



ÅNGBÅTEN Årg 51 • Nr 4 2015 • 159

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

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

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fågervägen 3, 453 30 Lysekil, tel. 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algosiet.se

Prenumerationsavgiften för år 2016 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asplicksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel. 0768-56 72 70

e-post: medlemregioner@steamboat.se eller på Postens blankett dökst till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litorepod Media AB 2015. Miljömärkt Tryckak 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2015 är 200 kr. Plussgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsbåll, kim.forsbald@stenametal.se

Vice ordförande: Björn Irwert, tel. 031-55 17 45

Sekretärer: Eva Helmersson, tel. 0705-65 21 87, eva@helmersson.se

Kassör: Anne Marie Erikson Techer, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel. 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Steptören, Göteborg,

Vintertilläggsplats vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Torsten Axberg,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från flöjelaget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel. 0706-59 50 60, charter_f4@steamboat.se

Innehåll Ångbåten 159

Försalongen	2	Ångaren SÄVELÄNGEN	15
Generositet	3	Konsvervade myror	20
Årsmötet 2015	4	Tidkulan	20
Ångbåtsalmanackan 2016	5	Vätterns fänge anlöper Vaxholm	21
Julbåtsning från redaktionen	5	NOSSAN AV STALLHOLM	22
Vinterarbeten i BOHUSLÄN	6	Förval till STENA SCANRAI	23
Systemändring i tillrymmen	7	Döden på WESTKUSTEN	24
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Akterspegeln	32
Stockholm Steam 2015	10		

Försalongen

I årets sista nummer av vår medlems-tidskrift kan vi bland annat läsa om vad som händer ombord i våra ångare. Vi får även ännu en redogörelse av Stockholmsresan med BOHUSLÄN.

Årsmötet uppmärksammas liksom den nya Ångbåtsalmanackan. Vår tillsynsmyndighet Transportstyrelsen smider nya planer åt oss.

Även sjön Sävelängan hade ångbåts-traffic en gång, läs om ångaren SÄVELÄNGEN som trafikerade sjön.

Ragnar Magnander berättar om några ångbåtsresor han gjort och Ove Iko om en beställningstur för länge sedan.

Ett detektivarbete av vår medlem S Bertil Olsson ger oss förklaringen till dödsfall som drabbade flera i besättningen i ångaren WESTKUSTEN för snart 100 år sedan.

Akterspegeln tillägnas den tidigare ångaren REGENT när den trafikerade Öckerö skärgård.

INGVAR KRÖNHAMN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intresseområde: Ångbåtar och ångbåts trafik, gärna på västkusten. Till Ångbåten Nr 1 2016 (160) välkomnas material senast 15 februari 2016.

Omslaget

FÄRJAN 4 vid Lindöbolmen Science Park 31 oktober 2015. Just här låg det tidigare flöjelaget från 1939. I bakgrunden från vänster Chalmers Jupiter och Koggen samt Navet.

Foto Gunnar Söderberg

Ångbåten Nr 4 2015

Generositet

Under sin vistelse i Stockholm har ångaren BOHUSLÄN och Sällskapet Ångbåten fått motta två större donationer.

Den första givmilda gåvan kommer från en familj, som i nuläget önskar vara anonym. Beloppet är sexsiffrigt, 100.000 kronor. Pengarna har redan flutit in till Sällskapet – den 12 augusti – och skall ses som en försnad gåva till ångaren BOHUSLÄNS hundraårsdag.

Donators önskan om anonymitet iaktas strikt av Sällskapet Ångbåten. Vi alla framför härmed vårt stora tack för den ytterst givmilda donationen.

Under ångarens vistelse i Stockholm hade företrädare för Sällskapet, Göran Ringqvist och Björn Irwert, fört samtal med representanter för Statens maritima museer (SMM).

De förmodligen angenäma och skickligt framförda äsikterna resulterade i ett bidrag från SMM på likaledes 100.000 kronor. Sannolikt var SMM imponerade av att vi hållit ångaren BOHUSLÄN i sjömässigt skick i femtio år på ideell basis. Även detta belopp har kommit vår kassör till handa.

Att resultatet blev så gynnsamt är helt våra representanters, Björn Irwerts och Göran Ringqvists, förtjänst. Målmedvetenhet jämte sinne för vett och etikett lönar sig verkligen.

Om vi dessutom räknar med den givande beställningsturen för Waxholmsbolaget, måste vi konstatera, att första hälften av augusti 2015 inte föranleder klagan över dåliga inkomster.

Ångbåten Nr 4 2015



Stockholmsresan blev givande i alla avseenden. Här ligger ångaren BOHUSLÄN in på Stockholms ström med Skeppsbron och Gamla Stan i bakgrunden. Foto Ingvar Kronhamn 13 augusti 2015

Givetvis finns det farhågor om att dessa donationer skulle väcka ont blod på sina håll och kanske komma Sällskapet skada. Så blir inte fallet. En titt i "bidragslistan" för SMM ger vid handen, att många fartyg och båtar före oss genom åren fått betydligt högre belopp än vi.

Sedan 1965 har ångaren BOHUSLÄN varit oss till glädje och stolthet. Ännu bättre är det förvisso att vi har personer ombord i Sällskapet vilka agerar med detta för ögonen.

BO STARMARK

Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, är båda upplagda för säsongen men ombord pågår arbete under hela vintern.

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron, nedströms P-arken. Du är välkommen ombord, vanligen tisdagar och torsdagar från kl. 10 på förmiddagen.

FÄRJAN 4 ligger vid Ringön men är svårare att nå. Kontakta Gunnar Söderberg, telefon 0705-69 64 04.

Välkommen ombord!

Årsmötet 2015

Årsmötet hölls lördagen den 24 oktober i Sjömanskyrkan i Göteborg där 57 medlemmar hade infunnit sig. Som vanligt inleddes sammankomsten med kaffe och smörgås.

På slaget tolv inleddes årsmötet. Till mötesordförande valdes Kim Forssblad och till sekreterare Eva Helmerson. Till justerare valdes Allan Dahllöf och Göran Ringqvist.

Det visade sig att Sällskapets 50-årsjubileum glömts bort i årsredovisningen som omfattade tiden 1 maj 2014 - 30 april 2015.

Att årsmötet hålls i slutet av oktober beror på att det inte hinns med under seglitionssäsongen.

Kassören gick i genom ekonomin för verksamhetsåret. Vi har under verksamhetsåret förlorat ännu ett antal medlemmar. Detta beror sannolikt på att medlemsrabatten på våra turer är borta.

Efter uppläsning av revisionsberättelsen fastställdes resultat- och balansräkning. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Medlemsavgiften blir oförändrad, 200 kronor.

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

Ledamöter Mattias Jarlstedt (omval, två år), Stellan Rietz (omval, två år), Jerker Paulusson (omval, två år), Bert Johansson (kvarstår), Conny Segerdahl (kvarstår), suppleanter Allan Dahllöf



Sekreteraren Eva Helmerson och ordföranden Kim Forssblad under årsmötet 24 oktober 2015. Foto Gunnar Söderberg

(omval, två år), Marie Hjortbrink (nyval, ett år).

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

Revisorerna Roger Mattsson och Lars Ola Jäxvik omvaldes på ett år liksom revisorsuppleanterna Margareta Boman och Gunnar Bonander.

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

Inga motioner hade inkommit till årsmötet och inga övriga frågor togs upp.

INGVAR KRONHÄMM

Ångbåten Nr 4 2015

Ångbåtsalmanackan 2016

finns att köpa ombord på ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron, Göteborg de flesta tisdagar och torsdagar mellan 10 och 14.

(ej 22/12-5/1)

Hämtpris 100 kr/styck

(endast kontant betalning)

För er som inte kan komma ner till båten kan vi skicka mot tillägg för porto.

Hör av Dig till
eva@steamboat.se



Redaktionens julhälsning

Redaktionen vill härmed tacka alla dem som bidrar med texter och foton för att göra vår medlemstidskrift läsvärd. Välkomna även i fortsättningen att lämna bidrag!

Inför det nya året hoppas vi att få behålla Ångbåtens alla läsare och vi ser gärna att få flera! Det är med andra ord dags att betala medlemsavgiften. Inbetalningskort bifogas detta nummer.

Väl mött ombord 2016 i spalterna och i våra ångare!

REDAKTIONEN
FÖR ÅNGBÅTEN

Ångbåten Nr 4 2015

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



Tecknare: Gunnar Söderberg

Vinterarbeten i BOHUSLÄN

Som vanligt finns det mycket att göra för Vintergänget. Varje tisdag och torsdag jobbas det för fullt i BOHUSLÄN.

BOHUSLÄN har återvänt till Skeppsbron. Vinterkläderna har satts på. Det är varmt och skönt ombord.

"På däck" ska riggen ses över. Allt för många bänslingar och klädslar på stag och vant är i dåligt skick. 37 stycken behöver åtgärdas. Här kommer "gämsaldags" redskap till pass: tjärad märling, klädyla och fintjärna, märlepik och pryfl.

I mellandäck utanför maskinrummet (se bild på däck i "vinterskick") ska det målas i tidstypiska kulörer. Duschrummet får ny durkbeläggning. Skotten ska målas.

Nere i akterinredningen har all inredning av plysch och mahogny klänts in med skyddsplast. Dessutom ska all mahogny få sin årliga uppfräschning.

Alla flytvästar, de är många, måste ses över var och en för sig. Batterierna i västarnas nödlampor ska kontrolleras. Sedan stuvas de torrt i matsalen och dampsalongen.

Frampå värkanten ska däckens ses över och oljas. "På däck" finns ingen sysslolshet.

Övre bilden visar Barbro Ryberg och Anne Marie Erikson Teckera när de lindar ett av maststegen. Nedre bilden visar mellandäck under vintersäsongen. Det är rörigt men allt har sin plats. Roger Hammarhult tillhör Vintergänget.



En klädyla används för att klä stag och vant med tjärad märling.

I maskin

Här finns omkring 45 åtgärder att utföra. Flera av dem arbetskrävande och ansträngande. Allt ska vara klart före den tekniska provturen i april 2016.

På huvudmaskin ligger ett stort jobb på mellantrycks cylindern. Kolven ska demonteras och kolvring tas ut. Givetvis ses släder och excenterörelser över. Toleranserna är små.

Ångpannan ska sotas och göras ren på insidan, vattensidan. (tänk här på Eldarevalsen av Taube!). Pannan ska besiktigas av Inspecta.

Ja, det är ju en hel del att syssla med under ångarens vintersemester. Men det behöver alla som snart är 102 år

Vinterarbetena i ångaren BOHUSLÄN och också FÄRJAN 4 är alltid omfattande och kräver noggranna insatser som alltid under de gångna 50 åren i vår regi

Och om ett halvår seglar vi igen!

