



ÅNGBÅTEN Årg 50 • Nr 4 2014 • 155

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Krennhamm, Gamla Björländavägen 183, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85  
ingvar.krennhamm@telia.com (ansvarig utgivare)

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stamark, Fregattv. 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, Ansplyckvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70  
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.  
Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2014. Miljömärkt Trycksak 3041 0834

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

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

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@stema.com

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

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@halmersson.se

Kassör: Anne Marie Erikson Tehera, 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 seglatsäsongen sin tilläggplats vid Packhuskajen 11, Göteborg.

Vinterupplaggring vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

tel 0707-68 23 83, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

## Innehåll Ångbåten 155

Försalongen	2	Vårt goda kaffe	9
Ordföranden har ordet	3	Aktuellt från FÄRJAN 4	10
Årsmötet 2014	4	Nya pendelfärjor på älven ...	12
"Kassan" i nya händer	5	Sällskapet Ångbåten 50 år 2015	13
Förnya din bebörighet	5	Ångaren BOHUSLÄN - en nostalgitripp	14
Marstrand - trots allt	6	Ångaren INLAND vid Björkö	15
Nya medlemmar	6	Evert Tuubes ångbåtsballader	16
Ny brygga vid kajplats 11	7	En djärv och skicklig kupp	18
Periodisk tilllyn	7	I Ångbåten för 50 år sedan	19
Åter vid Skeppsbron	8	Akterspegeln	20
Väggulmanacka för 2015	9		

## Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 155!

Ångaren BOHUSLÄN kom till Skeppsbron 11 november, inslagen för vintern, och FÄRJAN 4 gick i vinterdvala på Ringön efter sista hamnturen 25 oktober. De flitiga vinteraktiva träffas ombord i ångarna och förbereder nästa års säsong.

I BOHUSLÄN är vintergången igång på dagtid, tisdagar och torsdagar. Besök gärna ångaren för att se vad som händer under presenningarna!

Så var jubileumsåret över för ångaren BOHUSLÄN. Under 2015 fyller Sällskapet Ångbåten 50 år. Vi ser fram mot minnen från de gångna 50 åren!

Det är väldigt enkelt att höra av sig till oss. Telefonnummer och adresser finns här intill. Om du har tvekar, gör slag i saken nu! Vi tar gärna emot frågor och förslag. Det skulle vara trevligt att få höra av dig!

REDAKTIONEN

## Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 1 2015 (156) vill vi ha manus senast 9 februari 2015.

Adresser finns i rutan här intill. Välkomna med bidrag!

## Omslaget

FÄRJAN 4 på upptäcktsfärd utanför Ålvsborgsbron. Ragnar Magnander tog bilden av färjan sista trafikdagen 25 oktober 2014.

Ångbåten Nr 4 2014

## Ordföranden har ordet

Åter har vi en säsong akter om oss, en säsong som måste betecknas som lyckosam. Våra fartyg har inte haft några missöden eller haverier. Inga incidenter har skett. Vi har hållit turiststorma.

Framför allt kan vi glädja oss åt ett rekord vad gäller betalande passagerare på våra öppna turer. 5122 betalande ångbåtsvänner har använt ångaren BOHUSLÄN. Av dessa är 3791 förbokade. Detta tyder på ett äkta intresse för vår verksamhet.

Den 30 juli hade vi fullsatt på onsdagsturen. Onsdagsturerna är ryggraden i vår ekonomi med öppna turer. Men det måste sägas att vidret är av stor betydelse, självklart. Och andra halvan av sommaren var ju en önskedröm.

FÄRJAN 4 har haft en god säsong beträffande uthyrningar men något färre passagerare på de öppna turerna. Vi kan alltså vara nöjda med den gångna sommaren.

Tillvaron är dock inte problemfri. Allt sjöfolk behöver under några år förnya sina behörigheter. Det gäller även oss, såväl befäl som manskap, däck och maskin. Däremot slipper vi krav på matrosbehörighet i BOHUSLÄN, i fortsättningen räcker det med lättmatros.

Även om spårvagnar och nya pendelfärjor börjar trafikera Stenpiren nästa höst kommer förmodligen BOHUSLÄN att utgå från kajplats 11 vid Casinot även 2015. Under hösten har träbryggan rivits och vi hoppas nu att en ny brygga står klar till 2015 års säsong.

När det gäller Marstrand har Sällskapet Ångbåten haft ett möte med



hamnchefen i Kungälv kommun dit ju Marstrand hör. En lösning är på gång där kommunen på olika sätt kan underlätta anlöpen av Marstrand.

Ångaren BOHUSLÄN kommer med andra ord att anlöpa Marstrand även i fortsättningen!

Bunkeroljan, den olja vi eldar med i BOHUSLÄN, är något vi ständigt måste hålla ögonen på. Förutom priset även kvaliteten. Vi har sett tecken på att oljebolagen avser att ändra sitt sortiment och det kan innebära nackdelar för oss.

Men trots dessa motigheter så kan vi konstatera att vi haft värre ting att klara

av. Vi har ju seglat i snart 50 år genom alla möjliga och omöjliga svårigheter så lär oss med förtröstan se föröver och glädja oss över ett gott kamratskap, fina fartyg och en lyckad säsong!

Med detta vill jag tacka alla Er som arbetat ombord i våra fartyg, alla Er som gynnat oss genom att fara med oss och tala väl om oss och alla Er som i tysthet skänkt materiel och ekonomiskt understöd.

Jag önskar er alla en riktigt God Jul och ett Lyckosamt och Gott 2015.

KIM FORSBLAD  
ORDFÖRANDE

Ångbåten Nr 4 2014

## Årsmötet 2014

Årsmötet hölls lördagen den 25 oktober i Sjömanskyrkan i Göteborg. Ett sextiotal medlemmar hade infunnit sig. Som vanligt inleddes sammankomsten med en trevlig kaffe- och testund med smörgås och kakor. En anspråkslös men trevlig och glad inledning. Tyvärr kunde inte Sällskapets ordförande Kim Forssblad delta. Björn Irwert, styrelsens vice ordförande, valdes till mötesordförande.

Dagordning och årsredovisning hade sänts ut med kallelsen. Kassören gick i genom ekonomin för verksamhetsåret. Detta omfattar tiden 1 maj 2013 till och med 30 april 2014. Vi har under verksamhetsåret förlorat ett antal medlemmar. Detta beror sannolikt på det maskinhaveri, som inträffade i Marstrand vid gång mot Lysekil.

Efter revisionsberättelsens genomgång fastställdes resultat- och balansräkningen. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

Medlemsavgiften blir oförändrad, 200 kronor.

