



ÅNGBÅTEN Årg 38 • Nr 4 2002 • 109

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamr, Gamla Bjölsandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20,
e-post ingvar.kronhamr@boase.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, e-post bertilho@ph.gu.se

Mattias Jarlestedt, Asplyckestigen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
e-post webmaster@steamboat.se

Gunnar Söderberg, Bergstråkan 4, 426 69 V. Frövånda, tel 031-29 88 65, e-post gsoderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stammark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, e-post markgnf@algonet.se

Tidskriften inkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2003 är 150 kronor.

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

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

Grafisk produktion: Litograf Media AB 2002.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2003 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

klasser: Öve Ilav, tel 031-69 89 34, e-post klasser@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tillägsplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från Fjergelaget vid Residenshamnen (vid Stenpiren).

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

Försalongen

Välkommen ombord i Julbåten!

Redan i förra numret av Ångbåten skrev Stefan Edman om ångaren BOHUSLÄN som ett stycke flytande kultur. Det är därför glädjande att BOHUSLÄN nu blivit officiellt K-märkt, dessutom i högsta klassen!

Tack vare muntlig tradition och en hängiven nedtecknare kan vi återge berättelsen om marstrandsbåten S:T ERUKS äventyr i orkanen julnatten 1902.

I serien om ångaren BOHUSLÄN får vi följa ångarens turer i de farleder den följde längs kusten.

Det var under ångbåtarnas tidsålder som de flesta fyrar kom till. Ett uppslag behandlar fyrarnas framtid och fyren Pater Noster vars framtid är mycket oviss.

Låt oss hoppas på det bästa vad gäller gamla fyrar, ångbåtar och det nya året som snart uppenbarar sig.

Och god läsning i sista Ångbåten för 2002!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2003: 27 januari 2003

Nr 2 2003: 14 april 2003

Nr 3 2003: 1 september 2003

Nr 4 2003: 10 november 2003

Omslaget

Kvällstur med ångaren BOHUSLÄN.

BOHUSLÄN passerar Kämså i kvällsolen 14 juni 2001.

Foto: Göran Ohlsson

Ångbåten Nr 4 2002

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Välkommen ombord i Ångbåten nr 109, för en god läsning i vintermörkret, som nu är som dunklast. Men månaderna passerar fort och vi kan alla snart se fram emot en ny sommar, med nya resor ombord i våra fartyg. Detta är så klart en tid att längta till!

BOHUSLÄN ligger vid Skeppsbron, som vanligt under vinterhalvåret och det flitiga gänget är igång. Arbetsdagar är tisdagar och torsdagar, samt även vissa lördagar. Samling ombord klockan 10.00, då kan alla och envar som vill hjälpa till komma ombord. Det är mycket pyssel även under vinteruppläggningen.

FÄRJAN 4 ligger vid sin kajplats på Ringön och hon skall dockas för bottenbesiktning. Även där har vi ett litet men nagande gott gäng som jobbar enträget. Ja, som jag sagt förr: Utan dessa vinterslitvargar hade vi ej klarat att hålla fartygen igång!

Sista lördagen i oktober avhölls årsmötet i Sällskapet Ångbåten. Vi höll till ombord i WALONA och fick där gott kaffe med tilltugg, vilket vi härmed tackar familjen Thorsson för.

Endast Yvonne Ringqvist, som var suppleant i styrelsen, hade avböjt omval. Hennes plats intogs utav Jan Hagberg, som brukar segla i BOHUSLÄN som kock/dicksman. Han fixar båda jobben med bravur och är välkommen även i styrelsearbetet.

Även Sällskapets mångårige revisor René Sjöstrand hade avböjt omval. Denne unge man påstår att han vill

trappa ned, för att gå i pension. Måste vara minst 10 år före sin tid! Dock skall Du ha stort tack för alla år Du kallat oss, René!

Efterträdare blir Roger Matsson och Lars O. Jäxvik, som naturligtvis hälsas "välkomna ombord".

Under årsmötet kunde jag redogöra för de församlade att ångaren BOHUSLÄN glädjande nog blivit K-märkt av Statens Sjöhistoriska Museet, samt blivit traditionsklassat av Sjöfartsinspektionen.

Dessa klassningar har vi lyckats få bl.a. för att ångaren är mer eller mindre i originalskick, samt för att allmänheten har tillfälle att färdas ombord när vi går enligt turlistan under sommaren. Detta är något vi skall känna oss stolta över, sträck på ryggarna!

Som medlem är Du välkommen med alster till vår tidning. Det är inte meningen att redaktionens mannar skall slita livet ur sig inför varje utgåva, utan jag uppmanar Er alla att bidra med något läsvärt. Vi är ju tillsammans runt 1600 medlemmar, så det borde finnas underlag för många tidningar framöver. Fatta pennan!

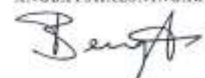
Så är det dags att sammanfatta året som gått. Det var ett bra år för Sällskapet, kan tänkas med hjälp av den otroliga sommaren 2002.

Vi kunde glädjas åt gott väder, god beläggning och inte minst, gott kamratskap ombord. De stunder jag håller högst är starten i Volvo Ocean Race, resan till Vejle samt, som vanligt, resan till Strömstad. För mig personligen var

ju även vår lilla tripp med kungaparet och landshövdingparet ombord i ångaren, för en tripp över älven, något att minnas.

Nu hoppas jag att Ni alla skall få en skön vinter. Ta det lugnt och njut av både snö och mörker. Tänd ljus i fönstren och ha det mysigt med Era anhöriga. Tack för i år, jag önskar Er alla en riktigt God Jul!

ÅNGRÄTHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Sällskapet Ångbåten
önskar
Ångbåtens alla läsare
En God Jul
och
Ett Gott
Nytt År!



Innehåll Ångbåten 109

Försalongen	2	Farleder och navigation	8
Ordföranden har ordet	3	En julnattsortkan för 100 år sedan	13
Årsmötet 2002	4	Lennart Abrahamsson	15
BOHUSLÄN K-märkt	4	Pater Noster har flyttat iland	16
Beställningstrafiken 2002	5	Intrasserad av fyrar?	17
Tackningen	6	"Ljusstakar!"	18
Aktuellt från FÄRJAN 4	7	Leif Magnusson	19

Årsmötet 2002

Årsmötet 2002 i Sällskapet Ångbåten hölls ombord i WALONA vid Stenpiren den 26 oktober. Familjen Thomsson bjöd på kaffe och fralla ombord innan mötet började med 79 deltagande medlemmar.

Bengt Cremonese valdes att leda mötet med Björn Persson som sekreterare. Eftersom Sällskapets verksamhetsår omfattar tiden 1 maj – 30 april är det föregående säsong som avhandlas vid årsmötet, vilket ofta vållar förvirring bland mötesdeltagarna.

