



ÅNGBÅTEN Årg 50 • Nr 3 2014 • 154

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Bjölsandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Startmark, Fregatv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2014 är 200 kronor.
Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt, Asplockevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.
Grafisk produktion: Litorapid Media AB 2014. Miljömärkt Tryckask 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2014 är 200 kr. Plutgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forssblad, tel 0704-85 53 17, kim.fors@telia.com

Vice ordförande: Björn Irwert, tel 031-55 17 45, bjorn.irwert@matiman.se

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

Kassör: Roland Lindberg, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsbången sin tilläggplats vid Packhuskajen 11, Göteborg.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 154

Försalongen	2	Modell av BOHUSLÄN som gåva	11
Ordföranden har ordet	3	Aktuellt från FARJAN 4	12
BOHUSLÄNS hundradårsfirande i Lysekil	4	En sjöbok från Bohuskusten...	14
Hundradårsfirandet	6	Bevara oss väl!	19
Kallelse till årsmöte	7	Ett ångbåtsvykort	20
Utställning i Marstrand	8	Ångbåtskalendern 2015	21
Nya medlemmar	9	Marinens på Vänern	22
Sälöknapp utan fyr	10	Bertil Holmström till minne	23
Hur mycket väger BOHUSLÄN?	10	Växvådan	24

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 154!

Efter en hektisk jubileumssäsong gick ångaren BOHUSLÄN 11 september för egen maskin till Götenuus varv för avrustning inför vinteruppehållet.

Vintern tillbringas vid Skeppsbron där det flitiga "vintergänget" är igång på dagtid, tisdagar och torsdagar. Besök gärna vår ångare för att se vad som händer under presenningarna!

När BOHUSLÄN lägger upp fortsätter ångbåtstrafiken med FARJAN 4 som går sina hamnturer varje lördag under september och oktober. Sedan går även färjan till vila medan "färjegänget" är aktivt hela vintern.

Under 2015 fyller Sällskapet Ångbåten 50 år. Vi är inte så många kvar från pionjärtiden men tillsammans skall vi minnas och berätta.

Vi tar gärna emot minnen, foton och berättelser från de gångna 50 åren!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 4 2014 (155) vill vi ha manus senast 10 november 2014.

Redaktionens adresser finns i rutan här intill. Välkomna med bidrag!

Omslaget

BOHUSLÄN fotograferad från BOKSUND när de båda ångarna gjorde en tur från Lysekil mot Malmön och Smögen 25 juli. Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 3 2014

Ordföranden har ordet

Ingen har väl undgått att ta del av ångaren BOHUSLÄNS svårigheter att anlöpa Marstrand.

Ångaren har tvingats till omfattande manövrar inne i hamnen omgiven av åtskilliga nöjesbåtar. Detta har ofta skapat förvirring.

Problemen utgörs av de pontonbryggor och bojar, som lagts ut parallellt med stenkajen på Marstrandsön. BOHUSLÄN har hänvisats till träbryggan vid färjeläget, en brygga som skjuter ut nästan vinkelrätt från kajen.

Att lägga till med en 43 meter lång ångare, som saknar modernare utrustning som bogpropeller, vridbara propellerblad etcetera, ställer stora krav på ångarens besättning.

Manöverutrymme vid en eventuell missad manöver, när till exempel ingen tar emot vårt förtöjningsgods, saknas nästan helt. Säkerheten kan då inte garanteras.

Dessa problem har vid flera tillfällen påtalats av Marstrands Hembygdsförening och Marstrands Båtförening vilka har flera hundra medlemmar.

Den lokala opinionen mot pontonbryggorna och bojarna är mycket tydlig. Man kräver deras borttagande efter de stora seglingsarrangemangen.

Ångaren BOHUSLÄN nämns tillsammans med Svenska Kryssarklubben segelfartyg ATLANTICA, GRATITUDE och GRATIA jämte andra skutor, Marinens, Kustbevakningens, Polisens fartyg och båtar nämns liksom bogserbåtar för Hakefjorden.

Hela ärendet fick en större dimension när Göteborgs Posten tog upp saken i en



Sedan 2012 har stenkajen blockerats av en flytbrygga som förhindrar större fartyg att anlöpa Marstrandsön. 1870 började Marstrandbolagets ångare anlöpa kajen. 1999 byggdes den lilla träbryggan vid färjeläget som nu är enda tilläggplatsen för ångaren BOHUSLÄN. Foto Ingvar Kronhamn

artikel. Något senare återkom frågan i en av tidningens ledare. Då blev saken ännu mera känd.

Bland Kungälv's politiker - Marstrand hör till Kungälv's kommun - väckte saken uppmärksamhet och man lovade att ta tag i saken.

Men det var före valet. Nu har den politiska kartan ritats om helt. I nuläget råder oklarhet om vad som utlovats.

I Sällskapet Ångbåten's styrelse har vi beslutat att Marstrand ej ska anlöpas på

tidtabellslagda turer så länge pontonbryggor och bojar ligger kvar.

För oss befälhavare är det en säkerhetsfråga som vi inte ger avkall på.

Så, käre läsare, i nuläget blir det inga tidtabellslagda turer med ångaren BOHUSLÄN till och från Marstrand, ångarens gamla hemmahamn.

KIM FORSSBLAD
ORDFÖRANDE

BOHUSLÄNS hundraårsfirande i Lysekil

Ja, det var ju inget vidare att inledningsvis i våras stå inför det faktum att ångaren BOHUSLÄN hundraårsfirande inte kunde ske i Marstrand's hamn.

Pontonbryggor och utlagda bojar gjorde det onödigt värt för oss. I Göteborg både arbetena kring den nya Stenpiren just börjat. Gatorna i närheten förbereddes för spårsväg.

Sällskapet Ångbåten heisst därför att firandet skulle ske i Lysekil under sista veckostudet i juli. Anderssons kaj föreföll stabil och trygg.

Redan på ett tidigt stadium hade styrelsen i stor enighet beslutat att firandet skulle vara av "budgetkaraktär". Det fick inte kosta för mycket. Tillgängliga medel ska hellre investeras i våra fartyg. När så firandet skulle kombineras med en "vanlig" kusttur, blev valet enkelt. Och vi hade provat upplägget under säsongen 2013.