TEXT OCH FOTO BO STARMARK

Ångbåten Nr 4 2015

Systemändring i tillsynen

Sedan 2013 pågår inom Transportstyrelsen Projektet Nationella Föreskrifter (PNF). När det börjar tillämpas 2017 innebär det ett systemskifte för tillsynen av fartyg i nationell trafik och som inte omfattas av internationella överenskommelser.

Till projektet är knutet en referensgrupp med företrädare för näringen, däribland Sveriges Ångbåtsförening som tillvarar de traditionella ångfartygens intressen, speciellt de k-märkta traditionsfartygen dit BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 hör.

Vid möte med referensgruppen 20 och 21 oktober i Göteborg resp. Stockholm informerade Transportstyrelsen om det nya tillsynssystemet, principiella regelutgångar och om stödmaterial vid egenkontroll.

Planerna är ännu inte definitiva men det är nu som förslag och synpunkter skall lämnas. En remiss kommer redan i april 2016.

Det nya regelverket blir funktionsbaserat. Kraven kommer att meddelas genom allmänna råd och vägledning. Den grundläggande fartygsdokumentationen kommer att styra fartygets användning och operationsområde.

För trafik i utökad fartområde krävs riskanalys och åtgärder för att minska sannolikhet och konsekvens av kritiska händelser.

I detta sammanhang har vi påtalat skillnaderna i sjövärdighet mellan öppna, odäckade fartyg och slutna, däckade med betryggande fribord. För båda fartygstyperna gäller idag samma

begränsningar vid trafik i utökad fartområde. Detta är inte rimligt.

Egenkontroll

Den nya tillsynen bygger på egenkontroll vilket innebär att rederiet årligen till Transportstyrelsen lämnar en självdeklaration.

Rederiet intygar vad som kontrollerats och att funktionen är tillfredsställande. Som stöd för kontrollen används en checklista.

En hel del av egenkontrollen kommer endast att få utföras av kompetenta personer/företag som godkänts av Transportstyrelsen. Det är ännu oklart i vilken utsträckning ett rederi får ha egna utförare av egenkontrollen.

Tillsynsavgiften

Tillsynsavgifterna steg i höjden när Transportstyrelsen övertog tillsynen av fartyg från Sjöfartsverket. Företrädarna för det maritima kulturarvet har sedan dess arbetat på att få bort avgiften och 2015 avskaffades äntligen tillsynsavgiften helt för k-märkta traditionsfartyg.

När det nya tillsynssystemet införs tillkommer istället kostnader för delar av egenkontrollen.

Genom referensgruppen har frågan framförts hur detta skall lösas för att undvika dessa kostnader. Några tänkbara lösningar är att Transportstyrelsen gottgör rederierna ekonomiskt eller att Transportstyrelsens fartygsinspektörer får användas utan kostnad.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2015

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs första dagarna i november 2015 har FÄRJAN 4 gjort sin sista tur för i år och ligger för vintern i hamnbassängen på Ringön. Det är dags att göra en kortfattad summering av den gångna seglationssäsongen.

Antalet gångdagar var 26 (30 dagar 2014). Under en del av gångdagarna hade färjan dubbla beställningsturer, vilket förstås är ekonomiskt fördelaktigt när färjan ändå är under ånga. Färjan transporterade totalt 2 097 passagerare, varav 1 769 på beställningsturer och 328 på hamrundturer.

Beställningsturer

Färjan har under året utfört 21 beställningsturer (25 turer 2014). I likhet med tidigare år har det varit ett stort antal bröllopsturer, vilket blivit en bra nisch för färjan. Till övriga turer hör de återkommande tureerna under en av Klippandagarna.

För färjans ägare Sjöfartsmuseet Akvariet har några beställningsturer utförts. Det har även varit ett samarrangemang där tureerna till visningen av Götens Varv blev en succé med ett stort antal besökare.

Hamrundturena

I år hade vi ett delvis nytt upplägg på hamrundturena under september och oktober genom att Götaverken var

Färjan passerar det pågående terminalbygget vid Stenpiren och på väg över ån med gamla Sjöfästelskolan i bakgrunden.



Ångbåten Nr 4 2015



Ångbåten Nr 4 2015

infört som ett tredje resmål för promenad iland utöver välkända Klippan och Slottsberget. I Sjöfartsmuseet Akvariets annons i GP angavs varje vecka vilket resmål som var aktuellt.

Medeltalet resenärer på de nio hamrundturena var 36 personer. Det är glädjande nog en ökning med 13% jämfört med 2014.

Höstavslutning

Efter sista hamrundturen den 31 oktober hade färjans besättningar och funktionärer en avslutningsfest ombord medan det ännu fanns pannvärme kvar ombord.

Under kvällen redogjorde Claes Verner för färjans intäkter under året och med ledning av intäkterna sedan sex år tillbaka skulle vi försöka gissa på årets intäkter för allmänna turer, beställningsturer och caféet. Om jag kommer ihåg rätt så hade intäkterna ökat med 2 000 kr sedan förra året.

Kvällens stora överraskning stod Christer Eliasson för. Han hade fyllt 70 under året och bjöd generöst på kvällens mat och viss-dryck! Har Christer med detta triggat igång en ny tradition för oss äldre ombord i färjan?

TEXT OCH BILD
GUNNAR SÖDERBERG

Ingvar Kronhamn guidar på Götaverkenområdet. I förgrunden Sjöfartsmuseets guide Niana Boberg.

Per Ahlqvist noterar i skeppslagboken. Samtliga foton från 24 oktober 2015.

BOHUSLÄN på Stockholm Steam

Tidskriften *Ångbåten* är vår viktigaste kommunikationsväg till våra medlemmar. Dock är det så att idag finns det fler vägar att informera om vår verksamhet. En av dessa är Facebook. Det blev vi uppmärksammade på i somras då vi för till Stockholm.

Jag fick tidigt, efter att vi lämnat Göteborg, frågor från dem som är i med i vår grupp där om jag kunde berätta mer om vår resa. Så utöver min tjänstgöring i maskin, se till att våra arbetstidsjournaler var i ordning och ifyllda och andra praktiska förberedelser inför vår tid i Stockholm, så blev jag Facebook-reporter på plats.

Här kommer det som skrevs:

Tisdag 11 augusti kl 14.36

Vi lämnade Göteborg måndag 10/8 klockan 15.00 och satte kurs söderut. Ombord är vi sammanlagt 23 personer. Kapten och två styrmän, Sju matrosar på däck, Chief och sex i maskin: fartygsingenjörer, maskinist och eldare. Fartygskock och mässman, samt ytterligare fyra i intendenturen.

Nästa stopp på vägen blir Oskarshamn i morgon bitti. Då skall vi bunkra olja och vatten, för att sedan fortsätta till Stockholm.

Onsdag 12 augusti kl 22.49

Sent onsdag kväll. På vakt i maskin – och återigen har vi fått kontakt med internet och andra moderniteter.



Ångaren BOHUSLÄN vid kaj i Oskarshamn i väntan på bunkring. Foto onsdag morgon 12 augusti 2015.

Vaknade i morse till att det var så tyst – sakta gled vi in i Oskarshamn. Nu skulle det bunkras både olja och vatten. Och kanske ta en liten promenad längs kajkanten för dem av besättningen som så kunde.

På ett i stort sett blankt hav gled vi norrut, Blå Jungfrun synlig vid horisonten på styrbordssidan.

På nära håll kunde vi se den för oss ifrån västkusten okända algblomningen. Havet lockade direkt inte till några bad.

Nu lades kursen norrut, goda 6 timmar utan några större kursavvikelse. Vädret var det blåsta man kan tänka sig, varmt och mycket lite vind. Vi beslöt att servera middagen på akterdäck – vilken vardagslyx!

Nu har vi Landsort strax om babord, imorgon så seglar vi in i Stockholm!

Nästa del av vårt Stockholmsäventyr börjar – hoppas ni är många som kommer och besöker oss och inte minst åker med oss på våra turer!

Ångbåten Nr 4 2015



I Stockholms skärgård. Förbereder för att sätta "Bardunflaggning" torsdag morgon 13 augusti.

Torsdag 13 augusti kl 21.32

Idag är det torsdag och nu ligger vi väl förtöjda i Stockholm.

Vi delar kaj med SANKT ERIK. Vi gick i sakta fart för att inte komma fram för tidigt. Vi gled sakta genom skärgården. Det ryckte mycket i händerna då vi alla ville dra i visslan och annonsera vår ankomst – men vi visat hänsyn. Vi har ju besättning som sovr!

Om man ser på AIS så finns det en

Ångbåten Nr 4 2015



Vid Jagarpiren torsdag 13 augusti. I bakgrunden Vasamuseet på Djurgården.

piruett – det är en taktisk manöver för att sätta upp vår "Bardunflaggning" – vi skall vara extra fina till Stockholm.

Själv kan jag inte säga så mycket om själva ankomsten till Stockholm. Hade vakten mellan 08–12, det var då vi ankom.

Vi vände upp framför Slottet och tutade – gammal tradition sedan 1988 då Kims pappa gjorde detsamma.

Lördag 15 augusti kl 08.39

Lördag morgon och vilken morgon!

Istället för vår sedvanliga ångvissla klockan 08.00, så hade vi trumpetsolo av Ingemar till flagghissningen. Han spelade Du Gamla, Du Fria – mycket stämningsfullt.

Fredag den 14 augusti

Vi vaknar till en underbar morgon. Om babord har vi Ladugårdsviken med alla sina fartyg som kommer och går, man pendlar med båt här.

Om styrbord har vi SANKT ERIK och rakt förut ligger fyrskeppet FINNGRUNDET och på land, Vasamuseet.

Fick ombord en DN – med en fin liten artikel om att BOHUSLÄN "kommer till stan".

Efter frukost och annat morgonbestyr, är det så dags att göra oss klara för avgång. 11.00 har vi tur. Vi går mot Vaxholm och vänder. Tyvärr inte så många passagerare som vi önskat, men de som var med fick en härlig tur. Vi fick många kommentarer och uppskattande ord för vårt fina fartyg.

Väl förtöjda vid kaj igen 14.00. Dags för öppet skepp! Det kommer och går en hel del som strosar ombord, några stannar till och tar en fika eller köper några souvenirer. Två till och med blev så fascinerade att de stannade kvar ombord, köpte turbiljet till kvällen och åkte med oss.

18.00 var det så dags för tur igen. Denna gång gick turen genom Skurusundet och

tillbaka. Innan vi gick till kaj gjorde vi ett ärevarv på Stockholms Ström.

