior samt en offeranod av zink har monterats för att minska framtida rostangrepp.

Ett annat större jobb som vi planerade tidigt i somras var renovering av lysmaskin. Vid en inspektion såg vi att kolvrängarna på sliden var helt borta, de hade brustit och bitarna ligger förmodli-

gen i spilltanken eller kondensorn. Dessutom var slidloppet kraftigt slitet så en stor del av ångan läckte förbi sliden. Nu har vi svarvat rent både slidloppet och cylindern, tillverkat en ny kolv, nya kolvrängar, ny slid utan ringar, renoverat regulatorn, monterat ny oljepump och justerat kolv- och slidinställningar. Även fläktemaskinens kolv har fått ringspären justerade och nya ringar.

Pannfläkten har fått nytt rullager och nya fläktrömmar, dieselgeneratoren har varit ifråga och isolerats om, eftersom den hade ett jordfel. Köksfläkten har rengjorts och fläktrumman har byggts om för att om möjligt få bättre effekt på fläkten.

Paul som vårdar vår gamla panna som om den vore hans käraste klenod, och det kanske den är, har med hjälp av Stig, Bengt och några till lagt ner många timmar på rengöring invändigt, sotning och justering av brännare. Dessutom sköter han kontakten med "klassen" så att vi får den godkänd för ytterligare ett års drift.

Utöver dessa större jobb är det många mindre saker som åtgärdats, nya smörjrör till buntlagret, avluftning av luftklockan på matarvattenpumpen, ompackningar av kolstängsboxar på både huvudmaskin, brand och donkeypump, injektorn överhalas, reduceringsventilen för lågtrycksånga ses över, m.m. m.m. Innan vi blir klara för provtur skall allt rengöras och putsas och en del detaljer skall mätas, som t.ex. undersidan av cylinderbloecket på HM.

MATS DEMKER

Ångbåten Nr 1 2002

# Gods, post och passagerare

När ångaren BOHUSLÄN sattes i trafik 1914 var ångbåtstrafiken den enda reguljära förbindelsen för samhällena längs Marstrandbolagets linje mellan Göteborg och Smögen. Ett undantag var dock Lysekil som sedan 1913 hade förbindelse med Lysekils Järnväg till Bohusbanan. Det var därför viktigt att ångaren BOHUSLÄN kunde transportera både gods, post och passagerare.

## Paketgods på mellandäck

Ombord i BOHUSLÄN fanns det gott om plats för gods. Allt gods fick dock handlastas och det avgjorde hur tunga kollin som kunde medföras. Visserligen fanns en ängvinsch på mellandäck, men den kunde bara hantera gods mellan lastrum och mellandäck.

För att få ombord godset på mellandäck användes lastportarna i överbyggnadssidorna. Mellandäck användes för att stuva paketgods. Eftersom länghälskarna var fällbara kunde utrymmet lätt anpassas efter godsmängden.

## Konserver på akterdäck

Tyngre gods såsom konserver, säckat gods och färgods stuvades i lastrummet.



Ångaren BOHUSLÄN vid Fiskebäckskils brygga. Vid avgång var man tvungen att backa på akterspring för att gå klar från Mansbalmen på babordssidan. Akterdäckets lastportar och pollaren för akterspringet var belägna i det närande pentryt. Foto från Svenska Väst-kustfiskaren.

## FRAKT-LISTA

från *Fr. Bohuslän* från *Göteborg*  
till *Hovensåst* på *dagen* *14/6* 1950

nr	Varuslag	Mängd	Pris	Övrigt	Samtalsavgift
1k	Göteborg-Johanneken	1-	05		
0	dic	4-	20		
2	jän	500	25		
x	thou	100	20		
1	gan	1-	05		
1	hau	1-	05		
1	gan	100	10		
1	vänvada	1-	05		
1	gla	100	05		
1	hävvar	1-	05		
1	gan	1-	05		
1	hän vax	1-	05		
3	färg	300	15		
3	dic	300	15		
1	hast	300	10		
1	kekplätt	1-	05		
1	småvar	100	10		
1	hävvar	100	10		
1	hävvar	1-	10		
från vax			2000		
			18 00		
			70 00		
			90 -		
			20 75		
			65 00		
			16 50		
			81 00		
			81 00		

När det var många cyklar, vilket var speciellt vanligt under krigsåren på 1940-talet, stuvades även dessa i lastrummet. Gods i lastrummet togs upp på mellandäck i god tid före varje station för att vara klart för lossning.

Styckegods stuvades på akterdäck, som nåddes via portar i brüdgången. På nordgående turer var det vanligt med tomburkar till konserverfabriker. På sydgående lastades i viss mån färdiga konserverprodukter på akterdäck. Jämfört med båtar som hade ett förhöjt halvdeck akterut, var BOHUSLÄN med sitt akterdäck mer tungarbetad när godset skulle lossas.

Även på fördäck lastades styckegods, som dock inte fick vara för ömtåligt. När det var hårt väder fanns stor risk att godset blev överspolat.

## Stora godskunder

Konserverindustrin var en stor godskund. Sveriges Förenade Konserverfabriker med anläggningar i Göteborg, Gullholmen och Lysekil hade ett stort transportbehov. Boviks konserverfabrik i Lysekil hade en filial i Hälleviksstrand

Fraktlistan kommer från BOHUSLÄNS resa 16 juni 1950 och visar vad ångaren hade för gods till Hovensåst. Ångbåtskommissionären handlararen Jürgen Westberg har i listans biterkant uttryckt sin kommission för arbetet med ombordtagande och utlämnande av gods.



och skickade periodvis mycket gods med BOHUSLÄN.

Handelsbodarna längs linjen var beroende av ångbåtstrafiken för allehanda varor. Vin- & Spritcentralen var en trogen kund med varor till Systembolagen i Marstrand och Lysekil. Jordbruksprodukter från främst Tjörn hörde också till godset ombord.

Sommartid när BOHUSLÄN sattes in på expresturer medtogs endast paketgods eftersom turistan bara medgav korta uppehåll vid stationerna.

#### Fraktavgifter

Marstrandsbolagets kamrer Walter Nilsson berättar: "Fraktavgiften för gods betalades till styrman av avsändaren eller till kommissionären när mottagaren hämtade ut godset. Kommissionären fick sedan redovisa fraktavgiften till styrman, som i sin tur redovisade till befälhavaren varje dag.

Endast några få kunder fakturerades av kontoret. Stora fraktkunder, såsom handlare, kunde få en rabatt på 10 procent vid årets slut."

#### Egen poststämpel ombord

BOHUSLÄN hade ångbåtspostexpedition med beteckningen ÅBXP 41. Expeditionens uppgift var att transportera post till postkontoren längs linjen. Man tog även emot brev från allmänheten och sålde frimärken.

På brev postade ombord makulerades frimärket med den speciella stämpeln med nr 41. Ombord hanterades posten av styrman, som hade en brevlåda



Förstaklasspassagerare på BOHUSLÄNS promenaddäck vid avgång från Mulltound på rydghende vasa. Foto från Walter Nyberg, Mulltound

placerad på skottet utanför expeditionen.

1941 upphörde ångbåtspostexpeditionerna på Marstrandsbolagets båtar. Posten fick andra snabbare färdvägar, varligen i kombination med bussar och passbåtar eller vägfärjor.

#### Två klasser ombord

Passagerarna som reste med BOHUSLÄN upplevde säkert resan som ganska komfortabel, åtminstone om man reste i 1:a klass och båten inte var fullsatt. Förstaklassresenärerna förfogade över hela

promenaddäck med sina salonger, bryggdäck och hytterna under däck akterut.

Tredjeklassresenärerna disponerade mellandäck och akterdäck (tillsammans med paketgods), fördäck och försalong. Någon 2:a klass fanns inte ombord.

Walter Nilsson berättar: "Kapten köpte biljetter på kredit från kontoret. Ombord såldes biljetterna av biljettförsäljaren som gick runt och sålde efter avgång från de större stationerna. Kapten redovisade varje månad till kontoret.

## ORDNINGREGLER

### Biljettförsäljning:

Biljetter försäljas endast efter avgiften från varje större station av särskild biljettförsäljare, som är tillfälligt utsett för detta ändamål "biljetter".

Passagerare är skyldig att på anfordran för fartygets befall eller biljettförsäljare när som helst under resan uppvisa innehav av biljett samt att utvisas detsamma vid anfordran.