Torsdagen den 24 juli avseglade BOHUSLÄN mot Lysekil. Ångaren fördes av Sällskapet Ångbåtens ordförande, Kim Forssblad.

Efter anlop av Marstrand och Gullholmen var man i Lysekil på utsatt tid. Passagerarna kunde återvända till Göteborg som vanligt i abonnerade bussar.

Under dessa dagar hade vi "tvätten upp" det vill säga vi förde stor flaggning och vår största flagga på flaggspelet i aktern.

Vi kunde glädja oss åt våra trogna kamrater från Norge i form av ångaren BØRØYSUND, som också förtöjde vid samma kaj.



Stor flaggning på ångaren BOHUSLÄN under hundraårsfirandet vid Anderssons kaj i Lysekil. Foto Bo Starmark

Fredagen 25 juli

På Anderssons kaj hade vi ordnat en fotoutställning med bilder på ångaren BOHUSLÄN och vår verksamhet. Utställningen var kunnigt gjord och fick välfortjänad uppskattning.

Klockan 11 hyllades ångaren BOHUSLÄN till sina 100 år i ett tal av kommunalrådet Mats Karlsson, som också framförde hyllningarna från Lysekils kommun.

Efter talet gjorde ångarna en tur mot Malmön och Smögen. Självklart hade vi gott väder med sol och svag vind. Våra omtalade räksmörgåsar hade

god åtgång. De håller på att bli riktigt berömda!

Under eftermiddagen uppvaktades ångaren BOHUSLÄN av inbjudna gäster.

Kaptenen på BØRØYSUND gratulerade 100-åringen och överlämnade lämplig festdryck och andra gåvor.

Ångaren TRAFIK från Hjo, som med sin strålkondensor inte tycker om saltvatten, stannade hemma i Vättern men gratulerade med en tavla föreställande just ångaren TRAFIK.

Sveriges Ångbåtsförening uppmärksammade hundraåringen med diplom och standar.



Riksen att en cykel hamnar på styrhyttstaket på ångaren intill förefaller vara särskilt stor i Lysekil. Foto Bo Starmark

På kvällen blev det en festmåltid, som bara Pekka Ulmanen, Jan Hagberg och Wille Jacobsen förmår att skapa. En fest för både gom och öga. En måltid som verkligen hedrade BOHUSLÄN.

Det blev sent.

Lördag 26 juli

Denna dag gjorde BOHUSLÄN en "vanlig" tur till Hunnebostrand genom Sotekanalen. Många passade på att följa med på denna, en av våra populäraste turer. Det var mycket varmt och för intendenturen blev det extra arbetsamt.

Men man sildde mycket.

På återfärden drabbades vi strax söder om Smögen av ett i hast växande oväder med hård vind från öster (!) och störtregn. Våra norska vänner som låg kvar i Lysekil, hade bärgat utställningen på kajen när vind och regn kom dånande.

På kvällen skulle det vara stor bjudning och förtäring ombord i BØRØYSUND utombus på däck. Det blev ju inget med det utan festen ägde rum ombord i BOHUSLÄN. All mat hade tillagats i BØRØYSUND och bars raskt över till vår ångare. Det blev också denna kväll förtäring av högsta klass!

En munter händelse inträffade sent på kvällen. När jag skulle cykla hem saknade jag min cykel. Eftersom i tidernas begynnelse min cykel under en fest ombord hamnat på styrhyttstaket (se berättelsen "Cykeln" i ett tidigare nummer av Ångbåten!!) kunde jag ju befara det värsta. Och jo minsann, cykeln stod på BOHUSLÄNS styrhyttstak. Nå, det var bara att finna sig i det och gå ombord igen och fortsätta festen.

Muycket sent ämnade jag mig hem igen. Stående på den robusta Anderssons kaj, något lite rund under fötterna, fick jag se något omskakande och oväntat: cykeln stod nu på BØRØYSUNDS styrhyttstak!! Det blev att för sakta maskin ta sig hemåt till fots. Cykeln fick stå kvar.

Söndag 27 juli

Firandet var slut. Vi återvände till Marstrand och Göteborg sedan cykeln med förenade krafter firats ner på kajen. BØRØYSUND ångade iväg mot Kosteröarna dragande sin enorma kolröksplym efter sig. Bussar hade kommit från Göteborg med våra passagerare.

Tyvärr gick tilläggnigen vid Träbryggan i Marstrand nätt och jämt klart. Om inte förr så framstod säkerhetsriskerna tydligt för var och en nu.

Själva hundraårsfirandet måste betecknas som mycket lyckat. Att det blev av "budgettyp" framstår så här i efterhand som både klokt och riktigt.

BO STARMARK

Hundraårsfirandet

Jag vill dela med mig av mina intryck från planeringen och genomförandet av ångaren BOHUSLÄNS 100-års resor.

Arbetsgruppen som började fundera på hur man bäst firar en hundraåring, såg ganska snart att det man helst ville göra, inte skulle vara genomförbart varken av plats- eller ekonomiskäl.

Dessutom var det nog bara vi, de redan frälsta, som skulle hylla och försvara den idén.

Så småningom insåg vi att det var vid bryggorna utefter BOHUSLÄNS resrut utmed kusten som de som hade störst anledning att fira fanns och tacksam kunde komma ihåg tiden då det nästan uteslutande var ångbåtar som var kustbandets kommunikationsmedel.

En genomgång av dessa bryggor, som finns kvar, gav vid handen att fem kustkommuner exklusive Göteborg hade all anledning att vara extra glada åt ångaren BOHUSLÄN och att hon fortfarande existerar och trafikerar kusten, om än bara sommartid. Så fick det bli. Vi gav dem en helg var under juli, så att man med pompa och ståt kunde fira båtens 100 år. Varför inte chartra ångaren och bjuda på en resa också?

Hur litet det då?
– "Ja det låter väl trevligt, men..."
– "Just den helgen är det väldigt mycket annat som..."
– "Jätteroligt, då kan vi samtidigt ordna med..."
– "Vi skulle nog vilja åka båt i fyra timmar, går det?"

Det genomförda firandet blev en dag per kommun och på några ställen



12 juli firades Ångaren BOHUSLÄNS 100 år vid Atonis brygga i Skärhamn. Foto Ingevar Kronhamn

dessutom ett uppskattat mottagande redan kvällen före, då BOHUSLÄN anlände.

