



ÅNGBÅTEN Årg 40 • Nr 4 2004 • 117

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 29 Göteborg, tel 031-53 22 20
ingvar.kronhamn@homs.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvelåden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilb@gorhinet.nu

Mattias Järlehed, Asplivkevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mattias@jarlehed.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stamaek, Fregatvägen 3, 483 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2005 är 150 kronor.

Bildrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

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

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2004.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2005 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 99,

sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, mallo@passagen.se

kassör: Ove Ika, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under reglentionsmötningen sin tilläggsplåt vid Stampören, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsholmen, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Iarben och Claes Johnson, tel/fax 031-68 25 82.

Regelbåta turer med FARJAN 4 utgår från förläggare vid Revdensholm.

För beställningstrafiken svarar Claes Vinter, tel 0706-59 50 60.

Försalongen

Tänk vad tiden går!

Det är ett vanligt uttryck som även duger när vi närmar oss Sällskapet Ångbåtens 40-årsjubileum. Många människor har fångats av intresse för våra fina ångare, för kortare eller längre tid. Och hela tiden har medlemstidskriften *Ångbåten* kommit ut och berättat om vad som hänt, inte bara ombord i våra ångare utan även i vår närmaste omvärld.

Även om vi själva redan från början har vetat vilka skatter vi förvaltar har det tagit många år innan detta officiellt har bekräftats. Vi tänker då på ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4 som båda K-märkts av Statens Maritima Museer.

K-märkningen är både en utmärkelse och ett ansvar, ansvaret att fortsatt vårda våra ångare som en del av det maritima kulturarvet.

Vi avslutar ett händelserikt år och står inför ett nytt, spännande år då Sällskapet dessutom fyller fyrtio. Samtidigt som vi ser föröver kan vi därför inte låta bli att blicka tillbaka på de gångna fyrtio åren. Vi börjar 1965!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2005: 31 januari 2005

Nr 2 2005: 11 april 2005

Nr 3 2005: 5 september 2005

Nr 4 2005: 7 november 2005

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN upplagd vid Marstrand's Mekanska Verkstad 5 januari 1965. Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 4 2004

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Nu när höstmörkret har sänkt sig över vårt land är det skönt att få en tidning i handen som minner om skärgårdar och sommarresor med ångbåt. Det är ju dessa ting vi entusiastiskt längtar efter, strändigt. Det är detta vi längtar till hela långa vinterhalvåret.

Det händer att jag under den mörka årstiden, drömmer mig bort och fantiserar om att jag åter står på BOHUSLÄNS brygga och för henne bland kobbar och skär. Det är fina och viktiga minnen att värda. Sådana minnen har vi nog alla av våra fartyg. Ta vara på dessa minnen, det är snart dags att återuppliva dem, då tiden flyger så fort och vi snart är under ånga igen.

Turlistan för 2005 är spikad i styrelsen, ihop med den idoge Ingvar. Det är nog ett rekordtidigt beslut, men skönt och behövligt för alla inblandade att veta hur och när vi skall segla nästa sommar. Inte minst gäller detta för de som sköter beställningstrafiken, då det är värdefullt för dem att veta när det är möjligt och ej möjligt att hyra ut fartyget.

Sällskapet höll årsmöte enligt tradition den sista lördagen i oktober. Då jag blev försenad på en konferensresa till Finland och ej kunde delta, höll vår vice ordförande Kim Forsblad i klubban, med den äran, efter vad jag fått höra. Styrelsen fick ansvarsfrihet och vi fortsätter vårt värv efter bästa förmåga. Några nya ledamöter valdes inte i år, efter som ingen avböjt omval.

FARJAN 4 ligger, när detta skrivs, i

docka och besiktigas. Efter vad jag hört har detta gått väl och hennes besättning skall ha all heder av att hon är så välkött och fint ombändertagen.

Ångaren BOHUSLÄN skall ej dockas i vinter men ett varvsbesök skall göras fram mot västkusten för att hon skall målas inför premiären 2005. Detta jobb gjorde vi förr med egen besättning, men nuförtiden saknas det folk, varför vi är tvungna att leja bort en hel del underhållsarbeten.

Kanske kan vi åter börja med mer egna insatser inom de närmaste åren, då vi fyrtyotalister börjar gå i pension. Då får vi tid att samlas ombord på de vanliga arbetsdagarna. Då kan vi komma i stora skaror! Vilken vision!

Vinterarbetarna är igång som vanligt ombord och gör stor nytta naturligtvis. BOHUSLÄN blev i slutet av oktober "vin-

terinpackad". Tack alla Ni som ställde upp. Så om vintern blir kall och snörök är vårt smycke väl skyddat, vilket är gott att veta. Hur än vintern blir, kall eller mild, önskar jag Er alla läsare, en trevlig skidan, i hemmets vrå med gott sällskap av vänner och familj och i sällskap av god läsning. Till exempel tidskriften *Ångbåten* Nr 4 2004!

Som avslutning vill jag även önska Er alla en God Jul och ett riktigt Gott Nytt år!

ÅNGRÄTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 117

Försalongen	2	"Stoppa för båt"	10
Ordföranden har ordet	3	Röksalongen	12
Årsmötet 2004	4	Så bildades Sällskapet Ångbåten	13
Kassörens kommentarer	5	Ångslupsbolagets skärgårdstrafik 3	16
Vinterarbete i maskin	6	Ångslups trafik på Sälveån	22
Fartygsforum 2004	8	Öckeröbolagets REGENT	28
Aktuellt från FARJAN 4	9		

Sällskapet Ångbåten
önskar
Ångbåtens alla läsare
En God Helg



Årsmötet 2004

Årsmötet 2004 för Sällskapet Ångbåten hölls lördagen 30 oktober ombord i passagerarfartyget WALONA vid Stenpiren i Göteborg.

Årsmötet föregicks av kaffe och fralla i WALONAs trivsamma däckssalong.

Till ordförande för årsmötet valdes Kim Forsblad och till sekreterare Björn Persson.

Årsredovisningen för räkenskapsåret 1 maj 2003 – 30 april 2004 var bifogad förra numret av Ångbåten.

Sedan revisorn Roger Mattsson föredragit revisionsberättelsen och årsredovisningen fastställes, beviljade årsmötet styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Medlemsavgiften för 2005 beslöts förbli oförändrad, 150 kronor.

Så följde val av styrelse och revisorer. Styrelsen för 2004 – 2005 är oförändrad sedan tidigare och består av

Bengt Cremonese, ordförande
Kim Forsblad, vice ordförande
Björn Persson, sekreterare
Charles S. de Servis, vice sekreterare
Ove Iko, kassör
Gunnar Bonander, vice kassör
Barbro Johansson, ordinarie ledamot
Mati Demker, ordinarie ledamot
Bert Johansson, ordinarie ledamot
Matthias Järlstedt, suppleant
Ingrid Berg, suppleant

Som representanter för Ångbåten Ekonomisk Förening ingår dess ordförande Agneta Eriksson samt Lars Kihlgron.

Revisorer är Roger Mattsson och Lars-Ola Jaxevik med suppleanter Margareta Boman och René Sjöstrand.

I valberedningen kvästär Steinar Lis och Göran Ringqvist med Paul Johansson som sammankallande.

Inga motioner fanns att behandla. Kim Forsblad och Ove Iko informerade tekniskt och ekonomiskt om de uppkomna skadorna i Smögen 13 juli.

Under övriga frågor efterlyste Bertil Holmström en bättre föreningskänsla mellan tidigare och nuvarande besättning, vinterarbetare etc. Ingvar Kronhamn informerade om Fartygsforum 2004 i Kalmar och om dess tema Utbildning – Behörighet – Kompetens. Evert Svard fick på frågan hur vi tar hand om "nya" i maskin och fick svaret "på absolut bästa sätt".

Så var ännu ett årsmöte till ända. Deltagarna hälsades välkomna ombord i FARJAN 4 för säsongens sista historiska hamnar.

INGVAR

Medlemsavgiften!

Med det här numret av Ångbåten medföljer inbetalningskort för medlemsavgiften 2005.

Medlemsavgiften är 150 kronor. För den får Du medlemstidningen fyra gånger om året, med rapporter från våra fartyg, ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4, samt mycket annat.

Som medlem får Du också sommaren program *Ångbåtsturer 2005* för ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4.

Tack för Ditt stöd till våra ångare!

Sjöintyg

Inför säsongen 2005 har Sällskapet Ångbåten träffat avtal med doktor Roland Arvidsson, Järnakuten, Folkets Hus, Järntorget, Göteborg om att utfärda våra sjöintyg och fakturera Sällskapet. Mottagningen är öppen vardagskvällar (måndag-fredag) efter tidsbeställning på telefon 031-130 240.

STYRELSEN

TUR-mässan 2005

Sällskapet Ångbåten aviser att delta i TUR-mässan 17-20 mars 2005 på Svenska Mässan i Göteborg. Är Du intresserad och kan hjälpa till, kontakta då Bengt Fliesberg, tel. 0522-172 51 eller Bertil Holmström, tel. 031-21 61 73.

Säsongen 2005, rättelse!

Vakna medlemmar som listat om Ångbåtsturer 2005 i förra numret av Ångbåten, har noterat att fel datum angavs för resorna Strömstad-Kungshamn och Kungshamn-Göteborg. Dessa turar går 18 respektive 19 juli och inget annat!

Sällskapets 40-årsjubileum

Som framgår på annan plats i tidningen står vi inför Sällskapet Ångbåten 40-årsjubileum. Våren 1965 var det nära att ångaren BOHUSLÄN gick till upphuggning. 2 april 1965 bildades Sällskapet Ångbåten för att "om möjligt rädda ångaren BOHUSLÄN" som det försiktigt uttrycktes. I nästa nummer av Ångbåten avslöjas hur vi firar 40-årsjubileet!