Biljetten bör därför förvaras lätt åtkomlig, och varje passagerare innehava sin biljett.

### Rätt till platser:

Passagerare, som inte köpt 1:a klass biljett, äger rätt till sittplatser i alla av utrymmen i fartygets salonger och hytter, men äger inte rätt till läggplatser, om lärtiperson sällplatser betonas andra passagerare.

### Platser få ej reserveras meddelat bagage.

Passagerare, som inte köpt 1:a klass biljett (1:a klass biljetter), äger inte rätt att uppehålla sig på de platser, som äro avsedda för 1:a klass passagerare. Önskar passagerare med tredje klass biljett beställa plats för 1:a klass passagerare avsedda platser skall tilläggavgift erläggas.

### Reseeffekter:

Varje passagerare äger rätt till gratis medföra s. k. handbagage, vars vikt icke överstiger 30 kg.; för resande direktör och för medföra enast betalda frakt, vilken erläggas till styrmannen med beaktande av kvitto.

### Avgifter för barn:

Barn från 4 till 12 år erläggas halvt avgift.

### Ordning:

Passagerare vara skyldig att iakttaga ett ordligt och ordentligt uppförande med skyldig hänsyn till medpassagerare och till efterkomna befallda avseende angivna föreskrifter.

### Klagomål:

Klagomål över förhållandena ombord eller befall och beaktning bör anmälas till befälhavaren och för det fall, att passagerare icke är nöjda med hans beslut i saken, torde anmärkning skriftligen inlämnas till Styrelsen.

## MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS A.-B.

Marstrandsbolagets ordningsregler så som de ansetts i sammanställningen 1933.

Sommarsöndagar kunde det bli stora kassor och man kunde då lämna pengar till kontoret i Marstrand för att slippa ha så mycket ombord."

#### Vad kostade det att resa?

Biljettpriserna 1937 för en enkel resa Göteborg-Marstrand var 2-25 kr i 3:e klass och 3 kr i 1:a klass. En tur- och returbiljett vardagar kostade 4 resp 5 kr, söndagar 3:50 resp 4:50 kr.

Klassindelningen slopades först efter sommaren 1949. Från 1951 infördes något dyrare biljettpriser på expresturerna.

Totala antalet passagerare på Marstrandsbolagets båtar var 1937 147 000 och 1952 113 000. Åren däremellan varierade med som mest 168 000 år 1944 och som minst 91 000 år 1941 när trafiken tidvis var inställd under den svåra isvintern.

#### Intäkternas fördelning

Hur var fördelningen av intäkterna mellan passagerare och gods? För enbart BOHUSLÄN finns inga uppgifter att tillgå, men några siffror för hela Marstrandsbolaget kan vara intressanta: 1921 var intäkterna från skärgårdsbefolkningens resor 30 procent, turistresorna 29 procent och godstrafiken 41 procent. 1937 hade det ändrats till 18, 37 resp 44 procent.

GUNNAR SÖDERBERG

## Stor pannrenovering i FÄRJAN 4 – del 5

Håkan Järnström berättade om pannrenoveringen i Färjan 4 fortsätter här fram till den spännande första provtryckningen med luft.

Den 19 november, åter en måndag i färjans hägn. Vi fortsätter med tuberna och när kvällens arbete är klart har vi 17 vanliga tuber kvar att pressa i flamugnen. Efter att Åke gjort ett par distanser fungerar tubpressen bra även till stagtuberna och vi pressar fyra stycken i sotskåpet.

Kragningspressen fungerar också bra och 28 vanliga tuber blir klara i sotskåpet. Åke fortsatte med ventilöversynen och Bert tog sig an flänsar och armaturer på ångdotnen.

Under veckan som gått har inspektören varit ombord för att få en närmare titt på hur arbetet fortskrider och han såg nöjd ut, enligt Bert.

Nästa måndag, den 26 november, pressar vi resterande stagtuber i sotskåpet och Bert gör toppen på ångdornen fin med hjälp av nålhacka och dammsugare. Med den takt som vi nu håller ser det ut till att vi kan vara klara med alla tuber runt årsskiftet. Vi ser givetvis fram mot att få trycksätta pannan och få en kvittens på om vi gjort ett ordentligt jobb.

Den 3 december pressar vi resterande 17 vanliga tuber i flamugnen, vi har också kragat de sista vanliga tuberna i sotskåpet. Nu återstår att pressa samtliga stagtuber i flamugnen samt att fortsätta med kragningen både i sotskåp och flamugn. Bert började med översyn av säkerhetsventilerna.



Vi hoppas att snart få se FÄRJAN 4 under ånga igen. Foto Bert Johansson

Julledighet! Vi passar på att fira jul och nyår, umgås med familj och vänner som knappt sett oss sedan tidigt i höstas.

Den 7 januari är det åter samlings ombord. Verktygen som lades ner i december kom snart igång och när kölven är till ända återstår det bara fem tuber att pressa i flamugnen och ett par stagtuber att kraga i sotskåpet. Om kragningen av tuberna i flamugnen går som det skall räknar vi med att kunna montera armaturer för den första provtryckningen om en månad.

Nästa måndag pressas de återstående tuberna i flamugnen och pannarmatur

som fått sin översyn monterats tillbaka på plats.

Den 21 januari kragas samtliga stagtuber i flamugnen och resterande i sotskåpet. Manluckorna monterades och de sista ventilerna kom på plats.

Klart för första läcktest! Med förväntan träffades vi den 28 januari för att trycksätta pannan med tryckluft för att på det viset kontrollera om någon tub läckte. Man får vara glad att man inte blåste ut genom skorstenen!

Nåja, så farligt var det väl inte men det fanns några tuber som behövde en omgång ytterligare med tubpressen. Det

## Båtar runt omkring

Båttrafiken i Tjörns kommun upphandlades av länsstrafikhuvudmannen Västtrafik i slutet av förra året. Trafiken har sedan flera decennier drivits av Tjörns kommun.

Upphandlingen avsåg de båda linjerna Rönnäng-Tjörnekalv-Dyrön-Åstol och Härön-Kyrkesund med vissa turer till Skärhamn. I förutsättningarna ingick att de befintliga båtarna HÅKEFJORD, TJÖRN och S:t OLOF II skulle användas för trafiken. I princip handlade det om att bemanna och driva trafiken till lägsta kostnad med bästa kvalitet.

Det var bara två entreprenörer som lämnade in bud; Tjörns kommun och KäringöTrafiken. Tjörns kommun vann anbudet och får fortsätta driva trafiken. Avtalet avser en femårsperiod med möjlighet till förlängning.

TRINDELN är namnet på ett nyttillskott som tillhör Börjessons Sjötaxi på Donsö. Båten som är inköpt begagnad har tidigare gått i Norge som skryssbåt. Under hösten har den byggts om på

var framför allt inne i flamugnen som det läckte. Där är det som svårast att komma åt med verktyg samtidigt som man får klara sig själv då det inte får plats någon handlangare.

Vi var väl inte så förvånade utan hade räknat med att några tuber skulle pysa och behöva pressas ytterligare. Annars ser allt riktigt fint ut så vi ser framtiden ut med en viss tillförsikt.

HÅKAN JÄRNSTRÖM

Gotenius Varv för att passa sina nya uppgifter.

Namnet TRINDELN har den fått efter en fyr vid Läsö och det kan ju ge vägledning till hur båten kommer att användas. För befolkningen i Södra skärgården är Läsö sedan länge ett populärt utflyktsmål för dem som har egna båtar.

Älv-Snabbentrafiken har fått många nya resenärer sedan direktbåten ÄLV-SNABBARE, d v s ÄLV-SNABBEN 3, började gå mellan Rosenlund och Lindholmen i april 2001. I högstafrik går Älv-Snabbare var 10:e minut.

Den vanliga Älv-Snabbentrafiken mellan Lilla Bommen och Klippan trafikeras med ÄLV-SNABBEN 4 och 5. Förra året ökade totala antalet resenärer med 13 procent till drygt 1,1 miljon.

Allt tyder på att 2002 kommer att ge ännu fler resenärer. När båtarna i Volvo Ocean Race gästade Eriksberg 31 maj-8 juni kommer trafiken att utökas till minst fem båtar i trafik. Som medhjälpare har inhyrts Börjessons HEBBE LELLE samt SILVERPLEN som annars trafikerar Strömstad-Fredrikstad.