Det blev sångkör, spelmän, brandbil, presenter, kaffe och tårter till besökare på kajen, kommunala tjänstemän och politiker ombord på resa, samverkan med annan hamnverksamhet med mera, med mera.

Det var fint väder nästan över allt och där det gick ställde vi upp vårt lånade tält och visade utställningen över BOHUSLÄNS första hundra år. Vi sålde souvenirer och informerade, och så det roligaste av allt. Ångaren BOHUSLÄN har fått framträda i en mängd tidningar och

lokalblad. Radio och TV har intervjuat och filmat, och vi har syns och fått god reklam för vår ideella verksamhet. Flera av kommunerna är villiga att göra om något liknande redan nästa år.

Nu tror ni att jag glömt den allra första delen av BOHUSLÄNS 100 års firande. Den så kallade leveransturen. Nej då. Det hade nog varit självmord att inte börja firandet med en "kopier" av leveransturen den 14 maj. "Så har vi alltid gjort" sades det. Till om inte allmän, så i alla fall glädje för flertalet, kortades turen i planeringen till tre timmar och Marstrand lämnades, som en liten antydning om framtiden, åt sitt öde.



I Kungälv kommun gjorde Sotenäs kommun en tur på Sotekanalen 18 juli. Jubileumsutställningen stod på ångbåtsbryggan. Foto Ingevar Kronhamn

Kungälv kommun är en av de fem, även om centralorten ligger långt från Marstrand, där BOHUSLÄN hört hemma i många år. Firandet där kom att samordnas med Sekelskiftesdagarna med kung Oscar och allt. Kalas ena dagen och kommunresa nästa och vårt tält med utställning fick plats i anslutning till ett torg. Någon passande plats för vår ångare och andra traditionsfartyg i denna maritima kulturort kommer Kungälv kommun nog aldrig att kunna säkerställa.

Jag skall inte heller glömma de tankar på deltagande i Göteborgs Kulturkalas

som planerades, men som skalades ner till öppen båt under några timmar ett par dagar vid Kajplats 11. Det är ju trots allt så, att även om vi helst vill köra båt, så när vårt budskap ibland ut till fler genom att visa upp oss vid kaj!



Ett stort TACK!

Ett stort TACK till Er alla.

Det var en ibland pratglad och ibland svårtolkad grupp som startade 100-årsplaneringen. Det var med aktivt stöd från befälhavare och all besättning på de olika resorna som årets 100-årsfirande kunde genomföras.

Det blev en nerkortad leveranstur, ingen 100-års bok, en snygg och välgjord utställning, fem härliga kommunmöten, ett minimalt ångbåtsmöte, en annorlunda ny säljorganisation och många varma och trötta besättningsmedlemmar.

Men en sak skall ni veta, att utan allas Er medverkan hade det inte blivit någonting alls.

Ett stort TACK till Er alla.

BJÖRN

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte lördagen 25 oktober 2014 kl. 12.00 i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Före mötet, från kl. 11.30, serveras kaffe, té med smörgås.

Välkommen!

Styrelsen
Sällskapet Ångbåten

Utställning i Marstrand



Utställningen hos Marstrands Hembygdsförening lockade många besökare. Till vänster besöker Britt-Marie Andersson och Bengt Stranne utställningen. Till höger pekar Carl och Christina de Geer ut föreföremålet. Foto Göran Kristensson



Det har väl inte undgått någon av denna tidskrifts läsare att ångaren **BONUSLÄN** i år firar sitt 100-årsjubileum?

När Marstrands Hembygdsförening funderade på vilket motto årets utställning i vårt museum skulle ha, var det naturligt att ha detta som utgångspunkt. Vi har en hel del gamla fotografier i våra samlingar som visar henne och hennes systrar i hamnen och vid kaj. Vi fann dock snabbt att en utställning med bara båtar skulle bli för smalt, hur intressant ämnet än är.

Vi tänkte då utanför boxen, som

det heter på modern svenska, och fann utan alltför stor tankemöda att vad det handlar om är kommunikation. Så det blev rubriken på 2014 års utställning.

Ett lyckat val. Ångbåtar, och då speciellt ångaren **BONUSLÄN**, fick en framträdande plats också i form av en modell.

I ämnet hade vi även plats för fotografier på många av de färjor som trafikerat sundet mellan Marstrandön och Koön, folk som åkt med dessa, vägen, järnvägen (som aldrig blev av), telefon, telegraf och lotsverksamheten. Till och med foto på en dansbana platsade.

Den vackra sommaren lockade många besökare till Marstrand, en hel del av dessa hittade vägen till vårt museum bakom Rådhuset. Utställningen blev mycket uppskattad.

Den kommer att hänga kvar fram till våren 2015 och visas för grupper på beställning. Under påskhelgen är museet öppet för allmänheten vissa tider. Besök vår hemsida, mhf.zoomin.se, för besked om öppettider och kontaktpersoner.

GÖRAN KRISTENSSON

Ångbåten Nr 3 2014

Nya medlemmar

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

Arons Byggnadsfirma, Romelanda
Hasse Andersson, Kungsbacka
Jessica Andersson, Kullavik
Linda Andersson, Kungsbacka
Bertil Andrén, Hisings Backa
Göte Axelsson, Skärhamn
Bo Ahlman, Västra Frölunda
Frank Beal, Billdal
Johannes Bergling, Torslanda
Katarina Bergling, Göteborg
Rune Björlin, Västra Frölunda
Jan Björnehaag, Fritsla
Ann Blomqvist, Göteborg
Birgitta Bäcklund, Ljungskile
Jarl Charlez, Askim
Berne Christensson, Göteborg
Claes Claesson, Uddevalla
Elisabeth Delmar, Västra Frölunda
Kerstin Ekman, Sävedalen
Thomas Forsman, Göteborg
Christer Garneby, Göteborg
Anders Green, Olofstorp
Cary Gustafsson, Angered
Eva Gustavsson, Göteborg
Lilian Gustavsson, Henån
Carl Hakner, Göteborg
Roger Hammarklint, Marstrand
Eva Hedberg, Göteborg
Kerstin Hellmark, Göteborg
Tomas Hjalmarsson, Vadbo
Britta Ivarsson, Kungshamn
Robert Jobson, Västra Frölunda
Douglas Jonhag, Helsingborg
Ingemar Karlsson, Göteborg
Mikael Krantz, Göteborg