Ångbåten Nr 4 2004

Kassörens krassa kommentarer

En kassör tänker alltid på pengarna – åtminstone ibland. Sällskapets kassör Ove Iko kommenterar här vårt nya distributions sätt för Ångbåten.

Sedan en tid har Ångbåten kommit till läsarna i plastomslag i stället för i det vanliga kuvertet. Ibland har vi kunnat trycka adressen direkt på baksidan av tidskriften, för brevåtagaren att läsa genom plasten.

Motivet till ändringen är inte pengarna utan arbetskraften. Att distribuera ett nummer av Ångbåten krävde tidigare följande arbetsmoment:

- Någon (redaktören) tog emot tidningen (vi kallar alltid vår tidskrift för *tidningen*) när den kom från tryckeriet.
- Någon (kassören) ägnade timmar åt att trycka ut etiketter (ca 1700 st) från medlemsdatabasen.
- En eller flera personer ägnade nästan en dag åt att klippa etiketterna på kuvert. Vår framlidne medlem Åke Larsson var en klippa som vi alltid kunde räkna med i det jobbet.
- Sedan samlades vi ännu flera för att stoppa in tidningen i kuverten. Tre gånger om året skulle antingen turfistan, kallelsen till årsmötet, eller inbetalningskort för medlemsavgiften bifogas.
- När vi bifogade inbetalningskort

skulle detta paras ihop med adressen på kuvertet. Då måste vi också tänka när vi stoppade in tidningen i kuvertet. Här gällde talesättet *Med för många kockar blir det soppa*.

- Sista momentet var att frakta de färdiga kuverten till posten. Eftersom vi har avtal med Posten behövde vi i alla fall inte frankera kuverten, utan fick räkning på portokostnaden.

Arbetet utfördes nu av firmen DIOS, som är grannar med Litorepid som trycker Ångbåten. Beväret (inte så ringa) att samla folk till arbetsmomenten har bortfallit. Det vi (kassören) gör själva är att ta ut etiketterna på en diskett eller som bifogad fil i e-post. DIOS behöver också anvisningar om vad som gäller i fråga om bilagor, etc., för det aktuella numret.

Det var inte alltid så lätt att övertala den aktiva skara som frivilligt smutsar ner sig ombord att tvätta händerna och komma och stoppa tidningar i kuvert. Trots att vi fick hjälp även av andra, icke-aktiva medlemmar med istoppningen var det ett *besvärligt* besvär att arrangera distributionsarbetet.

Vi i styrelsen ansåg att vi måste vara rädda om vår ideella arbetskraft, och konstaterade att vi inte är lika många aktiva nu som förr – tyvärr. Därför gick vi över till plastballonger, följat, plastomslag.

Vi hoppas att läsarna – våra medlemmar och övriga – inte upplever förändringen som negativ.

Ekonomiskt innebär det följande:

- Tidigare har vi betalat för kuverten med det speciella formatet, EC45 kallas det. Att stoppa in flera bilagor kostade inte pengar men arbete.
- För istoppningen betalar vi nu ett grundpris och ett styckpris för tidningen, och pristillägg för varje bilaga. Vi betalar också för konvertering av datafilen med adresserna.
- Det är samma arbete och samma kostnad som förut för utskrivning av inbetalningskort. Portot för tidningen är också detsamma så länge vi håller oss under viktgränsen 100 gram. Men nu kan adressen på inbetalningskortet tjäna som adress för hela försändelsen om det stoppas in på rätt sätt i plasten.

Summan av kardemumman är att vi betalar för arbetet och plasten och slipper besväret med kuverten. Något dyrare blir det. Kuverten som vi har lovat behövs när vi eftersänder tidningen till alla som glömt att meddela oss sin nya adress.

Det besväret skulle vi också gärna slippa, kära medlemmar! Hoppas ni förestår piken fast den är fin.

OVE IKO

Ångbåten Nr 4 2004

Vinterarbete i maskin

Vår vackra vita nitiodring har ännu en seglationssäsong bakom sig. Det har blivit över 60 turer av olika slag och vi kan glädja oss åt att hon har skött sig mycket bra även i år. Mycket tack vare god omsorg av en trogen och kunnig besättning. Men nu är det slutkört för i år och vi ligger som vanligt vid Skeppsbron under vinteruppehållet.

Efter den sista turen den 15 september gick vi direkt till Gotenius vare för att ta ifland sådant som inte skall vara kvar ombord under vintern samt ta ombord vinterutrustningen från vårt förråd på Ringön. Den 17 september gick vi för egen maskin till Skeppsbron.

Vinterjobbet började direkt med tömning och öppning av pannan och veckan efter var vi igång med rengöring och slamsugning av kölen, både i maskin och i akterinredningen, rengöring av pannan invändigt samt öppning av alla ångmaskiner för konservering.

Så rullar det på med koppling av vintervatten, värme, skyddstäckning av däck i maskingången och cafeteria, avtappning av vattenledningar och toaletter, sotning av pannan och allt det som är standard varje höst. Den 23 oktober var ett tjugotal män och kvinnor engagerade i täckningen av båten.

På huvudmaskin har vi nu demonterat tvärstyckstappen på högtrycks cylindern för påläggning, svarvning och slipning till originalmått. Eftersom balansen som driver matarpumpen och luftpumpen också är fästade på tvärstyckstappen så skall tappor och lager till denna också återställas till originalmått. Vi har tagit upp högtryckskolven och kolvstången med tvärstycket för kontroll och inställning av spelet i gejdplanet. På så sätt blir hela rörelsen till högtryckscylindern genomgången.

Så skall vi ta upp även medeltryckskolven och kontrollera spänningen på ringarna eftersom vi har lite genomblåsning där vid låga varv. Kotlager och rörelsen runt kulissbågen till medeltryckskolven skall ses över då vi hört lite slag därifrån på vissa varvtal.

Ett par tappor med bussningar till omkastningsrörelsen skall justeras och omkastningscylindern skall demonteras för genomgång. Injektorn för matarvatten med alla sina ven-



Här ligger högtryckarens kolvstång på dörken i maskinrummet.
Foto Walter Fogelström

tiler för vatten och ånga har plockats ner för slipning och ompackning, en särskild tank för avskiljning av vatten i smörjoljan har monterats på fläkmaskin och även på lysmaskin skall vi montera en sådan tank.

Ångbåten Nr 4 2004



Här kontrollmäter Mats Demker högtryckscylindern invändigt.
Foto Walter Fogelström

Så är det ju som vanligt ett antal ventiler för vatten och ånga som skall packas om. Det finns även en del småjusteringar på brandpumpen och den ångdrivna brännoljepumpen som behöver göras.

Linor och kedjor som överför rörelsen mellan maskintelegrafren på bryggan och maskin och vice versa skall ersättas av vajrar som löper i skyddshöljen, s.k. spiroflexvajrar. Större delen av detta arbete utföres av folk från Gotenius

varv, men allt övrigt arbete utföres av eget folk.

Som Du förstår så finns det plats för fler daglediga på tisdagar och torsdagar.

Du som är intresserad av gammaldags teknik är välkommen att hälsa på ombord. Du behöver inte vara maskinist eller tekniker för att vara med i vårt trevliga gäng, det räcker med intresse.

Välkommen!

MATS DEMKER

Ångbåten Nr 4 2004

Ångbehörigheter i T-passagerarfartyg!

Sjöfartsinspektionen har meddelat att de kommande maskinbehörigheterna för traditionsfartyg även skall gälla när dessa går som passagerarfartyg. Här är en kort presentation av förslaget till ångbehörighet för T-ångfartyg upp till 750 kW:

Minst 40 dagars ångmaskinrumspraktik (lägst 75 kW effekt) med handhavandeprov ger behörigheten *Eldare TF*.

90 dagars maskinrumstjänstgöring i T-ångfartyg (lägst 75 kW effekt) som *Eldare TF* samt *maskinbefälvacamen för traditionsfartyg* (17 p) med *ångteknik påbyggnad* (5 p) ger behörigheten *Fartygsingenjör TF 750-ånga* med rätt att tjänstgöra som *vaktmaskinist* i fartyg med maskineffekt upp till 750 kW.

För att kunna tjänstgöra som *maskinbefäl* i fartyg med maskineffekt upp till 750 kW krävs behörigheten *Teknisk chef TF 750*. Denna behörighet kan fås på två sätt:

1. Efter det man erhållit behörigheten *Fartygsingenjör TF 750-ånga* skall man tjänstgöra 120 dagar som maskinbefäl i T-ångfartyg med maskineffekt om lägst 75 kW.

2. Efter det man erhållit behörigheten *Fartygsingenjör TF 750-ånga* skall man tjänstgöra minst 60 dagar som *eldare TF* i T-ångfartyg med maskineffekt om minst 75 kW och minst 60 dagar som teknisk chef i ångdrivet T-fartyg (oavsett effekt) samt genomfört godkänt handhavandeprov.

INGVAR KRONHAMN

Fartygsforum 2004

Årets Fartygsforum hölls 16-17 oktober på Sjöfartshögskolan i Kalmar. Årets tema var utbildning - behörighet - kompetens, viktiga redskap för att bevara och bruka det flytande kulturarvet. Årets Fartygsforum var det hittills mest välbesökta med över 100 deltagare.

Fartygsforum arrangeras av Statens Maritima Museer i samverkan med Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening.

Sjöfartsverket kommer våren 2005 med nya föreskrifter för behörigheter ombord i traditionsfartyg, T-behörigheter. De nautiska T-behörigheterna är anpassade för segelfartygens skolbegångar och gäller inte när de går som passagerarfartyg.

De maskindrivna traditionsfartygen är emellertid alla passagerarfartyg och går i trafik som passagerarfartyg. Det är brukarna av dessa fartyg som efterfrågat behörigheter som gör det möjligt för nya generationer att föra det maritima kulturarvet vidare.