Styrelsen fick efter val följande utseende: Ordförande Kim Forssblad (kvarstår), vice ordförande Björn Irwert (omval på två år), sekreterare Eva Helmersson (kvarstår), kassör Anne Marie Erikson-Techera (nyval på två år).

Ledamöter Mattias Jarlstedt (kvarstår), Bert Johansson (omval på två år), Stellan Rietz (kvarstår), Jerker Paulsson (kvarstår), Conny Segerdahl (omval på två år), suppleanter Allan Dahlöf (kvarstår), Christina Melin (omval på två år).

Revisorerna Roger Mattsson och Lars Ola Jixvik omvaldes på ett år liksom revisorssuppleanterna Margareta Boman



2014 års segling var rekordartad. Taverna genom Satekanalen till Harnöbestränd tilltalar många resenärer. Foto Bo Starmark

och Gunnar Bonander.

I styrelsen ingår två representanter för Ångbåten Ekonomisk Förening. Dessa utses av Å.E.F. och är Agneta Eriksson och Linda Svensson.

Valberedningen omvaldes och består av Annika Holm, Göran Ingemarsson och Bo Starmark.

Inga motioner hade inlämnats och inga förslag framlades.

Eftersom årsmötet avslutar det skapsår, som omfattar föregående års seglingsång, lämnade kassören en fyllig redogörelse över 2014 års seglation.

Med tillfredsställelse kunde fastslås

att den nyligen avslutade seglationsperioden varit rekordartad med ett passagerarantal på 5122 personer på de öppna seglingarna. Av dessa var inte mindre än 3791 förbokade, vilket anger ett betydande intresse för Sällskapets verksamhet. Dessutom har ett större antal nya medlemmar kommit till under säsongen.

Slutligen avtackades Sällskapets avgående kassör, Roland Lindberg, för skicklig hantering av ekonomin. Lyckligtvis stannar han kvar ombord i BOHUSLÄN som båtsman.

BO STARMARK

Ångbåten 16.1.2014

## ”Kassan” i nya händer

Vid senaste årsmötet fick vår kassör Roland Lindberg en värdig efterträdare i Anne Marie Erikson-Techera. Hon hade föreslagits av Valberedningen. Anne Marie hade i god tid accepterat valet och fått en gedigen handledning av Roland.

Eftersom Sällskapet omsätter över 3 miljoner kronor, krävs en professionell efterträdare. Vår nya kassör är utbildad civilekonom från Handelshögskolan i Göteborg, där hon gick den internationella ekonomilinjén med spanska (Sydamerika) som huvudspråk jämte engelska. Ombord kan vi åter glädja oss åt en spanskalande medlem i besättningen.

Innan Ami tillträdde som chef för ”Kassan” har hon varit tjänst tre år i BOHUSLÄN på däck. Sommartid har hon bott i Torstlanda, där familjen hade



Sällskapets nya kassör, Anne Marie Erikson-Techera, med östlig ekonomisk som maritim bakgrund.

båt nere vid Sandvåk strax söder om den gamla flygplatsen.

Sjöfarenhet finns också i form av däckstjänst i Tor Line och Stena. Ami tog skepparexamen vid Sjöbefallsskolan i Göteborg.

Mycket meriterande är att Anne Marie arbetar både på däck sommartid och dessutom tillhör Vintergänget i arbete varje tisdag och torsdag.

Sällskapet Ångbåten är bortskämt med och vant vid skickliga chefer för ”Kassan”. Att Roland fått en efterträdare, som visat sig vara en fin kamrat, som ställer upp på obekväma jobb, fyller oss med glädje och förtröstan.

Välkommen i alla funktionerna, Anne Marie!

TEXT OCH BILD: BO STARMARK

## Förnya din behörighet

För att rätt bemanna våra ångare krävs att besättningen har de behörigheter som krävs av Transportstyrelsen.

Det är STCW-konventionen som reglerar sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning. Efter en konferens 2010 i Manila, Filippinerna, antogs en reviderad konvention, STCW-Manila.

Alla behörigheter måste nu förnyas enligt STCW-Manila. Om du har en behörighet utskriven på gult papper måste den bytas ut före 1 januari 2017

för att du skall kunna tjänstgöra ombord från detta datum.

De förnyade behörigheterna är utskrivna på blått papper. Manskapsbehörigheter utfärdade enligt STCW-Manila har obegränsad giltighet.

På Transportstyrelsens hemsida kan du läsa om vad som gäller. Observera att även läkarintyget skall vara utfärdade enligt STCW-Manila.

Enligt rundskrivelse från Transportstyrelsen den 5 mars 2014 beträffande

beslut om säkerhetsbesättning på svenska fartyg sysselsatta i inre fart, får de matroser som föreskrivs i nuvarande beslut ersättas av lättmatroser med behörighet som lättmatros II/4 enligt STCW-Manila. BOHUSLÄN är därmed i behov av lättmatroser.

För att få ut ny behörighet som lättmatros krävs sex månaders tjänstgöring med arbetsuppgifter som har samband med vakthållning på bryggan.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2014

## Marstrand – trots allt!

*En fastläst situation har kunnat lösas efter goda förhandlingar mellan representanter för Kungälv kommun och Sällskapet Ängbåten.*

Utgångsläget var att ängaren BOHUSLÄN inte alls skulle anlöpa Marstrand under kommande säsong. Vi kunde inte godta de förtöjningsmöjligheter som fanns.

Ärendet fick stor publicitet. Göteborgs-Posten tog upp ängarens svårigheter i Marstrands hamn och det hela hamnade till sist på ledarplats i tidningen.

Efter några veckor hörde en representant för Kungälv kommun av sig till vår ordförande Kim Forsblad och föreslog ett sammanträffande. Efter någon diskussion enades man om att träffas på Marstrand den 18 november.

Så skedde. Hamnchefen för Marstrand, Lars Remler, företrädde kommunen medan Sällskapet representerades av Kim Forsblad och Jerker Paulusson. Redan från första början vinnlade båda parter sig om ett positivt tonläge och vilja att komma till ett för båda parter godtagbart resultat.

Inte bara stenkajen besöktes utan även andra kajer på Marstrand men ingen var godtagbar ur ängarens synpunkt – de var antingen för svårtillgängliga eller hade för litet djup.

Sällskapet utgår från ungefär 10 anlöp av Marstrand per säsong.

### Resultat

Man enades om följande punkter:

På *nordgående*, kan Sällskapet tänka sig att BOHUSLÄN lägger till vid syd-

västra hörnet av Hedvigsholmen.

Kommunen ställer upp och betalar för överfart från Hedvigsholmen till Marstrandsön.