Trots detta lyckades styrelsen och revisorerna – i vanlig ordning – att övertyga mötet om årsredovisningens förträfflighet och ännu en gång fick styrelsen årsmötets fulla ansvarfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Medlemsavgiften förblir oförändrad, 150 kronor för 2003.

Ywonne Ringqvist lämnade styrelsen och René Sjöstrand lämnade uppdraget som revisor. De blev båda avtackade med blommor. Efter val av styrelse, revisorer och valberedning ser dessa funktioner ut som följer:

Styrelse

Ordförande: Bengt Cremonese
Vice ordförande: Kim Forssblad
Sekreterare: Björn Persson
Vice sekreterare: Charles S de Servis
Kassör: Ove Iko
Vice kassör: Gunnar Bonander
Ledamot: Barbro Johnson
Ledamot: Mats Denker
Ledamot: Bert Johansson
Suppleant: Mattias Jarlstedt
Suppleant: Jan Hagberg

Revisorer

Revisor: Roger Mattsson
Revisor: Lars-Ola Jäxvik
Revisorssuppleant: Margareta Boman
Revisorssuppleant: René Sjöstrand

Valberedning

Paul Johansson (sammankallande)
Steinar Lie
Göran Ringqvist

Inga motioner hade kommit till årsmötet. Bengt Cremonese fick istället tillfälle att redogöra även för den nysgäringna sommarens tur med ångaren BOHUSLÄN. Säsongen var god vad gäller väder, passagerare och intäkter.

Även FÄRJAN 4 som avslutade årets tur i anslutning till årsmötet omnämndes samtidigt som årsmötetsdeltagarna bjöds in till årets sista stadsvandring med färjan.

Under punkten övrigt nämndes julmarknaden på Kustens Hus 29–30 november och vintertäckningen den 9 november till vilken alla var välkomna, liksom lördagsarbetena ombord.

Robert Qviding riktade ett speciellt tack till redaktionen för *Ångbåten*.

Med anledning av att BOHUSLÄN blivit K-märkt och T-klassad föreslog en medlem att Sällskapet bör ansöka om befrielse från hamnavgift för ångaren.

Så var ännu ett årsmöte tillända och vår ordförande kunde tacka de närvarande medlemmarna för intresset och avslutade mötet.

INGVAR KRONHAMN

BOHUSLÄN

Ångaren BOHUSLÄN har i år kulturmärkts och traditionsfartygsklassats.

Det är en bekräftelse på att allt det arbete som vi lagt ned på vår ångare under 38 år varit riktigt.

K-märkning

Efter ansökan från Sällskapet Ångbåten har Statens Sjöhistoriska Muscer beslutat att K-märka ångaren BOHUSLÄN. Den kulturhistoriska märkningen gäller högsta klassen vad avser kulturhistoriskt värde och bevarandegrad.

Fartyg i denna klass anses som synnerligen bevarandevärda liksom att det är av stor vikt att de i nuvarande skick bibehålls liksom deras verksamhetsområde.

Detta är mycket glädjande för alla oss som arbetat med BOHUSLÄN genom åren, alltsedan Sällskapet Ångbåten bildades 1965, och ett klart erkännande att vi ligger på rätt kurs.

K-märkningen innebär också ett ansvar för att fortsätta som vi gjort. K-märkningen gäller i högst fem år. Den kan återkallas när som helst.

Vissa modifieringar för att leva upp till säkerhetskraven har vi varit tvungna att acceptera, men i övrigt får vi leva vidare med en passagerarångare från 1914 där allt inte är anpassat för dagens krav på service och arbetsmiljö. Det är trots allt ett levande museum vi arbetar med!

K-märkningen i form av ett intyg kommer att anslås ombord.

T-klassning

Sjöfartsinspektionen har samtidigt, efter

Ångbåten Nr 4 2002

K-märkt

ansökan, beslutat att traditionsklassa ångaren BOHUSLÄN.

Traditionsklassning innebär att fartyget har ett kulturhistoriskt värde eller är en kopia av ett kulturhistoriskt fartyg eller är byggt på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas. Traditionellt sjömanskap och traditionell teknik skall ligga till grund för fartygets framförande.

Verksamheten skall vara tillgänglig för allmänheten och syfta till att levandegöra och föra vidare kunskapen i traditionella sjömanshantverk.

Verksamheten får inte ha ett kommersiellt syfte, eventuellt överskott skall gå tillbaka till den fartygsrelaterade verksamheten.

Fartyg kan endast klassas som traditionsfartyg om de har certifikat som last- eller passagerarfartyg. Giltighetstiden är tre år och beslutet kan återkallas när som helst.

Vilka är då fördelarna med att få ett traditionsfartygsbeslut? Historiska passagerarfartyg (traditionsfartyg) omfattas inte av EU-direktivet för passagerarfartyg i nationell trafik utan äldre regler gäller.

Traditionsfartygsöverenskommelsen innebär att T-klassade lastfartyg, när de är på skolsegling med nationella certifikat för fartområdet, kan besöka ett antal länder om utbildningsplan finns, om eleverna har läkarintyg samt är mönstrade ombord.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2002

Beställningstrafiken 2002

Årets beställningstrafik med ångaren BOHUSLÄN blev 35 resor, filminspelning en dag vid kaj samt totalt 2139 nöjda gäster. Detta är fler resor än 2001 men några färre gäster. Det har varit födelsedagar, kundträffar, firmafester, vigsel, seglingsmyndikat, kungaparet (se nr 108 av *Ångbåten*) samt gamla klassträffar. Vi skall naturligtvis inte heller glömma våra stamkunder GP och Skeppsmäklarna.

Dagen innan starten för Volvo Ocean Race hade ett av seglingsmyndikaten bokat oss. Allt skulle vara perfekt så fyra representanter från USA kontrollerade både mat och fartyg innan klartecken gavs. Startdagen var vi naturligtvis ute tillsammans med alla andra flytetyg. Att se alla dessa båtar, stora som små, var en mäktig syn som aldrig kommer att glömmas. (Här måste en eloge ges till vår kapten Bengt Cremonese för hans sätt att framföra ångaren).

Gamla sjömän i Svenska Amerika Linjen hade en träff i Göteborg och naturligtvis skulle en tur med BOHUSLÄN göras. Ekmans handelshus firade jubileum och även här var vi med. Utländska gäster serverades det mest svenska vi har, sill, snaps och öl och avslutningsvis Ångbåtsbiff.

Ett lite annorlunda sätt att fira 50-årsdagen på hjälpte vi till med. Champagne som välkomstdrink ombord, förrätt på Marstrand, huvudrätt på Klädesholmen samt avslutningsvis kaffe och tårta på hemvägen till Stenpiren.

Att utlandsövenskar inte glömmor sin hemstad och vad den kan erbjuda har vi

fått erfarat. Ett par, nu bosatta i Tyskland, firade sin 10-åriga bröllopsdag ombord med släkt och vänner. Vi hade också nöjet att ha ett blivande brudpar ombord, nu bosatta i Luxemburg, även de med släkt och vänner, på en resa till Marstrand där bröllopet skulle stå.