Maskinbehörigheterna för T-fartyg presenterades i *Ångbåten* 116 och den stora frågan vid Fartygsforum var huruvida behörigheterna kommer att gälla i passagerartrafik. Glädjande nog gavs beskedet att det blir så.

När det gäller utbildningen vid Sjöfartshögskolorna är denna inte helt klar. Att högskolorna inte är beredda för den anstormning av nya elever som kunde antydans är förstärkt. Finansieringen av utbildningarna förefaller vara ett lika stort problem för skolorna som för eleverna.



Glada K-märkningsplakettmottagare ombord i *KALMARSKIND VIII*, Ölandsfärjan som kom hem igen efter 30 år i Kruviken. Foto Peter Brandt, Kalmar

Kostnaden för utbildningarna är betydelsefull i sammanhanget. Att utbilda sig för ett fritidsintresse får inte kosta för mycket, varken i tid eller pengar. Ågarna till fartygen, föreningar och icke-kommersiella bolag, behöver redan idag varje krona till de kostnader bevarandet av "de flytande kulturarven" för med sig.

Vem för T-fartygens talan i detta sammanhang? I *Nybetärv Nr 4* från Statens Maritima Museer (www.mtm.se) skriver överintendent Keith Wijkander om "Brist på utbildningsplatser hotar ett levande, flytande kulturarv".

"Bevarandet har sina utbildningar i form av historia, arkeologi och etnologi. Nu är tiden mogen för att även det kulturhistoriska brukandet får sina utbildningar.

De maritima museerna kommer att arbeta vidare i frågan i nära samarbete med Sveriges Segelfartygsförening, Sveriges Ångbåtsförening, Sjöfartshögskolan i Kalmar och Chalmers Lindholmen i Göteborg."

Vi hoppas på detta och återkommer i ämnet så fort mera finns att berätta.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2004

Aktuellt från FÄRJAN 4

På årets Fartygsforum den 16 oktober utdelades en K-märkningsplakett av Statens Maritima Museer till en representant för FÄRJAN 4. Mässingsplaketten är nu uppsatt i färjan och berättar att den är en del av vårt flytande kulturarv.

Seglatsäsongen för FÄRJAN 4 avslutades med sista hamnrundturen lördagen 30 oktober. Årets säsong inleddes med teknisk provtur den 1 maj. Färjan har haft totalt 24 gångdagar med 13 beställningsturer och nio hamnrundturer. Dessutom körde färjan gäster till Eriksberg vilka skulle resa med ångaren BOHUSLÄN vid 90-årsjubileet.

Dockning för besiktning

Den 1 november bogserades färjan till Gotenius varv. På kvällen tömde maskinisterna pannan på allt vatten som inledning på de sedvanliga arbetena inför vinteruppläggningsen. Följande dag dockades färjan och skrovet under vattenlinjen högttryckstvättades.

Dagen därpå besiktigades skrov och bottenventiler av Sjöfartsinspektionen utan anmärkning. Det fanns inga skador och inga tecken på avrostning sedan färjan dockades för två år sedan. Lager spelen vid propelleraxlar och roder mättes upp. Med så få gångtimmar färjan har märks ingen skillnad från föregående besiktning.

Vi lät varvet suga ren kölen i samtliga utrymmen. Före sjösättningen den 9 november hade skrovets undervattensdel målats med ett lager grundfärg och bottenfärg.



Färjan 4 vid Gotenius Varv på Ringön. Fördäcket är intäckt för att skydda pågående däckarbeten. Foto Åke Karlsson 20 november 2004

Däcksreparationer

Varvet fick även i uppdrag att byta en del rötskadade däcksplank på fördäck. Vi har tidigare haft problem med att fördäcket läcker och gjort punktsatser med ny nätning. Nu sågades alla nät upp, dels för att få bort den gamla näten och dels för att ge näten en större bredd. Däcket har därefter nätats med Sikaflex.

På akterdäck har en bit av skarndäcksplankan, som även fungerar som avvissare, bytts ut mot nytt träd av ek. Det blev även en del underliggande plåtarbeten.

På skarndäcksplankan är överbyggnads sidan fästskruvad och detta gör att träet med tiden rötskadas eftersom det inte går att undvika fukt mellan skarndäck och överbyggnad. Tyvärr är det ingen bra grundkonstruktion med kombinationen av trä och stål. Genom årens lopp har vi fått byta skarndäcket runt hela färjan.

Färjan var klar från varvet den 30 november då den bogserades tillbaka till sin plats vid Ringövecken.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2004

”Stoppar för båt...”

Uppslaget till denna artikel gavs av en förfrågan på Forum: Skärgårds trafik av vår medlem Alf Rosén den 30 juni i år.

”När jag vorterade lite bilder av s/s Bobuslän upptäckte jag en plåtlucka på styrbordsviden som jag inte lagt märke till förut. Vad döljer sig bakom den?”

Det är ju vad som återstår av styrbords lastport.

Babordslastport finns kvar och öppnas när bebod upptår, exempelvis för att ta ombord passagerare från en mindre båt.

I vårt förra nummer berättade Kurt Johansson hur han och hans mor ombarkerade BOBUSLÄN just på detta osvanliga sätt.

För ett sekel sedan var det järnvägar som dominerade transportarbetet. Det finns rena godståg. Det finns snälltåg för resande som skulle resa långa sträckor, som hade bråttom, och som hade råd att betala snälltågstillägg. Och däremellan fanns det lokaltåg, ibland elakt kallade ”mjölktag”.

Detta gällde dock inte längs kusterna. Järnvägar byggdes från inlandet till hamnarna: från Herrljunga till Uddevalla 1867, från Borås till Varberg 1880, o.s.v. längs hela kusten.

År 1903 fick Strömstad och Lysekil järnvägsförbindelse med Uddevalla och Göteborg. Men ända in på 1950-talet föredrog Strömstads Kooperativa Handelsförening att ta hem varor från Göteborg sjövägen, med m/f NORRVIKEN (ej att förväxla med ångaren med samma namn).

För flertalet samhällen längs Bohus-



Det var denna lilla mytiska lucka som först väckte Alf:s intresse. Foto Alf Rosén, tidigare publicerat på Forum, Skärgårds trafik

kusten, både på öar och fastland, var det fortfarande sjötrafiken som gällde. Först vid 1950-talets början började vägar, flötter och broar öppna upp för lastbilar och bussar. Och länge hängde sig fraktskutorna kvar. Stefan Westerberg berättade i *Ångbåten* 104 (2001) om m/b FRISCO som ända till 1987 försörjde Dyrön och Åstol med styckegods, och konservfabrikerna på Klädesholmen och Mollösund med råvaror och förpackningar.

Snälltågen motsvarades av expressångare. Ångbåts A.-B. Bohuslänska

Kusten i Uddevalla hade två ångare, GÖTEBORG och OSCAR DICKSON (senare omdöpt till OSLO) på traden Göteborg – Marstrand – Lysekil – Strömstad – Kristiania (Oslo). Och Marstrandsbolaget körde sommartid expresturer med BOBUSLÄN (Göteborg – Marstrand – Lysekil – Grävarne och åter på dagen) och MARSTRAND eller S: ERIK (i motsatt riktning), med anslutning av ett flertal bryggor och därmed kortare reser.

Men detta var undantagen. Huvudparten av de båda rederiernas ångbåts-



Det var genom denna port som Kurt Johansson och hans mor tog sig ombord i Bobuslän under kölbåret 1942. Foto Alf Rosén, tidigare publicerat på Forum, Skärgårds trafik

flottor syskelsattes i mera lokalbetonad trafik, med många bryggor och ofta långa uppehåll vid bryggorna för lastning och lossning av gods.

Ibland fanns det förstås behov av snabb personbefordran även från öar där inte expressångarna hade tid att lägga till. Och då utnyttjades tekniken att ”stoppa för båt”. Passagerarna togs i någon mindre båt, en motorsnäcka, ut i mitten av farleden, den stora passagerarångaren saktade ner farten, lastporten i fartygssidan öppnades, snäckan fick ”en ända ifrån backen” (som i Evert Taubes

berättelse om mötet i monsunen) och släpades med lagom länge för att den prominente passageraren skulle kunna ta sig ombord med sitt bagage.

Detta var väletablerad praxis och annonserades i turlistorna. Ätminstone så sent som 1945 annonserades lustresor genom Sotenkanalen med ”de bekväma, stora passagerarångarna” GÖTEBORG och OSLO med kommentaren ”resan kan företagas från Sydoster / Krugglö genom att borja ångaren från småbåt” (se *Ångbåten* nr 106, 2002).

På Gåsö, söder om Lysekil, bodde

Portarna användes för att ta ombord (och iland) gods som lastades på mellandäck, eller i lastrummet som nåddes via en lucka i däck. De användes också när man kolade och – som diskuteras i artikeln – när man ”stoppade för båt”. Babordslastport är kvar och kommer till användning då och då, men styrbordsporten är igensatt. Därinnanför står nu diskbänken. Luckan ovanför har fått bli kvar och hålls ofta öppen under gång, för att ge välbehövlig svalka för diskpersonalen.

under många år Sven Jerring, ”farbror Sven”. I Marstrandsbolagets sommarturlista för 1957 (se *Ångbåten* nr 107, 2002) anges att expressångarna angör stationen för resande till och från Göteborg. Så gjorde, så vitt känt, aldrig GÖTEBORG och OSLO, och Farbror Sven lär med tiden blivit expert på att ta sig mellan ångare och motorsnäcka.

Under mina år som däcksmän på musciångaren BOBUSLÄN har det förekommit ett par tillfällen då vi stoppat för båt. Men det får bli en annan historia.

Men kanske finns det läsare som kan berätta om liknande erfarenheter, egna eller andras? Och kanske finns det några fotografier från den tiden?

BERTIL HOLMSTRÖM

Röksalongen

Äras den som äras bör!

En dator betyder så mycket...