Under senare delen av hösten kommer Älv-Snabbentrafiken att få en ny mellanbrygga vid Sannegårdshammens mynning. Det är de nya bostäderna på första östra och sedan även västra delen av Sannegårdshamnen som aktualiserat bryggan. I hamnbassängens yttre del kommer en gång- och cykelbro att byggas för att förbinda de båda områdena.

GUNNAR SÖDERBERG

## Utflykt med skärgårdsbåt till Vrångö



Vinter och vår när ångaren BOHUSLÄN är upplagd kan vi kanske locka med en skärgårdsutflykt till Vrångö.

En trevlig utflykt är att ta båten från Saltholmen till Vrångö. Väl framme kan man följa promenadslingan runt södra delen av ön och får då fin utsikt mot havshorisonten.

Båt avgår Saltholmen måndag-fredag 09.05, 10.20, 12.35 och 13.25, lördag 10.20, 12.35 och 13.35, söndag 10.15, 11.30 och 12.35. Alla båtar har café ombord utom 10.20 månd-fred.

Upplysningar tel 031-29 75 99, [www.styrsobolaget.com](http://www.styrsobolaget.com)



Vi kör på uppdrag av Västtrafik



## Mer om Mickel i maskin

I förra numrets levnadsteckning över Ernst Michael Isaksson, äldre i BOHUSLÄN från 1926 till 1940, hade det smugit sig in ett litet misstag. Vi skrev om Astrid Jansson, restauratrisen, "trissan", som kom ombord 1940 och som kom att bli Michaels maka. Vi påstod felaktigt att hon var från Smången. Så var det inte – Astrid kom från Stockholm. Påpekandet har vi fått från vår medlem Eskil Sewerinsson, som arbetar på en bok om de gamla husen på Smången och som i detalj känner till alla som bodde i dessa. Eskil skriver:

"Jag är uppväxt i det allra närmaste grannhuset till Michaels föräldrahem och minns honom gott. Han var visserligen 17 år äldre än mig och utflyttad innan jag blev stor. Men han var ju hemma vid ledigheter och så och besökte sin mor och syskon".

Eskil bifogar ett vykort som visar hur tätt inpå varandra familjerna Isaksson och Sewerinsson bodde. Rakt ovanför kommandobryggan på LYSEKIL ser vi en bod med långsidan mot kajen. Det västra (vänstra) huset bakom är Hus 85 (före 1924 Hus 18). Där bodde handllären Jona Isaksson med sin familj. Michael var den fjärde i ordningen av de sju barnen. Huset öster därom och boden framför ägdes av familjen Sewerinsson. Tala om närmsta grannar!

Eskil kommenterar också bilden på sidan 15 i förra numret, där lille Urban beundrar ångaren GÖTEBORG:

"Under uppväxten lekte jag själv i dom bergen runt på Klevudden. Magasinet längst till vänster, där mest bara



LYSEKIL i fjortioårsutövande i Smångens hamn. Vykort från Eskil Sewerinsson.

taket syns, var nämligen min morfars magasin som mina föräldrar tog över sedan. Det finns förresten kvar ännu idag, fast i andras ägo."

Ytterligare ett egendomligt sammanträffande: Eskils maka sedan 1945, Inger Ahlstedt, var tidigare kokerska på Vidkäres barnhem och arbetskamrat med Michael Isaksson!

Eskils yngre bröder Ragnar seglade andrestyrman på BOHUSLÄN sommaren 1943 under sin utbildning till kapten. Eskil låg då inkallad i flottan, kommen-

derad som motorskötare på en likaså inkallad fiskebåt som byggts om för minsvepning. Han var hemma på permis från Trelleborg, och förstas utrustad med järnvägsbiljetter. Han tog dock tillfället i akt att följa med sin bror sjövägen till Göteborg. Detta kom att bli enda gången Eskil reste med BOHUSLÄN under ångarens tid i Marstrandbolaget.

Vi tackar Eskil för hans bidrag till Mickels historia och hoppas se honom ombord någon gång i sommar.

BEKTIJL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 1 2002

## Ångbåtsturerna 2002

Innan programmet "Ångbåtturer 2002" kommer med nästa nummer av Ångbåten kan vi redan nu presentera turerna för sommaren. De öppna turerna med ångaren BOHUSLÄN återfinns i spalten intill i kronologisk ordning.

Stadsvandringarna med FARJAN 4 återupptas i höst efter den omfattande pannreparationen. Varje lördag under september och oktober går färjan från Stora Bommen (vid Stenpiren) kl 14 på en tur i hamnen.

Ångaren BOHUSLÄN gör sommaren 2002 kvällsturer från Göteborg varje onsdag under juni, juli och augusti samt fredagarna 16, 23 och 30 augusti.

Söndagsutflykterna från Göteborg går till Marstrand 16, 23 och 30 juni, 21 juli, 4, 11 och 18 augusti.

30 juni förlängs turen till Mossholmen, 4 augusti till Härön och 18 augusti till Ästol. 25 augusti går BOHUSLÄN till Replagarmuseet i Älvängen.

6 juli går BOHUSLÄN runt Tjörn utgående från Skårhamn och åter, 7 juli gör BOHUSLÄN en resa från Skårhamn runt Tjörn och Orust till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg.

Sommarens långtur inleds 25 juli med resan Göteborg-Lysekil. 26 juli går Lysekil-Fjällbacka-Hunnebostrand, 27 juli Hunnebostrand-Strömstad. Bussar ansluter så att man kan återvända till avgångshamnen.

Efter en tur på Idefjorden från Strömstad 28 juli återvänder BOHUSLÄN söderut: 29 juli Strömstad-Kungshamn, 30 juli Kungshamn-Göteborg.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 1 2002

Onsdag	5 juni	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Onsdag	12 juni	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	16 juni	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Göteborg
Onsdag	19 juni	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	23 juni	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Göteborg
Onsdag	26 juni	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	30 juni	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Mossholmen ToR
Onsdag	3 juli	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Lördag	6 juli	11.00-15.00	Skårhamn-Runt Tjörn-Skårhamn (Buss från Stenpiren 08.00)
Söndag	7 juli	09.30-19.30	Skårhamn-Runt Orust-Göteborg
Onsdag	10 juli	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Onsdag	17 juli	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Lördag	20 juli	07.30-21.00	Göteborg-Trollhättan-Göteborg
Söndag	21 juli	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Göteborg
Onsdag	24 juli	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Torsdag	25 juli	10.00-17.40	Göteborg-Lysekil (buss till Göteborg 20.00)
Fredag	26 juli	10.00-15.00	Lysekil-Fjällbacka (buss till Lysekil 17.00)
		16.00-17.45	Fjällbacka-Hunnebostrand
Lördag	27 juli	11.00-16.00	Hunnebostrand-Strömstad (buss r Kungsh. 18.30)
Söndag	28 juli	12.00-17.00	Strömstad-rundtur på Idefjorden-Strömstad
Måndag	29 juli	11.00-17.15	Strömstad-Kungshamn (buss till Strömstad 19.30)
Tisdag	30 juli	10.15-19.30	(Buss från Stenpiren 08.00) Kungshamn-Göteborg
Onsdag	31 juli	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	4 aug	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Härön-Marstrand-Göteborg
Onsdag	7 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	11 aug	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Göteborg
Onsdag	14 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Fredag	16 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	18 aug	10.00-19.30	Göteborg-Marstrand-Ästol-Marstrand-Göteborg
Onsdag	21 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Fredag	23 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Söndag	25 aug	10.00-17.30	Göteborg-Älvängen-Göteborg
Söndag	25 aug	13.00-15.00	Rundtur från Älvängen på Göta älv
Onsdag	28 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård
Fredag	30 aug	18.30-21.30	Kvällsrundtur i Göteborgs skärgård

För vidare information om tider, priset, biljettförsäljning etc se programmet Ångbåtsturerna 2002 som medföljer Ångbåten Nr 2 (107).

## Mer om första charterresan



K.G. Uthålt (1912-1993), befälhavare. Foto Bert Johansson



Rustan Ålveby vid ratten. Foto Bertil Åberg

I Ångbåten nr 104 berättade vi om TV-resan 1966 - museifärdens BOHUSLÄNS första charter. Rustan Ålveby, producent för TV-programmet, beskrev resan ur SVT:s synvinkel.

Temat följdes upp i en trivselträff i Sjömanskyrkans samlingshall den 31 januari, vår fjärde i ordningen.