Vi hade två nya kunder i år som fann ångaren BOHUSLÄN så tilltagande att de även bokat för nästa år.

Att alla ombord gör ett bra jobb vittnar de många tackkort vi får från nöjda gäster. Detta tack gäller naturligtvis även Pekka och hans fantastiskt goda mat.

Nu är vi i färd med att boka resor för 2003 (vi har även fått förfrågan om 2004) och ser fram emot en fin säsong med många beställningar.

BARBRO OCH CLAES JOHNSON

Medlemsavgiften!

Med det här numret av *Ångbåten* medföljer inbetalningskort för medlemsavgiften 2003.

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

Som medlem får Du sommarens program *Ångbåtsturer 2003* med ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Du får även rabatt på vissa resor med våra ångare!

Täckningen



Vid årsmötet inbjöd medlemmarna att delta i årets täckning av BOHUSLÄN.

Ett tiotal mötte upp lördagen den 16 november när den stora inslagningen skulle ske med presentningar som skyddar däckshusen mot sand, salt och annan smuts som drar över ångarens vinterkvarter.

Överst till vänster förbereds arbetet på fördäck och till höger såtts stöttorna mellan bryggskärm och balkong.

På nedre bilden avnjuts länen för mådan i cafét på akterdäck.

Foto: Charles Soleirén de Serres

Ångbåten Nr 4 2002

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs ligger FÄRJAN 4 i flytdocka på Gotehus Varv. Anledningen är att det var dags för Sjöfartsinspektionens mellanbesiktning enligt det femåriga nationella säkerhetscertifikatet som utfärdades våren 2000.

I mellanbesiktningen ingår besiktning av färjans botten och bottenventilerna. Färjans skrov är nu godkänt för ytterligare drygt två års trafik. Innan sjösättning skall färjans skrov mätas såväl under som över vattenlinjen.

Reparation av trädäcken

Vi har även beställt en del andra arbeten av varvet. Det är delar av fördäcket och salongsdäcket som är rötskadade och skall förnyas med nya däcksplank av furu. Även skarndäcksplankan av ek behöver förnyas några löpmeter för och akter.

I mellanbesiktningen ingick även en kontroll av färjans ISM-system. I korthet innebär det att besättningen får visa att den kan hantera färjan och dess utrustning även vid krissituationer. Besiktningen utfördes under gång sista trafikdagen den 26 oktober och både besättning och färja fick godkänt. Före nästa tur skall vi dock ersätta de gamla räddningsvästarna för barn med nya enligt dagens krav.

Årets seglotion

FÄRJAN 4 provkördes den 1 maj och den första turen som var en beställning kördes den 11 maj. Sista turen var stadsvandringen den 26 oktober.

Under säsongen har färjan utfört 12



Glada gäster ombord i Färjan 4. Foto Gunnar Söderberg 6 juni 2002

beställningsturer. De flesta turerna har avsett bröllopsgäster från S:ta Birgittas kapell vid Klippan. Det har även varit 50-årskalas och företagscharter.

Klippandagarna 31 augusti-1 september fick en för året ny utformning av färjans turer. Från Klippans ångbåtsbrygga kördes rundturer varje timma mot Sögheraskajen och till Ostindiefararen vid Eriksberg. Därifrån vidare mot Nya Varvet och tillbaka till Klippan.

De numera traditionella stadsvandringarna kördes varje lördag under september och oktober. Turerna utgår från

Residensbrons färjeläge vid Packhusplatsen. Under resan görs uppehåll för guidad promenad iland vid Lindholmen eller Klippan.

Det gamla färjeläget i Sannegårdshamnen revs i samband med byggandet av nya bostäder vid Östra Sannegårdshamnen. Färjeläget har tidigare använts vid uppehållet på Lindholmen. I år fick färjan istället anlöpa träbryggan vid Sannegårdshamnens mynning.

Säsongen avslutades sista oktoberdagen med fest ombord för färjans besättningar och medhjälpare.

Farleder och navigation

I tidigare artiklar har ångaren BOHUSLANS trafik för Marstrandsbolaget mellan Göteborg och Grävarne beskrivits. En titt i sjökortet visar att det på flera sträckor finns alternativa farleder.

Nuförtiden används som regel inte de svåraste farledsavsnitten för turerna med BOHUSLAN. Det beror på att det med växlande besättningar inte går att få samma samspel mellan befälhavare och roregångare som krävs på vissa farledsavschnitt.

På Marstrandsbolagets tid var det samma besättning som tjänstgjorde under lång period. Det kan därför vara intressant att se vilka farleder som användes under Marstrandsbolagets tid.

Med klocka och kompass

BOHUSLANS befälhavare Carl Johan Johansson ville förstås helst använda de farleder som gav kortaste gångtiden. I synnerhet på expresturerna var det viktigt att hålla tiderna. Det skulle även gå att navigera i lederna när sikten var dålig, eller kanske nästan obefindlig, på grund av tjocka.

Navigeringen i tjocka skedde med hjälp av klocka och kompass. I ångarens kursbok hade man antecknat kurs och gångtid för varje sträcka mellan görpunkter. För att det skulle fungera höll man en förutbestämd fart som man fick genom att köra ångmaskinen med ett konstant varvtal. Strömsättningen var förstås en osäkerhetsfaktor. Ångvissan användes för att bedöma avståndet till land genom att lysna på ekor.

Någon bevarad kursbok från BOHUS-



BOHUSLAN passerar genom den sprängda delen av Albrektsunds kanal. Till höger Högskatten på Klöverön. Foto Gunnar Söderberg 1 augusti 1993

LAN finns inte mig veterligt, men ångaren LYSEKILS från 1945 finns bevarad och är delvis underlag för denna artikel.

I storm och mörker

Vid storm fick man, där det fanns möjlighet, välja farleder som var så skyddade som möjligt. Mörker var kanske inte något större problem, eftersom turerna huvudsakligen gick i dagsljus.

Vintertid blev det mörkernavigering mellan Stenpiren i Göteborg och Noora skärgården samt mellan Lysekil och Grävarne. På dessa sträckor var fyrbelys-

ningen ganska väl utbyggd redan på 1890-talet.

Snabbaste leden till Marstrand

BOHUSLAN hade jämnt två timmar i närlistan till Marstrand. För att inte spela tid med vändningsmanövrar låg den som regel med stäven utåt vid Stenpirens väst sida.

Från hamnen följde man stora farleden västerut. Efter passagen av Skalkorgarna lämnade man stora farleden och girade mot nordväst förbi Hjuvik och genom Varholmsundet.

