

Musikteater på Packhuskajen
Förslag av Lund & Valentin
arkitektkontor jan. 1990



ÅNGBÅTEN

Årg 27 • Aug 1991 • 76

Ångbåten 76

medlems- och informations-tidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 1072
403 12 GÖTEBORG
Postgiro 82 16 06 - 3
Bankgiro 673-68 62

Ansvarig utgivare detta nr: Bengt Fliesberg

Redaktionen har utgjorts av Bengt Fliesberg, tel 0522 - 172 51
Evert Svärth 031 - 90 02 10

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten c/o Söderberg, Södra Viktoriegatan 52, 411 30 Göteborg.

Medlems och prenumerationsavgift är 75 kr för 1991.

Adressförändringar meddelas till Mats Jedmo, Ranchedsvägen 88,
444 65 Jörlanda, tel. 0303/55279, eller på postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen -vanligen telefonsvarare - 031 - 151501.
Telefon till s/s "Bohuslän" vid Stegpiren under seglationssektion
031 - 131450, under vinteruppläggning vid Skeppsbron 031-131420.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Vakant	
Sekreterare	Håkan Järnström	031-470351
Kassaör	Sven-Hugo Bengtsson	403865
Befraktare för "Bohuslän"	Lillian och Bertil Vogl	286583
"Farjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	403865
"Stormprincess"	Håkan Järnström	470351
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	238705
maskin	Herbert Johansson	234778
Intendentur	Kerstin Granström	280377

Ångbåten 76 var klar för avgång från redaktionen den 1 aug.1991
Tryckt i 1000 ex av Trio Tryck i Stenungsund.

Omslaget visar ett av Stadsbyggnadskontorets förslag
till utformning av Packhuskajen.

REDAKTÖRERNA HAR ORDET

Nu är det äntligen klart. När Stefan Forsblad en tid före sitt hastiga insjuknande och bortgång frågade oss, Evert och Bengt, om vi ville medarbeta för att få ut ett nummer av tidningen, var vi båda mycket tveksamma. Vi förstod att det skulle bli mycket jobb, men inte sååå mycket! Det är ingen lätt uppgift att försöka göra något som skickliga tidningsmakare gjort i många år. Tack vare bidrag från Sven-Hugo, litet plock här och där har det i alla fall blivit en tidning, nummer 76. Vi hoppas att ni, kära läsare skall finna en del läsvärt.

Sven-Hugo skriver om Stefan Forsblad och om framtidsförslag för södra älvsstranden.

Bengt skriver om vad som hänt ombord, om ångmaskinistkursen och gör ett försök att reda ut skillnaden mellan Ångbåten Ekonomisk Förening och Sällskapet Ångbåten.

Om en utsökt modell av Ångaren Asolus och om gamla Soten har vi saxat ur tidningar och Gunnar bidrar med "Båtar runt ikring".

Alltid något. Ha det så trevligt!

Evert och Bengt



Stefan forsblad

Måndagen den 1 juli nåddes vi av det trögåka meddelandet om att Sällskapets ordförande Stefan Forsblad avlidit under den gångna natten. Han avled på sjukhus i Göteborg, där han vårdats en kort tid.

Stefan Forsblad och Sällskapet Ångbåten är i det närmaste synonyma begrepp. Han deltog visserligen inte formellt i själva konstitueringen av Sällskapet, men han kom mycket tidigt att bli en av de aktiva ombord i Ångaren BOHUSLÄN.

Enligt dagboksanteckningarna från vår första seglationsssäsong stod Stefan som befälhavare på BOHUSLÄN första gången den 28 augusti 1966. Stefans engagemang och prestationer ombord i BOHUSLÄN gjorde att han redan vid nästkommande årsmöte den 14 mars 1967 valdes till Sällskapets ordförande. Detta uppdrag har han sedan innehaft oavbrutet ända till dess han nu mänskligt att döma rycktes bort allt för tidigt.

Stefan Forsblad har således deltagit i uppbyggnaden av vår verksamhet redan från de första stopplande stegen fram till dagens ställning. Under de första åren var de ekonomiska bekymren överväldigande. Seglationen började ofta med ett underskott i balansräkningen, som först skulle utjämnas.