Flera gamla besättningsmedlemmar var på plats - från däck zorgångaren Svante Geggan, från maskin eldarna Sven Fajérsson, Bert Johansson och Rolf Nilsson, och från intendenturen Margareta Johansson. Chartersidan re-

presentades av Rustan Ålveby, producent, och Urban Isaksson, elektriker.

Bert Johansson visade och kommenterade diabilder från resan, ständigt avbruten av kommentarer från publiken. Vi bjuder här på ett urval.

Rustan Ålveby berättade om dåtidens (som vi nu ser det, primitiva) inspelningsteknik - separat bild- och ljudupptagning och en "klappa" för synkronisering i efterhand. Och budgetproblem. Man hade planerat två kameror, en för att följa historikernas samtal, en för exteriörbilder. Det blev endast en

kamera, resulterande i ett bildmässigt rätt tamt program med anonyma röda klippor passerande utanför fönstren bakom De Lärda Herrarna.

I Ångbåten nr 104 citerade vi loggboken för onsdagen den 29 juni: "10.00 Hämtat Urban, Gravarne" och avslutade med frågan: "Vem var då denne Urban som fick BOHUSLÄN att göra ett extra anlop i Gravarne en onsdagsmorgon för 30 år sedan?" Nu fick vi svaret.

Urban var elektriker på TV-resan. Det var hans far Mickel som porträtter-



Mary Fajérsson (1927-1996) får representera intendenturen - det handlade inte bara om matlagning! Foto Bert Johansson



Henry Brantefjäll (1911-1981), maskinbef. Foto Bert Johansson

rades i vårt förra nummer i serien "Han seglade i BOHUSLÄN", och där fanns en bild på Urban själv som fyra-åring. Vi fick nu tillfälle att se honom ett halvsekel senare och åtskilliga kilo tyngre. Han berättade hur hans jämnåriga på Smögen skaffade sig tatueringar, med fullriggare och tro-hopp-och-kärlek och allt. Urban som just avslutat sin resa med pappas båt valde ett annat motiv - BOHUSLÄNS silhuett.

BERTIL HOLMSTRÖM



Här ovan ser vi motivet till Urban Isakssons tatuering. Till höger ser vi honom i färd med att fixa klappen till skeppsklockan. Foto Bert Johansson





# Den gamla ångbåten

Under denna rubrik kommer vi emelländt att presentera någon gammal ångbåt, utanför våra vanliga intresseområden Marstrandbolaget och Bohuslänska Kusten, Styrsöbolaget, Öckeröbolaget. Vi börjar med ångaren KOSTERFJORDEN.

Den här bilden, inramad och hängande på väggen i vardagsrummet, ingick i köpet när Halstein Knoph 1977 köpte hus på Sydoster. Den har tidigare publicerats i Strömstads Tidning Norra Bohuslän (STNB) i september 2001. Detta föranledde kommentarer av Dag Wersén, sommarboende på Sydoster, som kunde identifiera båtarna: Fartyget är utanför Kilesands brygga på Sydoster på väg mot Ekenäs (ungefär mitt för gösstaken). Över fören ser vi Hamnholmen, bakom aktern ser vi Sneholm. Dag har också personliga minnen av KOSTERFJORDEN (se nedan).

Fotografen är okänd, men kortet är taget tidigt 1945, då KOSTERFJORDEN kom till Koster, och senast 1949 då ångmaskinen ersattes med en tändkulemotor (utan den dekorativa svarta rök vi ser på kortet).

## Umeälven

Fartygets öden har beskrivits i detalj av Göran Ohlsson i en artikel i Västra Frölunda Jubileumbok 1991.

Det byggdes på William Lindbergs varv i Stockholm 1879, med namnet Duncker och utrustad med en 64 hkr compound-maskin. Beställare var Ångfartygs AB Duncker i Umeå. Under 60 år trafikerade hon Umeälvens utlopp



Ångaren KOSTERFJORDEN i Kosterfjorden. Foto från Halstein Knoph. Gårdens fotograf

mellan Umeå, Holmsund och Obbola. Ågare under årens lopp var Umeå Ångslups AB och bröderna Hallin i Holmsund.

Den 15 augusti 1930 var DUNCKER på väg mot Umeå med 17 ton socker som däckslast. Efter en förmodad kollision med en timmerstock föreskötts lasten. DUNCKER fick kraftig slagsida och sjönk snabbt på åtta meters djup. Passagerare och besättning räddades. Fartyget återgavs senare, och snart var DUNCKER åter i trafik på älven.

Ändrade trafikmönster gjorde dock

trafiken olönsam, och DUNCKER blev liggande upplagd i Holmsund.

## Längedrag

Vi förflyttar oss nu till Göteborgs södra skärgård. Trafiken från Saltöholmen till Asperö och Brännö Rödsten upprätthölls på 1930-talet av Charles Ericksson med en flotta av mindre träbåtar med stål- (tändkule-)motorer.

Så kom andra världskriget och avspärningen, med brist på bränsle för tändkulemotorerna. Två båtar, ROLAND och GULL, lades upp, och två andra,

AINA och DAGA, försägs med gengasaggregat. Charles såg sig om efter en mindre ångbåt lämpad för träden, som komplement. Valet föll på DUNCKER. Visserligen var det brist på kol, men man kunde ju elda med fannved! DUNCKER var något för djupgående för Asperö sund, men den stora fyrbladiga propellern muddrade snart upp en ränna i gyttnan.

Och så kom freden, och med den olja för tändkulemotorerna. De upplagda båtarna kom igång igen, och gengasen försvann från AINA och DAGA. Gamle DUNCKER hade gjort sitt i Asperö ränna.

## Koster

En kortare tid ägdes fartyget av G. Bartley under namnet VARÖ, innan det såldes norrut. Pingstdagen 1945 anlände VARÖ till en ny hemmahamn. "Koster har fått en egen ångbåt – en unik händelse i Kosterarnas historia" skriver STNB den 24 maj, och fortsätter:

"Skeppare Nils Andersson å m/s Stjärn II har nämligen i Göteborg inköpt en mindre skärgårdsångare "Varö", – Båten är av den för skärgårdsångare vanliga typen och tar ca 175 passagerare. Troligen kommer "Varö" att omdöpas till "Kosterfjorden", men namnbytet är ännu inte klart."

På grund av kolbristen måste man fortsätta med vedeldningen. Men inte ens det var helt självklart:

"Hr Andersson underhandlar nu med vederbörande myndigheter om tilldelning av detta bränsle. Man får hoppas

# Skärgårdsångare inköpt till Koster

Skall gå Koster–Styrsö–Strömstad. – Livlig badsäsong väntas på Koster

att dessa underhandlingar ge till resultat att tilldelningen av ved blir så stor att båten verkligen kan fylla sin uppgift."

Det var två uppgifter som nyförväret skulle fylla. Viktigast var att ge tätare trafik mellan Strömstad och Kosteröarna under högsäsongen i juli. STNB:

"På Koster har man redan praktiskt taget fullt med beställningar och det ser ut som om det skulle bli en verklig rekordsommar ute på den guterade sommarön."

Hotel Milton på Nordoster hade bokningar redan tidigt på våren, och "fredskrisen i början på maj hade inte, som man skulle tro, några avbeställningar till följd – man föredrog tydligen att vänta och se och ta det lugnt".

Hr Milton väntade de första gästerna den 15 juni, en familj som skulle stanna i två runda månader.

Det blev STJÄRN II som fick köra "de vanliga veckoturerna Koster – Tjärnö – Strömstad". Enligt avtal med postverket skulle Örn på Tjärnö anlöpas på en in- och en utgående tur varje söckendag. Och det blev en onödig omväg för jaktade sommargäster som ville direkt ut till Koster, eller in till stan för att komplet-

tera förräden. Men om man inte behövde gå in om Örn kunde man gå norr om Styrsö och transportera alla dem som ville ut över dagen och bada. Två flugor i en smäll!

Söndagen den 17 juni var det dags för jungfruerna under det nya namnet, med musikunderhållning av Gossorkestern och alla. Strömstadsborna fick tillfälle fara till Koster och åter med den nya båten. STNB berättar i följande nummer:

"Färden gick /via Kilesand/ till Ekenäs och slutligen Nordoster. På varje landstigningsplats hade folk sökt sig till bryggorna för att få tillfälle att beundra detta nyförväret. Det var verkligen behagligt att vara passagerare på "Kosterfjorden" som ljudlöst gled fram genom vågorna."