Resan gick vanligen genom Lilla



Väsen i Lilla Sillesund lär ha Per Edward Litbänder som upphovsman. Under många år var den underskrivad P E L. Texten underhålls, glädjande nog, förtäpande av medlemmar i Marstrands Hembyggsförening. Foto Ingemar Kronbom

Kalvsund och väster om Björkö och Salö samt vidare genom Stora Sillesund. Därifrån nordost genom Draget mellan Årholmen och Klöverön innan man kom till södra inloppet och anlöpte kajen i Marstrand.

Detta var snabbaste leden till Marstrand, eftersom det gick att köra fullt hela tiden utom på älven och vid Kalvsund. Visserligen var den en halv distansminut längre än leden genom Albrektsunds kanal, men denna tog längre tid eftersom man var tvungen att gå med sakta eller halv fart i kanalen.

Vid kraftig sjöhävning valde man att

vid Salö gå leden förbi Långö för att sedan gå genom Albrektsunds kanal.

Genom Lilla Sillesund

Men det fanns även ett annat djärvare alternativ som kunde väljas. Vi låter Marstrandsbolagets karörer Walter Nilsson berätta:

"När det var hög sjö i Stora Sillesund valde skepparna ibland att gå genom Lilla Sillesund. Det ville dock inte Calle (kapten C.J. Johansson) göra sedan han en gång med BOHUSLAN hade tagit i botten så att skäddan trycktes upp och propellerbladen skrapade i skäddan.

Den gången hördes BOHUSLAN lång väg när han kom."

Albrektsund vid kraftig vind

Vid storm kunde man redan efter Varholmsundet välja att gå inre vägen, d.v.s. den skyddade leden öster om Björkö och vidare Brunskärsleden till Albrektsunds kanal.

I sommarturlistorna fram till 1932 stod det "Sjögång undvikes genom passerandet av Albrektsunds kanal". Sommartid var det många ovana resenärer som reste med båtarna och det var förstås viktigt att inte utsätta dem för obehagligheter. Det var förstås befälhavaren som avgjorde om det var så pass besvärande sjögång att Albrektsunds kanal skulle väljas istället för Stora Sillesund.

Albrektsunds kanal grävdes och sprängdes fram under åren 1842-44 för att få en skyddad inomskärsled till Marstrand. Djupet i kanalen var från början 8 fot, ca 2,4 m. Åren 1858-60 skedde en uppremsning och fribättring av kanalen. 1904 beslutades om en utvidgning av kanalen så att djupet ökade till 4 meter.

När arbetena var klara 1909 fick målarmästare Thure Bonander i Marstrand uppdraget att på en bergvägg på Klöverösidan av Lilla Sillesund texta följande vers:

*Du värda västareväg i Sillesund
nu fruktar ingen mer ditt raseri
ty djupt och bredt är Albrektsund
där Marstrandsbåten går dig lugnt förbi.*



Kapten Sune Nilsson tog BOHUSLÄN på en för- och återresa genom Hjärteröfjorden på ryggående tur den 4 juni 1969. På vänstra bilden syns Jungfruhälets kummel som markerar den smala passagen. Närbotten till land är påtaglig. Foto Gunnar Söderberg

Hjärteröfjorden utsatt passage

Efter anlop av Marstrand gick färden genom norra inloppet och ut på den relativt oskyddade Marstrandfjorden. Kursen sattes mot fyren Berlin och vidare söder om Klädesholmen och ut på Hjärteröfjorden vid Eggskär. Alla som rest med BOHUSLÄN sommartid vet att Hjärteröfjorden kan vara en passage som i frisk kuling ger mycket sjöhävning och därmed rullning innan man girar mot Skärhamn eller fortsätter norrut och kommer närmare Kyrkesund.

På Marstrandbolagets tid hade BOHUSLÄN inga slingerkolar och rullade

vårre än nuförtiden. Ett sätt att korta passagen över Hjärteröfjorden var att efter Klädesholmen runda Skapholmen för att gå norrut och öster om Märreskärs kummel. Det gick förstas också att gå öster om Klädesholmen, över Bäckerö fjord och västerut mot Märreskärs kummel.

Därifrån gick man i båda fallen nordväst och genom det smala Flatholmsundet för att därefter direkt gira mot väster och ut på Hjärteröfjorden.

Genom Hjärterösund

Bläste det mycket gick man istället

genom Hjärterösund. Walter Nilsson berättar:

"Alla båtarna gick genom Hjärterösund när det blåste. De gick alltid förbi Flatholmen (dvs genom Flatholmsundet) för att slippa krökarna söder om Jungfruhälet. Var det riktigt illa gick man innanför Tjörn, men det var sällan. Calle gick aldrig med BOHUSLÄN i Kalvesund mellan Rönsläng och Tjörnekälv."

Efter den smala passagen av Jungfruhälet och Hjärterösund gick man genom Bockholmsundet till Skärhamn. BOHUSLÄN anlöpte vanligen Skärhamn, utom



Karta över ångaren Bohusläns trafikområde med de svårigaste stationerna och farlederna.

på sommarens expresturer då vädret som regel tillät att man gick över Hjärteröfjorden.

Från Skärhamn gick man genom Toftösund, därefter västerut över Kyrsefjorden och girade norrut genom Kyrkesund. Farlederna genom Hjärterösund och Toftösund hade åren 1888-92 upprepsats till 3,5 m djup för att medge passage av marstrandbåtarna och annat kusttonnage.

Mot Kråkesundsgap

Efter anlop av Kyrkesund fortsatte BOHUSLÄN norrut i farleden mellan Tjörn och Härön samt vidare ut på Kråkefjorden. Vid Åckerö kummel girade man mot nordväst och gick längs Björkholmen och genom den smala passagen mellan Svinskär och prickken. För den oinvigde ser det konstigt ut, men öster om prickken är det bara en meter djupt.

Efter anlop av Mollösund fortsatte man som regel farleden mellan Skeppsholmen och kumlet öster därom. Sedan fanns det två farleder att välja på; snabbaste leden norrut och genom Kråkesundsgap eller nordost och genom Bockholmsundet om det blåste kraftigt.

Kråkesundsgap är en av de värsta passagen på kusten eftersom sydvästen bär rätt in i hälet. Walter Nilsson berättar: "Det var sällan man gick genom Bockholmsundet, normalt alltid genom Kråkesundsgap."

Marstrandbolagets direktör Ragnar Berger tog 1909 initiativet till uppuddring av Bockholmsundet. När

man kommer på nordgående ser det inte ut att finnas någon passage mellan Lilla och Stora Bockholmen förrän man är ganska nära sundet. Bockholmsundet är dock en säker led med 5 meters djup. Vid Kråkesund mötes de båda farlederna och härifrån går leden vidare nordnordväst.

Genom Gullholme halsar

Förutom på expresturerna anlöpte BOHUSLÄN alltid Hälleviksstrand. På den tiden fanns inte vägbrytaren och det var lättare att backa ut från bryggan och vinda med BOHUSLÄN än det är idag. Man genade mellan Ljungholmen och Vannholmen och kom ut i farleden mot Viggholmsundet.