I Aktersalongen i förrförra numret formulerade vi en bildgåta: varifrån var omslagsbilden knäppt? Frågan fick i och för sig sitt svar i förra numret, men vill vi ändå återkomma i ärendet.

För "förest öppnade rätta lösning" (som det heter i korsordskretsar) svarade vår mångårige medlem Sven Benktander, som hörde av sig per mejl till red.sekr. redan den 24 maj, ungefär samma dag som tidningen kommit fram. Så här skriver han:

"Jag har svaret, men det är min hustru Gertrud som skall ha äran av detta. Fotografen Göran Ohlsson har stått på södra Älvstranden rakt nedanför den

västra ändan på Carnegiska, numera Novotel, eller utanför det gula rappade huset, som kallas Kajläget och hyser ett s. k. Konstnärscafé. Det ljusa huset som syns bakom gösstaken ligger strax väster om det nedlagda färjeläget i Färjenäs, varifrån Bonnaförjda fraktade hisingsbönderna till Klippans färjeläge f.v.b. till torget. Mellan förmasten och bryggan skymtar något som kan vara en lastbil, där finns en del industriell verksamhet väster om huset. Färjeläget självt och diverse kajrester döljs av ångaren. Ovanför skogen på Karl IX's Göteborg strax akter om aktermasten syns toppen på en belysningsmast, som väl står på den stora godsterminalen bakom berget - den tycks vara nedmonterad nu?"

Vartför kom då inte denna text med i vårt förra nummer?

Jo, den 22 juli, vid femtiden på eftermiddagen, behagade redaktionssekreterarens dator att lägga av, och därmed försvann allt material som inte hade backats upp på annan plats. Bland det som gick åt h%&c@ var all elektronisk post, däribland Svens brev från den 24 maj.

Nu har vi fått texten än en gång och återger den här. Heder åt Gertrud Benktander för hennes lokalkännedom!

Och en varning till alla datoranvändare: backa alltid upp allt som kan vara av värde, när datorn pajår är det för sent!

RED.SEKR.

Nytt på webben

För den (stora?) majoriteten av våra läsare som inte är uppkopplade mot internet ber vi om ursäkt för att vi gång efter annan återkommer till nyheter på området. Men det händer faktiskt nya saker som är värda att berätta om.

Vi har flera gånger haft anledning att uppmärksamma Forum Skärgårdsstrafik, www.t27.parsimony.net/forum67404/.

Även om isnehället har en stark slagsida mot Ö8-området, finns det en hel del av speciellt intresse för västkustbor (se två exempel på annan plats i detta nummer). Många av dessa har varit signerade Daniel E., och visat bilar i norra Bohuslän.

Nu har Daniel (som heter Eriksson i

efternamn, och har sina rötter på Sydoster) skapat en helt egen sajt, med adressen www.kosterbatar.com/.

Här presenteras ett fyrtiotal passagerarbåtar och godsfrjor som har trafikerat och trafikerar Kosteröarna, från hjulångaren EUGENIA på 1860-talet till lilla KOSTERLÄNKEN, den eldrivna linfrjor över Kosterundet som vi berättade om i *Ångbåten* nr 114 (2004).

Från undersidan "Res till Koster" länkas man till öarnas egen webbsajt www.kosteroarna.com/resa.htm, liksom till ett paket med Daniels egna bilder från öarna, både sommar och vinter, och dessutom en samling gamla svart-vita vykort, bl.a. av de olika pensionat som funnits på Kosteröarna.

Sidorna lades ut på internet för första gången i början av oktober, och synes vara ständig utveckling - det finns en sida med rubriken Uppdateringar, där man kan kolla om det hänt något sedan man tittade in senast.

Ingen översikt av detta slag kan bli helt fullständig eller helt felfri. Daniel understryker att han uppskattar korrigeringar och kompletteringar.

Vi bakom Sällskapet Ångbåtens webbsidor har förstas samma uppmärksamhet till våra läsare: Vi är *mycket* tacksamma för påpekanden om sådant som kan skrivas bättre - från enkla felstravningar, via oklara formuleringar, till rena sakfel!

B.H.

Ångbåten Nr 4 2004

Så bildades Sällskapet Ångbåten

Efter åren i Öresund sattes BOHUSLAN in mellan Strömstad och Sandefjord sommaren 1960. Där gick ångaren varje sommar för att efter säsongen 1963 ersättas av en nybyggd bilfrjor på linjen. BOHUSLAN gick till Marstrand för en uppluggning med obestämd varaktighet.

BOHUSLAN var vid denna tid den enda av de gamla Marstrandbåtarna med ångmaskinen kvar och jag följde den därför med stort intresse. Vad skulle hända med den nu? Redan i januari 1964 sökte jag upp BOHUSLAN på Marstrands Mekaniska Verkstad men lyckades inte komma ombord.

När jag ett år senare, den 5 januari 1965, åter besökte Marstrand i sällskap med en klasskamrat, Hans Fischer, fick vi av den förstående portvakten på varvet låna nyckeln till BOHUSLAN för att komma ombord.

Vi fann BOHUSLAN upplagd som om den åter skulle sättas i trafik, må vara att den var luggsliten efter många års besparingar på underhållet. Vi insåg emellertid att endast upphuggning återstod, tiden var förbi för personal- och bränslekrävande ångbåtar.

På andra håll i Sverige och runt om i de nordiska länderna visades nu ett visst intresse för de gamla ångbåtarna. I början av 1960-talet bildades i Stockholm Stiftelsen Skärgårdsbåten, i Norge Norsk Veteranskipsklub och i Danmark Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse (Dansk Veteranskipsklub). Skulle man kunna göra något liknande på svenska västkusten?

Redan hösten 1964 gjorde jag med

hjälp av Arne Gadd ett upprop i *Svensk Sjöfartstidning* under Kajutlampan där Arne Gadd var lamprömmare. Ett fåtal intresserade hörde av sig och fick beskedet att det inte var dags ännu.

BOHUSLAN lämnade mig ingen ros. Trots att det var sista terminen på gymnasiet insåg jag att det snart var dags att handla. Och den stunden kom snabbare än väntat. Redan i början av mars 1965 bogserades BOHUSLAN till Göteborg och förtöjdes vid pålverket utanför Ringön i väntan på ledig plats vid Skrot & Avfall i Tingstad som köpt ångaren för skrotning.

Nu blev det brännom! Vurmen för gamla ångbåtar var inte det enda intresset jag hade. Jag gillade nämligen spårvagnar också. I vagnhallen i Majorna knäpade medlemmar i Spårvägssällskapet med museivagnar, de som idag ingår i Ringlinien. På den tiden var Industrimuseet och dess chef, Åke Åberg, en samlande punkt i bevarandet av de gamla spårvagnarna.

Åke Åberg insåg snabbt att det nu gällde att mobilisera ångbåtsvännerna. Utan hans generösa inställning till projektet hade vi aldrig kommit igång. Den 2 april 1965 samlades ångbåtsvännerna på Industrimuseet som då låg bakom Götaplatsen. Man beslöt att bilda en förening för att "om möjligt" rädda ångaren BOHUSLAN. Efter mycket funderingar blev namnet på denna förening Sällskapet Ångbåten.

Som nybliven ordförande i föreningen fick jag uppdraget att meddela tidningarna den viktiga nyheten. Såväl *Glite-*

borgs-Posten som *Göteborgs-Tidningen* skrev välvilligt om projektet men det var framför allt *Göteborgs Handels och Sjöfartstidning* som tog oss och BOHUSLAN till sitt hjärta.

En kommitté bestående av Ralph Grundell, Bengt-Olof Thylén och Åke Åberg fick i uppdrag att förhandla med direktören för firma Skrot & Avfall, Torsten Johannesson, om ett eventuellt övertagande av BOHUSLAN som under tiden flyttats till det förfärliga uppluggningsvarvet i Tingstad.

Den 3 maj stod det klart att den välvillige direktören lånade ut BOHUSLAN till föreningen över sommaren. Han påtalade att det inte var speciellt lönsamt att hugga upp sådana fartyg och att det gick åt alldeles för mycket gas till skärbrännarna. Vi rös åt tanken.

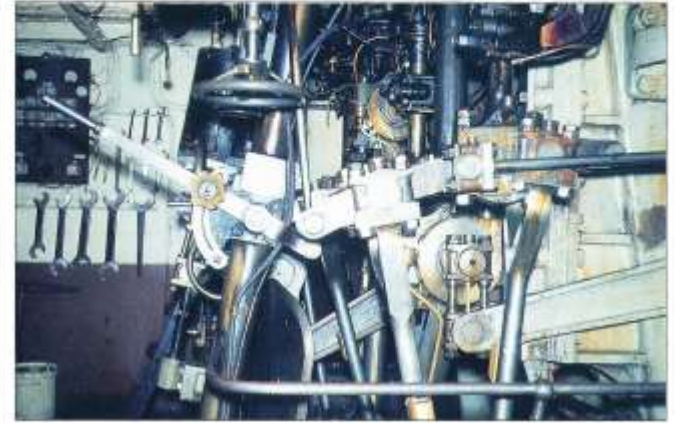
14 maj drogs BOHUSLAN av Bogser AB Svens bogserare SIGGE och SVERRE från Tingstad till Östra Frihamnsbryggan, mitt emot Lilla Bommens hamn, mellan Hisingsbron och Götaälvbron. Där syntes ångaren och nu väcktes intresset hos många.

2005 är det 40 år sedan räddningen av ångaren BOHUSLAN påbörjades. Vi fortsätter i nästa nummer av *Ångbåten!*

INGVAR KRONHAMN

På mittupplaget finns, liksom på omslagsvidan, foton från besöket ombord i BOHUSLAN i Marstrand den 5 januari 1965.