På *sydgående* kan Sällskapet tänka sig att fortfarande använda träbryggans nordsida såsom vi hittills gjort. Då krävs att 25 meter av närmaste flytbrygga är fri från båtar så att BOHUSLÄN får en rimlig säkerhetsmarginal. Vidare ska de två kvarvarande förtöjningsbojarna tas bort så att giren in mot bryggan inte blir alltför snäv.

Marstrands hamn ställer upp med en båt, som vid vår backmanöver knuffar ängarens akter mot norr.

BOHUSLÄN slår babord vid backmanöver varvid förskeppet vänds norrut och tvingar ängaren att gå norröver och vända på Marstrandsfjorden, en manöver som kräver minst en halvtimme och skapar oreda och oro bland de talrika småbåtarna.

Detta förslag innebär att vi kan hålla tiderna till Göteborg och inte behöver vänta medan Stenas tyskländsbåt vänder på älven.

Hamnfärjan LASSE-MAJA III kommer att ha bättre passning på VHF så att all passage kan ske med minsta besvär för båda parter.

Hamnchefen och hans personal bjöds in till en tur med BOHUSLÄN till/från Marstrand för att studera ängaren och de begränsningar den har vid manövrar.

Sällskapet kommer att följa förslaget under kommande säsong.

BO STARMARK



*Linstyra LASSE-MAJA III tar oss över hamnen på Marstrand. Den går från Marstrandsön varje jämn kvart.*

Foto Ingvar Kronhamn

## Nya medlemmar

*Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ängbåten och ombord i våra ängare!*

Hans Hellsten, Linköping  
Sven Hjelmström, Göteborg  
Marcel Larsson, Göteborg  
Stern Mattson, Göteborg  
Gordon Meland, Hjartum  
Nordic Atlast AB, Höllviken  
Mona Strandberg, Säve  
Gun Wall, Tuve

Ängbåten Nr 4 2014

## Ny brygga vid kajplats 11



*Den gamla träbryggan vid kajplats 11 revs i slutet av oktober 2014.*

Foto Ingvar Kronhamn

Ängaren BOHUSLÄN har de senaste två säsongerna haft sin tilläggsplats vid kajplats 11 i Stora Bommens hamn, alldeles utanför Casinot.

Kajen är här breddad med ett trädäck som vilar på en konstruktion som uppnådde "bästföredatum" för länge sedan. Under 2013 stängdes delar av trädäcket av med hänvisning till att bärigheten var tveklaktig.

Än är inte ombyggnaden av Stenpiren klar och BOHUSLÄN kommer därför med all sannolikhet att även säsongen 2015 utgå från sin tillfälliga kajplats.

I slutet av oktober revs den gamla trä-

bryggan vid kajplats 11 för att under vintern ersättas med en ny. Bryggan kommer att pålas ner i älvens botten med bärande balkar i betong och stål. Bryggdäcket blir i trä med belysning längs Puckhusgatan mot bryggan. Även själva bryggan kommer att få inbyggd belysning.

Arbetet beräknas vara färdigt till maj 2015. Under tiden är delar av Puckhusgatan avstängd för trafik.

Kajplats 11 förvaltas av Park- och naturförvaltningen. Den nya bryggan byggs av Svevia AB. Kostnaden är beräknad till 10 miljoner kronor.

INGVAR KRONHAMN

## Periodisk tillsyn

Transportstyrelsen, vår nationella tillsynsmyndighet, driver sedan ett år projektet Nationella föreskrifter.

Till projektet är knuten en referensgrupp där de traditionella ängfartygen företräds av representanter för Sveriges Ängbåtsförening.

Tre enkäter och två möten har hittills avverkats och i november 2014 avslutades den första delen av projektet som behandlat ett nytt tillsynssystem.

Det är nu helt klart att det i stor utsträckning leder mot egenkontroll. Endast den förnyade besiktningen vart femte år innebär besök av en inspektör från Transportstyrelsen eller annat ackrediterat tillsynsorgan.

Därefter följer årliga självdeklARATIONER, en av dessa blir av utöskad natur. Rederiernas rapportering till Transportstyrelsen skall ske digitalt. Till rederiets hjälp står Transportstyrelsens digitala rapporteringssystem SITS samt den digitala tillsynshandboken.

Det framgår inte i vilken utsträckning rederierna själva skall få utföra egenkontrollen. Detta är avgörande för kostnaden, speciellt när tillsynsavgiften under senare år avsevärt höjts.

Från 2015 avskaffas emellertid den årliga tillsynsavgiften för k-märkta traditionsfartyg. Detta gäller såväl BOHUSLÄN som FÄRJAN 4.

Egenkontrollen innebär i varje fall ett betydligt merarbete för redarna till de aktuella fartygen.

INGVAR KRONHAMN

## Åter vid Skeppsbron

11 november 2014 förhalade ångaren BOHUSLÄN från Gøtenius varv till Skeppsbron. Varvets bogserbåt GÖTTE förde den paketerade ångaren lugnt och säkert till vintervarteret.

Även om p-platserna vid Skeppsbron är så gott som obefintliga, är det många aktiva som uppskattar det centrala läget. Busshållplatsen ligger alldeles intill.

Arbetet med Stenpiren pågår som bäst och i augusti 2015 kommer spårvagnar (linje 1 och 9) och bussar att stanna där för alla dem som byter till pendelfärjor och Älvsnabbar.

Därefter kommer förvandlingen av Skeppsbron att påbörjas. Tomma ytor kommer att bebyggas, värmekraftverket, "Merkur" och "Kinesiska muren" blir kvar. Framför Merkur, Svenska Lloyds gamla kontorsbyggnad, kommer Redareparken att sträcka sig mot älven och avslutas med flytande badbassänger utanför kajkanten.

Utanför nuvarande kajkanten och i älven, mellan Stenpiren och Rosenlund, kommer ett tvåvånings parkeringsgarage för 850 bilar att förläggas för att bredda och höja Skeppsbron.

Hur länge BOHUSLÄN kan använda sitt vinterläge är svårt att säga idag. Det börjar bli dags att planera ett alternativ.

INGVAR KRONHAMN

*Övre bilden visar BOHUSLÄN under bogsering på älven, väl paketerad inför vinteruppehållet.*

*Nedre bilden visar GÖTTE, med besättning efter väl utträtt uppdrag.*

*Foto Ragnar Magnusson*



Ångbåten Nr 4 2014

## Väggalmanacka för 2015

Miss a inte årets julklapp till Dig själv och andra! Årets almanacka innehåller foton med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4.

Priset för almanackan är 100 kronor vid köp ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron i Göteborg, tisdag och torsdag mellan 10 och 14. Endast kontant betalning!