Man följde farleden vidare mot Koljebergskül, västerut mot Järnskärr och sedan norrut genom Gullholme halsar till Gullholmen som anlöptes på alla turer.

Om det inte var exprestur fortsatte BOHUSLÄN mot nordost innanför Högholmen. Vid Fredagsholmen girade man österut och vidare över Ellösefjorden till Ellös. Från Ellös gick man samma väg tillbaka, men fortsatte rätt fram vid Fredagsholmen och kom ut i farleden från Gullholmen och norrut mot Islandsberg.

Förbi Islandsberg

Vid Islandsberg är farleden utsatt för västliga och sydvästliga vindar och det kan bli ordentlig sjöhävning en bit.

Walter Nilsson berättar:

"Vid storm hände det att båtarna

istället gick genom Snäckedjupet innanför Skafrölandet, men det var ytterst sällan som BOHUSLÄN gick där”.

Efter Islandsberg fortsatte resan innanför Gåsö, som anlöptes av BOHUSLÄN sommartid, och vidare längs Skafrölandets västsida. Vid Gullmarsfjordens mynning girade man sydost mot Fiskebäckskil som anlöptes. Utbackningen från Fiskebäckskil skedde med hjälp av akterspring för att gå klar från Mansholmen.

Nästa etapp gick tvärs över Gullmarsfjorden till Lysekil som anlöptes på alla turer.

Norrut från Lysekil

Från Lysekil gick man den vanliga färleden förbi Stångehuvud och innanför Stora Kornö. Här finns två alternativ; antingen väster om Bläckhall och sedan nordnordväst mot Kalven på Malmöns östsidan eller öster om Bläckhall norrut innanför Lindholmen och nordväst mot Kalven.

När man rundat Kalven var det dags att anlöpa Malmöns brygga. Därefter fortsatte man norrut girade mot nordväst och genade mellan Malmön och Staffelskär för att försätta västerut i Stalleännan.

När man anlöpte Örn och Hovenäset gick man från Stallrännan mellan Smörstracken och Hanalden och girade norrut och fortsatte i den smala Örnefjorden ända fram till Örnas brygga. Från Örn var det 180 graders vändning och vidare längs fjordens västra sida till Hovenäsens brygga. Därefter gick man



Längst in i Örnefjorden låg Örnas brygga som trafikerades av BOHUSLÄN fram till juni 1939. Foto Gunnar Söderberg 1975

mellan Lilla Furö och Grötö och vidare söderut tills man kom in i färleden som ledde västerut mot Tängerännan.

Gravarne slutstation

Från Tängerännan fortsatte man söder om Byttelocket och anlöpte Smögen. Efter en lång utbackning från Smögen sattes kursen nordost till slutstationen Gravarne. Ibland gick man medsols runt Rösöholmen innan man anlöpte ångbåtsbryggan.

En normal vintertur avgick BOHUSLÄN från Göteborg kl 08.00 och skulle

enligt turlistan vara framme i Gravarne 17.10 efter drygt nio timmars resa. Var det stora godsmängder kunde det förestås bli betydligt senare. Ångaren läg över natten i Gravarne och avgick nästa dag 07.00 mot Göteborg.

På sommarens expressturer var det färre anlop och betydligt mindre gods. Gångtiden till Gravarne var bara sex timmar och man var framme 14.00. Redan 14.30 avgick BOHUSLÄN för återresan till Göteborg.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2002

En julnattsorkan för 100 år sedan

För femtio 100 år sedan var Marstrandsbåten S:T ERIK ute för ett äventyr som slutade lyckligt.

Denna berättelse notetcknades 1961 av Erik Johansson i Edsbultsbull efter Henning Olsson som var lantbrukare och kantor i Röva församling på Orust.

Den återger en händelse som tack vare muntlig berättartradition förts vidare till våra dagar. Marstrandsbåten S:T ERIKs äventyr i julnatten hade följts på nära håll av Henning Olsson.

Några förklaringar: "stom" är engelskans "steam", ånga, "trissan" är förkortning för restauratrien.

På julafton 1902 kom ångbåten S:T ERIK från Göteborg till sin slutstation Nösund.

Vädret hade varit skapligt, skäftande vindar med lite snöblandat regn emellanåt. Det var mörkt när båten passerade Skäpsund. Vid femtiden var båten förtojd vid Nösunds brygga. Passagerarna var inte många, bara tre, och så var det lite gods. När allt var avklarad var klockan sex.

Trissan höll på att göra i ordning för julaftonsfirande. Då kom kaptenen och maskinisten, som båda var från Mollösund, på idén att ta S:T ERIK, köra till Mollösund och lägga till vid Marstrandsbolagets brygga.

Det var ingen bra idé!

Dom brukade annars låna en eka och ro över till Kolvik, för att därifrån gå till Mollösund, men eftersom det var julafton tyckte kaptenen att det inte gjorde något att låna båten hem.

Ångbåten Nr 4 2002

Lämparen, som hade stybbat upp fyren under pannan, fick jakta och slaga på nytt för att få upp stimen igen. Lämparen var ensam, för eldaren hade gått iland i Marstrand där han bodde. Styrman var från Höviksnäs och där hade han lämnat båten. Däcksgästarna och kökshjälpen hade gått iland på Nösund, eftersom dom bodde i Storehamn med omnejd.

Det var tre av besättningen som skulle fira jul ombord, lämparen, trissan och rorgångarna. Dom kunde inte komma hem.

När nu stimen var oppe kastades det loss och färden till Mollösund gick bra. Vinden hade friskat i ytterligare och vridit över till NW. Man förtöjde som vanligt, två vajrar fram och två vajrar akter. Kaptenen och maskinisten ansggade till sig och gick hem till sina familjer.

Nu var de tre ombord ensamma, så nu skulle det firas jul ordentligt. Bra mat var det alltid i Marstrandsbåtarna, och nu till jul var det alltid extra förplägnad av både mat och dryck. Vid elvtiden gick var och en till sin hytt för att sova rikligt gott, dom skulle ju ingenstans på juldagen. Men det blev annat av.

Då klockan var ungefär halv ett på natten vaknade rorgångaren av ett väldigt dån. Han öppnade ventilen för att höra efter vad det var för oljud. Det visade sig att det var fall storm eller rättare sagt orkan från nordväst.

Han kröp ur kojén, tog litet kläder på sig och gick upp på däck. Då han kom i skanstrappan sprang flärliga vajern av med en kraftig smäll. Som en raket för

han ner och purrade lämparen som han ville ha till hjälp för att få iland en ny vajer, men lämparen var lite tungväckt, så det tog en stund innan han kom underfund med vad det handlade om.