Söndag 16 augusti kl 09.41

God morgon, ångaren BOHUSLAN här.

Söndag morgon, besättningen har precis immundigat den sedvanliga söndagsfrukosten – ägg, bacon, stekt potatis (fil & flingor fanns för den som så hellre önskade). Tack byssan för allt gott.

Ny dag med nya utmaningar framför oss. Vidergudarna står oss vi bi, vädret är helt underbart. Blå himmel, solen skiner gott och vinden flaktar lagom.

Lördagen var en dag som inte blev som tänkt, men på ett positivt sätt.

Vi började med att gå vår 11-tur som planerat. På väg mot vårt rundningsmärke Vaxholms kastell fick vi en förfrågan ifrån Waxholmsbolaget om vi kunde gå in till Vaxholm och ta passagerare tillbaka till Stockholm. Visst kunde vi det!

Sagt och gjort, vi gick in, läde till – Ingemar, vår trumpetande styrman, spelade "Inbjudan till Bohuslän" när vi kom till kaj. Mycket passande.

Våra nya gäster kom ombord och vi fortsatte tillbaka till Stockholm.

Så kom nästa fråga från Waxholmsbolaget – om vi kunde göra en extra tur från Vaxholm till stan? Efter en liten funderare; Ja, vi kör!

Sagt och gjort, första turens passagerare gick iland på Galärvarvet och vi backade ut igen. Mot Vaxholm!

Vi hade nu ytterligare en bolagsflagga



Utsikt från "mitt kontor" ombord, torsdag 13 augusti 2015. I bakgrunden fiskekoppet FINNGRUNDET, isbrytaren SANKT ERIK, och torpedbåten Sivva.

hissad – Waxholmsbolagets.

Återigen spelade Ingemar "Inbjudan till Bohuslän". – Att vi har en sådan perfekt signaturlod!

16.00 var det avgång ifrån Vaxholm. Nästan full båt med lyriska passagerare. De var så glada att få åka med oss Vilket fartyg! Vilken besättning! Vilken tur!

18.00 var det så dags för nästa avgång. Nya glada passagerare kom ombord.

Återigen gled vi igenom Stockholm och skärgården.

När vi väl var förtöjda, släppt iland våra passagerare, stoppat maskin, så samlades hela besättningen till gemensam fika – vår kock Elis fyllde år.

Måndag 17 augusti kl 21.18

På väg ifrån Stockholm mot Göteborg. Nu hade det varit trevligt om jag kunde säga var vi är när jag skriver detta, men

Ångbåten Nr 4 2015



Vaktpyssl, rengöring av separatoren, söndag 16 augusti

idag så vill inte min dator ta kontakt med yttervärlden helt ut, och då jag befinner mig i maskin så ser min positionsangivelse ut så här:

Avgång 16.37 ifrån Jagarkajen där vi bunkrade, efter vinkande med fina vita handdukar och många tut och visslingar när vi passerade bland annat FINNGRUNDET, SANKT ERIK, är nu klockan 20.19. Det är 17 maskinmanövrer senare. Roger och jag har gått på vår vakt, 20.00–24.00.

Ångbåten Nr 4 2015



"På väg ut mot fördäck", måndag 17 augusti

Men vi backar bandet och börjar med att berätta om söndagen den 16 augusti.

11.00 avgår vi för en 3-timmars tur mot Vaxholm.

Tillbaka till kaj igen 14.00, därefter öppet skepp med många trevliga besökare.

18.00 samlades vi hela besättningen från BOHUSLAN på akterdäck och skålade för en fin resa, trevlig tid tillsammans och fin kväll ombord på SANKT ERIK. Däref-

ter gick vi tvärs över kajen och ombord på Sankt Erik och den gemensamma besättningsmiddagen.

19.36 var det dags för flagghalning, några ångvisslor samt inte minst trumpet solo ifrån vår egen Ingemar Petersson. Pampigt värre.

Efter det ett föredrag om historien bakom och runt SANKT ERIK. Jubilarer uppvaktades med gåva ifrån oss, Sällskapet Ångbåten.

Många av oss var rätt möra, så det passade fint med en avrundning tillsammans ombord innan vi kojade. Långa dagar kvar, vi skall gå hem till Göteborg.

Måndagen var lite mulen och lite kyligare i vinden, men det blev bättre framåt förmiddagen.

11.00 avgång för sista turen mot Vaxholm och Waxholms kastell som rundningsmärke. Åter vid kaj 14.00.

Nu är klockan snart 20.45 och då är det dags att gå en tur runt maskin med snörisprutan, så jag säger tack och god natt ifrån maskin ombord ångaren BOHUSLAN.

Onsdag 19 augusti kl 20.37

Precis gått på vakten, 08.00–12.00.

Under natten, ju sedan igår vid midnatt har det rullat ordentligt. Genom Kalmarsund hade vi li av Öland så där var det lugnt.

Senaste rapporten ifrån mig var i måndags, så dags för en återblick över tisdagen.

När vi bytte vakter vid midnatt kom vi ut på öppet vatten, så det började gå lite sjö. En dubbelkoll att det mesta var undanställt och sjösurrat. Några extra surrningar behövdes, men det fixades direkt. Så var det dags att lägga sig att sova, man vaggades snabbt till sömns av båtens rörelser och 'dunket från maskin'. Vaknar lagom för frukost och vaktombyte 08.00-12.00.

Vi är på väg mot Oskarshamn där vi skall bunkra klockan 15.00. Fick under tiden specialvisning av bogserbåten S/S NALLE och även fartygsföreningens museum. Strax före 17-tiden gick vi. Nästa kaj är kaj 11, Göteborg.

Nu har vi lite mer än 1½ dygn till sjöss. Efter vad jag hört gick natten väl, jag sov mestadels av tiden.

Tolv timmar senare – återigen dags för vakt 20.00-24.00. Kanske sista vakt för denna resa – lite beroende på när vi ankommer Göteborg.

Hanöbukten passerades relativt nära land. Vi fick anpassa vår kurs så att vi fick sjön så fördelaktigt det gick. Grov sjö, men härligt solskin, så frivakten samlades på däck.

Strax före 16.00 gick vi in i Fästerbo-kanalen – det blev plötsligt alldeles tyst ombord. Alla ljud som man hört ute i sjön tystnade och det blev bara stilla.

Måktigt att bara glida genom kanalen, se bron öppnas och vi var återigen på rätt sida Sverige.

Nästa hållpunkt Öresundsbron – man såg Turning Torso som en pinne



Malmö vid horisonten. På hemresan onsdag 19 augusti.

stickande upp ur Malmö stad. Riktning norrut – mot Göteborg! Imorgon är vi åter i Göteborg

Torsdag 20 augusti

Så, då var vi hemma. Hemma i Göteborg igen, tror både Ångaren och vi tycker det känns bra. Men vilket äventyr vi haft. Vilka människor vi mött! Vilka lövord vi fått: Vilken fin båt! Vilken underbar besättning! Det värmer i hjärtat. Nu skall jag plocka ihop mina pinaler, båten städas och göras klar för kommande resor. Till helgen bär det av mot Marstrand.

Vill här passa på att tacka alla för dessa dagar.

Tack underbara besättning!

Tack alla härliga människor vi mött utefter vår väg.

Tack Sjöhistoriska för ett fint arrangemang i Stockholm.

Tack ni alla på FB som har följt vårt äventyr.

Och sist men inte minst, ett tack till vår huvudattraktion, tack Ångaren för att vi fick följa med på denna fina resa.

TEXT OCH BILD:
EVA HELMERSON
ELDARE

Ångbåten Nr 4 2015

Ångaren SÄFVELÅNGEN



Ångslöpen SÄFVELÅNGEN vid balustraden nedanför Vänhem vid Nääs Slöjdseminarium (Björkenäs). Vänhem var centrum för slöjdskapulivet på seminariet. I bakgrunden, på andra sidan sjön, ses Nääs slott. Foto från Ragnar Magnusson

Sjön Sävelången ligger till större delen i Lerums kommun, den nordöstra delen ligger i Alingsås kommun. Sjön får sitt vatten främst från Mjörn vid Norsesund och avvattnas vid Floda genom Sävån som rinner ut i Göta älv i Göteborg, 30 km från Floda. Sjöns yta är 5,5 km², den ligger 53,1 meter över havet.

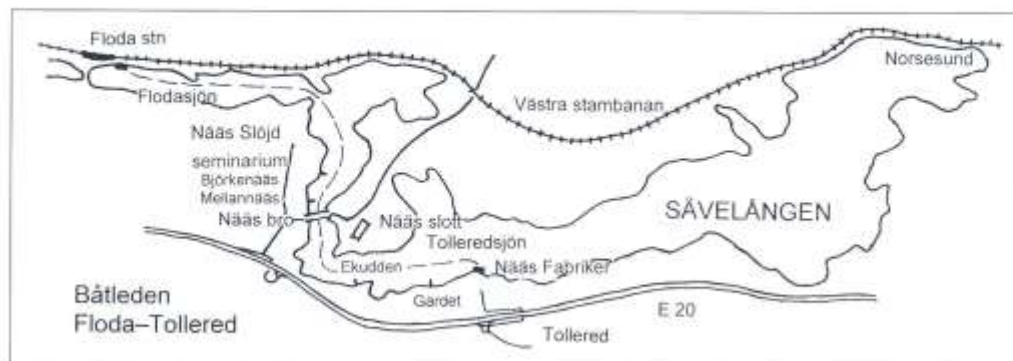
Nääs slott

I Sävelångens sydvästra del ligger Nääs slott. Det köptes 1824 av Peter Wilhelm Berg, grosshandlare i Göteborg. Han startade 1833 ett bomullsspinneri, Nääs fabriker, i Tollered, vid sjöns östra strand.

Godset såldes 1869 till August

Abrahamsson, även han grosshandlare i Göteborg. Han startade på Nääs ett slöjdseminarium. Utbildningen pågick fram på 1960-talet.

En stiftelse förvaltar och bevarar sedan 1898 byggnader och mark. Slottet är museum men här finns även restaurang, kafé och konferensverksamhet.



Näås Fabriker

Förutsättningen för bomullsspinneriet var läget vid Tollerred ström som förbinds sjöarna Ömmern och Torskabotten med Sävelängen. Höjdskillnaden är 80 meter. Ganska länge drevs fabriken av vattenhjul i strömmen.

I fabriken framställdes bomullsgarn men man drev även blekeri och färgeri liksom sågverk, hyvleri, snickerifabrik och jordbruk. Kring fabriken i Tollerred skapades ett brukssamhälle med bostäder för de anställda. Där fanns skola och sjukstuga, affärer och bibliotek, samlingslokal och idrottsplats.