Foto Ingvar Kronhamn



*Till vänster, övre bilden:
Ångaren BOHUSLÄN upplagd vid varvet i
Marstrand 5 januari 1965.*

*Marstrands Mekaniska Verkstad hade
trätt i likvidation bösten 1964 och fortsat-
te verksamheten under namnet Mar-
strandverken.*

*På fördäck, mot frantskottet, står iskä-
pet, som ryvärr försvann tidigt efter vårt
övertagande av BOHUSLÄN.*

*Nedre bilden:
"Torget" inmanför dörren från fördäck med
lastluckan och "maskingången".*

*Mitten:
Maskingången akterifrån. Däcket var
belagt med grönmålad massa. Längst först
eldarhytten som under inköpsstrajfen var
försäljningskiosk.*

Ångbåten Nr 4 2004

*Till höger, övre bilden:
Vi kom ned i maskinrummet, slog till
strömbrytaren och fick ljus! Det blänk-
te från maskinen, ångaren var upplagd för
att komma igång igen.*

*Nedre bilden:
I maskinrummet, styrbordssidan mot ång-
pannan. Man ser Sefflemotorn som skulle
göra tjänst ombord åttio i flera år.*



Ångbåten Nr 4 2004

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik del 3

Gisvart Söderberg fortsätter här sin historik över Göteborgs Nya Ångslups AB.

Under 1892 utsattes Ångslupsbolaget fortfarande för svår konkurrens i norra skärgården från Norra Skärgårdens Ångbåtsaktiebolag, "Skärgårdsbolaget". Detta skulle foetsätta ytterligare några år. I södra skärgården var emellertid Ångslupsbolaget fortfarande ensamma om trafiken.

I norra skärgården trafikerade Ångslupsbolaget bara de tillåtna bryggorna vid Hjuvik, Kalvsund och Öckerö. I sommarturlistan hade dessa stationer vardagar tre turer medan det söndagar gick en tur från staden och två från Öckerö. Linjen trafikerades med LÄRKAN och ÄRLAN. Trafiken på södra skärgården var av samma omfattning som tidigare år. En nyhet var dock att Bildal linjen hade förlängts från Kyvik till Skörvalla i Släp.

Skärgårdsbolaget hade ångarna VINGA och NORRA SKÄRGÅRDEN i trafiken på norra skärgården och körde dagligen tre turer med Björkö som slutstation. Björkö kunde locka resenärer med ett nyuppfört varmbadhus. Till Kalvsund och Öckerö var biljettpriset nedsatt till 10 öre på de turer som gick ungefär samtidigt som Ångslupsbolagets båt. Lördagar kördes en extratur kl. 14.00 till Fotö, Hönö Kläva, Knippla, Hyppeln och Rörö. För Fotö var det första året med ångbåtstrafik. En annan nyhet var att båtarna hade fått ångbåtspostexpeditioner.

Vintertrafiken

I Ångslupsbolagets vintertrafik från 3



Ångslupsbolagets FALKEN vid Långsunds gamla (nu) ångbåtsbrygga. Till vänster ligger restaurangen Café Minuar som var byggd 1873 och finns kvar till våren 1903 när den brann ned. Vykort tillhörigt Göran Ohlsson

oktober till södra skärgården gick en tidig tur från staden vardagar 06.00 genom Korshamn direkt till Brännö för att kunna gå intur 07.15. 15.00-turerna från staden gick vanliga leden via Styrso till Brännö med återresa 17.00. Norra skärgården fick från 19 september bara onsdags- och lördagsturer med tomtur från staden tidigt på morgonen för att kunna gå från Öckerö 06.45. Från staden var avgången onsdagar 13.00 och lördagar 14.00 till Öckerö med återresa 16.00 båda dagarna. Arendal och Nya Älvsborg anlöptes efter signal.

Skärgårdsbolagets VINGA gick samma dagar som Ångslupsbolaget med morgontur från Björkö 06.45 och från staden 14.00 med retur på kvällen. Onsdagar anlöptes även Fotö och Hönö Kläva, lördagar istället Knippla, Hyppeln och Rörö.

Sänkta biljettpriser

Under 1893 nämns inte ovannämnda fem stationer i Skärgårdsbolagets turlistor. Bolaget hade sålt ångaren NORRA SKÄRGÅRDEN till Norge och istället hyrt en vid Thorskogs varv nybyggd ångare



Ångaren VIRA anlöper Björkö brygga. På den tiden fanns inte vögbyrtaren i botten. På andra sidan sundet skymtar Hälst och Styrso. Vykort tillhörigt Göran Ohlsson

som fick namnet BJÖRKÖ. Den var 70 fot lång, 13,5 fot bred (20,78 x 4,01 m) och gjorde 10,5 knops fart.

I sommarturlistan för VINGA och BJÖRKÖ tillkom anlop av Klippan medan Björkö var slutstation. Vardagar körde bolaget fem turer, söndagar tre.

Inför sommaren 1893 hade Ångslupsbolaget byggt om EJDERN med ny överbyggnad och den fick även en styrhytt på övre däck.

Ångslupsbolagets sommartrafik hade som nyhet att Framnäs på Björkö anlöptes på turerna till Öckerö. Antalet turer

var lika som föregående sommar. Ångslupsbolaget sänkte priset till 10 öre vardagar och 25 öre söndagar.

Skärgårdsbolaget sänkte också men gick ned till 20 öre söndagar och Ångslupsbolaget följde förstas efter. För resenärerna var det förstas bra med låga priser men lönsamheten blev dålig, i synnerhet för Skärgårdsbolaget.

Sörgårdarnas markägare på Björkö förbjöd den 14 juli vid 50 kr vite besökare att passera deras markomriden. På så sätt stoppades de resenärer som valde att resa med Ångslupsbolaget till Framnäs och

fortsätta till fots norrut över ön till byn. Besökare till Björkö skulle styras över till det egna bolagets båtar. Ångslupsbolagets anlop av Framnäs upphörde kort därefter.

Ångslupsbolagets sommarturlista på södra skärgården omfattade vardagar åtta turer till Styrso Havsbud (Bratten), sju till Stjernvik och fyra till Brännö. Arendal hade fem turer, Långedrag elva, Bildal två och Skörvalla en tur.

Konkurrens till Styrso

Sommaren 1894 blev konkurrensen ännu besvärligare för Ångslupsbolaget som inte kunde bjuda resenärerna några nya båtar att resa med. Den 31 maj annonserade Ångslupsbolaget att de önskade hyra en eller två snabbgående ångare om ca 100 fots längd med plats för 250 passagerare. Några sådana ångare fanns dock inte få tag på med så kort varsel.

Skärgårdsbolaget var däremot bättre rustade än tidigare. Vid Jönköpings Mek. Verkstad hade man beställt en ny ångare som fick namnet VIRA. Den var 90 fot lång och 19 fot bred (26,72 x 5,64 m). Handelstidningen rapporterade att den gjorde 10,75 knops fart på provturen den 4 juni.

Från samma varv hyrde Skärgårdsbolaget även in ångaren MARIA som ersättning för den återlämnade BJÖRKÖ, som 1895 blev FLORA i Dalnäs kanals sjösystem. MARIA var byggd 1891 på spekulaton av Jönköpings Mek. Verkstad och hade dimensionerna 19,22 x 4,02 m.

I Skärgårdsbolagets sommarturlista från 10 juni gick VINGA och MARIA på norra skärgården med i princip samma turutbud som året innan. VIRA fick J. A. Samuelsson som befälhavare och sattes in på södra skärgården där Ängslupsbolaget därtills hade varit ensam i trafiken. VIRA gick fyra dagliga turer till Stjernvik på Vargö och anlöpte Klippan, Köpstadö, Styrsö Bravik, Styrsö Tängen och Vargö.

Trafiken med de tre ångarna fortsatte med minskat turutbud från 2 september. Från 12 september var bara VINGA och VIRA i trafik. MARIA återlämnades och såldes senare för trafik från Kungsbacka till Gotskärs med början i maj 1895. Linjen hade tidigare trafikerats med ångaren EXPRESS.

Konkurrenten går till Donsö

Under september användes VINGA och VIRA även för fisketurer, oftast till Vinga sund. Det annonserades även en tur med VINGA den 16 september till Trindelns fyskepp nära Läsö vid gynnsamt väder.

Skärgårdsbolaget minskade trafiken till onsdagar och lördagar från 15 september. Söndag 7 oktober annonserades VIRA på två lustrurer till det "natursköna" Donsö. Det var första gången som Donsö fick ångbåtsförbindelse. Från 9 november gick VIRA onsdagar och lördagar från Donsö 07.00 anlöpande Tängen, Bravik och Köpstadö med återresa från staden 14.30.

Även Ängslupsbolaget körde fiske-



Ångaren SVEA anlöper Huvuds brygga på Brännö. Man lade som regel till på vicken och sörgöde innan in på springet så åktern låg mot viken. Vid avgång var det lätt ta sig därifrån även om vinden fruktat i. Foto från Robert Dahlquist.

turer under hösten. Ängslupen TARNAN gick till Valöknapp nedanför Vrångö. Turen kostade 1 kr, agn och dörjar tillhandahölls ombord.

Bättre vintertrafik

Ängslupsbolagets vintertrafik omfattade två turer måndagar och en tur övriga vardagar både till norra och södra skärgården och bjöd alltså bättre service än konkurrenten. Ända fram till början av november gick det även söndagsturer. Turistans tider anpassades efter årstiden så att man undvek att köra besvärliga sträckor i mörker. Båtarna låg över nat-

ten i skärgården utom lördagar och söndagar.

Ny linje till Brottkärr

Söndag 5 maj 1895 gjorde Ängslupsbolaget en första tur på en helt ny linje till Fiskebäck, Önnared och Näset. Längs linjen fanns det sommarlägenheter för uthyrning och därmed ett visst trafikbehov. På bolagets kontor och på båten kunde intresserade få hjälp med upplysningar om vad som fanns att hyra.