Almanackan kan även skickas med post mot portokostnad. Mejla 100@steamboat.se eller ring 0733-62 27 83.

Det skall tilläggas att fotona från 1965 av BOHUSLÄN i Marstrand och vid Östra Frihamnsbryggan är tagna av Ingvar Kronhamn. Vinterbilden i Marstrand togs 1922 av Alvar Nilsson.



## Vårt goda kaffe

*På det senaste årsmötet meddelade Marianne Håvi att vårt kaffe hade fått så mycket beröm av passagerarna. Det sades vara gott, lagom starkt och välsmakat.*

Ända sedan vi började våra turer med BOHUSLÄN 1966, har det varit självklart att laga gott kaffe ombord. Med allt fler passagerare och större besättningar blev kaffet med tiden svårare att framställa i större mängder. Före en tur måste alltid kaffet sättas på i mycket god tid. Oftast måste en särskild person avdelas för kaffe framställning.

Därför konstruerades 1994 den berömda Ångkaffebryggaren av Per Davids-

son, som då tjänstgjorde i maskin. Det första exemplaret provades 10 april 1994 i FÄRJAN 4, som satts under ånga just för detta tillfälle BOHUSLÄN läg på varv och var just då inte under ånga.

Bryggaren hängdes upp i maskinkapen och kopplades till en ångslång. Resultatet var överväldigande. Stora mängder gott kaffe framställdes på mycket kort tid. Entusiasmen var stor.

Till många överraskning hälsades ångbryggaren långt ifrån med glädje på BOHUSLÄN. "Man ville värta och se..."

Den Davidssonska kaffeapparaten monterades därefter i ångaren BLIDÖ-

SUND i Stockholm. Där finns den fortfarande till många förnöjelse.

Dock, så småningom, förstod man även i BOHUSLÄN fördelarna med denna förträffliga apparat och exemplar nummer två monterades i caféets penter. Där kan den beskådas och beundras, enkel och hygienisk som den är, utförd i rostfri plåt.

Ett varmt tack till Kerstin Bäckdahl, som "var med" 1994. Per Davidssons utförliga och vetenskapliga och roliga redogörelser för Ångkaffebryggarens tillblivelse och beräkningarna kring den finns i Ångbåten 87 och 88.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 4 2014

# Aktuellt från FÄRJAN 4

Årets seglotionssäsong med FÄRJAN 4 avslutades med sista hamnrundturen lördagen den 25 oktober. På resan från Ringön till utgångspunkten Eriksberg anlöpdes Fiskhamnen för dem som deltagit i Sällskapet Ångbåtens årsmöte i Sjömanskyrkan och ville avrunda dagen med en hamnrundtur.

Lördagen avslutades på traditionellt sätt med fest ombord för dem som är aktiva ombord eller iland kring verksamheten med FÄRJAN 4.

## Fler turer i år

Första gångdagen för färjan i år var den 1 maj och sista den 25 oktober. Förra året hade färjan en dålig säsong med färre gångdagar och beställningsturer än vi vant oss vid under senare år.

I år var ordningen återställd med 30 gångdagar jämfört med bara 21 förra året. Antalet beställningsturer var 25 i år att jämföra med 14 förra året. Utöver beställningsturer gjordes turer för allmänheten under den ena av Klippandagarna. Färjan förde även gästerna från Residensbron till Eriksberg när ångaren BOHUSLÄN firade sitt 100 årsjubileum.

Hamnrundturerna för allmänheten i samarbete med Sjöfartsmuseet Akvariet på lördagar under september och oktober var till antalet åtta. Medeltalet resenärer på dessa turer var 31 i år mot 46 förra året. En rejäl minskning som vi inte vet vad det beror på.

Att andra fartyg än FÄRJAN 4 numera gör hamnrundturer kan förstås inverka på underlaget för färjans turer även om de inte alltid kör på samma dagar. Men



Färjan 4 med Nya Varvet i bakgrunden på säsongens sista banntur 25 oktober 2014.  
Foto Ragnar Magnander

det kan förstås vara så att det inte finns tillräckligt med intresserade resenärer så att det räcker att även någorlunda fylla färjan under september och oktober.

I sommar har Kulturbåtarna dagligen kört turer från Maritiman till Volvo-museet vid Arendal med SVEA AF BOHUSLÄN och ELLEN AF BOHUSLÄN. Även bogserbåten HERKULES har i sommar kört rundturer från Maritiman.

Varvets Mats Gotenius har vid ett tidigare möte fått en noggrann specifikation kompletterad med originalritningar på vad som skall göras på färjan under torrsättningen.

## Dags för besiktning

När detta skrivs är det bara två dagar kvar till dess färjan skall dockas på Gotenius Varv den 24 november.

Dagens lördagsfika på Ringön hade samlat nio personer som förstas diskuterade det kommande varvsbesöket som innefattar Transportstyrelsens femårsbesiktning av färjan.

Varvets Mats Gotenius har vid ett tidigare möte fått en noggrann specifikation kompletterad med originalritningar på vad som skall göras på färjan under torrsättningen.

Efter dockningen skall färjans botten



renspolas och sedan får vi tillsammans med färgleverantören Jotuns representant bedöma vad som behöver göras innan målningssystemet fastställs. Skrovet kommer att ultraljudmätas på ett antal punkter i samråd med Transportstyrelsens inspektör.

Lagerspelet vid propeller- och roderaxlar skall mätas och beroende på resultatet får vi se om vidare åtgärder behövs. Samtliga bottenventiler skall tas isär för besiktning och sedan återmonteras av färjans maskinister.

Kölen i alla utrymmen skall rensas och slamsugas så att det blir rent från slagvatten och oljespill. Ångpannan skall invändigt högtryckstvättas och slamsugas för att få bort beläggningar som är svåra att komma åt på traditionellt sätt med mekanisk bearbetning.

Till nästa nummer av Ångbåten kan vi lämna en rapport om vad som blev utfört under varvsbesöket.

Till våren skall den årliga pannbesiktningen göras och därefter kan Transportstyrelsens sjövärdighetsbesiktning slutföras när färjan åter är under ånga så att provtur kan göras inför säsongstarten den 1 maj. Redan den 2 maj är färjan inbokad på säsongens första beställningstur.

GUNNAR SÖDERBERG

På övre bilden i väntan på gästerna syns årets nye befälhavare Axel von Sydow tillsammans med maskinisterna Bengt Bengtsson och Bert Johansson.

Nedre bilden visar glada bröllopsgäster ombord i FÄRJAN 4.