1898 byggdes ett nytt spinneri. För att bättre utnyttja vattenkraften byggdes 1908-09 ett elektriskt kraftverk som var i drift till 1981. Då byggdes en modernare kraftstation som tillvaratar hela fallhöjden. Den äldre stationen är idag museum, Tollereds Övre Kraftstation.

Näås Fabriker var i familjen Bergs ägo i generationer men såldes 1961. Några år senare drabbade textilcrisen Sverige och i början av 1980-talet lades verksamheten ned. Området omfattar idag företagscentrum, hotell, restaurang, café och butik.

Transporter

När Näås Fabriker började sin verksamhet 1833 fick maskiner, råvaror och produkter transporteras med häst och vagn på dåliga och backiga vägar. Den så kallade Alströmerska vägen, utmed sjön Aspens strand, mellan Jonsered och Hulan, underlättade delvis transporter mellan Göteborg och Alingsås.

Genom Floda och Tollerred var vägen sämre med flera branta backar. En ny men avgiftsbelagd väg byggdes därför norr om sjön Sävelängen. Den började trafikeras 1847. Strax därefter började

projekteringen av Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg.

Ångaren till Näås fabriker motsatte sig dragningen av järnvägen utmed Sävelängen genom Tollerred varför Statens Järnvägar valde att lösa in den nya landsvägen och dra banan i dess sträckning norr om sjön. Efter viss förbättring av den gamla vägen genom Tollerred återgick trafiken till den.

När Västra stambanan öppnades blev stationen i Floda 1858 en betydelsefull station för Näås Fabriker. Råvaror och produkter kunde nu transporteras på järnvägen. Mellan Floda och Tollerred var det bara fem kilometer landsväg.

Ångaren SÄVELÄNGEN

I början av 1890-talet väcktes tanken att transportera gods och passagerare med båt på sjön Sävelängen mellan Floda och Tollerred.

I slutet av 1895 beställde Näås Fabriks AB en ångslup från AB Wilhelmsbergs Mekaniska Verkstad i Lundby. Varvet låg i västra delen av nuvarande Frihamnen och försvann när hamnen byggdes. Priset för ångslupen var 4 300 kronor.

Ångslupen, som fick namnet SÄVELÄNGEN, var en öppen, odäckt ångbåt byggd av järn. Skrovets ursprungliga längd var nio meter, invidiga bredden 2,32 m. Djupgåendet var 1,30 m.

SÄVELÄNGEN fick en encylindrig ångmaskin med en effekt på 12 indikerade hästkrafter. Cylinderdiametern var 155 mm, slaglängden 185 mm och varvtalet 218 varv/minut.

Ångpannan var av stående typ med liggande tuber och med ett arbetstryck på 7 kg/cm². Ångmaskinen saknade kondensator varför ångpannan matades med sjövattnet.

Vid provtur på Göta älv 13 april 1896 gjorde slupen 6,8 knop vid en kolförbrukning på en kubikfot per timme.

SÄVELÄNGEN levererades våren 1896 på järnvägsvagn till Floda station. Målning och utrustning avslutades i Tollerred.

Det visade sig, när slupen kom i trafik, att den var svår att manövrera, speciellt vid passagen av Näås bro med bogserad präm. Man antog att egenskaperna skulle bli bättre om skrovet förlängdes. SÄVELÄNGEN togs tillbaka till byggnadsvarvet där skrovet förlängdes med tre meter till tolv meters längd. Ångaren återkom till Sävelängen och sattes i trafik sommaren 1897.

Det var en liten vacker ångare som kom att klyva Sävelängen i nästan femtio år. Skrovet var svartmålat över vattenlinjen med en förgylld rand under skarndäcket. Därunder löpte en avbärare i trä skodd med järnlist. Bottenfärgen var röd.

Till skydd för passagerarna löpte ett skvättbord på skarndäcket med avbrott midskEPS där man steg ombord. Längs sidorna fanns bänkar för passagerarna. Plättaket var vitmålat och skorstenen var gul med svart topp.

Skepparen hade sin plats alldeles framför ångpannan. För att ge honom möjlighet att se akterut var hans stol svängbar. När han svängde stolen kom han så långt åt sidan att han kunde se akteröver. Ratten var av lackad ek.

Namnet SÄVELÄNGEN var målat på förskeppets båda sidor. Vid högtidliga tillfällen, kanske även söndagar, fördes svenska flaggan på flaggspelet i aktern och namnvimpeln på gösstaken i fören. Vimpeln var svart med namnet i gult.

Prämar och en barkass

SÄVELÄNGENS huvudsakliga uppgift var att bogsera prämar med råvaror och bränsle från Floda till Tollerred och färdiga produkter och virke tillbaka till Floda. För detta ändamål var ångaren utrustad med en dragkrok i aktern.

För transporter användes träprämar byggda av fabriken timmermän. Prämarerna var mellan nio och tio meter långa, tre meter breda och med ett djup på en meter. De var tjärade i botten men i övrigt omålade. Prämarerna styrdes med en kraftig åra i aktern. Man hade van-

ligen tre prämar i bruk. De förnyades allt som de slets ut.

Prämarerna kunde även användas vid beställningsturer om inte "barkassen" räckte till. Barkassen var en livbåt som enligt uppgift kom från ett av Svenska Amerika Liniens passagerarfartyg.

Det var framför allt kursdeltagare vid Näås Slöjdseminarium som gärna gjorde lustturer på Sävelängen. Beställningsturer gjordes längs hela sjön, mellan Floda och Norsesund.

SÄVELÄNGEN användes även för bogsering av timmet.

Bron vid Näås slott byggs om

Den fria höjden under bron vid Näås slott var otillräckligt för ångbåtstrafiken. Inför trafikstarten byggdes därför mittvalvet om och ersattes med ett plant däck. Vid mörker tändes en lykta på bron för att underlätta passagen.

Höjden räckte ändå inte till och därför gjordes skorstenen på SÄVELÄNGEN fallbar. Vid högvatten barlastades dessutom ångaren med järntackor för att minska höjden över vattnet.

Plättakets höjd kunde visserligen justeras genom teleskopiska stöttor, en finess som inte kom till användning.

Trafiken

I nästan femtio år var ångbåtskajen i Tollerred en samlingsplats för ortsborna dit man gärna begav sig för att se vem som kom och vem som reste med SÄVELÄNGEN, särskilt lördagar och söndagar. Ljudet över sjön från ångvislan var välkänt för invånarna i Tollerred.



Modell av ångslopen SÄFVELÄNGEN tillverkad av Tage Pettersson.

SÄFVELÄNGEN gjorde reguljära turer med passagerare mellan Tollered och Floda, i allmänhet tre turer om dagen. Vid behov anlöptes Björkenäs, Nääs slott och Ekudden. Sträckan är 2,5 distansminuter (4,6 km) och resan tog vanligtvis en halvtimme.

Avgången från Tollered var 07.00, 12.00 och 17.30. Avgångstiderna justerades efter ändringarna i tågtdatabellen på Västra Stambanan. För trafiken gällde tiden på stationsklockan i Floda. Vid SÄFVELÄNGENS avgång ringde skepparen i skeppsklockan för att skynda på senkomna passagerare.

Biljettpriset för en resa mellan Floda och Tollered var till en början 15 öre, från 1920 25 öre under senare tid 50 öre. Maskinisten sålde polletter som samlades in när båten lagt ut. Under de senaste åren övergick man till biljetter.

Om en tungt lastad präm medfördes på en ordinarie tur kunde det hända att den fick släppas före Floda för att någon passagerare skulle hinna med tåget. Sedan fick prämerna hämtas igen för att därefter lämnas i Floda.

Mellan de reguljära turerna utfördes rena godsturer med prämnarna.

I Floda och Tollered fanns kajer med handdrivna kranar för att hantera godset. Vid Floda station fanns järnvägsspår fram till kajen. I medeltal transporterades 3000 ton gods per år.

Även kol och byggnadsvaror kom sjövägen liksom varor till handelsbodarna i Tollered. Så viktig var båttrafiken att fabriken anställda fick säga en ränna i isen om den lagt sig. Mellan jul och påsk var trafiken i allmänhet inställd på grund av is.

SÄFVELÄNGEN medförde även postväskor

korna mellan postexpeditionen i Floda och Tollered. Den ena väskan lämnades på fabriken kontor, den andra i Konsumtionsföreningens affär där ortsborna fick hämta sin post. Tollered fick egen poststation först 1939.

Besättningen

Besättningen på SÄFVELÄNGEN bestod av skeppare och maskinist. Den senare svarade även för eldning av ångpannan. Dessutom tillkom prämostyrare och anställda som lastade och lossade det gods som transporterades.

Den förste skepparen, Anders Andrén, kom från Göteborg och bosatte sig i Tollered. Han ersattes 1906 av Johan Eriksson som tjänstgjort som maskinist ombord från trafikstarten.

Johan Eriksson var skeppare på SÄFVELÄNGEN i trettio år och blev känd som

"Båt-Johan". Han bodde i Nedergården i Tollered. En skylt på huset berättar om den legendariske "Båt-Johan".

Som maskinist efter "Båt-Johan" tjänstgjorde Severin Johansson till 1913 då han blev nattvakt på fabriken. Därefter antogs brodern Knut Bryngelsson som maskinist. Han blev därefter skeppare ombord i SÄFVELÄNGEN 1936 sedan Båt-Johan gått i pension. Då blev Carl Olausson maskinist fram till trafikens nedläggning.

I mitten på 1930-talet tjänade skepparen 150 kronor i månaden och maskinisten 145. Det motsvarade lönen för en rörgångare resp. försteeldare i kustångarna. Besättningen på SÄFVELÄNGEN hade dessutom fri bostad och fritt bränsle. Både skeppare och maskinist hade behörighetsbevis utfärdade av Kungl. Kommerskollegium.

Bränslebekymmer

SÄFVELÄNGEN eldades med stenkol som bunkrades både i Floda och Tollered. Kolboxarna rymdes under durken. 1920 hade priset för stenkol stigit till 200 kronor per ton vilket föranledde fabriksledningen att undersöka möjligheten till elektrisk drift av ångaren.

Nääs Fabriker hade sedan 1909 elkraft från egen kraftstation. Tudor i Nol lämnade en offert på ombyggnad som omfattade elmotor och ackumulatorbatterier. Kostnaden var 15 500 kronor vilken uppfattades som alltför hög. Koleldningen behölls men under andra världskriget eldade man med hackad stubbved som var kädig och energirik.