Inget kan väl vara bättre än en ångbåtresa genom Bohuslän skärgård?
Nästa sommar går vi till sjöss igen! Foto Ingvar Kronhamn

Ralf Larsson, Göteborg
Bibi Lidmalm, Arvika
Kristine Lilliesköld Pettersson, Nacka
Eva-Karin Lind, Kullavik
Harry Ludvigsson, Mölndal
Antti Marttila, Torslanda
Eva Månsson, Göteborg
Claes-Olof Nilsson, Kungshamn
Elisabeth Nilsson, Källered
Ove Nilsson, Västra Frölunda
Gunilla Nordhammar, Billdal
Gunilla Nordhammar Beal, Billdal
Ove Paulsson, Mölndal
Weine Petersson, Torslanda
Mats Platin, Hönö

Slawomir Ribjer, Mölndal
Ola Sandberg, Göteborg
Ingelög Santoshi Lagerström, Göteborg
Barbro Stjernström, Göteborg
Robert Stranne, Sävedalen
Agneta Walton, Bjärred
Anna-Carin Wennerholm, Göteborg
Åke Winther, Kullavik
Bertil Zellén, Uddevalla



Sälöknapp utan fyr

Fyren Sälöknapp, mellan Rörö och Marstrand, monterades ner den 23 juli 2014 av Sjöfartsverkets arbetsfartyg Fvavjök. På platsen uppfördes därefter ett kummel för att vägleda sjöfarten förbi "knappen".

Fyren uppfördes 1946 för att leda sjöfarten inomskärs genom Instö ränna Planerna att fyrbelysa leden fullföljdes emellertid inte trots goda intentioner.

1991 avsåg Sjöfartsverket att släcka Sälöknapp eftersom fyren inte längre var till nytta för handelssjöfarten. Protester från fritidsbåtsägare fick emellertid Göteborgs-Posten att bekosta ljuset från fyren i nästan 25 år.

Sälöknapp hade karaktären Fl(4) WRG 12s, det vill säga fyra blixtar var 12:e sekund, vit sektor i farleden samt gröna och röda sektorer på sidorna.



Fyren Sälöknapp under senare år.
Foto Ingvar Kronhamn

Och visst var det gott att se ljuset från Sälöknapp när man kommit ur Albrektsunds kanal och nätt Längö när mörkret lägrade sig över skärgården.

En skylt på fyren förkunnade "Lyser på grund av G-P". Fyrens profil blev även logotyp för Göteborgs-Postens recensioner av filmer och annat.

Serviceavtalet sadades upp av ekonomiska skäl av G-P 2013. Enligt Sjöfartsverket var fyren då i behov av en upprustning för 300.000 kronor.

Fyren Sälöknapp har av Sjöfartsverket överlämnats till Föreningen Kusttraditioner som driver Fiskemuseet på Hönö. Fyren står nu på piren vid hamnen i Hönö Klöva men kommer inte att lysa i fortsättningen.

INGVAR KRONHAMN

Hur mycket väger BOHUSLÄN?

För en tid sedan såg jag en uppgift om ångaren BOHUSLÄNS vikt. Nog kan det vara intressant att veta vikten på vår ångare.

Uppgiften finns i ångarens Trim- & stabilitetsbok som förvaras ombord. I hydrostaterna som är ett tabellverk, tidigare kurvblad, kan man avläsa fartygets deplacement och därmed vikt vid olika djupgåenden och trim.

Deplacementet är massan av den undanträngda vätskevolymen och trimmet skillnaden mellan djupgåendet i för och akter. Beroende på fyllda tankar och



lastens placering längskepps "trimmar" fartyget på aktern eller fören.

Av Trim- & stabilitetsboken framgår att BOHUSLÄN tom (lätt) väger 280,7 ton. Ångpannans 20 ton vatten ingår i ångarens lättvikt.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2014

Modell av BOHUSLÄN som gåva

Sällskapet Ångbåten har av tandläkare Sven Hjeltnström i Göteborg fått en fin modell av ångaren BOHUSLÄN.

Sven berättar att han vid sin pensionering från tandklinik 1985 blev bjuden på en skärgårdstur med ångaren BOHUSLÄN och då fick byggsatsen av sina arbetskamrater. Avsikten var att han skulle förbli sysselsatt under en tid vilket visade sig framgångsrikt eftersom bygget pågick under ett par år.

Under många år hade Sven och familjen sommarställe på Tjörn, varifrån han såg skärgårdsbåtarna passera, men resan 1985 var nog den första med BOHUSLÄN.

Sven var sedan nere vid Stenpiren och fotograferade ångaren med dess detaljer för att komplettera fartygsbygget ytterligare.

Bland annat har han byggt in det öppna akterdäcket, försett promenaddäck med lampkupor under bådäck och försett BOHUSLÄN med radar i enlighet med 1980-talets utseende.

Sven berättar att han även bott i Stockholm och från den tiden minns resor med Waxholmsbolagets gamla ångbåtar.

Vi tackar för en fin modell av vår fina ångare!

JOHAN JAHNBERG

Sven Hjeltnström framför modellen av ångaren BOHUSLÄN som han byggt och donerat till Sällskapet Ångbåten. Foto Johan Jahnberg



Ångbåten Nr 3 2014

Aktuellt från FÄRJAN 4

Årets sommar har bjudit på ovanligt torrt och varmt väder. Turer med ångaren BOHUSLÅN och andra båtar som trafikerar skärgården har haft god beläggning med ibland fullsatta turer. Med sådan fin sommar kanske inte hamnurer är det som lockar mest.

FÄRJAN 4 har dock haft en god beläggning av beställningsturer under juni, juli och augusti. Framst har det varit bröllopsturer från Klippan.

Under Västerhavsveckan körde färjan lördagen den 2 augusti två turer mellan Residensbron och Eriksberg på uppdrag av färjans ägare, Sjöfartsmuseet Akvariet. Turerna var avgiftsfria för resenärerna.

Under den andra Klippandagen, söndagen den 31 augusti, körde färjan turer mellan Klippan och Eriksberg varje halvtimme från 12.00 till 16.00.