Foto Gunnar Söderberg 9 augusti 2014

## Nya pendelfärjor på älven

I december levererades den första av två pendelfärjor för Västtrafik. De skall trafikera linjen Lindholmen-Rosenlund, från augusti 2015 Lindholmen-Stenpiren.

De båda färjorna är byggda för Västtrafik av Uudenkaupungin Työväen, Nystads Arbetsbåtar, i Uusikaupunki/Nystad, Finland.

Med dagens språkbruk är de flesta flytetyg färjor. De nya pendelfärjorna är emellertid riktiga färjor med likadana ändskepp i för och akter. De kan ta 298 passagerare och 80 cyklar.

Skroven är byggda i höghållfast stål, med isförstärkning, och med överbyggnad och däckshus av aluminium. Bruttodräktigheten är 306. Färjorna har följande dimensioner:

Största längd	32,99 m
Mallad bredd	8,50 m
Bredd på avbärare	8,71 m
Mallad djup	3,30 m
Djupgående	1,40 m

Färjorna är utrustade med två stycken fyrtakts femcylindriga Scania D109-motorer med en effekt på 257 kW vid 1800 varv per minut.

Motorerna driver elgeneratorer som ger ström till belysning, värme etc. samt till ett propelleraggregat av fabrikat Rolls Royce standard Azimuth truster typ US i varje ändskepp.

De elektriska propellermotorerna driver genom vinkelväxlar dubbla motroterande och isklassade propellrar. Propelleraggregaten är omsvängbara 360 grader och svängs om vid tilläggning. Högsta fart är 11 knop.



Den första av de två pendelfärjorna för ålvtrafiken i Göteborg fotograferad vid byggnadsarbetets avrustningskaj i Nystad. Foto Reine Pettersson 18 november 2014

Till skillnad från den långsgående linjen mellan Lilla Bommen och Klippan, "Älvsnabben", kallas båtlinje 286 till Lindholmen "Älvsnabbaren".

På "Älvsnabben" gäller vanlig Västtrafiktaxa medan "Älvsnabbaren" är avgiftsfri. Det är Göteborgs stad som bekostar trafiken. På båda linjerna kan man medföra cykel utan kostnad.

Färjorna kommer att drivas av Styrsöbolaget. "Älvsnabbaren" infördes 2004 och blev avgiftsfri våren 2011.

Den verkliga veteranen på linjen är ÄLV-VIRA, ursprungligen en väg färja från 1954.

Den köptes av Styrsöbolaget 1979 för

att transportera bilar i södra skärgården. Vid en ombyggnad 2003 fick ÄLV-VIRA en avtagbar passagerarmodul som gjorde färjan användbar även för passagerartrafik.

Sedan 2011 har färjan trafikerat "Älvsnabbarelinjen" utom perioder när den behövs som bilfärja i södra skärgården.

Den första nya färjan sätts i trafik i februari 2015 och den andra i april. När båda färjorna är i drift kommer ÄLV-VIRA och SKARVEN att bli reservfartyg, ÄLV-SNABBen 4 och 5 återgår då till att enbart trafikera linje 285 "Älvsnabben".

När detta skrivs har Västtrafik haft en namntävling för de nya färjorna. Den

Ängbåten Nr 4 2014

## Sällskapet Ängbåten 50 år 2015

Den 2 april 2015 är det 50 år sedan Sällskapet Ängbåten bildades.

Orsaken var att ängaren BOHUSLÄN just sålts för upphuggning och under mars 1965 bogserats till Göteborg.

Om och hur femtioårsjubileet kommer att uppmärksammas av Sällskapet är ännu inte känt.

Såväl vid 30- som 40-årsjubileerna har Sällskapet Ängbåten firat med en utfärd per spårvagn. Sällskapet härtstammar ytterst från Vagnhallen Majorna och Industrimuseet.

Det var i Majorna som idén att rädda BOHUSLÄN kläcktes under arbetet med de äldre spårvagnar. Och det var på Industrimuseet bakom Götaplatsen som Sällskapet Ängbåten bildades.

Kommer vi ännu en gång att träffas per spårvagn i slingan i Längedrag?

INGVAR KRONHAMN



Fyrtrioårsjubileet 2005 samlade ett stort antal deltagare. Man gjorde uppehåll i vändflugan i Längedrag för förfriskningar, tal och skålar. Foto Ingvar Kronhamn

första färjan fick namnet ÄLVELI och den andra ÄLVFRIDA.

Med hösturlistan i augusti 2015 flyttas tilläggsplassen från Rosenlund till Stenpiren i samband med att spårvagns- och busshållplatsen tas i bruk.

De båda älvlinjerna transporterade 2,1 miljoner resenärer 2013, en ökning med drygt 10 procent jämfört med året före. När Stenpiren blir ny terminal för ålvtrafiken och ger direkt bytes möjlighet till och från spårvagn och buss väntas resandet öka ytterligare.

Att Västtrafik kommer att äga fartyg och låta något upphandlat rederi sköta driften av dem, är ett relativt nytt

grepp som inleddes med köpet av CARL WILHELMSSON på linjen Lysekül-Östersidan för några år sedan. I princip är det samma förfaringsätt som gäller för pendel- och regiontågen som ägs av Västtrafik och körs av SJ (Kinnekulle-tågen körs av Arriva).

Som den minnesgode kommer ihåg är det drygt 50 år sedan det byggdes en ny dubbeländad pendelfärja för hamntrafiken i Göteborg. På den tiden var det Göteborgs Hamnstyrelse som var huvudman för trafiken och 1963 tog leverans av DAN BROSTRÖM för linjen Haket-Lindholmen.

GUNNAR SÖDERBERG



ÄLV-VIRA vid Rosenlund den 3 september 2015. Foto Gunnar Söderberg

# Ångaren BOHUSLÄN – en nostalgitripp

Varför är jag medlem i Sällskapet Ångbåten?

Jo, ångaren BOHUSLÄN ger mig ett flertal minnen från min tidiga ungdom. Detta fartyg har därför fått en plats i mitt hjärta.

Efter 40 år på kusten sattes BOHUSLÄN 1954 i trafik mellan Helsingborg och Köpenhamn. Jag var vid denna tid nio år gammal. Sannolikt måste fartyget ha hyrts in av AB Sundfart, som efterhand hade några stycken fartyg på denna rutt. Om jag minns rätt, MARIANN PIHL och KRISTEN PIHL.

Rederiets förgrundsfigur var en man, vid namn, Helmer Potte. Att jag minns, beror på att min salig far, Egon Frick, konverterade något eller några av dessa fartyg till oljeeldning. Huruvida han gjorde något på BOHUSLÄN, har jag inte klart för mig.