Sedan gällde det att skrapa ihop ytterligare medel för att kunna fortsätta reparations- och restaureringsarbetet så att fartyget kunde hållas i ett driftsdugligt skick. Detta var en livsnödvändighet för att hålla projektet vid liv. Stefan bidrog härvidlag bland annat genom sin initiativförmåga och sitt kurlage att inte låta sig avskräckas av hotande faror på vägen framåt. Hans förmåga att förhandla med leverantörer och andra gynnare av vår verksamhet betydde mycket. Han var den oförtömlige optimisten.

Stefan förde vårt vackra fartyg på åtskilliga resor utefter kusten och längre bort. Särskilt uppskattade Stefan resorna i samband med Ångbåtsmötena. Han stoltset över att

få företrädare Sällskapet Angbåten och Angaren BOHUSLÄN var inte att ta miste på. Man torde kunna påstå att han älskade "sitt" fartyg. Han var lika nöjd oavsett de yttre förhållandena. Kanske kände han till och med en extra tjuvning, när sjögången gjorde sig påmind och BOHUSLÄN nog vackert eller till och med vrenskades i grövre sjö. Frågan är om han inte njöt allra mest då BOHUSLÄN besökte Stockholm 1988 och gick upp på Strömmen och vände nedanför Slottet.

Stefan hade framtidsplaner för både sig själv och oss i Sällskapet. För vår del gällde det att utvidga de internationella kontakterna genom besök i någon av de tyska östersjöhamnarna för att där möta tyska veteranfartygskollegor. Tyvärr blev han inte i tillfälle att realisera sina förväntningar.

Stefan Forsblad har gått i land för gott! Vi tackar för god vakt! Hans minne skall leva kvar. Låt oss minnas honom som den optimist han alltid var.

+ + +

Jordfästningen lögde rum i Släps kyrka utanför Göteborg den 11 juli. Kyrkan var välfylld av anhöriga och vänner som ville hedra Stefan med sin närvaro. Blomsterpräkten var stor kring den i svenska örlogsflaggan svupa kistan. Personal från Marinen i Göteborg paradade i kyrkans kor med fanvakt. Officiant var kontraktsprosten Stellan Oléus, som i griftetalet utgick från temat: Det onda skall fördrivas med det goda.

Efter akten i kyrkan samlades gästerna ombord i S/S BOHUSLÄN där familjen Forsblad inbjöd till en minneslund för Stefan. Samlingen inleddes med att en företrädare för Sällskapet Angbåten hälsade välkommen ombord och höll ett anförande till Stefans minne.

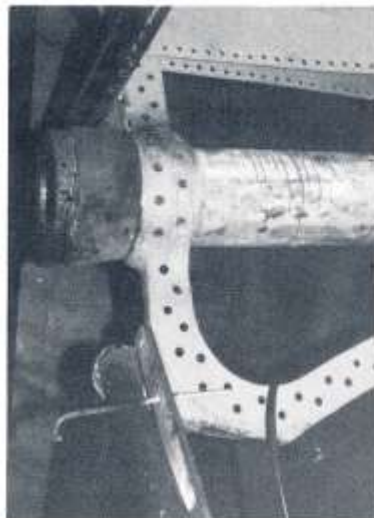
STEFAN FORSSBLADS MINNESFOND

I samband med Stefan Forsblads begravning hade familjen väddat om gåvor till Cancerfonden och Sällskapet Angbåten. Gåvor har strömmat in till oss och uppgår när detta skrivs (12 juli) till 12.080 kronor.

Vi i Sällskapet Angbåten är givetvis mycket tackssamma för omtanken. Styrelsen har av naturliga skäl ännu inte kunnat ta ställning till hur bidragen skall förvaltas. Det torde dock stå utom allt tvivel att medlen skall samlas i en separat fond som bör kallas STEFAN FORSSBLADS MINNESFOND. Fondens ändamål och reglerna för densamma får utformas i samråd mellan familjen Forsblad och Sällskapet.

Det är således möjligt att även i fortsättningen hylla Stefan Forsblads minne genom bidrag till hans fond. Bidragen mottages på Sällskapets vanliga postgirokonton nr 62 16 06 - 3 eller bankgiro 673-5862. Märk talongen STEFANS MINNE.