När lämparen och rorgångarna kom på däck hade båten dragit sig ut med förskeppet, så hela båtbygden hängde på för- och akterspringet. Det verkade som om stormen ökade ytterligare. Pang! sa det, och så sprang förspringet. Nu var goda råd dyra. Rorgångaren tog befälet, skrek till lämparen: "Väck trissan, hon kan också hjälpa till om det behövs, sen springer du ner i maskin och får upp stimen så fort du kan, för brister dom andra vajrarna så vet vi ju inte hur det går för oss."

Om en stund kom trissan på däck, grät och svor över lämparen som inte kunde låta henne sova i fred. Hon hade inte fattat situationen rätt. "Stå inte här å åbaka dej utan kom dej upp i styrhytten, å det fort som fan", skrek rorgångaren till henne.

Nu låg båten så gott som tvärs bryggan. Skulle aktervajrarna hålla tills stimen kom upp? Rorgångaren var på bryggan, nu var det han och trissan som var befäl. Genom talröret mellan bryggan och maskin, höll lämparen och rorgångarn kontakt med varandra.

Lämparen slet som ett djur nere på durken för att få upp stimen. Det var svårt med draget som var alldeles för starkt.

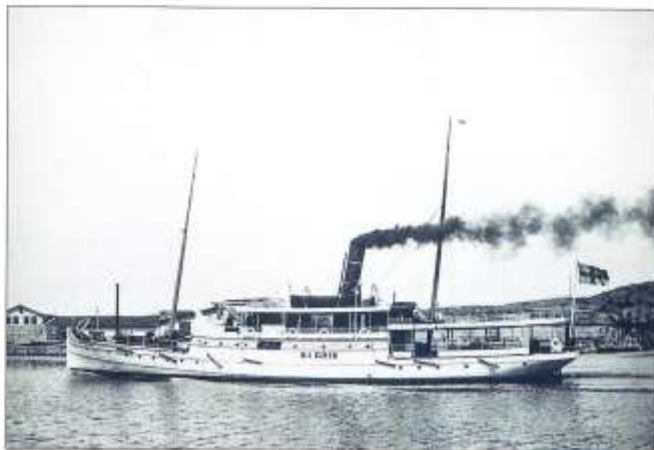
Rorgångaren kom att tänka på ankar-spelet, det var långt mellan var gång det användes. Han gjorde ett försök att

komma fram till spelet, han kom halvvägs men inte längre, för då sprang aktersprinet av, följt av aktervejern. Nu bar det av söderöver med fart. Egenomligt nog drev båten inte ner på bryggorna längs sundet.

Det var nog strömmen som var så stark att båten höll sig mitt i sundet. Det var lönlöst att få båten att lyda roder, hur trissan och rorgångarn än kämpade med ratten. När dom passerade Tomas plan gjorde vinden plötsligt ett mojnande för att efter några sekunder återkomma i full styrka från väst, vilket innebar att nu drev dom rakt mot Lyr och där var djupt alldeles intill bergen. Skulle båten törna emot och sjunka så gick besättningen en säker död till mötes.

Nu handlade rorgångarn snabbt, för ned från styrhytten, fram till backen och ankarspelet där det alltid låg en slugga. Med den slog han loss kättingläsen. Ankare och kätting för ut med en väldig fart. Rorgångarn stack ut så mycket kätting där fanns, ca fem låsar. Det var ungefär sju famnars djup, men ankaret ville inte bita, bara dragga. Lyr närmade sig allt mer. Trissan stod uppe på bryggan och skrek ut sin förrevivlan, att nu närmade de sig slutet.

Helt plötsligt bet ankaret och kättingen höll. Stäven svängde mot vinden, då var båten bara tio till femton meter från berget där fyren nu står. Strömen var nu oppe så mycket att det gick att köra runt maskinen. Rorgångarn kommenterade lämparn att köra sakta fram för att minska påfrestningen på ankarkättingen. Frågan var nu om lämparn



Marstrandbolagets ångare S/T Erik på väg från Marstrand norrut. S/T Erik byggdes 1880 och såg ut så här fram till 1920 då ångaren byggdes om. Foto i Ångbåtens arkiv

kunde hålla tillräckligt tryck. Det var ankarspelet som skulle provas om det fungerade och det gjorde det.

Det hölls ett kort skeppsråd. Trissan skulle försöka hålla ratten så gott hon kunde samt hålla kontakt mellan ankarspelet och maskin. Som tur var det fullmåne denna stormiga natt. Rorgångarn började köra hem ankarkättingen, det gick sakta men säkert. Med en viss viftning med armen skulle trissan förstå att ankaret släppt botten och då skulle hon ropa genom talröret till maskin: "Full fart fram!", samt vrida ratten åt styrbord. Trissan var duktig, hon gjorde precis

som hon blivit tillsagd. Ankaret kom upp utan missöde. Rorgångarn läste kättingen, sprang upp i styrhytten, knuffade undan trissan som var på väg att köra båten rakt mot land. Så bar det i väg genom Tängesund mot Nösund, men att lägga till vid Nösunds brygga var otänkbart i detta Herrens väder.

När dom var vid Kolvik, sa rorgångaren: "– Det får bära eller brista för nu svänger jag rätt in i Bovevikskile för där är grunt". Nu var det ingen återvändo, det var bara rakt fram.

Där i kilen var ju bra lä så båten gjorde god fart. Väl halvvägs inne i kilen



Karta över området mellan Möllosund och Nösund på sydöstra Orust.

svängde rorgångarn babord hän och varskodde stopp i maskin. Av sin egen fart för S/T ERIK nästan in på land. I lera stod den så det var ingen risk att komma på drift igen.

Besättningen kröp till kojs. Men först fick lämparn stubba upp fyren under ångpannan med resultatet att det blev rusånga, vilket hördes över hela Nösund med omnejd. Hur det gick med losstagningen av båten visste inte Henning. Så här slutar den äventyrliga Julnatten.

ERIK VIKTOR JOHANSSON

Ångbåten Nr 4 2002

Lennart Abrahamsson



Foto från Inger och Jan Hagberg

Vår medlem Lennart Abrahamsson avled våren 2002, nära 77 år gammal.

Lennart blev medlem i Sällskapet Ångbåten redan från starten 1965 och reste gärna med ångaren BOHUSLÅN som påminde honom om hans bohuslänska ursprung.

Farfadern Olle var lanthandlare och ångbåtskommissionär i Skäpesund. Där tillbringade Lennart åtskilliga somrar, alldeles ovanför ångbåtsbryggan och färjan över sundet. Det var där han grundade det sjöfartsintresse som varade hela livet.

Som ung gjorde han några resor inom intendenturen i Svenska Amerika Linjen men stannade därefter iland med ett jobb som gav kontakt med sjölivet.

Fastigheten på Skäpesunds Orustsida var i familjens ägo fram till 1988 då Lennart sålde den och behöll föräldrabemmet på Långedragsvägen.