I början av juli inträffade två händelser som ökade tillströmningen av passagerare till de båda samseglande kosterbåtarna:

Den 7 juli invigde Reso sitt nya sommarhotell Kosterbaden vid Vertnet på Nordoster, med en ny kategori gäster med fjortondagars semester. Örn fick en ny passagerarbrygga.

Den 9 juli inföll en total solförmörkelse över södra Norge och ett bälte över Sverige från norra Bohuslän till Kalmar och södra Öland. Eftersom världens forskare gärna ville iakta fenomenet utan störande moln, sökte man sig till dokumenterat solsäkra områden. Koster var ett av detta. (Vätterstranden norr om Huskvarna var ett annat, södra Öland ett tredje.)

Badgästerna på Koster kunde ägna sig åt annat än bad. Man kunde åka på "lustresor" genom Sotekanalerna med de bekväma, stora passagerarfångarna "Göteborg" och "Oslo". Givetvis kunde inte dessa lägga till vid någon brygga på Koster, men "resan kan -- företags från Sydkoster / Krugglös -- genom att borda ängaren från småbåt".

Sommarsösongen tog slut, dagarna blev kortare. Men det blev fullmåne! Lördagen den 18 augusti gjorde KOSTERFJORDEN en mänskenstur till Svinesundsbron, påföljande onsdag till Kosterbåden. Denna kväll hade man konkurrens med STJÄRN I som gjorde en mänskenskeyss till Capri. Med ett extra lockbete: "Äta kaffe serveras!"

Och så gick åren. År 1949 fick den gamla ångmaskinen lämna plats åt en tvåcylindrig tändkula, men trafikområdet förblev detsamma. Dag Wersén tänker tillbaka:

"Ett starkt minne som jag har från min tid som liten sommarvärdspärväl på Koster är när s/s Kosterfjorden, under befäl av Nils Andersson, anlöpte Ekenäs brygga. På kommandobryggan stod då, i full kommerserådsuniform, kom-



*Vårt poststämplat Nordboier 11.6.49. Ur författarens samling*

merserådet Gunnar Böös och gjorde kosterborna inklusive familjen Johansson på Li, som skulle hysa kommerserådet under den sommarmånad som han behagade tillbringa boende på Li, med måltiden på Ekenäs pensionat -- som det anstod dåtida högre ämbetsmän från Stockholm, som hade sinne för klass och stil. Det var tider det!" (STNB september 2001)

#### Slutet

Vintern 1952-53 hyrdes fartyget ut till AB Linjebuss för trafik mellan Hjuvik och äarna i Öckerö skärgård.

I oktober 1954 såldes KOSTERFJOR-

DEN till AB Göteborgs Torsknjölfsfabrik för att användas som präm, fraktande fisk mellan Fiskhamnen och torsknjölfsfabriken i Backa.

1970 såldes prämien till Skeppsuppbyggning i Göteborg AB, som skrotade det som var kvar av gamle DUNCKER.

BERTIL HOLMSTRÖM

#### Tryckta källor:

Göran Ohlsson, "Charles Ericssons motortrafik. Längedrag och skärgårds- trafikens utveckling", i *Västra Frölunda Jubileumsbok* (1991)

Strömstads Tidning Norra Bohuslän, 1945 och 2001 (texterna har ibland kortats något).

*Ångbåten Nr 1 2002*

## Kärt besök i Lysekil



*Ångaren BOROYSUND förtöjd vid Anderssons kaj i Lysekil. Underbart sommarväder och friden råder. Foto Bo Starmark*

Två gånger under den gångna sommaren bolmade stenkolsröken över Lysekil i sirliga slingor. Två gånger hördes ångaren BOROYSUNDS vemodiga ångvissla ljud över den röda graniten. En kär vän kom på besök. I Flensburg avhölls den sedvanliga ångbåtssammankomsten och den norska ångaren deltog där.

Det kan nämnas att denna gång kunde inte BOHUSLÄN delta. Flera bokade resor hindrade henne. Redan

långt ute till sjöss kunde BOROYSUNDS svarta skrov skönjas dragande sin kolröksplym efter sig och snart gled hon mot Anderssons kaj, där jag hade den stora glädjen att såsom Sällskapets representant hälsa henne välkommen på övligt sätt.

Efter många hjärtliga kramar och handslag var det dags för den lika sedvanliga som efterlängtrade rundgången ombord. Med på påtaglig stolthet före-

visades den helt nyrenoverade försäljningen, som var uppbyggd på ett ytterligt professionellt sätt.

Särskilt hjärtligt blev samtalet med kocken, som i många år tjänstgjort på Hurtigruten. Senare på aftonen blev det middag ombord. Följande dag avseglade BOROYSUND mot Flensburg och var snart försvunnen i sommariset. Ursprungligen var det meningen att hon skulle gå över Skagerack men planerna ändrades och hon följde kusten istället.

En vecka senare märktes hennes återkomst eftersom den ostliga vinden drev in kolröken över staden, vilket inte alls störde. "Det luktar ju som fört" hördes det på Anderssons kaj.

Vistelsen i Flensburg hade varit en succé. BOROYSUND hade gjort många fullbelagda turer på Flensburger Förde med betalande passagerare. Många goda mark hade runnit in. Det bästa för mig var dock att hon åter kom till Lysekil och låg över natt här.

I den ljumma sommarkvällen avhölls senare en god och stor måltid på ångarens övre akterdeck. Så snabbt timmarna rinner undan hos goda vänner! Sent drog vi hem följda av en doft av stenkolsrök.

När jag nästa morgon tidigt öppnade altandörren luktade det ångbåt. Den svaga ostliga morgonbrisens lät doften sprida sig över staden. Det finns sämre sätt att börja en dag! Snart ljöd hennes tre avskedssignaler från visseln och snart uppslukade sommariset henne. Välkommen åter!

BO STARMARK

*Ångbåten Nr 1 2002*



# Sjömanshusen i Sverige

Sjömanshusen i Sverige utvecklades 1969, och deras ekonomiska tillgångar och förpliktelser överfördes till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Denna står bakom det första året öppnade Sjömanshusmuseet i Uddevalla, och ger även ut böcker med anknytning till sitt intressesråde.

Här kommer en kort återblick över utvecklingen, följd av recensioner av två nyutkomna böcker. Läsningen av dessa har aktiverat vår vaksamhet till att berätta hur det kom sig att hon själv en gång skaffade sig sjömansbok.

**Sjömanshus**, svensk statsinstitution med ändamål att inom för varje s. angivet distrikt föra förteckning över sjömän i handelsjöfart samt anteckningar ang. deras tjänstgörings- och värnpliktsförhållanden; att verkställa på- och avmönstring av sjöfolk å handelsfartyg; att i den ordning gällande värnpliktsförfattningar föreskriva, tillbandagå i avseende på de värnpliktsiga inskrivning och redovisning; att förvalta till s. hörande kassor och fonder jämte inflytande avgifter och övriga medel samt att ägna eftersyn åt sjömännens och bereda understöd åt såväl sjömän som änkor och barn efter sjömän.

**Sjömansrulla**, ombord medförd förteckning över på handelsfartyg påmönstrat sjöfolk, enl. k.f. ang. sjömanshusen i riket upprättad av mönstringsförrättare.

**Sjöfartsbok**, legitimationshandling, som av sjömanshusombudsman utfärdas för vid sjömanshus inskriven person.



## Sjömanshus i Sverige

År 1748 (det var tre år efter ostindiefararen Götheborgs förlisning) utfärdade K. Maj:t det s.k. kofferdireglementet, "hvarrefter coopverdiskippare och skeppfolk hafva sig att rätta".

Tankarna var bl.a. att åstadkomma en bättre kontroll över den växande handelsflottan, men också att ge ekonomiskt bistånd ("gratial") till sjömän som av ålder eller sjukdom inte längre kunde arbeta, och till deras änkor och efterlevande barn. Arbetet samordnades i ett sjömanshus i Stockholm, som hade utt betjäna hela riket - nuvarande Sverige och Finland, Pommern och Wismar.

Riket minskade ju med tiden i omfattning. Men antalet sjömanshus ökade, de flesta hamnstäder hade eget. Som mest fanns 49 stycken.

Understödsverksamheten minskade i betydelse efterhand som folkhemmet växte fram. Sjömanshusens viktigaste uppgifter blev att hålla register över sjömän, att utfärda sjöfartsböcker, att förrätta på- och avmönstringar av sjömän på handelsfartyg, och att föra förteckning, rullor, över detta.