Trafiken på linjen startade med dagliga turer den 4 juni men då hade



Ängslupsbolagets SVEA anlöper Brännö eller Styrsö Hafsbud som det stod i turistans. Till höger syns varvbadhuset.

Fykert avstämplat 1902.

Fiskebäck slopats. Vid den tiden fanns inte någon inre farled därifrån direkt till Önnared utan man fick gå den långa omvägen genom Förösundet. Redan den 8 juni förlängdes linjen till Brottkärr. Vardagar gick båten från Brottkärr 06.45, Näset 06.50 och Önnared 07.15 med återresa från staden 17.20.

Två nya snabbgående ångare

Inför sommaren 1895 hade Ängslupsbolaget beställt två nya ångare vid Eriksbergs Mek. Verkstad. Den första som fick namnet SVEA gick på provtur den 1 juni. Handelstidningen beskrev

den nya ångaren ovanligt ingående:

"Ångaren SVEA, den första av de 2:ne passagerarångare, som av Göteborgs Nya Ängslups AB beställdes vid Eriksbergs Mek. Verkstad, gjorde på pingstafton prov- och besiktningresa. SVEA är byggd av 1:ma svensk stålplåt och har följande dimensioner: längd över allt 100 sv. fot, största bredd på spant 21 fot samt djupgående akter 6,75 fot.

Ångarens inredning, utom salong m.m., som är i huvudsak lika samma bolags FALKEN, består därjämte av tvåvåne rymliga och fint inredda hytter å övre däck, den ena avsedd till röksalong och

den andra till dampsalong. Dessutom finnas tvåvåne toaletterum, bekvämt och praktiskt inredda.

Den solida och elegant byggda ångaren vann och vid provturen allmänt erkännande och översteg den därunder uppnådda hastigheten (11,5 knop) den i kontraktet bestämda, under det kolförbrukningen med ej mindre än 26 kg per timma understeg den stipulerade.

SVEA som äger rätt att föra 333 passagerare inom skärgården, började pingstdagen sina turer."

Tilläggs kan att SVEA hade en komposnmaskin på 200 ind. hkr. och att originalritningen anger måtten 100,5 x 21 fot (29,84 x 6,23 m). SVEA sattes till att börja med in på södra skärgården.

Ekonomiska problem

Konkurrenten Skärgårdsbolaget inledde våren 1895 med fortsatt trafik för VIRA på linjen till Donsö och Vinga till Bjökö. Den ekonomiska situationen för Skärgårdsbolaget var dock mycket besvärlig. Den 9 maj hade man utlyst en bolagsstämma för att överlägga om bolagets rekonstruktion eller försäljning av båtarna. Stämman blev dock ajournerad 14 dagar eftersom den bara hade blivit utlyst en gång i Öckerö kyrka.

Den 28 maj rapporterade Handelstidningen att bolaget hade beslutat sälja ångarna till högsta möjliga pris, men att trafiken tills vidare skulle fortsätta.

Under pingsten annonserade Skärgårdsbolaget även ångaren EXPRESS på

turerna till södra skärgården med anlop även av Nya Varvet.

I sommarturlistan från den 8 juni gick VINGA och VIRA på norra skärgården. En nyhet var att morgonturen från öarna var uppdelad på två båtar; en från Björkö och en från Hönö och det var även dubbla båtar från staden 17.15.

EXPRESS tog helt över turerna på södra skärgården och från 29 juni förlängdes linjen till Vrångö som därmed fick sin första ångbåtstrafik. EXPRESS gick vardagar från Vrångö 07.00 och åter från staden 14.15. Söndagar från staden 08.00 och 13.00 samt från Vrångö 10.00 och 19.30.

Äntligen trafik till Björkö

Ångslupsbolagets GÖTA gick på provtur den 29 juli och Handelsstämningen rapporterade att den till skillnad från SVEA hade ett längre övre däck för passagerare och en stor salong på akterdäck med stora utsiktsfönster. GÖTA gjorde 11,75 knops fart.

GÖTA sattes in i trafiken på södra skärgården medan SVEA från den 2 augusti ersatte ÄRLAN i norra skärgården. Med den snabbgående SVEA kunde morgonturen från Öckerö senareläggas 10 minuter.

I norra skärgården hade Ångslupsbolaget en önskan om att kunna trafikera även Björkö, men bryggan i Skarvik på västra sidan av ön fick ju inte anlöpas. Lördag 21 augusti var det premiär för en ny linje till Björkö Huvud och Bovik på östra sidan av ön. Båten gick från Bovik 07.15 och Björkö Huvud 07.30 till staden samt från staden 15.00 anlöpande Hjuvik och med



Levningsfoto på ångaren GÖTA vid Erikabergs Mek. Verkstad i slutet av juli 1895. Bakgrunden är knappt retuscherad för att ge intryck av att båten inte ligger vid kaj. Foto från Stryksbolaget.

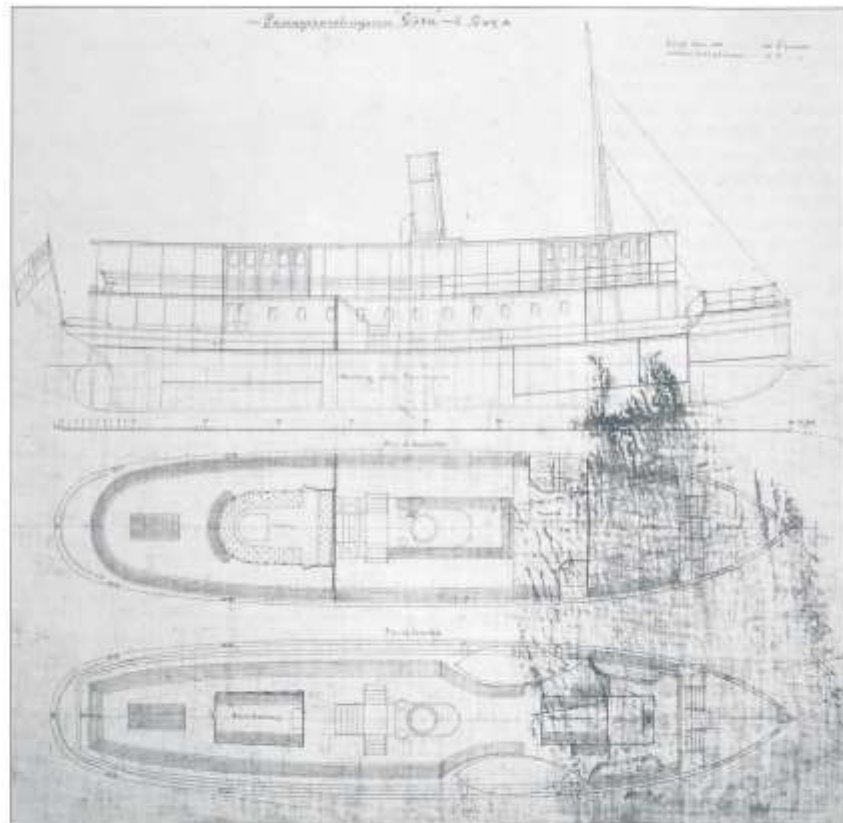
återresa från Bovik 18.30. Resan beskrevs som en naturskön rundtur. Turerna upprepades följande lördag.

Skärgårdsbolagets turerna med EXPRESS till södra skärgården annonserades sista gången den 7 juli och upphörde troligen därefter. VINGA och VIRA fortsatte på norra skärgården fram till 6 september varefter endast VINGA gick i trafik. Sista gången VINGA annonserades var den 8 december och den återfanns inte i jultrafiken så det måste varit slut på trafiken innan dess.

GUNNAR SÖDERBERG

Artikeln serien fortsätter i nästa nummer.

Ångbåten Nr 4 2004



Originalritning på ångaren GÖTA från Erikabergs Mek. Verkstad. Systerbåten SVEA hade annan fönsterindelnings på mellandäck, saknade salong på akterdäck och hade styrhyttens placering längre akterut. Båtarna konstruerades av ingenjör Carl Bagge. Ritningskopier från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Ångbåten Nr 4 2004

Ångslupstrafik på Sävån

Sävån avvattnar Mjörn och Aspen och rinner ut i Göta älv i närheten av Tingstadstunneln. Före byggandet av tunneln mynnade Sävån i yttre delen av Gullbergsån. Den nedre delen av Sävån genom Partille och förbi Urby och Gamlestad är ganska bred och djup och med ett relativt lugnt lopp som möjliggör båttrafik.

Före de stora muddringsarbetena i Göta älvs nedre del, då de vidsträckt vassarna fylldes ut, mynnade Sävån i en östlig gren av Göta älv som fanns där idag Bergslagsbanan och spårvägen till Angered passerar.

På båda sidor av ämynningen låg staden Nya Lödöse, eller Nylöse, en av Göteborgs föregångare. Därför heter området Gamlestad.

Landerier och industrier

Sävån var före industrialiseringen en fridfull idyll kantad av träd och därinnanför åkrar och ångar. Här låg flera egendomar, s.k. landerier, som av Göteborgs stad upplätts till enskilda borgare.

Norr om Sävån låg från väster Marieholm, Gamlestad (Mariedal), Kviberg och Kvibergsån, söder om än Anås och Kristinedal. Öster därom låg Sävåns herrgård.

Redan på 1700-talet etablerades vid Anås ett sockerbruk. Detta ersattes på 1870-talet av en textilindustri som 1881 blev Gamlestadens Fabriker.

Vid Sävåns startade 1874 Säfveåns AB, en träförädlingsindustri som tillverkade hyvlade lädämnen. De båda industrierna drog nytta av ån som trans-



Ångslupen GAMLESTADEN vid Kvibergs brygga, nedanför Kvibergs kaserner. På ångslupens tak, vid skorstenen med guldsläckaren, står Knut Senander som pojke. På försläck fadern, ångslupsbefälhavare Gustaf Adolf Andersson. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

portled för bränsle, råvaror och färdiga produkter.