BOHUSLÄN är den ångare jag fick resa med ett antal gånger. Att få äta wienerschmitzel i restaurangen på övre däck var en riktig fest på den tiden liksom att få åka till Köpenhamn, med Zoo och Tivoli!

Den sista upplevelsen, tror jag, var 1958, då en kamrat och jag fick resa på kommandobrygga på BOHUSLÄN, under befäl av kapten Arne Risby.

Orsaken till detta, var att min kompis far var chef för bogserbåtarna i Helsingborg och tog sommarjobb under sin semester som befälhavare på ångaren BOHUSLÄN. Givetvis för att dryga ut familjekassan. Hans namn var Henning Hejdenholm, barnfödd på Gullholmen i Bohuslän.



Ångbåten Nr 4 2014

# Ångaren INLAND vid Björkö

27 juli 2014 gick min fru och jag med vår båt mot Gullholmen. Plötsligt säger Anita, "det är en färja bakom oss". Jag tittade akteröver. "Det är ju BOHUSLÄN", sa jag, "inte en färja". Jag saktade ner, till fem knop, tog upp kameran och invändade ångarens passage.

Jag fick några fina bilder av 100-åring- en. Jag kan inte hjälpa, att det föll några tårar, då jag såg detta vackra fartyg passera. I kölvattnet efter BOHUSLÄN tänkte jag på kapten Henning och Gullholmen, som vi snart skulle passera.

BOHUSLÄN lät ångvisslan ljuda till hälsning vid passagen och så följde vi henne till Mollösund, där hon även visslade till hälsning och där vi stannade över natten, för att nästa dag återvända till vår hemmahamn, Bohus Malmön.

Jag köpte också en av de modeller av BOHUSLÄN, som erbjöds tidigt våren 2014. Den är ett kärt minne av en tid för längesen. Då tänker jag "där satt jag och åt gott" eller "där på bryggan stod Ebbe och jag, tur och retur Helsingborg-Köpenhamn"

Jag önskar att någon gång få vara en del av den ideellt påmönstrade besättning som betjänar ångaren BOHUSLÄN. Jag bor ju ganska långt ifrån, i Nordvästra Skåne, med mycket av engagemang sommartid, men ändå.

Jag känner starkt för dem som räddade ångaren BOHUSLÄN från att bli skrot.

TEXT OCH FOTO:  
KJELL-ARNE FRICK

Ångbåten Nr 4 2014



Marstrandsbolagets INLAND byggdes 1891 vid Göteborgs Mekaniska Verkstad, det varv som senare skulle bli storvarvet Götaverken.

INLAND var avsedd för Inlandsstationerna men sattes även in på kustlinjen till Smögen. När Marstrandsbolaget 1922 övertog trafiken mellan Göteborg och åarna i norra skärgården renoverades ångaren för denna trafik.

Fotografiet ovan har vi fått av Ragnar Magnander. Fotografen är okänd. Enligt en notering är fotot taget 1924.

Vi ser ångaren INLAND vid Björkö ångbåtsbrygga. Helt säkert rör det sig

om en söndagskväll under sommaren när många resenärer återvänder från skärgården till Göteborg. En titt i Marstrandsbolagets turlista visar att INLAND avgick från Björkö kl. 20.00.

Det är minst sagt knökat ombord. INLAND hade stora öppna däck för gods men var ingen bekväm passagerarbåt. De flesta fick stå under turen till stan som även anlöpte Kalsund och Hjuvik.

1936 såldes ångaren till Öckeröbolaget som då övertagit trafiken. Ångaren fick namnet EJDERN men såldes 1941. Se Ångbåten 133.

INGVAR KRONHAMN



# Evert Taubes ångbåtsballader

Under några år var Evert Taube till sjöss. Det var under de åren som den blivande nationalikalden hämtade stoff till några av de visor som han senare skulle skapa.

Evert Taube (1890-1976) skrev en mängd visor som blivit klassiker.

När han 1908 vid arton års ålder antogs som elev vid konstakademien i Stockholm saknade han ekonomiska möjligheter att påbörja studierna. Han gick då till sjöss som lämpare i Transatlantics lastångare AUSTRALIC som gick på Australien.

Lämparens jobb var att förflytta, "trimma", kolet i kolboxarna så att det kunde nås av eldarna.

Om denna sin första resa skrev han att den var ett inferno: "Jag blev sparkad och slagen i de grävsta sysslorna och på fritiden fick jag passa upp de råaste sällar i en stinkande skans."

Men i gengäld fick han en, inom ramen av 30 kronor i månaden, ordnad ekonomi och en fast, om också rullande bostad. En bostad som förde honom över blå oceaner till fjärran platser.

Efter drygt ett år som lämpare och eldare, jungman och lättmatros, återgick han till konstnärslivet en tid.

Vintern 1910 reste Evert Taube till London för att arbeta sig över Atlanten. Det gjorde han i hjulångaren PRINCESS OF WALES som sålts till Argentina. Besättningen var en brokig skara av vilka flera deltog i myteri under resan.

Väl framme i Buenos Aires stannade Taube i Argentina fem år. Han var bland annat anställd vid kanalbyggen och som gaucho (cowboy) på Pampas.



Evert Taube som artonårig sjöman.

## Evert Taubes fartyg

AUSTRALIC Lämpare 199 dagar 1908

NOREG Jungman/lättmatros ca 85 dagar 1908-09

VERDANDI Eldare 104 dagar 1909

PRINCESS OF WALES Quartermaster ca 80 dagar 1910

SKOGLAND eldare ca 60 dagar 1915

Totalt ca 538 dagar (1 år 6 mån)

När första världskriget brutit ut försökte Taube resa hem till Sverige för att fullgöra värnplikten. Han fick mönstrat som eldare i norska ångaren SKOGLAND, lastad med majs till Århus.

På Atlanten tog kolet slut och man började elda av lasten. Det var svårt att elda med majs, det krävde en annan teknik. Brittiska jagare kom långsides och bytte tobak och rom mot rostad majs. Tack vare majsen nådde man Santiago på Kap Verde och kunde där bunkra kol.

Väl hemma i Sverige gjorde Taube, trots sin vana med hästar från Pampas, därefter värnplikten i Kungliga Flottan.

## Sjömansvisorna

Eftersom Evert Taube själv seglat i ångbåtar, såväl i maskin som på däck, är visorna fyllda av sjötermer som många inte har möjlighet att ta till sig.

I introduktionen till *Eldarevalsen* skriver därför Taube: "att segla till sjöss i maskin" = gå till sjöss som eldare, "gå sex om sex" = skifta vakt var sjätte timme, "släjsa" = spetta, "klara ut" = rymma, "fyrrar" = ugnar, "sex man på durken och två i var box" = sex eldare och fyra lämpare ombord.