I förra numret av Ångbåten berättade vi om BOHUSLANS mångåriga äldare Mickel Isaksson, vars verksamhet vi kunde följa med hjälp av hans sjöfartsbok. Och Sällskapet har arkiverat av fartygets mönstringsrullor för olika år. Tack vare detta känner vi idag namnen på de män och kvinnor som utgjort BOHUSLANS besättning från 1914 fram till 1963 (och som ibland presenteras i serien "De seglade i BOHUSLAN").

## Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Efter att under ett kvarts årtusende fyllt viktiga funktioner för den svenska sjöfarten utvecklades sjömanshusen år 1969. Sjöfartsbok utfärdas numera av Sjöfartsverket.

Efter visst funderande tillkom 1972 Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för att överta de dittillsvarande sjömanshusstiftelsernas tillgångar och förpliktelser. Den nya stiftelsen har till ändamål att "vid framträdande behov bistå personer --- som är eller varit verksamma inom sjömansyrket" samt "i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket".



Mönstringslokalen, Sjömanshusmuseet. Bild från museet

Stiftelsen disponerar fonder värda ca 150 miljoner kronor. Från avkastningen delas ut medel av olika slag: gratialer, belöningar för sjöräddningsbragder, stipendier till studerande, uppmuntran av förlagsverksamhet, m.m. m.m. Stiftelsen bedriver även förlagsverksamhet. Lennart Revborn, med ett förflutet som sjöman, som sjömanshusombudsman och som avdelningsdirektör i AMS, har på Stiftelsens uppdrag skrivit en serie böcker om sjömanshusen i olika delar av landet, och nu senast en bok om Utseglarna (se anmälan på annan plats).

Och så har Stiftelsen inköpt en fastighet i Uddevalla och där startat ett Sjömanshusmuseum.

## Sveriges Sjömanshusmuseum i Uddevalla

Valet av just Uddevalla för lokaliseringsring av det riksomfattande sjömanshusmuseet har flera orsaker.

Staden har en lång tradition som handels- och sjöfartsstad, och har alltså en livaktig sjötrafik, speciellt utrikesfart. Detsamma kan förstås sägas om flera andra städer.

Men - i Uddevalla fanns i kommunens ägo en välbevarad byggnad från tidigt 1800-tal, belägen i det kulturhistoriskt intressanta området söder om Bäveån. Som hade fungerat som sjö-

manshus från 1869 fram till nedläggningen 1969!

På museet kan vi se hur en mönstringslokal kunde se ut på 1930-talet. Vi får se skeppsalongen på ångaren SAVONIA och manskapförläggningen på en mindre seglare. Och givetvis fartygsmodeller och skärmutställningar.

För den som vill tränga djupare finns ett stort forskningsarkiv. Här finns mönstringsrullor och inskrivningshandlingar från sjömanshus runt omkring i Sverige. Det finns ett fartygsregister med historiker över närmare 10 000 svenska handelsfartyg. Och förstås ett referensbibliotek med Sveriges Skepplista och Lloyd's Register.

Gör ett besök och se själv!

BERTIL HOLMSTRÖM

### Källor:

Material från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, förmedlat av Folke Havik. Texterna i faktarutan är ragna ur *Svensk Uppslagsbok*, 1953.

### Sveriges Sjömanshusmuseum

St. Hellevigsgatan 4  
451 40 UDDEVALLA

Öppet året om:  
Vardagar 11.00 - 16.00  
Lördagar 11.00 - 13.00  
Tel/fax: 0522 - 134 60

E-post:

sjomanshusmuseum@work.utfors.se  
Hemsida: <http://hem.fyrstorg.com/sjomanshusmuseet>

## Vi har läst...

Redaktionen har fått tillfälle att ta del av två nyutkomna böcker, sinsemellan helt olika men båda (som vi tror) mycket intressanta för Ängbåtens läsekrets. (Båda finns att köpa på Sjömanshusets.)

Revborn, Lennart, "Uteseglarna - de som sällan eller aldrig kom hem", Stiftelsen Sveriges Sjömanshus (2001), 254 sidor. ISBN 91-630-3915-X. Ca 150 kronor.

*Jag bar seglat med britter  
och yankees och allt,  
ja, med tyskar,  
ja med portugiser...*

För att kunna kallas en "uteseglare" behöver man inte, som Evert Taubes eldare, tillbringa hela sitt liv till sjöss på främmande fartyg. Vanligare var väl att en svensk sjöman mönstrade på en båt här hemma, och sedan kom att göra resor fram och åter mellan främmande hamnar i några år, innan båten återvände hem.

Vår egen Herbert Johansson mönstrade ut 1929 som andre motorman på Sveabolagets nybyggda SVEADROTT. Han fick göra åtskilliga tvåmånadsresor upp och ner längs amerikanska västkusten mellan Vancouver och Valparaiso innan han kunde mönstra av i Malmö två år senare.

Det är i första hand om fartyg som SVEADROTT, och sjömän som Hebbe, som Revborns bok handlar.

Sveriges tid som sjöfartsnation indelas i tre epoker: segelfartygens tid (från



1600-talet fram till 1918), ångfartygens tid (1918-1945) och motorfartygens tid (1945-1977). Tonvikten ligger på de två sistnämnda. Därifrån har författaren egna erfarenheter, både som aktiv sjöman och som administratör.

Det finns en myckenhet tyngre gods: statistik av olika slag, utdrag ur lagar och förordningar. Huvuddelen är dock mera lättläst stoff, såsom redogörelser för linjer, rederier och fartyg i utefärd. Allra mest givande för den icke specialintresserade är kanske de många utdragen ur "berättelser om och av uteseglare som med egna ord beskriver hur de kom ut från Sverige och hur de klarade av att

uppehålla sig i främmande hamnar, hur de kunde få arbete igen på svenska eller utländska fartyg eller i land".

*Det var hemskt när man gick  
utan hyra och svält,  
och fick smörj av  
Antwerpens poliser...*

En problematik som belyses från olika sidor i boken är de problem som mötte uteseglaren om han lämnat sitt fartyg i en främmande hamn - genom egen uppsägning, genom sjukavmönstring, eller genom rymning (med en snällare term, "blivit akterseglad").

Några gick ner sig och blev "bommarer". Andra tog tillfälliga jobb i land. Några etablerade sig, gifte sig och stannade kvar för gott, i USA, i Argentina och Brasilien, i Australien. Vi möter alla kategorierna i boken.

Sveriges konsul i Singapore, kapten Fredrik Adelsborg, figurerar inte i boken, men väl flera av hans kolleger i olika hamnstäder. En konsul skulle enligt sina instruktioner "om skäligen anledning förefinnes för bispringande av sjömannen, lämna honom försträckning för avhjälpan av de mest trängande behoven". (Te och jam och pratstund med konsullinnan ingick inte i grundutbudet.)

Vi får möta generalkonsul Harald Petri i Antwerpen, som på 1920-talet slog larm om de faror som väntade avmönstrade sjömän. Hans syster Laura skrev en bok, *I främmande hamn*, som på sin tid väckte en hel del rabalder. Hon återgav statistik från Antwerpens

fångelser över sjömän som under en viss tid anhållits för lösdriveri. Av ca 300 personer var mer än hälften skandinaver, med 76 norrmän och 52 svenskar i topp.

Konsul Petri föreslog inrättande av svenska arbetsförmedlingar, förhyrningskontor, i större utländska hamnar. Enstaka sådana tillkom långt senare, bl.a. i Antwerpen. År 1951 kom den s.k. centralhamnsorganisationen, med verksamhet i nio hamnar jorden runt. Organisationen, som avvecklades 1977, ägnas ett särskilt kapitel i boken.

De som väntade på ny hyra tog ofta in på något av de många *boarding houses* som växte upp i hamnarna. Hyresvärdarna hade kontakter med *runners*, privata arbetsförmedlare som ofta beskyllts för att sko sig på sjömannens bekostnad. Men många sjömän har gett en mycket positiv beskrivning av dessa *boarding houses*, som kommit att bli ett sorts andra hem dit de återvänt vid varje besök i hamnen i fråga.

Andra viktiga fasta punkter för gästande sjömän var sjömanskyrorna och de till dessa knutna sjömanshermen. En viss motsättning fanns mellan dessa och de fackliga organisationerna, som framgår av ett tankeutbyte mellan sjömansprästen i Antwerpen Märten Werner (publicerat i tidningen *Ute och hemma*) och Yngve Gyllin, redaktör för tidningen *Sjömannen*.