Hamrundturena

De traditionella hamrundturena körs varje lördag under september och oktober med avgång från Dockepiren intill Älvsnabbens läge vid Eriksberg 13.30 och från Residensbrons färjeläge 14.00. Färjan är tillbaka vid Eriksberg 16.00 och Residensbron 16.30.

Första turen, den 6 september, var det fint väder och förmodades vara sista fina sommarhelgen. Följden var att bara cirka 15 resenärer följde på turen och den guideade promenaden över Slottsberget och Lindholmen. Lördagen därpå var det 50 resenärer på turen. Uppehållen väklar varannan gång mellan Slottsberget och Klippan.

Under resan och promenaden berättar



Färjan 4 ångar snabbt utför ålven på första hamrundturen 6 september 2014.

guiden från Sjöfartsmuseet Akvariet om det vi ser under färden och iland.

Enkel kaféservice finns ombord, men toalett saknas. Resan kostar 120 kr för vuxna, barn under 12 år reser fritt i vuxens sällskap. Polletter säljs vid landgången. Fököp kan göras på Sjöfartsmuseet Akvariet.

Gammalt färjeläge rivet

Som den uppmärksamma färjesesenären säkert noterat har Sörhallsbergets färjeläge rivits i år. På senare år har bara träbryggan varit kvar av färjeläget,

som tidigare hade några dykdalber vid infarten och en vänthall iland. Nu är det bara en grässlätt på platsen.

Sörhallsbergets färjeläge tillkom hösten 1963 när Sörhalls kajen började byggas och Sandvikens färjeläge revs. Färjeläget trafikerades av FÄRJAN 3 på linje 2 Fiskhamnen-Sörhallsberget-Eriksberg-Fiskhamnen. Från 1 januari 1966 tillkom Sannegårdshamnen på linje 2 samtidigt som linje 3 Fiskhamnen-Sannegårdshamnen drogs in. Den 1 december 1966 slopades Eriksbergs färjeläge när varvets östra port flyttades till ett nytt läge strax intill Sörhallsberget.

När linje 2 drogs in den 4 juli 1968 inrättades en ny förlängd linje 4 Haket-Lindholmen-Sörhallsberget-Haket.

Under högtrafiken kördes några turer som direkturer. Fram till 27 oktober

Ångbåten Nr 3 2014



Ångbåten Nr 3 2014

1968 trafikerades linjen av de båda motorfärjorna HUGO HAMMAR och DAN BROSTRÖM i högtrafiken. FÄRJAN 4 blev under denna period åter ordinarie färja på sin gamla linje 5 Residensbron-Lundbyhamnen.

Trafiken på Sörhallsberget upphörde 10 augusti 1970 och DAN BROSTRÖM återgick då till sin gamla sträckning Haket-Lindholmen.

Vi har lagt till med FÄRJAN 4 vid Sörhallsbergets färjeläge några enstaka gånger under senare år, men eftersom strömmen kunde vara stark och inga dykdalber fanns kvar kunde det vara lurigt att lägga till där med en del otäcka stenar intill färjeläget.

Dags för torrsättning

När hamrundturena är slut för säsongen kommer färjan att torrsättas på varv för att Transportstyrelsen skall kunna utföra femårsbesiktning.

I nuläget har vi inte planerat några stora jobb på färjan under varvsbesöket. Med det lilla antalet årliga gångtimmar känns det inte motiverat att exempelvis dra ut propelleraxlarna, men det är möjligt att det kommer bedömas som nödvändigt av Transportstyrelsen.

TEXT OCH FOTO GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Åven cyklisterna följde med på första hamrundturen. Här vid ankomsten till Eriksberg.

Nedre bilden: FÄRJAN 4 vid östra udden på Sörhallsbergets stylliska färjeläge den 6 juni 2008.

En sjöbok från Bohuskustens ångbåtstrafik



Detalj av sjökartan, framställd på tidiga 1700-talet av Niclas Johan von Krause och som numera förvaras på Krigsarkivet. Kartan, som beskriver inloppet till Göteborg, har inte någon markering för de sjömärken som fanns på den tiden, t.ex. prickan (vismaren) vid Galterö. Delar av infarten till Göteborg enligt Hahns sjöbok går att följa på denna sjökartan. Foto: B. Olsson

Winga är 3 stycken bergholmar tätt vid hvarandra sammanhängandes: på den högsta eller medlersta, står en båk eller stort kummel, och kan man på båda sidor om inlöpa, men bäst på Norra sidan; då lemnas båken om styrbord, och seglas O. t. S. närmast båklanden, at wäja en klippa jämt med watnet wid Juholmarne om bagbord: sedan man dem passerat, stäfwar man rätt O. t. N. på höga bergudden Galterö hufwad, och passerar dermed et stort flatt bergskär, kalladt Buskär, som man kan löpa temmelig när, och blir om styrbord; från Galteröhufwad ligger W. t. N. a W.N.W. en liten upwatts klippa djup inpå, den löper man närmast, och passerar då några skär och bränningar om bagbord, af hwilka den största och Wästerska kallas Lilla Dannemarck, den medlersta Klofskär, som skjutes en bränning åt farwatnet ut, den Österska Harstenskär, som och har en bråtbåda midt emot Galterö remmaren¹; för den skul när klippan wid Galteröhufwad är förbi, passerar man remmaren om styrbord, som står Norr om Galterön, och i detta farwatnet är 14 a 10 famnar. Man styr sedan O.N.O. längs

den Östra stora Öen Brändön, til des man är midt för öppningen, emellan Brändön och Rifön, passerar då om bagbord några låga små klippor och stäfwar dermed N.O. rätt på Castellet Elfsborg; då blir en remmare om styrbord, som står rätt Nord från N.W. udden av Rifö, djupet är 8 famnar hela vägen; när man är förbi denna prickan kommer man på Rifö fjord, der man har god ankarbotts på 8 famnar och kommer Österom Rifön, der Södra inloppet tillsammans stötandes; Man har, med denna Coursen på Castellet stäfwandes, en hel hop små klippor och skär om styrbord, Swinholmarne benämde, som man löper närmast, at wäja en klippa 11 fot underwatn, midt i loppet emellan dessa Swinholmarne och Kniplarne, hwilken klippa plägar wara med en prick utmärkt, och kan på båda sidor omlöpas, men bäst lemnas om bagbord; passerar dermed Castellet Nya Elfsborg, och löper sedan Midwatts up rewierat till Staden eller ankrar emellan Castellet och Käringeberget, hwarest bäst synes Rewieret: Götha Elf är segelbar förbi Götheborg up til Bohus Slott.