Trafiken upphör

Med tiden kom buss- och lastbilstrafik att komplettera järnvägen. Busstrafiken var från början privatigd: 1926 startade busslinjen mellan Tollered och Alingsås och 1932 mellan Floda station och Tollered. Den senare övertogs av Statens Järnvägar 1955.

Trots gengasdrift av bussar och lastbilar under tiden för andra världskriget var det snart slutångat på Säfvelängen.

Den ursprungliga ångpannan byttes 1941 till en nyttillverkad panna från AB Elektrovets i Göteborg. Den var 1650 mm lång med en invändig diameter på 830 mm. Den hade sex korstuber och arbetstrycket var 8 kg/cm².

Sista besiktningen

Den sista sjövärdighetsbesiktningen av SÄFVELÄNGEN påbörjades 10 april 1943 eftersom det gällande passagerarfartygs-certifikat gick ut 17 juni.

Ångaren var torrsatt på slipen vid Nääs Fabriker i Tollered. Propelleraxeln sköts ut och kontrollerades. Det befanns att ångröret av koppar mellan ångpannan och ångmaskinen vattenprovats redan 1935. Enda anmärkning var att en "häckplåt" i aktern behövde förnyas.

Så gick sommaren och först 11 september avslutades besiktningen av SÄFVELÄNGEN med en provresa på sjön.

Från full fram till stillaliggande tog det 30 sekunder på tre fartygslängder. Säkerhetsventilen blåste vid 8,3 kg/cm².

Några intressanta iakttagelser noteras i besiktningshandlingarna. Någon elekt-

risk installation fanns inte ombord. Det fanns inga krav på barlast. Det fanns ingen livbåt eller någon flotte och inte heller några livbälten. Däremot fanns det två livbojar ombord.

Ångaren var försedd med ett 30 kg ankare med tross, en kompass, två brandsläckare, en kikare, en visselpipa, en mekanisk mistlur, medicinlåda, läns-pump och landgång. Tålrör och maskin-telegraf behövdes inte.

Eftersom den krävda häckplåten kommit på plats utfärdades ett nytt passagerarfartygs-certifikat den 18 september. Det gällde intill 27 juli 1945.

Det är därför ganska förvånande att SÄFVELÄNGEN togs ur trafik redan 1943 då ångaren lades upp i Tollered och placerades på sin slip vid stranden nära bomullsmagasinet vid Norra Fabriken.

Där låg den i flera år innan skrovet såldes för skrotning. Enligt Fartygsinspektionens noteringar skrotades SÄFVELÄNGEN i Tollered 1947–48.

Ångpannan såldes och levde vidare och finns idag vid Antens Kommunikationsmuseum i Kvartabo. Där planerar man att sätta in den i ett slupskrov för trafik på sjön Anten.

INGVAR KRONHAMN

Fakta har hämtats från s/s Säfvelängen författad av Ingvar Axelsson, Floda, s/s Säfvelängen Skrift nr 6 Skalljöv Hembygds- och Fornminnesförening 1980, författare Tage Pettersson, samt handlingar i Sjöfartygsinspektionens arkiv i Landarkivet, Göteborg.

Konserverade myror

I början av BOHUSLANS "nya liv" var oljepriset så pass lågt, så att vi kunde kosta på oss att ha lägre timpris för *tomturer*. Det gjorde att vi hade många charterresor där vi hämtade och/eller lämnade passagerarna någonstans längs Bohuskusten.

Till exempel hade vi då varje sommar en resa för Tjörns Hembygdsförening där vi hämtade passagerarna vid någon brygga på Tjörn och sedan gjorde en resa enligt föreningens önskemål. Oftast var det då tomtur både ut och hem.

En "hämta/lämna-resa" som jag minns i detta sammanhang var för en sommarstugeförening på Bohus Malmön. Man hyrde BOHUSLAN på sensommaren för att ha en föreningsfest ombord. Planen var att ligga vid kajen och ha festen ombord med medhavd förtäring.

Men vi tyckte att om man hyr vår båt så ska man ut på sjön. Så det blev en kvällstur in i Gullmarsfjorden medan passagerarna festade. Vi hoppades ju att dom också skulle ha tid att titta ut ibland.

På en av mina frivakter kom jag upp på bryggan just när skymningen kom och fyrarna började tändas. Då spejade både befälhavaren och roregångaren efter en fyr långt inne i fjorden. *Jag såg fyren först!*

Jag hade ju varit nere i maskin och hade inte bländats av solen. Men dom på bryggan hade stått flera timmar i solljus och hade därför sämre mörkerseende. Först var det faktiskt så, att flygare som skulle flyga nattetid, brukade dagen före gå omkring med mörka glasögon för att



inte förstöra sitt mörkerseende!

Efter avslutad resa förtöjde vi vid kajen på Bohus Malmön för att övernatta. Våra beställare hade lämnat kvar det som var kvar av deras "färdkost". Det blev en god grund för vår frukost morgonen därpå, innan vi kastade loss och för hemåt.

Sommarstugeområdet hade namnet *Myren*. Det hade inspirerat arrangörerna av festen att skaffa en speciell smörgåspåläggsdelikatess, *konserverade myror!* Halva innehållet i konservburken var kvar för oss att njuta av. De flesta av oss tog en klick myror, om inte annat så av ren nyfikenhet. Man kände att man hade små myror på tungan, men dom smakade nästan ingenting. Så det var nog inte *passmyror!*

I Wikipedia har jag läst att det i Norden finns 81 kända, bofasta myrarter! (sv.wikipedia.org/wiki/Myror)

OYE IKO

Tidkulan



På gamla Sjöbefälsskolan torn står masten med tidkulan. Foto Dan Serneke

Redan 1864 fick Navigationsskolan, senare Sjöbefälsskolan, i Göteborg sin tidkula. En sådan fanns förr i varje större hamnstad, jorden runt. Kulan fälldes varje dag klockan 13.00 och användes för att ställa kronometern ombord i fartygen. Sedan Serneke Group 2013 övertagit gamla Sjöbefälsskolan har Dan Serneke tagit initiativet till att bilda en förening, förslagsvis kallad Tidkulans vänner, för att om möjligt få igång den gamla traditionen när kulan dagligen "fälldes" klockan 13.00.

Kulan och mekaniken finns kvar och är Du intresserad, hör av Dig till Dan Serneke, Klockaregårdsvägen 10 A, 441 35 Alingsås, telefon 0703-22 58 46. Är Du tekniskt kunnig och navigationsintresserad är Du särskilt välkommen.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2015

Vätterns fånge anlöper Vaxholm

Passagerångaren MOTALA EXPRESS, byggd 1895 i Jönköping, eller *Vätterns fånge* som fartyget tidigare kallades, blev ju som bekant befriad (eller bortrövad om man så vill) från sjön Vättern senhösten 2010 och återfinns sedan dess i Stockholm.

Där har ångaren under några år genomgått en omfattande renovering, vilken har resulterat i att MOTALA EXPRESS numera är i ett fantastiskt fint skick. Dessutom har fartyget till viss del även återställt till lite av sitt ursprungliga utseende.

Under sommarhalvåret brukar MOTALA EXPRESS ligga förtöjd vid den så kallade *Ångbåtsbryggan*, en restaurang, belägen vid Strandvägen i Stockholm, mellan Nybroviken och Djurgårdsbron.

MOTALA EXPRESS gör inga reguljära resor, utan är endast tillgänglig för charter, sommaren 2015 i en aning blygsam omfattning. Inte heller deltog ångaren i Stockholm Steam i mitten av augusti.

Den första lördagen i september fanns dock en möjlighet att färdas med ångaren, eftersom ångaren då var hyrd av *Smålands Gille* i Stockholm, i samarbete med fartygets stödförening *Motala Express Ångbåtsförening*.

Som medlem i denna förening uppstod därmed en möjlighet att få färdas med MOTALA EXPRESS på en liten rundtur i Stockholms skärgård.

Som ivrig fartygsfotograf ville jag även få bra bilder av ångaren i fart, vilket ju hade försvärats om jag hade rest med båten under hela turen.



MOTALA EXPRESS anlöper Vaxholm för att hämta fotografen, Ragnar Magnander, den 5 september 2015. Att ångaren är fotografens favorit behövs inte påtalas.

Diverse kontakter och förhandlingar med berörda parter, liksom med skepparen ombord, resulterade emellertid i, att jag och min ångbåtskamrat Lars faktiskt skulle kunna bli upphämtade av MOTALA EXPRESS i Vaxholm, en timme efter charterturens början.

Med ångaren NORRSKÄR tog vi oss därför från Strömkajen i Stockholm till Vaxholm i god tid före MOTALA EXPRESS ankomst där och sedan var det bara att invänta fotoobjektet.

Vaxholm är ett bra ställe för fartygsfotografering, fränsett en livlig fritidsbåtstrafik som kan störa den egna fotograferingen.

Så kom då MOTALA EXPRESS majestätiskt glidande in mot kajen i Vaxholm, och jag kunde ta mina bilder på ångaren i fart. När sedan MOTALA EXPRESS lade till vid kajnocken i Vaxholm under en kort stund, hoppade vi ombord genom babords sidoport.

Därefter fortsatte charterturen under omkring två timmar i Stockholms innerskärgård, och ångaren återvände sedan till sin kajplats vid Strandvägen med en mycket nöjd, glad och tacksam MOTALA EXPRESS-entusiast!

Tack Tomas Bergman, skeppare vid tillfället, för Ditt tillmötesgående!

RAGNAR MAGNANDER

NOSSAN AF STALLAHOLM

Har man vägen förbi Nossebro i Västergötland, skall man inte missa att besöka camping- och badplatsen (ett tempererat utomhusbad) inne i samhället, för då hittar man säkert den lilla, behändiga ångslupen NOSSAN AF STALLAHOLM, som där har sin tilläggsplats nere vid ån Nossan.

NOSSAN trafikerar sommartid, från juni till mitten av september, ån Nossan, en vattendel som är ca 10 mil i längd, dock inte farbar mer än på vissa sträckor, bland annat i närheten av Nossebro. Nossans källa finns i Borgstena, norr om Borås, och Nossan rinner sedan i nordlig riktning och mynnar i Dättern, en vik av Väneren.

NOSSAN gör inga reguljära turer, den är endast tillgänglig för beställningstrafik, som mest får 12 passagerare medfölja ombord. Jag gick in på nätet och såg ett datum i mitten av juli, när sex personer hade bokat en ångbåtstur. Vid kontakt med båtens ägare gjordes förfrågan, om jag möjligen kunde få göra de sex personerna sällskap, något som enligt ägaren säkerligen gick bra.