SHB



BOHUSLÄN i docka med propellerhylsan frilagd. Plåtarna A1 5B och BB som omsluter hylsan är demonterade. Skyddad med sina nihål syns tydligt. OBS den kraftiga uppslagningen av akterskeppet. Foto: Gunnar Söderberg.



HÄNT OMBORD

I nr 75 av vår tidning, beskrev Gunnar Söderberg de stora varvsjobben som pågick under hösten och våren.

"Bohuslän" låg i docka januari och februari och förhalades till vinteruppläggningsplatsen 1 mars. Under varvsbesöket hade propelleraxeln lossats och dragits in i aktersalongen för besiktning. Skrovet runt axelns hylsa hade förnyats liksom delar av aktra vattentanken. Axeln hade fått en ny utvändigt tättningsbox, rodet hade riktats, hjärtstock och lagringar förnyats och justerats och skäddan riktats och reparerats. Så nog hade det hänt saker under varvsbesöket alltså. Det blev ett drygt jobb att återställa inredningen i aktersalongen, men när det arbetet var

klart i april, blev det verkligen fint därnere.

Nya elledningar drogs i maskingången och i förskeppet där också ny fördelningscentral installerades. Under hösten påbörjades arbetet med en ny eltavla i maskin med mar-morfront och nyttigamma instrumentering. Installationen beräknas ske nu i vinter.

I maskin kunde nu maskinchefen skicka in folk i pannan för montage av zinkanoder. Storre rengöring av pannan had gjorts redan under hösten. All smetatur som var direkt ansluten till pannan plockades ner och maskinisterna släpade ventiler. De 22 mars var klassningen av pannan klar för 8 år framåt.

Cafeterian var som vanligt reparations-släp och lackverkstad och allmän samlingsplats vid 20.00 kaffet. I slutet av april sattes all tillgänglig personal in för att börja grovstädas och sen kom flickorna och jobbade hårt ett par kvällar. De sista dagarna i april togs en helt

ny ankarkätting ombord som ersättning för en av tidens(rostens) tand särgad kätting. Till slut var S/S Bohuslän klar för teknisk provtur och i maj i uselt sketaväder gjordes premiärturen.

Sen började charterturerna och det blev ett stort jobb att få alla charterturerna att klaffa. Bertil Vogt skriver separat om dessa turer.

Det blev en ny matleverantör i år från Restaurang Radlovägen i Västra Frölunda. Både passagerare och besättning har varit mycket nöjda.

De ordinarie turerna kom igång som planerat. Uppstarten på sommaren var dock lika tråkig som på premiärturen, regn och kyla, men några passagerare blev det allt ändå. Och andelar har sålts. Fram till midsommar blev det ytterligare 130 lyckliga andelsägare i vår fina båt.

Bemanningen har väl gått någotsånär, trots den intensiva körningen i maj. Annars var besättningsfrågan uppe på ett möte för aktiva medlemmar i början av maj. Som vanligt är det ont om däckpersonal. Sedan tre vinterturer för maskinpersonal nu genomförts har det blivit god tillgång på personal i maskin. Kurser för däckpersonal är kanske en lösning,....

Kvar för säsongen var nu onsdagsturerna, söndagsturerna till Marstrand resorna till Kungshamn och två resor till Fallens dag. Den 1 augusti gick årets sista tur och höstfest blev det den 2 augusti(det var Stefans önskan att ingenting skulle ändras). Sen började förberedelserna inför reparation av båtdäcket. Själva arbetet med byte av däcksbalkar, läggning av nytt trädäck med takpapp och montage av ny aktermast, det jobbet, inkl. demontage och återmontage av roderledning och skylight, är varvsjobb. Däremot har ett totalt aktivt åtagit sig demontage av soffor och invändiga möbler, lister takskivor, hyllor speglar och dörrar.

"Bohuslän" avses preliminärt bogseras till varvet omkr. 15 aug. och blir sedan borta stora delar av hösten. Sedan skall allt återmonteras, kompletteras och fräschas upp plus sedvanliga andra vinterjobb, så det blir att se fram emot en jobbig vår även 1992.