¹ Remmare är ett annat ord för prick

Idag navigerar vi till sjöss med diverse instrument som ger oss detaljerad information om fartygets läge och omgivning, inklusive andra fartyg i närheten.

Med GPS, radar, transponderteknik och digitala sjökort får vi således ett utmärkt beslutsunderlag för hur vår

farkost skall styras.

Men går vi 100 år bakåt i tiden var det inte lika lätt. Då använde man sjökort och kompass men det fanns också ett numera bortglömt hjälpmedel, nämligen något som redan då hade flera hundra år på nacken.

En befälhavare som gick längs en och samma kustnära trad kunde ha nytta av en så kallad sjöbok, det vill säga en skriftlig beskrivning av den led han skulle följa med distinkta kursanvisningar från väl definierade kontrollpunkter. Inte minst när sikten var minimal kan det tänkas ha varit ett utmärkt hjälpmedel för att hålla sig till den avsedda rutten.

Den tidigaste svenska sjöboken härstammar från mitten av 1600-talet och skrevs av kaptenen i Amiralitetet Johan Månsson, senare hedrad med titeln älderstyrman. Där beskrev han de seglingsleder som kunde följas i Östersjön så detaljerat att boken kom att bli ett standardverk för svenska sjöfarare i nästan 150 år.

Boken uppdaterades flera gånger, bl.a. 1748 då Jonas Hahn kompletterade den med beskrivningar över västkustens seglingsleder. Han hade hämtat dem från en dansk sjöbok, som i sin tur kopierat en holländsk. Det är därför det tidiga 1700-talets seglingsleder på Västkusten som Hahn beskriver, bl.a. infarten till Göteborg.

Även om det tidigare fanns s.k. sjökartor var det först under 1800-talets första år som en detaljerad sjönätning gjordes av de bohuslänska farvattnen, inklusive inloppet till Göteborg. Att sjöboken dessförinnan var ett ovärderligt komplement till dåtidens sjökartor framgår då man t.ex. jämför inseglingsvägen till Göteborg väster ifrån på dåtidens sjökartor med motsvarande text i Hahns sjöbok. Bland annat står där skrivet att det grund där ostindiefararen GÖTHEBORG havere-



Besättningen på ångaren *Göttarna*, troligen vid mitten av 1910-talet.
Okänd fotograf

rade 1745 brukade vara märkt med en prick (se faktarutan och fotot av en dåtida motsvarande s.k. sjökarta).

Bland de handlingar som sparats från min släkts kaptenen i Marstrandsbolaget och Bohusländska Kusten finns en hand-

skriven sjöbok. Det är en svart anteckningsbok, som tillhörde Axel George Olsson (1870-1923).

Han gick tidigt till sjöss och blev efter kaptensexamen anställd i Strömstadsbolaget som sedermera gick upp i Ång-

fartygsaktiebolaget Bohusländska Kusten. Han var under många år styrman på Bohusländska Kustens ångare GÖTEBORG och fick av och till tjänstgöra som kapten när ordinarie befälhavaren, Albert Miltopæus, var ledig.



Noteringar ur Axel George Olssons sjöbok. Bilden visar början av ruten från Göteborg till Lysekil.

Bilden på ångarens besättning är möjligen tagen vid ett sådant tillfälle eftersom Miltopæus står till vänster och Axel George Olsson har fått ta plats längst till höger i främre ledet. Småningom fick han eget befäl som kapten på OSCAR DICKSON som han sedan förde till sin död.

I sin sjöbok hade Axel George fört noggranna anteckningar med beskrivning av fartygens rutter med gångtid och kompasskurs.

Noteringarna fördes någon gång kring förra sekelskiftet och beskriver såväl ruten han gick med GÖTEBORG mellan Christiania (Oslo) och Göteborg som de rutter i Bohuslän han senare gick med OSCAR DICKSON.

Sammanlagt rör det sig om 20 olika rutter som beskrivs i sjöboken. Varje distans mellan de hamnar fartyget anlöpte är uppdelad i mindre distanser, mellan lätt igenkännbara kontrollpunkter. Tidsåtgången mellan dessa är oftast angiven liksom den kurs man skulle hålla. Mestadels rörde det sig om gångtider på högst fem minuter mellan de olika kontrollpunkterna där kursen nästan alltid skulle ändras något.

Bilden på nästa sida visar början av ruten från Göteborg till Lysekil. För att ge läsaren en direkt jämförelse har kontrollpunkterna från Elfsborg till "Lilla skäret om styrbord" markerats på ett sjökort från 1891.

De kursanvisningar som fanns noterade i sjöboken gällde den kompasskurs som skulle hållas och inte den sanna kursen. Kompassens missvisning



Detalj av sjökort från 1891 med kontrollpunkterna från Ellsborg till "Lilla skäret om stybord" i Björkfjärden utanför Håtersvik.

var betydligt större på 1800-talet och var 1891 mellan 10 och 11"V utanför Göteborg. Idag är missvisningen negligerbar då man går samma rutt. Det går således inte att exakt följa sjöbokens anvisningar idag.

Sjöboken måste ses som ett hjälpmedel som inte är alldeles exakt. Det saknar således gångtider framförallt mel-

lan mycket närliggande kontrollpunkter. Tidsangivelserna anges endast i hela minuter, något som knappast kan stämma vid mycket korta distanser mellan kontrollpunkterna. Det är uppenbart att kompasskursen var den viktigaste uppgiften som noterats.

Men hur vanligt det var bland de bobuslänska ångbåtskaptenerna att ha

en sjöbok med färdleksbeskrivningar är omöjligt att veta. Sjöboken som hjälpmedel förtjänar dock att inte bli bortglömd.

Tack Joakim Severinsson och Per Forsberg för hjälp med historiska fakta!