Gamlestadens Fabriker och Säfveåns AB hade i slutet av 1800-talet tillsammans omkring 1000 anställda. Även om många av de anställda bodde i närheten av arbetsplatsen bör det funnits behov av färdmedel mellan industrierna och centrala Göteborg.

Ångslupstrafiken

Från 1840-talet kunde man färdas mellan Lilla Bommen i Göteborg och Gamlestad med "kullbåtar" som roddes av dalkullor. De konkurrerades ut av

ångslupen OBERON som 1854 inledde trafiken med en ångpanneexplosion och därefter endast långsamt vann resenärerens förtroende.

Ångsluparna var små, odäckade ångbåtar med låga fribord och avsedda för trafik i hamnar, på kanaler och mindre insjöar. Från det lilla fördäcket, där man steg ombord, ledde trappor ned till duren. Man kunde passera på båda sidor av styrplatsen och vidare förbi ångpannan och ångmaskinen för att nå den lilla täckta salongen längst akterut. Från styrplatsen fanns ett tak från sida till sida ända akterut.

Ångsluparna var bemannade med skeppare, maskinist och däcksmän, den senare sålde polletter till passagerarna och förtöjde slupen vid bryggorna.

I Göteborg bedrev Ångslupsbolaget ångslupstrafik i hamnen mellan Skeppsbron och Klippan förutom den skärgårdstrafik som sköttes med lite större ångbåtar. Göteborgs Ångslups AB bildades 1865 och ombildades 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB.

Sommaren 1879 började Ångslupsbolaget att trafikera Sävån med fyra turer per dag på linjen Lilla Bommen-Gamlestad-Sävåns-Urby. Trafiken pågick med dagliga turer under sommaren, under eftersäsongen fortsatte trafiken lördagar och söndagar.

Efter några år gick endast tre turer om dagen till Sävåns och Urby medan turerna till Gamlestad blev flera. Gångtiden från Lilla Bommens barm till Gamlestad var 25 minuter, till Urby 45 minuter.

Sedan Gasverket flyttat till Gullbergsvass 1889 anlöpte Ångslupsbolaget Gullbergs Strandgata på turerna mellan Lilla Bommen och Gamlestad. Sista året, 1893, trafikerades linjen av ångslupen HILDA och då bara till Gamlestad och Kviberg.

Bryggor och broar

I Göteborg utgick ångsluparna till Sävån från Lilla Bommens hamn vid de trappor som fanns vid Östra Hamngatan och vid Hisingsbron. Ångsluparnas fördäck var låga och de vanliga kajerna alltför höga.

I Sävån fanns bryggor av enklaste slag. Förutom de allmänna bryggor som nämndes i turistorna, Gamlestad, Kviberg, Sävåns och Urby, hade även de större egendomar egna bryggor.

Av de broar som ångsluparna passerade var Gamlestadens bro en stenvalvsbro från 1822. Den hade en fri höjd av 3,70 vilket inte räckte för fri passage varför skorstenarna fick fällas. Nedströms denna bro fanns en svängbro för Bergslagsbanan som öppnades för trafik från Göteborg 1877. Över Gullbergsåns utlopp i Göta älv passerade Västgötatabanan på en bro med 3,6 meters fri höjd. Västgötatabanan öppnades för trafik 1900.

Ångslupen GAMLESTADEN

Hösten 1890 avslutade Ångslupsbolaget de dagliga turerna 7 september och fortsatte lördagar och söndagar fram till 25 september då trafiken upphörde.

1 oktober började ångslupen GÄRDA att trafikera sträckan Lilla Bommen-Gamlestad.

GÄRDA hade tidigare trafikerat Fattighuset och Möludalsån mellan Drottningtorget och Gärdä. Trafiken förbjöds av Länsstyrelsen 1890 eftersom den orsakade erosion längs stränderna och skrämdde hästar på Stampgatan.

GÄRDA ägdes och fördes av Gustaf Adolf Andersson som 1891 lät förlänga slupen varefter den fick namnet GAMLESTADEN. Den hade en encylindrig ångmaskin utan kondensator och kallades på grund av sitt tjostande läte för "Kaffebrännan".

Ångslupsbolaget fortsatte sommartrafiken med sju dagliga turer till Gamlestad av vilka tre fortsatte till Sävåns och Urby. GAMLESTADEN gjorde samtidigt 11 dagliga turer till Gamlestad och åter.

Både Ångslupsbolagets ångslup och GAMLESTADEN gick från Lilla Bommens hamn, den ena från trappan vid Östra Hamngatan, den andra från trappan vid Hisingsbron.

Jordskredet vid Sävåns

17 oktober 1892 inträffade ett omfattande jordskred i Sävån ovanför Sävåns, 500 meter långt och 100 meter brett. Vattnet ovanför skredet steg flera meter och översvämmade stränderna. Förmodligen orsakade skredet sådana skador att ångslupstrafiken till Urby fick inställas när Ångslupsbolagets HILDA sommaren 1893 återupptog sommartrafiken på Sävån. Av de dagliga åtta turerna vände fyra i Gamlestad och fyra i Kviberg. Efter 1893 års säsong upphörde Ångslupsbolaget att trafikera Sävån.

Ångslupen QVIBERG

1892 påbörjades byggandet av Kvibergs kaserner dit Göta Artilleriregemente flyttade från centrala Göteborg den 1 oktober 1895.

Redan 1 juni 1895 satte Säfveåns Aktiebolag in ångslupen QVIBERG med sju dagliga turer på linjen Lilla Bommen-Gamlestad-Sävåns-Kviberg.

QVIBERG var byggd som NECKEN i Halmstad 1893.



GAMLESTADEN anlöpte Kviberg endast morgon och kväll innan regementet flyttade dit och alla turerna utsträcktes till Kviberg. Resan Lilla Bommen-Kviberg kostade 10 öre.

De båda ångsluparna konkurrerade på linjen mellan Lilla Bommen och Kviberg i flera år. QVIBERG var både proprare och mera snabbgående. Den ägdes av Säfveåns AB och fördes av anställd besättning medan GAMLESTADEN tillhörde ett familjeföretag.

Sista säsongen som turerna för QVIBERG annonserades var 1897. Säfveåns AB gav upp ångslupstrafiken och GAMLESTADEN blev ensam på linjen. Härfter höjdes biljettpriset på GAMLESTADEN till 15 öre.

En resa på Säfveån

I boken *Göta Artilleriregemente* behandlar Hans Lennart Lundh regementets förläggning till Kviberg.

Göteborgs Nya Ångslups Aktiebolag
Trafiken i Säfveån. Från trappan vid Lilla Bommen och Östra Hamngatan.
Vardagar från 22 juni 1885

Staden	07.00	08.00	10.05	11.00	12.00	13.55	16.00	17.00	18.30	20.00
Gamlest.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sävenäs		x				x				x
Ulby		x				x				x
Ulby		09.00				15.00				21.00
Sävenäs		09.10				15.10				21.10
Gamlest.	07.30	09.20	10.30	11.30	12.30	15.20	16.30	17.30	19.00	21.20
Staden	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Flyttningen av Göta Artilleriregemente till Kviberg medförde bättre lokaler och övningsområden men de flesta anställda bodde kvar i centrala Göteborg vilket ställde krav på transporter mellan Kviberg och Göteborg.

För beväringarna var det långt att gå till staden vid permission och de kom ibland inte längre än till Gamlestaden

där de kunde träffa flickor eller rent av råka i slagsmål med civila när de skulle passera Gamlestadsbro.

Då var det bättre för befälet. De högre officerarna hämtades med charabang varje förmiddag vid Kungsporsavennin dit de även återvände på eftermiddagen. De yngre officerarna fick på morgonen ta hästspärvagnen till ändstationen vid



Ångslupen GÄRDA vardagar från 1 oktober 1890
Från trappan vid Hisingsbron

från Staden	07.30	09.00	10.30	12.30	13.45	15.10	16.10	17.15	18.15
från Gamlestaden	08.00	09.30	11.00	13.00	14.15	15.35	16.35	17.45	18.45

Göteborg-Kviberg
Turlista för ångslupen QVIBERG från 1 oktober 1895
Lägger till vid trappan inuti Lilla Bommens hamn.

Vardagar fr Staden	08.25	10.00	11.40	13.30	14.50	17.30	19.20
Vardagar fr Kviberg	07.00	09.20	11.00	12.35	14.10	16.45	18.10

Borgargatan i Olskroken där charabangen väntade för transport till Kviberg och åter på kvällen.

För alla andra var ångslupstrafiken ett fullgott alternativ. Medan QVIBERG bara höll ut till 1897 fortsatte GAMLESTADEN trafiken på Kviberg fram till dess den elektriska spårvagnen nådde Kvibergs kaserner 29 oktober 1905.

De flesta ångslupspassagerarna var underofficerare och underofficersfruar. Även en officersvolontär kunde resa med ångslupen. En sådan har gett en målande beskrivning av färden från Kviberg till Göteborg.

Färden går först förbi Bellevue, Kvibergs gamla landeri, Officersvillan och landerierna Gamlestaden (Stallmästaregården),

Mariedal och Marieholm, alla dessa på höger hand. På vänster hand ligger Sävenäs och Christinedal.

Ibland närmar man sig någon brygga, där det i vanliga fall brukar stå någon och vänta på båten. Om där bändebevis inte skulle finnas någon blåser kaptenen energiskt i ångsvulan och lägger avsakande bi. Det kan ju bändas, att en stampassagerare blivit försenad, och båten har inte mer bränsle, än att det går an att vänta ett slag.

Bryggorna är inte särdeles stabila, och bättre blir de inte av de små båtarnas sätt att angöra dem. Men så får också passagerarna härkomna tillfälligt till godmodiga spdygber över kaptenens navigeringsförmåga.