På plats visade det sig också, att det lilla sällskapet, som hade bokat båten, gärna såg mig som medpassagerare, men så blev ju därmed kostnaden per person något lägre. Priset för en tvåtimmars tur var nämligen 600 kronor, och ju fler man var, desto billigare blev det per person.

Mina medresenärer bjöd mig dessutom på både kaffe och goda, nybakade kanelbullar! Medhavd fika fick alltså gärna medtas ombord, och den två man starka besättningen (en



Ångbåten Nr 4 2015

manlig skeppare och en kvinnlig äldare) monterade under turen upp ett litet bord i båtens akter, där fikaten smakade alldeles utmärkt, allt medan NOSSAN lugnt och behagligt slingrade sig fram på den stundtals smala och på sina ställen något igenvuxna ån.

Den tvåtimmars ångbåtstur kan verkligen rekommenderas!

Fakta om ångslupen

NOSSAN AF STALLAHOLM

är byggd 1933 som så kallad timmerbunthåt och arbetsbåt på Dalälven. Den hade från början en tändkulemotor men den ersattes 1981 av en liten ångmaskin. Då hade båten tjänat ut på Dalälven, hamnat hos en privatperson och döpts om till CARL.

1994 köptes båten av Essunga kommun (där Nossebro är centralort), rustades upp ytterligare och omdöptes till NOSSAN. Kommunen överlät sedan ägande och drift till en intresseförening, nuvarande *Ångbåtsföreningen Nossan*.

NOSSAN är 7 meter lång, ca 2 meter bred och har ett djupgående på cirka 1 meter. Ångmaskinen är en tvåcylindrig compoundmaskin, tillverkad 2014, som utvecklar cirka 8 hkr. Även ångpannan är nyttillverkad (av Bredings modell) och eldas vanligtvis med ved.

TEXT & FOTO
RAGNAR MAGNÄNDER

Övre bilden visar ångslupen Nossan på ån med samma namn, nedre bilden besättning och några passagerare omkring den stående ångpannan.

Ångbåten Nr 4 2015

Farväl till STENA SCANRAIL



STENA SCANRAIL vid Kvillepiren några dagar efter sista turen 25 augusti 2015. Stena Lines S på skorstenen är borta. Kvillepiren kommer att förvandlas till en ny stadslid kring Frihamnen med park och tät bebyggelse. Foto Ingvar Kronhamn

25 augusti gjorde Stena Lines fraktfärja STENA SCANRAIL sin sista tur mellan Göteborg och Frederikshavn.

Fartyget byggdes 1973 som STENA SEARIDER vid Vuyk & Zonen i Nederländerna och var den första generationens ro-ro-fartyg för Stena.

Fartyget försägs senare med järnvägsspår vid Cityvarvet och sattes i trafik i slutet av 1987 mellan Kvillepiren i Göteborg och Frederikshavn.

Tågtrafiken över Kattegatt har inte varit omfattande, STENA SCANRAIL har mest fraktat sådant gods som inte är lämpligt ombord i Stena Lines passagerarfartyg på Tinjen, STENA DANICA och STENA JUTLANDICA.

Sedan starten har STENA SCANRAIL gjort 25 797 resor över Kattegatt vilket motsvarar 62 varv runt jorden.

Vi kommer att sakna motorljudet från de två Stork Werkspoor-dieslarna när SCANRAIL kom och gick på älven.

Trafiken har övertagits av STENA GOTHICA ex ASK som i Göteborg lastar vid Stena Lines Tysklandsterminal.

STENA SCANRAIL såldes till Turkiet där fartyget fick namnet BIRDENIZ

INGVAR KRONHAMN

Döden på WESTKUSTEN



Ångaren WESTKUSTEN utanför Stenpiren våren 1925. Det ålderdomliga utseendet förstärks av den brunna förstöven och den öppna kommandobryggan. Kommandobryggan byggdes in 1932 med en präkig styrbytt av teak.

WESTKUSTEN byggdes 1876 vid Lindholmens varv för Marstrands Nya Ångfartygs AB och trafikerade kustlinjen mellan Göteborg och Grävarne i många år. 1921 gick ångaren mellan Marstrand och Göteborg och sommaren 1922 sattes WESTKUSTEN i trafik mellan Göteborg och Göteborgs norra skärgård.

Foto från Sjöfartsmuseet Åbovriet, Göteborg. Fotograf Allard

Ångbåtarna som gick längs västkusten förde på samma sätt som fartyg i mer avlägsen trafik en sjömansrulla. Under början av förra seklet bestod den av ett formulär, där fartyget, dess besättning och avsedd seglation bekräftades av ett ombud vid aktuellt sjömanshus.

Fartygets befälhavare skulle sedan se till att de enskilda besättningsmedlemmarna listades och beskrevs såväl vid påmönstringen som vid avmönstringen.

Alla besättningsmedlemmar skulle anges med namn, födelseår och -ort, bostadsort, sjömanshus där vederbörande var inskriven, samt registreringsnummer,

plats och tidpunkt för påmönstring, avsedd resa, befattning ombord och hyra. När det gällde befäl skulle också gällande behörighetsbevis anges.

Vid avmönstring skulle en av fyra förtryckta anledningar noteras, nämligen hyrestidens slut, sjukdom, rymning eller dödsfall. Något krav att ange sjukdomsdiagnos fanns inte, men man finner den noterad i enstaka fall.

I en särskild mönstringsloggare som fördes vid sjömanshusen fanns också möjlighet för befälhavaren att föra in vitsord om de enskilda besättningsmedlemmarnas uppförande och duglighet.

Sjömansrullorna är således en källa till

mycket och detaljrik information.

Det var därifrån naturligt att det var de första handlingar som skulle granskas när jag bestämde mig för att försöka få uppfattning om varför min farfar, sjökaptenen Martin Birger Olsson, befälhavare under många år på ångaren WESTKUSTEN, avled endast 42 år gammal (Se *Ångbåten* nr 107, 2002:2).

I kyrkans noteringar står det att han dog den 10 maj 1920 på grund av *haemorrhagia cerebri*, det vill säga hjärnblödning. Men detta var då, som nu, en mycket ovanlig diagnos i 40-årsåldern, varför man kan undra om det rört sig om någon annan sjukdom med likartade symtom.

WESTKUSTEN – enda fartyget med såväl sjukdom som dödsfall

I sjömansrullorna för Marstrandsbolagets båtar under tiden 1917-1921 framgår det att avmönstringar av annan orsak än hyrestidens slut var mycket ovanliga, se tabellen på denna sida.

Besättningen på fartygen som bolaget trafikerade västkusten med vid denna tid rörde sig om mellan strax under tio man upp till dryga femton.

Bemanningen bestod av befälhavare, styrman, maskinist, rorgångare, däcksmanskap och eldare. Under 1918 och 1919 fanns i rullorna även på några av fartygen kvinnlig personal, som flerst fyr, i form av restauratris, uppsapperska, städerska och kokerska.

Som framgår av tabellen skilde sig förhållandena på WESTKUSTEN från övriga fartyg när det gäller antalet

Antalet personer som avmönstrat p.g.a. sjukdom (första siffra) eller död (andra siffra) i Marstrandsbolagets båtar under åren 1917-1921. Information från respektive sjömansrulla.

Fartyg/År	1917	1918	1919	1920	1921
ALBREKTSUND	0+0	0+0	0+0	Rulla saknas	0+0
BOHUSLÄN	0+0	0+0	0+0	0+0	0+0
INLAND	Rulla saknas	0+0	Rulla saknas	Rulla saknas	Rulla saknas
LYSEKIL	0+0	Rulla saknas	0+0	0+0	0+0
MARSTRAND	Rulla saknas	0+0	0+1	0+0	0+0
S:t. ERIK	0+0	1+0	2+0	0+0	0+0
TJÖRN	0+0	0+0	0+0	Rulla saknas	Rulla saknas
WESTKUSTEN	0+0	4+0	2+0	3+2	3+0

avmönstringar, såväl med anledning av sjukdom som av dödsfall.

Avmönstringarna på de övriga fartygen omfattar tre tillfällen på S:t ERIK, av vilka två gäller en och samma person, befälhavaren Johannes Skantze från Mollösund, född 1852.

Rullan från 1918 sträcker sig i själva verket in i januari följande år, då Skantzes avmönstring på grund av sjukdom inträffade tidigt i januari. Han återgick i tjänst redan några veckor senare vid påmönstringen för 1919 års seglation och mönstrade än en gång av

p.g.a. sjukdom, den 15 november.

Den andra personen på S:t ERIK som insjuknade och måste avmönstra 1919 av var den 33-åriga lättmatrosen Johan Artur Johansson från Tegneby. Han hade mönstrat av från WESTKUSTEN den 12 juli och sedan mönstrat på S:t ERIK den 19 augusti men avmönstrade redan 12 dagar senare, än en gång på grund av sjukdom. Såväl Skantze som Johansson levde sedan länge, till 1940 resp. 1964.

Den avmönstring på grund av dödsfall som inträffade på MARSTRAND 1919 gällde den 41-åriga gifte matrosen

Johan Samuel Samuelsson från Tegneby. Enligt dödsattesten, utfärdad av dr Bergholtz, var dödsorsaken sviter efter Spanska sjukan.

Avmönstringar på grund av sjukdom eller dödsfall

Sjukligheten på WESTKUSTEN ser ut att inledas 1918. Detta år finns den kvinnliga personalen (restauratris, uppapperska, städerska ock kokerska) med i fartygets rulla, se tabellen nedan.

Den förste som mönstrade av var den 19-åriga lättmatrosen Karl Ernst

Martinsson från Stenkyrka på Tjörn, den 21 maj. Han avled en dryg månad senare, den 25 juni 1918, enligt kyrkoboken på grund av difteri. Han kan tänkas ha smittat Anders Karolusson som avmönstrade senare på grund av denna åkomma.

Av särskilt intresse är att kokerskan Alma Nyberg avmönstrat på grund av sjukdom, eftersom många smittsamma sjukdomar sprids via mat. Följande år var det kokerskan Hilma Hultman som var den första att mönstra av på grund av sjukdom.

I och med utgången av seglings-säsongen 1919 finns inte längre restauratris, uppapperska, städerska eller kokerska noterade i rullorna.

1920 var det den 28-åriga eldaren Berthold Olsson från Mollösund som

först insjuknade och måste avmönstra, den 19 mars. Drygt två veckor senare, den 3 april, avmönstrade styrmannen Gustaf Adolf Salander, enligt sjömansrullan genom att han avled.

Fem veckor senare, den 10 maj, avled kapten Martin Olsson och noterades i rullan ha avmönstrat genom dödsfall. Detta inträffade i hemmet, men vilken läkare som sett honom och som därefter skrev dödsattesten är inte känt.