Lämparens jobb var att förflytta, "trimma", kolet i kolboxarna. Det var som lämpare Evert Taube gick till sjöss 1908 i Transatlantics AUSTRALIC.

## Eldarevalsen

Inspirationen till *Eldarevalsen* fick Taube ombord i SKOGLAND när man läg i Santiago på Cap Verde för att göra pannrent. Det var där som Charlie Barr berättade för Taube om hur en eldare på hans förra båt blivit kvar i ångpannan och koktes ihjäl.

I visans form är det Charlie Barr som är kvar i ångpannan. Han blir räddad av

donkeyman som är skotte och därför(?) öppnar manluckan igen för att få tag i sin hacka.

"De va den som han sökte men medge ändå, att det samtidigt gav mej en tjängs!"

*Eldarevalsen* spelades in på grammofoonkiva 1936 med Evert Taube med sång och luta. Tyvärr är inte alla verserna med vilken beror på att den tidens grammofoonkivor, "78-varvare", bara medgav tre à fyra minuters inspelning.

Men det är denna inspelning som gäller för all framtid även om Evert själv gjorde en senare inspelning 1959. För att inte tala om alla andra som försökt att tolka *Eldarevalsen*. Den är svårjungca med en återkommande melodi för var tredje vers.

*Eldarevalsen* i all ära men det finns andra pärlor bland Taubes sjömansvisor. Jag tänker då på *Möte i monsunen*, *Eldare på värmen* och *Balladen om ALDEBARAN av Bergen*.

## Möte i monsunen

Även *Möte i monsunen* är känd av de flesta som kan sin Taube. I sin första inspelning 1936 hinner Taube bara sjunga 12 av de 17 verserna. Men det är, som vid den här tiden, mäterligt. När han 1960 gör en ny inspelning är visserligen alla verserna med men han överdramatiserar framförandet.

Innehållet är hämtat från faderns berättelser om möten på världshaven och Taube väver in verkliga händelser, "många av dem värda att berätta".

När Fritiof i visan därför berättar hur

han tog en "steamer" och mönstrade på däck, återger han en verklig händelse.

Ett fartyg som transporterade vilda djur från Thailand till Hagenbecks djurpark i Hamburg råkade ut för oväder på Indiska Oceanen. Händelsen beskrevs senare i bokform av djurtämjaren själv.

## Eldare på värmen

*Eldare på värmen* utspelar sig när svensk linjesjöfart sökte sig ut på världshaven i början av 1900-talet.

"Förr hade vi ju lastat om i Bremen, London, Hull, där vände svenska kölar och gick hem."

Här närmar sig Taube sina egna upplevelser som eldare i tropikerna.

"På hemväg genom Suez blev luften alltför het, där stupade vi alla på vår vakt. Vi låg med kramp och plågor, vårt fartyg låg där dött, kaptenen svor och chiefen han fick slag".

Förste styrman lockar med två tusen kronor till den vakt som kan fyra på under pannorna igen.

Visans berättare lyckas med bedriften men de två tusen kronorna får man dela med förste maskinisten som blev sjuk.

Men även hjälten får men av händelsen: "Jag bär ifrån den dagen ett minne i mitt bröst, med fel på hjärtat mönstrade jag av". De tusen kronorna gav han åt sin mor...

*Eldare på värmen* spelades in av Evert Taube 1938. För att hinna med visan på fyra minuter kombinerar han olika verser och utelämnar andra.

En annan utmärkt tolkning gjordes år 2000 av Musikgruppen KAL.

## ALDEBARAN av Bergen

*Balladen om ALDEBARAN* av Bergen beskriver en dramatisk resa med en norsk lastångare från Huelva i Spanien till Hamburg.

Lasten består av kopparmalm och Fritiof Andersson har mönstrat på som lättmatros. Han är starkt betänkt på att gå iland igen när han inser att ALDEBARAN inte är lämpad för malm.

Han övertalas av förstestyрман att stanna: "Men styrman sa, om du och ja, gott holder sammen, Fritiof Andersson, då grejer det sig bra!"

Redan i Gibraltar sund kommer ovädret som tilltar allt mer. Sjöarna tar med sig allt av trä, inklusive livbåtarna. Skorstenen välter. Maskinskyllighet bryts ner och skansen fylls med vatten.

I sexton dagar stävar man sjön för halv maskin. Byssan är utslagen och till slut lever man av rå potatis. Skepparn har dragit sig tillbaka efter ett anfall av delirium.

Väl framme i Hamburg arresteras besättningen, anklagade av skepparen för myteri. "Men domarn sa, att allt var bra, ty sådant läder som kapten, det skulle sådan smörja ha, och denne medgav inför domaren förresten, att det gått åt två flaskor Black & White per dag."

*Balladen om Aldebaran av Bergen* sjöngs in först 1957 av Evert Taube. Musikgruppen Kal gjorde en utmärkt tolkning av balladen år 2000.

INGVAR KRONHAMN

# En djärv och skicklig kupp

Redaktionen är inte representerad i Sällskapet Ångbåtens styrelse. Eftersom vi brukar rapportera från olika verksamheter inom Sällskapet vill vi inte lämna styrelsen utanför.

Redaktionen är ytterst bestämd, viljestark och handlingskraftig. Därför bestämde vi oss för att på eget initiativ skaffa oss vetskap om vad som sker på Sällskapets styrelsemöten. Som "objekt" valde vi styrelsens Extra Icke Officiella Möte i Rådhuset på Marstrand den 1 april 2014.

Efter 50 års verksamhet i Sällskapet Ångbåten är vi inte okända, inte okända utan välkända på Marstrand. Därför lejde vi några av våra mindre hänsynsfulla bekanta att utföra vårt uppdrag. Dessa hejdukare var Ris-Otto, Ris-Jerk och Uncle Ben. Som specialist på våta åtgärder och dolda mikrofoner ställde förre slaktaren Pjotr Velikij från K.G.B. (Kustens Glada Bröder) upp. För att störa så att inte våra kamraters hantverk skulle höras, övertalade vi "The Mölndal Å Jazz Butchers" att högljutt spela i rådhusets källare (s.k. underdogs) och väcka så stor uppmärksamhet som möjligt. Från Carlstens fästning höll vår kamrat Faber Castell skärpt utkik.

Själva satt vi i de mysiga redaktionslokalerna, väntade och drack te med rom. Pjotr hade dolt sina mikrofoner i några tekannor i möteslokalen samt också i rummets stora kakelugn. Ris-Jerk hade läst alla dörrar i baklås så att styrelsen inte skulle kunna störta ut i första taget utan måste gå baklänges ut. När skymningen föll på, skulle Ris-Otto vid behov

stöna och småyla på håll för framman en lätt kuslig stämning av Livets Allvar.