Lennart var en tystlåten man men under en resa med BOHUSLÅN runt Tjörn berättade han, när vi passerade Skäpesund, om livet vid ångbåtsbryggan för länge sedan. Han pekade ut var den gamla lanthandeln låg, där nu nya hus står, och var färjeläget låg innan Skäpesundsbron kom till. Den bro som sedan dess har ersatts av en senare bro.

Lennart uppskattade verkligen verksamheten med ångaren BOHUSLÅN, så mycket att han genom testamente lät Sällskapet Ångbåten arva 20 % av hans tillgångar som främst bestod av fastigheten på Långedragsvägen där han bodde i många år.

Vi uppskattar verkligen Lennarts generositet och bevarar honom tacksamt i minnet.

INGVAR KRONHAMN

15

Pater Noster har flyttat iland

Tisdagen 30 juli 2002 flyttades Pater Nosters fyrtorn från Hamneskär till Rönning för en omfattande renovering.

I gott väder lyfte den danska pontonkranen SAMSON den 132 ton tunga fyren ombord på en präm som drogs in till Stansvik i Rönning.

Där ställdes fyrtornet på kajen för att blåstras, repareras och målas. I slutet av november befanns fyren vara i så dåligt skick att det är frågan om den någonsin kommer att återvända till Hamneskär.

Det är Bohusläns museum som förvaltar Pater Noster. Renoveringen skulle finansieras av Sjöfartsverket, Statens fastighetsverk och Riksantikvarieämbetet med bidrag från Västra Götalandsregionen, Tjörens kommun och Bohusläns museum. I den uppkomna situationen räcker inte de anslagna pengarna.

Pater Noster uppfördes 1868. Konstruktör var fyringenjören Gustaf von Heidenstam. Fyrtypen, som kallas "Heidenstammare", har en central pelare av järn med omgivande fackverk som stagar upp den. Pater Noster är 32 meter hög. På västkusten byggdes fyrtypen även på Måseskär och Väderöbod.

Heidenstammarna byggdes iland och monterades på plats. Om uppförandet därigenom förenklades blev istället underhållskostnaden hög, speciellt i den saltmättade luften på västkusten.

För personalen byggdes ett hus med tre lägenheter för fyrmästare, fyrvaktare och fyrbiträde. På vinden fanns en skola som även var bostad för linörinnan som ambuladerade mellan fyrplatserna.

Dessutom byggdes matkällare, red-



Här hänger Pater Nosters fyr i kranen på pontonkranen SAMSON. Den 132 ton tunga fyren flyttades bort från Hamneskär 30 juli 2002. Foto: Esbjörn Hillberg

skapsbod, tvättstuga och dass. För fyren byggdes fotogenbod och för mist-signaleringshus.

Om livet på Pater Noster kan man läsa i Britt Engdals *Mitt i bovet*. Den bygger på berättelser från personer som dels vuxit upp på Pater Noster, dels varit lärare där.

Hamneskär ligger längst ut bland Paternosterskären, tre n.m. väster om Marstrand. Ön är ca 250 meter lång och 150 meter bred. Berggrunden är mycket speciell och består av bergarten breccia, yngre magma blandad med äldre

uppsplittrad berggrund.

Vattentillgången var ett ständigt problem på ön. Regnvatten samlades från taken och fick ransoneras sommard. Grönsaker och potatis odlades i trädgårdsland dit matjorden körts med båt.

Ett annat bekymmer var avsaknaden av hamn. En naturhamn på västsidan där båtarna hissades upp med en kran fick duga fram till 1939 då den nuvarande hamnen byggdes på östsidan.

Pater Noster elektrifierades 1964 då fyren även avbemännades. Den släcktes 1977 när Hättebergets kassunfyr tändes.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 4 2002

Intresserad av fyrar?

När fyrnas existens ifrågasätts på grund av alternativa navigationsystem tilltar intresset för de kulturhistoriska fyrbyggnaderna utmed våra kuster.

Det finns idag totalt ca 2200 fyrar i Sverige. Av dessa ansvarar Sjöfartsverket för hälften, resten ägs av hamnar, kommuner, föreningar och privatpersoner.

Det är främst yrkessjöfartens behov av fyrar som avgör det framtida beståndet. Sjöfartsverket är ett affärsverk som finansieras av handelsjöfarten och kan därför inte värda historiska byggnader.

Det växande intresset för fyrar är främst fokuserat på de gamla fyrplatserna med fyrtorn, bostäder och ekonomibyggnader. Här levde fyrapersonalen och deras familjer året runt, ibland ganska isolerat, för att i alla väder sköta drift och underhåll av fyren.

När fyrarna elektrifierades kunde de också automatiseras. Personalen flyttade iland och bostäderna fick ny användning. Med dagens kommunikationer och bekvämligheter är det trevligt att tillbringa några sommarveckor på en fyrplats.

Det finns ca 100 tidigare bemannade fyrar, 85 av dessa ägs av Sjöfartsverket. 13 är hela fyrplatser med bostäder medan 72 enbart är fyrtorn.

Vad händer då när Sjöfartsverket inte längre kan behålla sina gamla fyrar? Riksantikvarieämbetet och Sjöfartsverket har utarbetat en bevarandeplan. Det finns idag 38 byggnadsminnesförklarade fyrar i Sverige. De förslås att utökas till 73 stycken.

Ångbåten Nr 4 2002



Fyrsymbolen är Svenska Fyrsällskapet emblemet

24 av dessa anses tillhöra nationalarvet på grund av beskaffenhet, geografiskt läge eller historisk betydelse. För dessa 24 fyrar garanterar staten fortsatt ansvar och underhåll genom Statens fastighetsverk.

På västkusten är Falsterbo, Helsingborg, Kullen, Nidingen, Vingå, Pater Noster och Måseskär nationalarvsförklarade.

De övriga byggnadsminnesförklarade fyrarna kommer att överföras till annan ägare än Sjöfartsverket. Ett intressant förslag är en nationell stiftelse som skulle överta alla fyrar som inte behövs för sjöfarten.

Svenska Fyrsällskapet

En samlande förening för fyrintresserade är Svenska Fyrsällskapet som bildades 1996. Svenska Fyrsällskapet har som ändamål att

- främja och utveckla intresset för och kunskapen om fyrar och fyrplatser samt till dessa relaterade ämnen

- verka för bevarandet av svenska fyrar och fyrplatser

- i samarbete med historiska och kulturvårdande institutioner och intressenter dokumentera händelser och levnadsöden vid fyrplatser

- initiera kontakter och samarbeta med svenska och utländska fyrföreningar och organisationer.

Svenska Fyrsällskapet har drygt 1650 medlemmar. Medlemsavgiften är 150 kronor. Som medlem får man tidskriften *Blänket* två gånger om året. Den innehåller intressanta artiklar om fyrar och fyrlyf samt inbjudan till föreningsmöten och utflykter.

På höstmötet i Göteborg 12 november berättade Marie Tilosius om livet på Gäveskärs fyrplats.