Boken är genomgående väldokumenterad - för varje fartyg som omnämns ges byggnadsår och dödviktstonnage, och ofta hänvisas till sjömanshusets rullor. Harry Martinssons Resor utan

mål förankras ordentligt i verkligheten. Vi får t ex veta att Harry den 2 juli 1923 i Sao Francisco do Sul tar hyra som lämpare på ss ROLAND (b 1922, tdlw 3225), med 103 kronor i hyra.

Sammanfattningsvis: En synnerligen mångfasetterad bok, omöjlig att göra rättvisa på det utrymme som här står till förfogande.



Blomqvist, Berit (redaktör), "Sjömansboken II - Skräror, minnen och noveller från de sju haven",

Sjöfartens Kulturkommitté, Sjöfartstidningens Förlag (2001), 55 sidor. ISBN 91-876-2444-3. Ca 150 kronor.

Boken är en uppföljning av den tidigare (1999) på samma förlag utgivna

*Sjömansboken*. Den innehåller ett trettiotal "skräror, minnen och noveller", ordnade i bokstavsordning efter författarna, från Tomas Abrahamsson till Donald Werner.

Bidragen är av synnerligen skiftande karaktär, något enstaka kunde kanske med fördel förblivit uttryckt. Drivna etablerade skribenter som Ove Allansson, Tomas Kristiansson och John E. Persson, värdar med nykomlingar, med pristagare i Kulturkommitténs novelltävling, och med "bjudare" i samhället - en professor i litteraturvetenskap, en f.d. landshövding, en FN-ambassadör, en f.d. generaldirektör för Sjöfartsverket.

Gemensamt för alla är att de har erfarenhet från sjömanslivet - i befattningar som sträcker sig från sommarjobbade mässkallar, via eldare på värmen (i förra numret av Ängbåten citerade vi Folke Havik), till befälhavare eller maskinchefer på lyxkryssare, supertankers eller gula vägljor. Och ett personligt sätt att berätta om, eller fabulera utgående från, sina erfarenheter.

Varje novell inleds med en sida där författaren porträtteras i ord och bild. Visst är det rörande att se Kaj Janerus, Lars Lönnroth och Sigvard Marjasin som tonåringar. Tyvärr har Pierre Schori valt ett nyare porträtt.

Av alla böcker jag recenserat är denna den första jag sträcklat från pärm till pärm, ett kapitel per kväll, då och då störande kvällsfriden med ett gapflabb (IOGT - I OceanGående Trampfart).

BERTIL HOLMSTRÖM



## När jag skaffade sjöfartsbok ...

Efter andra världskrigets slut öppnade sig världen efter fem års avspärrning. Många ynglingar greps av en obehövlig längtan att ge sig till sjöss och se världen. Några av dessa kommer till tals i den på annan plats anmälda *Sjömansboken II*.

Min ambition var flera pinnhåll lägre – att skaffa sjöfartsbok. En sådan skulle automatiskt försäkra mig om att få göra värnplikten i Kungliga Svenska Flottan ("kommissen", inte "lumpen"). Jag såg äldre kamrater komma hem på permis i grå uniform från I 17, drällade i ålning medelst hasning. Det var pojkar som fiskat ända sedan de slutat skolan, och som kunde vricka väldigt mycket bättre än jag. Och så hade jag äldre släktingar som hade guldplaketter för rodd med tiohuggare.

Valet var inte svårt. Från 1942 och många år framåt var min far bästeman på fraktkuttern RUBY av Tjärnö, ägd av en yngre bröder. Jag hade varit med på flera resor längs kusten. Nu ville jag bli mönstrad som besättningsman.

Alla första gången jag var med var hösten 1942. Vi var lastade med gatsten från Krokstrand för Åhus. Det var första gången jag upplevde Hamburgsund, Hornö Ränna, Gullholmen, Mollösund, Kyrkesund. Det var första gången jag trampade gatstenarna på kajen i Marstrand.

Sjötrafiken genom Göteborgs skärgård var då strängt kontrollerad av de militära myndigheterna. Vid Högvakten i Albrektsunds kanal fanns en kustvaktpostering. RUBY gjorde lastad sex



Författaren i Kronans tjänst. Foto: Fotobörnan, Karlebyrona

knop på full fart, så vi saktade ner. Min far stod beredd på backen med skeppspapperen som lades ner i en utsträckt häv (som en kollektivhäv i kyrkan, men med längre skärf). Papperen granskades snabbt, och återbördades till min farbror som stod beredd akterut. Hela tiden rörde sig RUBY framåt med tre knops fart, utan någon vid ratten. Jag förmodar att en patrullbåt fanns till reds om våra papper inte hade blivit godkända. Någon chans att hejda oss mitt i den smala passagen fanns ju inte. Proceduren upprepades sedan innanför Vrångö, men då var det en liten båt som följde oss långsides under den tid det tog att granska papperen.

Beväringarna till Boförden var en bristvara, så vi seglade så mycket som möjligt. Jag minns hur vi låg och drev i

dämnna söder om Ystad, när vi såg en konvoj med lastbåtar, med ett par jagare som assistans, passerade västvärt någon distansminut längre ut. Hamnen i Åhus var inhägnad, och man måste ha passerkort när man skulle i land och handla proviant. Nog om denna första resa, som skulle följas av åtskilliga flera.

Men nu var det 1948, och tiden för militärmönstring närmade sig. Vi hade ett liter jordbruk, och på våren skulle det ju sätas potatis. Det bedömdes (fullt korrekt) att min far skulle göra mera nytta än jag vid potatissårningen. Följden blev att jag mönstrade på RUBY som bästeman för en resa, min första sjöresa med egentligt ansvar.

Fartyg med under 100 tons last komde lösa med egen besättning, däröver krävdes sjöare från land. RUBY kunde lasta 102 ton, men tog aldrig mer än 98 ton. Skepparen, min farbror, skötte vinschen, och resten av besättningen (Roy, en grannpojke, och jag) arbetade i rummet. Vi hade konstgödning från Menstad, i hundrakilossäckar, som vi lossade i Helsingör. Jag minns hur trött men tillfreds jag kände mig på kvällen när lasten var lossad, och jag hade bestått provet.

Så blev det Stora Grå fartyg, HMS PRINSS CARL och HMS PATRICIA. Åratal senare reste jag som passagerare med MATTAWUNGA från New York till Göteborg. Men inga sjöjobb blev det för min del förrän augusti 1966 när jag första gången mönstrade på som matros på BOHUSLAN. Fast utan sjöfartsbok.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 1 2002

## BRIS och okänd ångare



En något otydlig bild på en svart och en vit ångbåt vid Kålhuvudet vid Kyrkesund. Den vita är BRIS men vilken är den svarta? Foto från Johan Pettersson

Från Johan Pettersson på Tjörn har vi fått en bild som visar tvänne ångbåtar liggande vid Kålhuvudet, det gamla trankokeriet vid Kyrkesunds södra inlopp.

Den vita båten är BRIS som ägdes av Johan Petterssons farfar, Fredrik Pettersson. Efter drygt 20 år som officer vid Bohusläns regemente i Uddevalla tog han avsked från krigstjänsten som kapten för att ägna sig åt skötsel av sin egendom, gården Emaus i södra delen av Uddevalla. För att bekvämt kunna färdas mellan Uddevalla och Kålhuvudet, Fredriks fädernehem, lät han bygga ångbåten BRIS 1897 vid Eriksbergs Mek Verkstad.

Ångbåten Nr 1 2002



Ågaren till BRIS, landshövding Fredrik Pettersson. Foto Rylander, Jönköping

BRIS utrustades med en ångmaskin på 74 ind. hästkrafter. Besättningen, skeppare, maskinist och däcksmän togs från Sjömanshuset i Göteborg och varierade år från år. Vid resorna med BRIS medfördes proviant, kokerska och betjäning från gården.

1906 utnämndes Fredrik Pettersson till landshövding i Jönköpings län. Han sålde då BRIS till bryggeridirektör Lyckholm i Göteborg. Omkring 1911 lär BRIS ha förlängts till nuvarande längd, 25 meter. Bredden är endast 4 m.

Vid Lyckholms död donerades BRIS 1928 till Marstrands stad för att bereda badgäster och andra besökare sjöuturer till lämpliga platser.