Sedan följde under 1920 ytterligare två avmönstringar på grund av sjukdom.

Även nästföljande år måste tre personer lämna WESTKUSTEN på grund av sjukdom, men orsaken finns inte närmare beskriven. En av dessa var Johannes A Skantze, då 68 år gammal, som än en gång mönstrat som befälhavare.

Grasserande sjukdomar

Marstrandbolagets båtår upprätthöll trafik mellan Göteborg och ett stort antal hamnar längs Bohuskusten. Även om rederiet hade sin hemvist i Marstrand var det således i Göteborg besättningsmedlemmarna hade de allra flesta kontakterna med passagerare och med personer i land.

Det är därför naturligt att leta efter eventuella smittsamma sjukdomar i Göteborg för att finna vilken åkomma som sedan spridits på WESTKUSTEN.

Som alla större städer drabbades Göteborg under den aktuella tiden av återkommande epidemier. 1917 grasserade smittkoppor i staden, sammanlagt rapporterades 121 fall, en mycket hög andel av alla de 226 som inträffade i hela Sverige.

Avmönstringar på WESTKUSTEN 1917 – 1921 p.g.a. sjukdom eller död. Dödsdatum har hämtats från respektive kyrkbok.

Person	Född	Hemvist	Yrke	Avmönstrat	Orsak	Avlider
Karl Ernst Martinsson	1899-02-12	Stenkyrka	Lättmatros	21/5 1918	Sjukdom	1918-06-25
Anders Karolusson	1895-03-16	Tossene	Lättmatros	3/7 1918	Difteri	1969-11-27
Johan Artur Johansson	1886-06-14	Tegneby	Lättmatros	25/7 1918	Sjukdom	1964-01-02
Alma Nyberg	1871-07-24	Motala/Lundby	Kokerska	25/8 1918	Sjukdom	1941-11-24
Hilma Hultman	?	Myrtorp (?)	Kokerska	12/6 1919	Sjukdom	Tidigast 1930 ¹
Johan Artur Johansson	1886-06-14	Tegneby	Lättmatros	12/7 1919	Sjukdom	1964-01-02
Berthold Olsson	1892-02-23	Mollösund	1:e Eldare	19/3 1920	Sjukdom	1974-12-25
Gustaf Adolf Salander	1896-11-06	Råffinge/Lycke	Styrman	3/4 1920	Dödsfall	1920-04-03
Martin Birger Olsson	1877-09-30	Göteborg	Befälhavare	10/5 1920	Dödsfall	1920-05-10
Ivar Andersson	1902-04-03	Stala	Lättmatros	18/8 1920	Sjukdom	1978-05-13
Olov Alfredsson	1891-07-29	Stala	Lättmatros	21/8 1920	Sjukdom	1939-03-03
Johannes Skantze	1852-03-05	Mollösund	Befälhavare	13/7 1921	Sjukdom	1940-02-26
Johan Johansson	1857	Tegneby/Stala	Rorgångare	4/8 1921	Sjukdom	Tidigast 1929
Ivar Andersson	1902-04-03	Stala	Lättmatros	21/8 1921	Sjukdom	1978-05-13

¹ Datum då Hilma Hultman avlider har inte kunnat verifieras, då två möjliga personer i Sverige hade detta namn vid den aktuella tiden. De levde till 1931 respektive 1969.

Besättningen på ångaren WESTKUSTEN 1920

Befattning	Namn	Född	Födelseort	Bosatt	Avmönstring	Anledning
Befälhavare	Martin Olsson	1877-09-30	Mollösund	Göteborg	10/5 1920	Dödsfall
Styrman	Gustaf Adolf Salander	1896-09-12	Hall. i Råffinge	Boh. L. Lycke	3/4 1920	Dödsfall
Maskinist	Axel Holmberg	1851-08-19	Göteborg	Göteborg	21/8 1920	Afm ¹
Rorgångare	Johan Johansson	1857 ²	Tegneby	Stala	21/8 1920	Afm
1:e eldare	Berthold Olsson	1892-03-23	Mollösund	Mollösund	19/3 1920	Sjukdom
2:e eldare	Per Törnqvist	1902-05-02	Stockholm	Göteborg	20/8 1920	Afm
Lättmatros	David Johansson	1896-10-01	Myckleby	Myckleby	20/8 1920	Afm
"	Olof Alfredsson	1891-07-29	Stala	Bohuslän	21/8 1920	Sjukdom
"	Ivar Andersson	1902-04-03	Stala	Bohuslän	18/8 1920	Sjukdom
"	Hilmer Martinsson	1888-08-20	Stala	Bohuslän	20/8 1920	Afm

¹ Afm = hyrestidens slut

² Kan tänkas vara född 30/4 1857 och avliden 1/4 1929 eller född 6/8 1857 och avliden 2/12 1935

Sjukligheten i Göteborg 1918 dominerades av Spanska sjukan med nästan 15 000 rapporterade fall, men redan detta år anmäldes också ett ökat antal patienter med tyfoïd. Följande år var det tyfoïdfeber som dominerade bland de smittsamma sjukdomarna i staden.

1920 var mässling ett gissel i staden, liksom i stora delar av Sverige. Nästa år, 1921, var det scharlakansfeber som var mest bekymmersam, med fler än 1000 fall i Göteborg.

Sjukdomsdetaljer

Svaret på vad som skedde på WESTKUSTEN och av vilken orsak farfar dog kan aldrig få ett helt säkert svar. Det finns emellertid ett spår som leder till en mycket sannolik orsak, nämligen via styrman Salanders journal från Göteborgs epidemisjukhus där han avled den 3 april.

Kapten Martin Olsson var förstads orolig att det rörde sig om en smittsam sjukdom och sökte upp läkare på Göteborgs epidemisjukhus där Gustaf Adolf Salander avled.

Den unge extraläkaren Gunnar Lambert skrev ett intyg fyra dagar efter dödsfallet och angav att "dödsorsaken varit tuberkulös hjärnhinneinflammation, samt att han under vårdtiden på sjukhuset ej företett symtom på öppen tuberkulos, varför sjukdomen ej kan anses vara smittsam". Intyget, som kostade fem kronor, sparades sedan av kapten Martin Olsson.

Under våren 1920 tecknade Martin Olsson en livförsäkring och anslöt sig

efter Salanders dödsfall till Fartygsbefälhavareföreningen. Var han rädd för smittsambet trots intyget? Eller hade han redan samma symtom som Salander?

I efterhand vet vi inte vilka sjukdomstecken vare sig han eller alla de övriga som avmönstrat 1920 eller tidigare kan ha haft, bortsett från styrman Salander.

Diagnosen difteri 1918 bör dock rimligen ha varit pålitlig på grund av de typiska fynd denna sjukdom har. De upprepade avmönstringarna på grund av sjukdom innebär emellertid att det finns all anledning misstänka någon smittsam sjukdom men knappast difteri.

Det framgår i Salanders journal att han insjuknade den 17 mars med huvudvärk och värk i kroppen, hosta, matthet och trötthet. Han kom till epidemisjukhuset den 23 mars, var sömlös och hade lätt temperaturstegring.

Den preliminära diagnosen var först influensa men blev sedan under vårdtiden tuberkulös hjärnhinneinflammation. Han blev dag för dag allt mer oklar, fick en allt mer tilltagande temperaturstegring till som mest 40,6 °, blev så småningom medvetslös och avled den 3 april.

Dagen innan hade man tagit prov från ryggsämsvätska, vilken visade svag grumlighet, hade ett ökat tryck och innehöll vita blodkroppar som tecken på infektion.

Den slutliga diagnosen som meddelades i dödsattesten var tyfoïdfeber, enligt ansvarig läkare, dr John Bytner. I efterhand stämmer

Tyfoïdfeber

Tyfoïdfeber, hjärnfeber eller nervfeber som den också har kallats, var väl känd vid den aktuella tiden. Sjukdomen orsakas av rambakterien *Salmonella typhi* och sprids via mat och vatten. Dälig hygien är en starkt bidragande faktor till spridningen.

Inkubationstiden är oftast mellan 10 och 14 dagar och som mest upp till tre veckor. Infektionen leder till blodförgiftning med hög feber, tarmsbesvär, ormrökning och ibland medvetslöshet. Symtomen från centrala nervsystemet kan dominera bilden.

Sjukdomen hade kring 1920, innan antibiotika blev tillgängliga drygt 20 år senare, en dödlighet på i storleksordningen 10 %.

Under tredje sjukdomsveckan var risken som störst men i lyckliga fall började symtomen då minska och hälsan var i allmänhet återvunnen under femte veckan, även om patienterna oftast magrat avsevärt. I enstaka fall kunde även sjukdomsrecidiv (återfall) förekomma.

Efter att helt ha tillfrisknat var det inte ovanligt att patienterna fortfarande var bärare av *Salmonella typhi* och således möjliga smittspridare. Den mest kända sådana patienten var Mary Mallon, kallad "Tyfoïd Mary", en symptomfri kokerska som genom sitt arbete smittade 47 personer, varav tre avled.

Hon blev smittspridare redan före 20 års ålder och förblev det under resten av sitt liv. Då hon avled 69 år gammal visade det sig att tyfoïdbakterierna växte i hennes gallblåsa. Hon hade då vistats i karantän under mer än 30 år av sitt liv.

Idag botas man med antibiotika om man drabbas av tyfoïdfeber, men det går också att vaccineras så att man slipper den.



Bilden på Typhoid Mary publicerades i *New York American* den 20 juli 1909. Tecknaren har valt att låta henne lägga ned dåskallare i stekpannan för att illustrera hur farlig hennes matlagning var.

sjukdomshistorien och fynden mycket väl med denna diagnos.

Tyfoïdepidemin i Göteborg

Tyfoïdfeber förekom spritt i hela Sverige vid den aktuella tiden och var en av de sjukdomar som läkare måste rapportera till Medicinalstyrelsen. I de tabellverk som sedan sammanställdes framhölls

att siffrorna även i viss utsträckning inkluderade paratyfus.

År 1918 ökade antalet rapporterade fall i Göteborg från dryga 50 till att bli 588. Detta år ökade också sjukligheten i tyfoïdfeber i de närmast omgivande länen (Bohuslän och Älvsborgs län) så att Göteborgs stad tillsammans med dessa län rapporterades ha sammanlagt 1323 fall, motsvarande 45 % av alla rapporterade fall i Sverige.