Fyrsällskapet har gett ut *Fyrberäkningsboken*, en föremålig guide till 86 fyrar i Sverige. Boken innehåller även uppgifter om lokala fyrföreningar samt fyrhistoria och fyrteknik.

Svenska Fyrsällskapet har även en bra hemsida: www.fyr.org

På hemsidan finner man bland mycket annat även utkommen fyrfitteratur, det finns till och med en bok om de svenska fyrskeppen!

INGVAR KRÖNHAMN

”Ljusstakar!”

I *Ångbåten* har vi kunnat läsa om det fina arbete maskinisterna ombord i FARJAN 4 utfört på bland annat ångpannan. Med stor kunskap och möda har ett antal tuber blivit utbytta (tuber är de rör, som i längsled går genom ångpannan och genom vilka de heta rökgaserna går upp i skorstenen).

Efter avslutat arbete blev åtskilliga kasserade tuber liggande som skrot. Sotiga, lätt anfräta rör från 1920 skulle sannolikt inte locka en större kundkrets eller förensaka lidelsefulla köpruscher med åtföljande trafikstockningar. I bästa fall skulle de inbringa några få kronor hos skrothandlaren sedan frakt och annat dragits av.

Sottinglarna i fartygs maskinrum stod dock inte handfallna inför ett sådant trivialt problem. Efter en - gissningsvis - ganska munter överläggning framkastades den geniala tanken att kapå en tub i småbitar, göra ren dem, förse dem med en snygg bottensockel, modell propp, och sedan sälja dem på Sällskapet årsmöte som ljusstakar.

Rörbitarna polerades utvändigt och fick en vacker patina, där åttio års pannvatten åstadkommit vackra fråtor, som kunde marknadsföras som ciseleringar.

Resultatet blev övervuldigande. ”Ljusstakarna” framstod, elegant framstod i WALONA, som långt drivet konstnärskap. Några empiriska prov hade dock inte gjorts utan man sarte helt sonika ner några gredelina grovkalibriga ljus i stakarna. Dessvärre var ljusen några millimeter för klena och lutade därför något.



De två bågarna utbildade med adobrat seabryfiske samt tändrörskärl (i naturligt storlek)
Foto i *Lysköl*, november 2002, Bo Starmark

Kommersen gick hyggligt. Som en av de första inköpte jag två exemplar. Jag beundrade det fina hantverket. Undertill fanns en liten skylt, där det stod:

”Tillverkad av en stagtub från ångpannan i FARJAN 4. Monterad 1920, uttagen 2001.”

Tung och lödig kändes den också. Men ljusstake...

När jag stod där med pjäsen i handen slog mig tanken, att detta vore den optimala whiskybägaren med robust marin prägel, som osökt förde tankarna till andra mer upprörda, farliga och vidsträckt vatten än den beskedliga Göta Älv. Den skulle göra sig väl i gunrummet

på någon örlogsmän, på någon fashionabel klubb framför en flammande hrasa eller på en upprörd Hjärteröfjord i BOHUSLÄNS matsal efter kaffet.

Dessvärre föreföll inte någon deltagare på årsmötet särskilt tilltalad. Man log för läget och tittade bort.

Hemkommen prövades en bägare (inte ”ljusstake” längre) omgäende vid lämpligt tillfälle. Taliska, en single malt från Sleye (varifrån även Drambuie härstammar) fylldes i bägaren. Denna whisky, som ju verkligen minner om tjära, tång, torv, dimma och hav, smakade alldeles särskilt väl, drucken ur en del av en ångpannetub från 1920. Var det inte en

Ångbåten Nr 4 2002

Leif Magnusson

lätt touch av stenkolsrök också? Hade man inte sotat tuben innan den kapades i smådelar?

Faktiskt. När jag torkade ur den lite senare, kunde jag ana några sotkorn på handduken. Det förringar på inter sätt det faktum, att detta är en förträfflig whiskybägare, stadig i alla avseenden och med tyngd, unik i form och historia, robust förgjivning och med en utsökt patina. Priset, 100 kronor, är i detta fall en struntdetalj.

Som ljusstake är den helt värdelös. När ljuset brunnit ner en smula och värmt bägaren, smälter stearinen och hela ”ljusstaken” fylls av smält sådan, ett verkligt faromoment. Kalibern passar inte någon nu känd ljusstake.

Om den marknadsförs på rätt sätt, kan stora pengar tjänas, endast begränsade av dålig tillgång på välanvända tuber från ångpannan i FARJAN 4.

Produktinformation:

Fabricserad av maskinfolket ombord i FARJAN 4. Pris 100 kr/st.

Produktanvarig: Bert Johansson.

Förgjivning: Motala Verkstad och maskinisterna i FARJAN 4.

Höjd inklusive bottenplatta: 90 mm.

Yttre diameter: cirka 62 mm.

Inre diameter (kaliber): cirka 55 mm.

Ryind: 1,5 dl, vikt: 5 hg.

Bottenplatta av teak eller mahogny.

Välter vid cirka 33° krängning (panikgränsen i fartyg anses ligga vid 12°).

BO STARMARK

Ångbåten Nr 4 2002



Leif ombord i SYDRA PRINCESS 1982. Fiske var av Leifs favoritryselättningar.
Foto Gunnar Söderberg

Vår medlem Leif Magnusson har avlidit efter en längre tids sjukdom.

De flesta aktiva ombord kände Leif väl, både därför att han var aktiv under många år och dessutom var verksam inom de flesta områden ombord. En mångsysslare i ordets rätta betydelse.

Även vid tillfällen då han inte var med på själva resan tog han ofta emot en tross vid en sen och blåsig timma på Stenpiren.

Eller följde han ångaren BOHUSLÄN på lite håll med sin kamera. Många av Leifs bilder har publicerats i tidningen *Ångbåten* under åren.

Våra tankar går i denna svåra stund till Leifs bror Kennet som vi har glädjen att se som aktiv ombord i BOHUSLÄN.

FÖR VÄNNERNA OMBORD
CHRISTER ELIASSON



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 FÖRENINGSS-
BREV



Utflykt med skärgårdsbåt till Styrso



På vintern när ångaren BOHUSLÄN är
upplagd kan vi kanske locka med en
skärgårdsutflykt till Styrso.

En fin rundtur är att ta båten från
Saltholmen till Tången, promenera
över ön till Bratten eller Skäret och där
ta båten till Saltholmen.

Båt avgår Saltholmen måndag-fre-
dag 09.50 och 14.35, lördag 09.30,

13.00 och 14.30, söndag 09.30,
12.30 och 15.00. Alla båtar (utom
lörd 09.30 och 13.00) har café
ombord.

Från Bratten och Skäret finns täta
turer till Saltholmen.

Upplysningar tel 031-29 75 99,
www.styrsobolaget.com



Vi kör på uppdrag av Västtrafik