Trots att BRIS enligt gålbrevet inte fick överlåtas – endast upphuggning medgavs – såldes båten till Bröderna Edman i Marstrand 1939. BRIS fick nu namnet MARIANNE och ångmaskineriet ersattes av en Penta-Hesselmanmotor.

1946 såldes båten till Storönstiftelsen i Bofors för att trafikera Storön utanför Otterbäcken i Väneren. Där går MARIANNE fortfarande men nu i Gullspångs kommun regi.

Ja, detta var i korthet den vita ångbåtens historia. Men vilken är den svarta ångbåten? Fotografiet är från åren 1898 till 1906. Om någon känner igen båten så hör av er till Ångbåten!

INGVAR KRONHAMN

## Ett vykort skrivet ombord 1915

För en tid sedan köpte jag ett gammalt vykortsalbum med motiv från Smögen. Bifogade vykort var jag inte intresserad av eftersom jag samlar på vykort från svenska hamnar från Köster till Haparanda.

Innan jag lade det i buntan som skulle säljas, vände jag på det och blev förvånad då jag läste vykortets baksida: Det var skrivit ombord på vår ångare BOHUSLÄN den 15 augusti 1915!

Som synes är tyvärr inte hela poststämpeln med men att det är postat ombord går ändå att tyda. Vykortet är adresserat till Studerandena Börje och Bengt Ljungberg Jönköping Villa Esse. Texten lyder:

Åbåten "Bohuslän" den 15/8 15. Idag ute på lustfärd till Smögen. Vackert väder alla dagar. Igår en liten segeltur. Stannar i F. tills onsdag eller torsdag, då vi antagligen stannar ett par dagar i Marstrand. Skrif ett kort imorgon. Hälsa alla där hemma. Mor o Far på resa.

Till vänster om frimärket står "Västkustens elegantaste båt."

Helt plötsligt hade vykortet ändrat status i mina ögon och jag tog omgående bort det från buntan som skulle säljas. I min hand hade jag ett vykort skrivet ombord i BOHUSLÄN andra sommaren hon var i trafik.

Nu infann sig omgående frågan om det finns bevarat något tidigare skrivet kort eller brev från BOHUSLÄNS första tid på kusten? Kanske det finns något i Sällskapets arkiv och i så fall vore det intressant att veta.

I min samling av vykort från boh-



Ovanligt nog visar vi adressidan på det här vykortet med sin text och poststämpel. Stämpeln har nummer 41 som fanns ombord i *Bohuslän* från 1914 till 1941 då ångbåtspostexpeditionen ombord uppbörde.

länska hamnar har jag flera med vår ångare som säkert var ett eftertraktat motiv

för vykortsfotografierna.

BERTIL SÖDERBERG

### Mera ångbåtspost

I detta sammanhang vill vi passa på att tacka Johan Pettersson på Tjörn som välvilligt skänkt Sällskapet 14 postför-sändelser som stämpelplats ombord i ångaren ALBREKTSUND, BOHUSLÄN och INLAND.

Vi har ett brev kort från Tullkammaren i Marstrand till kronoläns-

mannen i Tjörns härad vilket skickades med ångaren BOHUSLÄN 19 augusti 1915. Den som vill veta mera om ångbåtspostexpeditionerna och deras stämpel bör leta efter boken *Ångbåtspost* av Donald MacPie som utkom 1977 samt *Post ombord*, ett särtryck författat av Armand Månsson och utgivet av SFF-Filatelisten och Postmuseum 1989.

REDAKTIONEN

Ångbåten Nr 1 2002

## Aktersalongen

### BOHUSLÄN till Vejle

Ångaren BOHUSLÄN besöker Internationella Ångfestivalen i danska Vejle 12-14 juli 2002.

Festivalen arrangeras av Vejle kommun och hålls i samband med Vejles 675-årsjubileum som handelsstad.

Under festivalen gästas Vejle av ångbåtar och ångfordon från flera europeiska länder. Festivalen i Vejle hamn är öppen 12 juli kl 18-24, 13 juli 10-24 och 14 juli 10-20.

I Vejle gör BOHUSLÄN och andra ångbåtar turer för allmänheten men till och från Vejle går BOHUSLÄN utan passagerare.

### Fler ångbåtarrangemang

I samband med Stockholms stads 750-årsjubileum uppmärksammas särskilt stadens ångbåtar första veckan i juni.

Invigningsdagen 1 juni är det ångbåtsparad från Skeppshorn till Riddarholmen där det sedan är "öppet hus" ombord i ångbåtarna.

Närmare program kommer i nr 2 av tidningen Skärgårdsbåten.

5 juni är det dags för Skärgårdsbåtens Dag i Stockholm med avgång för deltagande båtar från Strömkajen kl 18.30.

29-30 juni är det Forsviksdagarna i Forsvik vid Göta kanal där hjullångaren ERIK NORDEVALD II är under byggnad. Möjlighet till ångslupsturer!

30 juni är det även Ångbåtsträff vid Hjällmare Docka i Hjällmare kanal.

Ångbåten Nr 1 2002



### Svenska fyrar

Mellan 29 juni och 30 september pågår utställningen Svenska fyrar på Mossholmens Marina (vid Bleket på Tjörn).

Utställningen var Sjöfartsmuseets bidrag till Arkitekturåret 2001.

Utställningen är öppen dagligen kl 14 - 19 från 29 juni till 17 augusti, därefter enligt överenskommelse med marinen.

Söndagen 30 juni gör ångaren BOHUSLÄN en utflykt Göteborg-Marstrand-Mossholmen då det finns möjlighet att bland annat se utställningen Svenska fyrar.

### Erik Lönnroth (1910 - 2002)

I vanliga fall brukar vi i Ångbåten inte uppmärksamma att en ledamot av Svenska Akademien går ur tiden.

Att vi här gör ett undantag beror på att professor Lönnroth inte bara var En Av De Aderton, utan även En Av De Fyra som bildade kärnan i museiangaren BOHUSLÄNS första charterresa (se Rustan Älvebys "Historisk resa med historiker" i Ångbåten nr 104).

Bland de många populärvetenskapligaverk av hans penna som lämnat trycket vill vi här nämna "Bohusläns historia" (A&W 1963), med bl.a. Åke Holmberg och Stig Boberg som medförfattare.

RED.

### AKTIVMÖTE

Måndagen 15 april kl 18.00 är alla våra aktiva besättningsmedlemmar välkomna ombord i WALONA vid Stenpiren, Göteborg.  
Styrelsen

### SÄKERHETSÖVNINGAR

Säkerhetsövningar för all besättning hålles ombord i ångaren BOHUSLÄN  
Lördag 20 april kl 10.00  
och onsdag 1 maj kl 10.00  
ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren i Göteborg.  
Obs! Närvaroplikt på minst en övning!

Bengt Cremonese  
Ordförande



## Bohushymn

*Du slits mellan trygghet och oro,  
min hembygd, ty djupt i din själ  
bor bergens och skogarnas tystnad  
och havsvågens rolösa lystnad,  
men hur dina drömfåglar foro,  
så vände de åter likväl  
att sämja den trygghet och oro,  
som ständigt har bo i din själ.*

*Från Skageraks slipade pallar  
en mödans hymn nu släggorna slå.  
Här kämpar i tjutande nätter  
på rykande vattenslätter  
ett folk, som i vördnad kallar  
med morsnamn det ändlösa blå,  
som famnar de slipade pallar,  
där bränning och stensläggor slå.*

*Bland ljungen i berg och hagar  
man prövade plogars stål,  
och stormen från västerhavsvågen  
bröt ofta den bugande rågen,  
men bohusbonden ej klagar,  
hans verk tjänar allvisa mål.  
Och åter i myrar och hagar  
gå segrande plogars stål.*

*Med armarna sträckta mot havet  
min hembygd hör vindarnas sång  
om längtan i drivande skyar,  
om trots i de vräkande byar,  
men bergen sjunga om kravet,  
att fädernas gärning en gång  
förnyas på marken och havet  
i arbetets hembygdssång.*

*Välsignad i blommande vårar,  
välsignad i skördarnas höst!  
Om snåla, om slösande hävor  
du skänker i tegarnas gåvor,  
om fångstlyckan ler eller dårar,  
skall kustlandets samfällda röst  
sin hembygd i glädje och tårar  
välsignas till livets höst.*

GÖSTA PAUVE