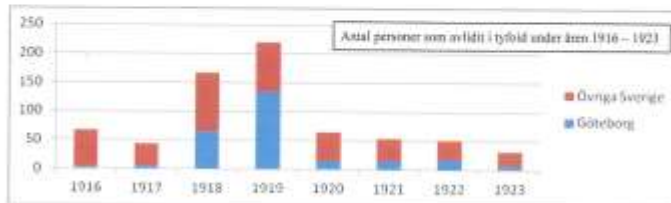
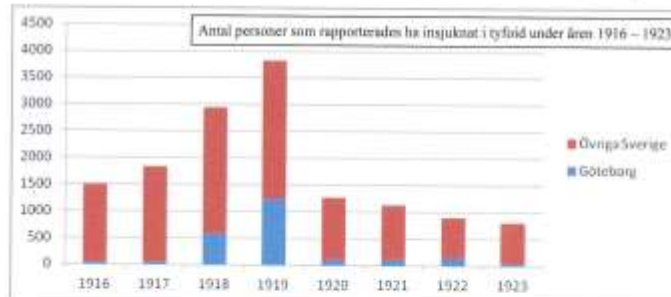
1919 uppgick det rapporterade antalet patienter med tyfoïdfeber i Göteborg till 1240, varav 135 avled (dödlighet 10,9 %), samtidigt som antalet rapporterade

fall i omgivande län avsevärt minskade. Tyfoïdepidemin i Göteborg ebbede sedan ut under 1920, och sjukdomen återgick till att vara lika förekommande som i övrigt i landet.

De bägge diagrammen nedan belyser väl hur bekymmersamt det blivit för Göteborgs invånare genom spridningen av hjärnfeber under 1918 – 19.

Hur gick det hela till?

Martin Olssons dödsattest anger hjärnblödning, en diagnos vars dominerande symtom kan vara snarlika dem vid tyfoïdfeber med uttalad retning av





Akvaräll av WESTKUSTEN, utförd 1919 av den 9-årige Erik GMM Olsson, son till kapten Martin Olsson. Observera den öppna kommandobryggan

hjärnan. Det är alltså fullt möjligt, om inte rentav sannolikt, att symtomen feltolkats och att han i själva verket avled av tyfoidfeber.

Att kartlägga smittovägar och smittspridare utan kunskap om vilka som i själva verket hade eller hade haft sjukdomen blir med nödvändighet rena gissningar. Men man kan spekulera i om smittan kan tänkas ha kommit ombord redan 1918. Om man bortser från de två personer som då drabbades av difteri, en åkomma som inte kan förväntas med tyfoidfeber, var den förste som insjuknade därefter lättmatrosen Johan Arthur Johansson.

Om det rörde sig om tyfoidfeber är oklart, men hade det varit difteri

kunde man vänta sig att diagnosen var angiven, som för Anders Karolusson. Dessutom ger difteri helt andra symtom än tyfoidfeber.

J A Johansson var dessutom den ende som insjuknat och sedan återkommit som besättningsmedlem följande år, som dessutom drabbades av sjukdomsrecidiv (återfall) varför han måste misstänkas vara den ursprungliga smittspridaren.

När sedan smittan spreds inom fartyget måste man ifrågasätta om det skett via en eller båda kokerskorna, såväl 1918 som 1919. Tre besättningsmedlemmar utöver kaptenen tjänstgjorde under 1917-1920 och kan tänkas vara symptomfria smittbärare, nämligen maskinisten Axel Holmberg och rorgångaren J. Johansson.

En annan och kanske mer sannolik möjlighet är att det rörde sig om insjuknanden i spanska sjukan när det gällde sjukdomsfallen under 1918. Men varför var i så fall alla andra i besättningen fria från denna åkomma?

När det gäller de bägge dödsfallen 1920 finns det ett övertygande tidssamband som stämmer väl med tyfoidfeberns inkubationstid.

Styrmannen Gustaf Adolf Salander och 1:e eldaren Berthold Olsson måste ha smittats samtidigt i början av mars, under förutsättning att den senares sjukdom verkligen var tyfoidfeber.

Den förre insjuknade den 17 mars medan den senare avmönstrade på grund av sjukdom den 19 mars. Att de smittats samtidigt talar för att det funnits en smittbärare någonstans där de befunnit sig gemensamt, det vill säga ombord.

Kapten Martin Olsson kan sedan ha smittats av samma smittbärare men vem detta kan ha varit är således oklart. Om sedan sjukdomsfallen 1921 berodde på tyfoidfeber är okänt men om så är fallet måste man ifrågasätta om den 1920 sjukavmönstrade lättmatrosen Ivar Andersson kan ha varit smittbärare redan 1920.

Levnadsförhållandena på WESTKUSTEN var troligtvis sådana att smittsamma sjukdomar lätt kunde spridas.

Tränga utrymmen, inte minst för lagring och tillredning av mat, och en föga idealisk arbetsmiljö kan ha bidragit till sjukdomsspridningen.

1920 hade WESTKUSTEN fortfarande ingen överbyggnad över kommando-



WESTKUSTEN fick sin stora styrbytt i tonk 1932. Foto vid Steppiren i slutet av 1940-talet. Foto från Sjöfartsmuseet Akvariet, fotograf Dag Almén

bryggan varför kapten, styrman och rorgångare långa tider måste vistas utomhus, något som inte kan ha varit bra för dem som drabbats av sjukdom.

Slutsatser

Sammanfattningsvis kan man konstatera att sjukligheten på WESTKUSTEN 1918-1921 var något som inte förekom på Marstrandsbolagets övriga fartyg.

Dessutom är det klart att ett av dödsfallen med säkerhet var orsakat av tyfoidfeber och att orsaken till min

farfars död troligtvis var denna sjukdom och inte hjärnblödning.

Förekomsten av tyfoidfeber innebär att troligtvis många – om inte alla – av de som avmönstrat på grund av sjukdom hade drabbats av den epidemi som grasserade i Göteborg.

Slutligen kan man bara gissa vilka smittvägar tyfoidfebera tog, och vem eller vilka som bar på smittan utan att veta om det.

S BERTIL OLSSON

Litteratur

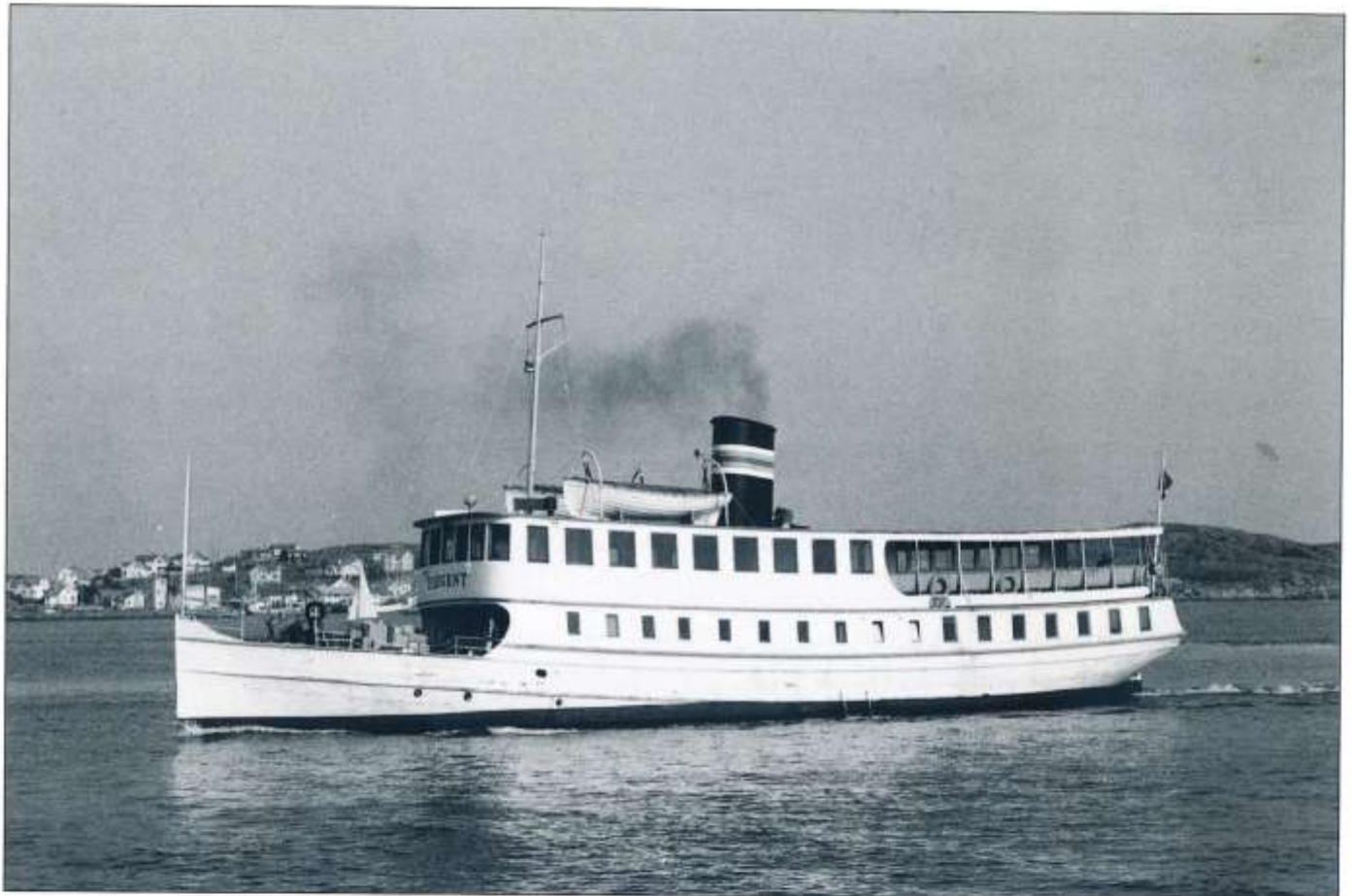
Berg, Henrik. Läkarebok. Göteborg 1924.

Bolin, Erik. Om Tyfoidfebern i Sverige. I: Historia geografi och statistik. Stockholm 1893.

Kungl. Medicinalstyrelsen. Allmän Hälso- och Sjukvård 1916-1921. Stockholm 1918-1923

New York American, 20 juni 1909 Sjömansullor och påmönstringsliggare från Marstrands Nya Ångfartyg AB 1916-1921. Landsarkivet, Göteborg.

Akterspegeln



Trafik AB Öckerö Skärgård trafikerade öarna i Öckerö kommun från centrala Göteborg från 1935 till senbösten 1969. Den största, och kanske snyggaste, av Öckeröbolagets båtar var REGENT, här fotograferad av Ragnar Magnander sommaren 1968 vid Hålsö och med Björkö i bakgrunden.