Under tiden går "Båt-Kalle" omkring och tar upp avgifterna. Tio öre kostar enkel resa. Så kommer man till Gamlestadsbro. Där får "Båt-Kalle" brätt att fälla ned skarstenen, alltid med risk att skopparen glömmar att kommendera "Halo maskin! Sakta!" Händer detta, återstår för "Båt-

Kalle' endast att hasta sig rulläng på toket för att inte bli neropad, då båten går under bron.

Då bron passerats, bar man Mariestads till höger och Gamlestads fabriker till vänster. Seglatsen går nu mellan öppna vassängar, där bebyggelse, trädvegetation och brygger saknas och där än lugnt flyter fram mellan de gröna fälten. Stämningen är densamma som vid färd på en bollandisk kanal.

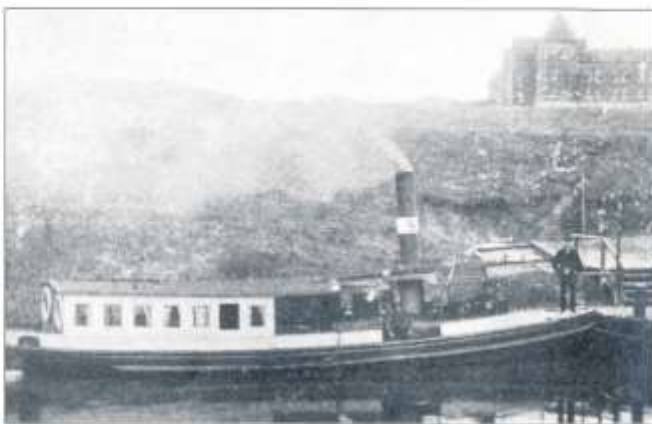
Inför den annalkande skymningen låter kaptenen tämla lanternorna. Så passeras garverket, och båten sticker ut i stora ölen. Om det blåser en kraftig västan, bebövs inte mycket, förrän sjön – ur 'Qvibergs' och 'Kaffebrännarens' synpunkt – måste betecknas som grov. Mellan Vänershutor, bannslupar och roddare navigerar skepparen, allt under det han utstöder livliga förhållanden över ålvassens samliga farkoster. Så tytnar kakafonien från tjugatånde ångtåsar och sirener. Farkosten från Sävöns styr in i Lilla Bommens skyddande hamn.

Ångslupsbefälhavarens son

En närmare beskrivning av ångslups-trafiken på Sävöns får man av Knut Senander, en av sönerna till ångbåtsbefälhavare Gustaf Adolf Andersson och hans hustru Carolina Eriksson.

Knut Senander föddes i Göteborg 17 november 1889. Han var tidvis eklare, maskinist och biljettpojke på faderns ångslup GAMLESTADEN 1898-1901, han var då mellan nio och tolv år gammal.

I en intervju i Göteborg-Tidningen 25 mars 1962 berättar Senander om hur han bland annat fick fylla skorstenen på



Ångslupen QVIBERG vid besögen vidanförte Kvibergs hamnar. QVIBERG som ägdes av Sävöns aktiebolag sattes i trafik mellan Lilla Bommen och Kviberg 1895 då Göta Artillerieingenjers flyttade till Kviberg. Foto från boken Redbergslid utgiven av Gamla Redbergslid 1964.

faderns ångslup vid passagen av Gamlestadsbro. Han beskriver hur fadern kryssade mellan stenarna på Sävöns botten.

Ibland missade far och båten boppade som en bäre över ådbottens gårdsgårdar. Det hände allt som oftast att far slumrade till, det gällde att vakta och knuffa till honom så att han inte styrde på grund. Ingen gång fastnade vi men nog kunde det vara nära ibland. Båten var byggd av seg beismert-låt och det var tur, den höll, men bevara mej väl vad båtens bottenplåtar var buktliga och såg ut!

I boken *Vägen till Göteborg*, utgiven av

Göteborgs gatunämnd 1968, berättar Senander om sin sjömanstid på ångslupen GAMLESTADEN som fadern drev.

Jag tror att pappa drev båttrafiken i inkomst 15 år. Sista året, 1904, eller 1905, sedan mamma blivit änka, skötte hon själv företaget med hjälp av en lejd skeppare. Jag kommer ihåg, att hon det året hade en inkomst på 3600 kr, vilket var bra. Över huvud var denna passagerartrafik en bra affär. Jag skulle tru, att medelintäkterna på en vardag gick upp till 15 kr. Detta betydde ett netto på 10 kr, för jag kommer så tydligt ihåg att pappa brukade säga, att dagssamkostnaderna låg på femman jämnt. På

son- och brödagar med vackert väder kunde vi sälja biljetter för 50-60 kr.

Men pappa var spensersam. Hemma var det varje dag framåttat frukost och en liter brännvin varmed välsmakade passagerarvar utfögnades. Vi bodde på Mataregatan 3 i Nordstan.

"Gamlestaden" gick mellan gamla Hisingersbrons landfäste på stadssidan och en träbrygga vid Gamlestadsbro. Sedan Kvibergs hamnar tagits i bruk, utsträcktes turerna dit upp. Till att börja med tog pappa 10 öre per enkelresa. Men när han på grund av sina låga omkostnader slagit ihjäl sin konkurrent, som Sävöns trävarubolag hörd med, och varit monopolist, höjde han biljettpriset till 15 öre.

En officersfru, som var åtskilligt fager under ögonen, klagade en gång högljutt över den oförhållande prishöjningen. Pappa replikerade lugnt: "Vacker är ni, men mej påverkar ni inte!"

Högsta tillåtna passagerarantalet var 45, och vi hann väl med 7-8 rundresor om dagen. Sedan mamma skött vulljansgen ett år, sålde hon båten till Jönköping.

Min insats på "Gamlestaden" för naturligtvis inte överdrivas. Jag var ju bara en pojkevaaker på den tiden. Men jag var ombord efter skolan och på alla skollov. På somrarna jobbade jag heltid, när jag blivit något så när kapabel.

Att kapten Andersson med GAMLESTADEN konkurrerade ut QVIBERG är inte så konstigt om man läser om Knut Senander och hans liv i boken *Röd gryning* – ett halvsekel i arbetarklassens tjänst, skriven av Knut Senander och utgiven på Oktoberförlaget 1973.

Kapten Andersson segrade över Sävönsbolaget tack vare små omkostnader. Han var sin egen bnfälhavare och utnyttjade skoningslöst minderårig arbetskraft för biljettförvärfning och eldningjobb. Givetvis var det inte fråga om frammande arbetskraft. Hans söner sattes tidigt i arbete och förbrukades snabbt. Maximen var: arbete befordrar hälsa och välbefinnande och hindrar många tillfällen till synd.

Tjänstgöringen ombord i GAMLESTADEN pågick från halv sex på morgonen till tolv på natten.

Kapten Andersson dog i blodstörtning endast 52 år gammal och lämnade efter sig hustru och sju barn. Av de tre söner som fick arbeta ombord efter skolan och på skolloven, emigrerade den äldste till Amerika för att aldrig mer höra av sig, den andre brödern blev mentalt knäckt av tjänstgöringen ombord, medan Knut blev en hängiven kommunist och en av den svenska arbetarrörelsens stora gestalter.

Knut Senander var tulltjänsteman men även riksdagsledamot av andra kammaren 1937-62 och stadsfullmäktigeledamot i Göteborg 1927-30 och 1935-58. Dessutom hade han en rad politiska och fackliga förtroendeposter.

Medan fadern beskrivs som en tyrann är minnet av modern ganska ömt.

Kärleken till barnen fanns i rikt mått och hon berödde dem ofta glädjestunder. På sommaren ordnade hon ofta utflykter i det gröna för hela familjen. Mett skedd det i Ekmanska parken, en trevlig och fridfull, förvildad anläggning i närheten av Bellevue.

Båten gjorde varje dag på sommaren ett uppbesök, väl tilltaget för middagsgäst. Det blev något av högtid varje gång familjen var samlad i Ekmanska parken. Solen stod högt på himlen, flygfåglar tumlade om i skyn och fåglarna låt höra sitt kvittrande. Matkorgen tömdes på sitt innehåll på den bländvita duken och "pärlan" saknades aldrig för fadern. Det var pricken över i-et. Utan den både middagen ringa värde.

Lina var i sitt esse när hon höj på middag i det gröna. Men det var hennes sätt. Hon var en frikostig människa som gillade att spendera och hålla kalas.

Låt oss återvända till inledningen i Röd gryning.

Tuff, tuff, tuff... Den lilla passagerarbåten klöv häckt Sävöns vattenspegel. Genom sitt töffande bade den tilldelats äknamnet kaffebrännaren. Det låt faktiskt som "kaffe, socker, pepparkaka" när den stänkade fram. Men det var inte hela sanningen om benämningen.

På grund av elfsfaran bade båten utrustats med en gnistsläckare som i sin otympliga form liknade de i busbållerna ofta använda kaffebrännarna. Den var apterad på skorstenen och gav ett löjesäckande utseende åt den lilla båten.

Det mäktiga Sävöns trävaruaktiebolag bade påförbrat dess tillkomst sedan bolaget misslyckats i sitt försök att konkurrera ihjäl "kaffebrännaren" med sin vida propare och mera snabbgående ångslup. Liten bämnd är också bämnd!

INGVAR KRONHAMN

Tack till Ingrid Arlestam och Gamlestads bibliotek för hjälp med lokalhistoria!

Sällskapet
Ångbåten
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

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

**B FÖRENINGSG-
BREV**



Öckeröbolagets flaggskepp REGENT på väg ut från Stenpiren. REGENT byggdes 1889 som FYSIS I för traden Stockholm-Uppsala. 1937 sattes REGENT in i Öckeröbolagets trafik på Göteborgs norra skärgård. Sista trafiksäsongen var 1969. Foto Ingvar Kronhamn 1964