Efter några timmars spänd väntan fick vi per morsetelegraf följande sensationella och överraskande nyheter (vi nämner bara de allra "hetaste" punkterna):

§ 12½. Sällskapet har som gåva erhållit all resterande gas i Göteborgs gasklocka. Det beslöts härmed att omedelbart konvertera ångaren BOHUSLÄN till gasdrift. Det blir då möjligt att segla på sparlåga, ett gammalt revisorskrav. Gåvan torde dock ej vara drabbad av den så fruktade Vita Gasmasken.

Tack vare gasens upplyftande verkan kommer ångaren att ligga cirka en meter högre på vattnet. Därmed slits inte vattnet i Göta Älv så mycket, vilket i sin tur medför lägre hamnavgifter. Ett beslut i den goda miljöns anda!

Styrelsen föreslår härmed också att gasklockan byggs om till festlokal för chalmister och studenter och döps till "Gask-klockan".

§ 27. FÄRJAN 4 anpassas till gängse EU-standard från den 1 april 2015. Det medför att färjan ska eldas med brysselkål. Ordföranden åtog sig i anslutning härtil att upplåta sina vidsträckta ägor i Kullavik till odling av brysselkål. Som bränslereserv skall Sahlgrenskas utdömda förråd av koitabletter användas.

Vice ordföranden åtog sig som ett solidariskt EU-alternativ att öppna

en agentur för belgisk choklad på Tjörn.

§ 29. De allt högre priserna på brännolja oroar. Styrelsen beslöt därför att inför kommande säsong inköpa en så kallad bottenflock. Det blir då avsevärt lättare att segla i grund och botten på ett billigare sätt och även miljöriktigt. Nytt kommando för båtsman blir då: "Nu tar vi bottenflocken!"

§ 34½. Ordföranden meddelade, att han på sina tjänsteresor i Vietnam och Laos träffat och "anställt" en ny kock från denna trakt. Han heter Le Som Fan och är en fena på fiskrätter.

Det beslöts omgående att ombord servera svalbosoppa, trepang i olja, syltade tångstjälkar, jäst fiskrom samt blodplättar (trombocyter). Till dessa rätter dricks enbart saké.

§ 44. Det finns hos våra passage-rare ett starkt behov att få åka ångbåt till Hönö Kläva. Detta är ju inte möjligt, eftersom bron mellan Hönö Kläva och Fotö är alltför låg. Styrelsen beslöt att anhålla hos Fotö och Hönö kommuner att låta muddra några meter under bron.

I den svacka i vattnet som då uppstår, skulle BOHUSLÄN kunna komma under bron även om det gäller att ta ordentlig sats. Som styrman skall en förare från Berg- & Dalbanan på Liseberg anlitas.

§89. Styrelsen noterar med tillfredsställelse, att BOHUSLÄNS skeppsapotek tack vare en frikostig donation från A.B. Styrbords Halsar nu kunnat utökas med de förmåliga läkemedlen Monoman och Cepofan.

Här måste våra bekanta i all hast snabbt fly fältet. På håll hade man nämligen sett den vida fruktade desperadon Tomas Täring från Kungälv komma snygande. Mannen som givit blyddagen ett nytt ansikte. Stor, urstark och genuint dum. På Marstrand kan ju allt hända... Farorna lurar på gator och i gränder...

Uncle Ben, som ju är enbent, greps av panik och måste stegpa ner till stenka-jen. Där hade man övertalat gamle gode McAllan från Hyppeln att vänta med sin loggert OLD PULTENEY. Våra vänner rusade ombord och McAllan förde dem snabbt till Kalvsund, varifrån de sedan fortsatte sin lönsamma sprit- och människosmuggling mellan Albrektsund och Kalvsund med sin före detta tulljakt BREMER-TON.

Vi i redaktionen är oerhört tacksamma för den hjälp vi fått.

VID TELEGRAFEN:  
BO STARMARK

# I Ångbåten för 50 år sedan



Det första numret av Ångbåtens skrevs och redigerades av Industrimuseets dåvarande chef, Åke Åberg. I Ångbåten Nr 1, augusti 1965, läser vi:

Ångbåten kommer! Efterlängtat, med människor, gods och nyheter från världen utanför. Bryggan vimlande eller tom, festligt glad eller vemodig. En lycklig brygga därför att ångbåten kommer. I kväll, i morgon, nästa sommar när isen är borta.

Ångbåten skall komma med en liten duns i Din brevlåda. Liten och oansenlig. Avpassad efter Sällskapets och redaktionens resurser.

Kommande nummer av Ångbåten kan innehålla nyheter och rapporter om arbetet ombord, bilder och dokument ur Sällskapets arkiv, meddelanden om sammanträden och mycket annat. Redaktionen är tacksam för material och uppslag från läsekretsen.

Någon turflista finns inte. Avsegling sker när full last har tagits. Som last räknas också betalda annonser. Upplagan denna gång 1.000 exemplar.

Tidpunkten då SS BOHUSLÄNS öde skall avgöras är alldeles nära. Den fantastiska drömmen om den levande ångaren BOHUSLÄN, med det starka, viskande,

varma hjärtat, med den tunna rökslöjan efter sig i rörelse, med glittrande, ålskande vatten kring sin sköna kropp, den drömmen kan bli verklighet.

Den fantastiska drömmen om 200 ton prima järnskrot, eller 200 nya bilar eller 20 objeeksterner eller 2 meter hisingsbro kan bli verklig.

Vi behöver alla sorters verklighet, måndagar, torsdagar, söndagar. Också framtidens invånare i denna stad behöver måndagar, torsdagar, söndagar. Det är inte svårare att förverkliga den ena drömmen än den andra. Det är svårare att förklara för eftervärlden varför vi valde fel verklighet.

Om tillräckligt många av oss väljer SS BOHUSLÄN måste vi också välja ett lämpligt sätt att betala för henne. Praktiskt kommer detta att gå till så att andelsbeloppen inkasseras genom bankens försorg. Banken kommer att arbeta efter de teckningslistor som varit ute på cirkulation.

Sedan medlen influtit kommer andelsbevis att utsändas till delägarna. Under tiden inkasseringen pågår träffas avtal mellan fartygets säljare och andelsföreningens styrelse. Alla handlingar kommer att under viss tid hållas tillgängliga för granskning på bankens kontor.

# Akterspegeln



*Ångaren BOHUSLÄN passerar Sjumansholmen i Göteborgs södra skärgård.  
Foto Per Jessing 2014*