S BERTIL OLSSON

Bevara oss väl! – ett transporthistoriskt nätverk

Ett transporthistoriskt nätverk har bildats mellan föreningar som bevarar kulturarvet inom flyg, järnväg, vägfordon och fartyg. Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) fungerar som övergripande organisation. Följande organisationer ingår i nätverket:

- Båthistoriska Riksförbundet
- Experimental Aircraft Association
- Järnvägshistoriska Riksförbundet
- Motorhistoriska Riksförbundet
- Museibanornas Riksorganisation
- Sveriges Flyghistoriska Förening
- Sveriges Segelfartygsförening
- Sveriges Ångbåtsförening
- Vagnhistoriska Sällskapet
- Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd

Nätverket har utvecklats under några år. Vi har bland annat lämnat skrivelser till både Närings- och Kulturdepartementet. Det har resulterat i att k-märkta traditionsfartyg i fortsättningen slipper såväl årlig tillsynsavgift som timavgift vid besiktning.

Deltagande i Almedalsveckan

Almedalsveckan i Visby är Sveriges största politiska mötesplats. Här har alla som vill debattera samhällsfrågor möjlighet att delta.

Att delta i Almedalsveckan är nödvändigt för att skapa kontakter så att vi gemensamt kan påverka myndigheter för att skydda kulturarvet.

Eftersom det var valår var det ovanligt många politiker och beslutsfattare på plats i Almedalen. I årets Almedalsvecka deltog det Transporthistoriska nätverket tillsammans med ArbetSam.



**TRANSPORT-
HISTORISKT
NÄTVERK
-
ARBETSAM**

Vi hade en gemensam yta med en järnvägsvagn för seminariet. Motorhistorikerna hade baksättesdebatter i historiska vägfordon. Vi fick besök av kulturministern och ett tiotal riksdagsledamöter som engagerat sig för vår kulturbevarande verksamhet.

Deltagandet i Almedalsveckan är ett långsiktigt projekt som kanske inte ger utdelning på kort sikt. Från de organisationer som varit där i flera år vet vi att det är ett bra sätt att visa att vi finns till och vad vi sysslar med.

Detta är speciellt viktigt vid ett regeringsbyte som nu skett efter det senaste valet.

Som en fortsättning på det transporthistoriska samarbetet kommer vi att under hösten träffa Riksantikvarien för att peka på vad som behöver göras för att de kulturbevarande aspekterna skall tas till vara.

Tre aktuella frågor

Vi presenterades vårt budskap i en gemensam folder. De tre gemensamma frågorna är:

Kulturarvet. Stärkt bevaranderätt. Transporthistoriska föremål har inte samma lagskydd som andra delar av kulturarvet. Hur skyddar vi på bästa sätt våra klenoder från att utsättas för alltför kraftiga ombyggnadskrav föorsakade av moderna regelverk? Bevara oss väl!

Kunskap. Transporthistoria är ett stort och komplicerat område och innehåller ofta gammaldags teknik. För att klara av ett hållbart bevarande och brukande av kulturarvet krävs kunskap och kunskapsöverföring.

Besöksnäring. Museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtsurer, ungdomsseglingar samt besök på arbetslivsmuseer lockar årligen över 10 miljoner besökare. Transporthistoriska anläggningar ger ett viktigt bidrag till besöksnäringen.

ANDERS SVENSON

Anders Svenson är kassör i Sveriges Ångbåtsförening och aktiv i verksamheten kring ångaren TRAFIK.

Ett ångbåtsvykort



Gothenburg: Tullhuset och Frisshuset.

Från någon av mina vykortslådor tänkte jag, att det kunde vara trevligt att få visa ett vykort, som har lite anknytning till Sällskapet Ångbåten.

På detta vykort från 1930-talet, med bland annat utsikt över Päckhusplatsen, är det ganska lätt att orientera sig, eftersom ångaren BOHUSLÄN ju under senare tid har haft sin tillfälliga kajplats, precis på den plats där den granna

kustångaren SVANEN kan noteras på denna i mitt tycke härliga vykortsbild.

SVANEN tillhörde det kända Hallandsbolaget, Hallands Ångbåts AB, och var en av detta bolags kombinerade passagerar- och lastångare, vilka hade sin tilläggsplats vid denna kaj.

Framför SVANEN syns Göteborgs Hamns dåvarande inspektionsfartyg, ångbåten HAMNEN, som var ett

Lundbybygge från 1919. Detta lilla, fina fartyg var i tjänst fram till 1959, då det såldes för att sedermera förändras till passagerarfartyg och taxibåt.

Samtidigt som ångmaskinen då utbyttes mot en motor, fick båten tyvärr en minst sagt förfulandande exteriör, bl.a. beroende på att man som passagerarsalong försåg taxibåten, omdöpt till HAMNESKÄR, med överdelen från en

Ångbåten Nr 3 2014

Ny väggalmanacka för 2015

Sällskapet fyller 50 år!
Miss inte årets julklapp till Dig själv och andra.
Kostar endast 100 kronor, hämtpreis i Göteborg.
Finns att köpa ombord i ångaren BOHUSLÄN.
Mot portokostnad kan vi skicka den hem till dig.
Beställ och boka på 100@steamboat.se
Leverans i november.



Bilden är från 2014 års almanacka

utrangerad buss! Båten blev med tiden fritidsfartyg, och som sådant skall HAMNESKÄR fortfarande finnas kvar.

Ute på älven syns en liten kanal-lastångare eller liknande, och den nedströms mötande farkosten är kanske en liten bunkerbåt.

Vid kaj och framför huset, där Casino Cosmopols restaurang och kök idag är inrymda, ligger alltså ångaren SVANEN och lastar eller lossar diverse gods, bland annat med en präm liggande på utsidan av fartyget.

Detta pampiga fartyg var byggt på Lindholmens varv i Göteborg 1912 och kom att gå i svensk kusttrafik, mellan Göteborg, Köpenhamn och Lübeck, och med anlöpande av olika hamnar i Halland och Skåne.

SVANEN gick i denna trafik fram till

hösten 1939 och rekvirerades sedan av marinen. Båten återlämnades dock redan i december 1941, men i mars 1944 blev fartyget minsprängt i Öresund, lyckligtvis utan att några människoliv gick förlorade.

Ångaren bärgades och reparerades, för att 1946 sedan försälas till Norge och Det Stavangerske Dampskibsselskab. Under namnet KONG OLAV insattes den då i norsk kustfart fram till 1958.

Året därpå såldes gamla SVANEN till Saudiarabien, och med namnet OM EL KHEIR skall ångaren därefter ha trafikerat arabiska farvatten ända till i december 1968. En kraftig grundstötning innebar till slut den definitiva nådstöten för den forna vackra, svenska kustångaren.

Vykortet är framställt av den kände vykortsproducenten Alrik Hedlund i

Gothenburg, vars logotyp också kan noteras nere till höger. Siffrorna 1902 under logotypen är förlagets numrering av vykortet, och har alltså inget med någon tidsangivelse att göra.

Alrik Hedlunds kortförlag hade ett nära samarbete med fotografen C. A. Träff och hans kortförlag T-Foto, och ibland kan man därför finna vykort, där ett och samma kort har utgivits av båda vykortsförlagen.

I de allra flesta fall var hur som helst alla vykort, som gavs ut av dessa båda vykortsförlag, av mycket god kvalitet.

Jag skulle tro, att den fina och lite rogivande vykortsbilden kan ha tagits någon gång mellan 1935, då den nya kiosken vid Residensbron tillkom, och 1939.

RAGNAR MAGNANDER

MARIANNE på Vätern



MARIANNE går sommartid på Vätern mellan Mariestad och Sjötorp. Här går hon in mellan pirarna för att anlöpa Sjötorp. Foto Ragnar Magnander 11 juli 2014.

MARIANNE byggdes 1897 vid Eriksbergs Mek. Verkstad som BRIS för Fredrik Pettersson. Han färdades med BRIS mellan Kyrkesund och Uddevalla.

1906 såldes BRIS till bryggeridirektör Lyckholm som lät förlänga ångaren. Vid Lyckholms död 1928 donerades BRIS till Marstrand stad.

1939 såldes fartyget till Bröderna Edman i Marstrand. BRIS fick nu motor och namnet MARIANNE.

1946 såldes MARIANNE till Bofors semesterstiftelse för att gå mellan Otterbäcken och Storön i Vätern. 1992 såldes fartyget till Gullspångs kommun.

2004 övertogs MARIANNE av en eko-

nomisk förening som nu driver fartyget till glädje för närboende och turister.

MARIANNE är k-märkt och traditionsfartyg. MARIANNE är 23,25 meter lång och kan ta 60 passagerare. Sommartid gör MARIANNE tur mellan Mariestad och Sjötorp.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2014

Bertil Holmström till minne

Vår vän och mångårig medlem Bertil Holmström avled i juli, 85 år gammal.

Bertil kom ombord i BOHUSLÄN redan under första trafiksommarerna, 1966, och blev en av veteranerna ombord innan han mönstrade av med ålderns rätt.

Hans engagemang för Sällskapet Ångbåten fortsatte emellertid. Han var länge Sällskapets arkivarie och tidigare även sekreterare i föreningen. Sedan många år medarbetade Bertil i *Ångbåten*.

Bertil var skärgårdspojke, född och upp vuxen på Tjärnö utanför Strömstad. Där var båten fortskaffningsmedlet vilket grundlade Bertils sjöfartsintresse.

Bertil's far var delägare i passagerarbåten VIND som trafikerade Strömstads skärgård. Bertil har i *Ångbåten* redogjort för trafiken i denna del av Bohusläns skärgård med *Innare vägen* och *Udare vägen* (ÅB 28 och 34).

När VIND kom i trafik på Vätern flyttade Bertil med familjen till Visingsö där han gick de tre sista åren i folkskolan. Väl hemma på Tjärnö igen var han tidvis till sjöss samtidigt som han på distans läste in realexamen och ingenjörsexamen. Militärtjänsten gjorde Bertil i örlogsfloottans ångare PRINS CARL och PATRICIA.

Därefter började ett nytt liv för Bertil. Han valde att studera i Uppsala och fastnade för fysikalisk kemi. Universitetsstudierna avslutades med doktorspromotionen 1964.

Som docent i fysikalisk kemi och lärare på Chalmers kom Bertil och familjen med hustrun Vivi och söner Anders och Jonas till Göteborg.

Redan sommaren 1966 gick Bertil, Vivi och söner ombord i BOHUSLÄN. I serien *Som besättning under pionjäråren* (ÅB 128, 129 och 130) berättade Bertil om sina och Vivis resor med ångaren tillsammans med söner som också kom att tjänstgöra ombord.

Under signaturen Aktergasten kåserade Bertil i *Ångbåten* om händelser ombord. *Att måla en ångbåt* (ÅB 99), *Att städa ett lastrum* (ÅB 111), *Aktersgläd* (ÅB 27), *Att ångöra en brygga* (ÅB 46). Den senare avslöjar att kajproblemen i Marstrand inte är någon ny företeelse!

Bertil påminde oss ofta om allt det strävsumma arbete som



Bertil Holmström 1928–2014

nedlagts i bevarandet av våra ångare. Ett arbete som gör att vi, efter nästan 50 år, fortfarande kan delta i gemenskapen ombord. Det är något som enligt Bertil lätt glöms bort med ett nästan femtioårigt perspektiv på verksamheten.

Det var ett lyckligt ögonblick för familjen när barnbarnet Sofie firade sin studentexamen 2011 med att hyra ångaren BOHUSLÄN (*Liten blir stor*, ÅB 146).

Bertil's sista artikel i *Ångbåten* (153) handlade om digitaliseringen av diabilder, familjebilder och reseminnen. Några bilder visar sonen Anders när han i unga år målar botten på BOHUSLÄN. Bertil berättade då om Anders bortgång 2013, ett hårt slag för familjen.

Vi tänker med tacksamhet på det engagemang för Sällskapet Ångbåten som Bertil och hans familj haft.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2014

Varvsstaden



Ångaren BOHUSLÄN stävar ut på Göta älv med Damen Shiprepair Götaverken som effektiv bakgrund. Men var är båtarna? Kommer dockorna och kranarna att finnas kvar till nästa säsong? Den nederländska varvskoncernen har under 2014 påbörjat avvecklingen av det traditionsrika varvet med anor från Keillers Mekaniska Verkstad, grundad 1841 vid Skeppsbron i centrala Göteborg. Foto Ingvar Kronhamn