Fl-g

SKVALLRAN

Det lilla informationsbladet eller bladen, har nu kommit ut med sitt 4(5) nummer. Skvallran är ju informationsbladet för Sällskapet aktiva medlemmar och huvudsyftet är att ge snabb information om aktuella saker ombord, pågående och planerade reparationer, befraktningar, städning, turistproblem, personalförändringar, d v s ett axplock ur senaste styrelseprotokoll och andra aktualiteter.

Styrelseprotokollen samlas normalt i en pärm på expeditionen ombord men läses inte av alla och Skvallrans ambition är därför att ge en aktuell information som kan läsas hemma i lässtolen.

Skvallrans redaktör är Kjell Granström och han har med lätthet och elegans klarat dessa nummer, så vi önskar LYCKA TILL i fortsättningen.

Har Du inte fått bladet och är intresserad, skicka ett vykort till MATS JEDMO, RANHEDESVÄGEN 88 444 65 JORLANDA, med Din adress så får Du nästa skvallran som ett brev på posten.

Fl-g

ANGMASKINISTKURS

En kurs för ångmaskinintresserade har under våren hållits på Sjöbefälsskolan i Göteborg. Kursen omfattade 13 lektionskvällar och syftade till ett slutprov för kompetens "maskinist B". Ralph och Per har varit huvudlärare och har försökt förmedla något av de stora kunskaper dom besitter till 13 intresserade elever. Ralph har i stora drag talat om praktisk maskinlära medan Per talat teori och maskinbyggnad. Några andra lärare har kompletterat kursplanen, Kjell har talat skeppbyggnad och stabilitet, Göran ellära och Ulf pannkemi.

Ett bestående intryck från kursen är den lätthet och med de inblandade skämt Ralph undervisat och Pers alldeles enorma skicklighet att på tavlan rita klara och informativa figurer.

Det var en mycket lyckad kurs och det var nio elever som den 2 maj tenderade och fick sina examensbevis, vilket i kombination med fullgjord praktik ger behörighetsbevis ("brev") som maskinist B.

Vi som fick förmånen att följa kursen ber verkligen få framföra vårt varma tack till de utmärkte lärarna som ställt upp för att förmedla så mycket kunskap till nöjda elever.

Maskinist B-brev är lägsta behörighetsklass för att få vara yaktbefäl i Ångaren Bohuslän.

Fl-g

ÅNGBÅTEN EKONOMISK FÖRENING

har haft årsstämma.

Stämman var utlyst till måndagen den 10 juni 1991 ombord i "Bohuslän".

Det var ett möte i sedvanligt trevlig miljö, men tillströmningen av ägarrepresentanter var inte så stor.

Detta är inget protokoll från mötet, utan ett försök att förklara skillnaden mellan Ångbåten Ekonomisk Förening (ÅEF) och Sällskapet Ångbåten (SÅ). Det visar sig ofta att både andelsägare och medlemmar förväxlar begreppen.

En av punkterna på mötet skall dock först belysas. Det är kallelseformen till ÅEF:s möte, som togs upp under punkterna "Stämmans utlysande i laga ordning" och "Övriga frågor". Det gängse sättet att meddela är, dels genom en annons i Göteborgs Posten, dels via en notis i denna tidning. Eftersom tidningen "Ångbåten" inte utkommer så regelbundet, beslöt stämman att fastställa en bestämd, återkommande dag. Det beslöts att stämman skall hållas första helgfria måndagen i juni månad.

Därmed är det alltså klart att 1992 års stämma blir måndagen den 1 juni kl. 19.00 ombord i S/S Bohuslän.

Nu till Ångbåten Ekonomisk Förening och Sällskapet Ångbåten.

I korta ordalag förhåller det sig så här: ÅEF är formell ägare av S/S Bohuslän.

SÅ står för själva verksamheten.

I stadgarna för ÅEF står bl.a.:

"Föreningens ändamål är att äga, förvalta och på lämpligt sätt ställa till Sällskapet Ångbåtens förfogande, S/S Bohuslän - -"

Andelsägarna är medlemmar i ÅEF. Ca 2.500 personer har under åren 1965 till dags dato köpt andelar i båten. Den 31 december 1990 var 2.991 andelar sålda, vilket innebär att flera andelsägare innehar mer än en andel, något som går alldeles utmärkt!

Varje andelsägare äger en liten del av S/S Bohuslän, motsvarande den summa som inbetalats. Känn Dig alltså stolt andelsägare! Du kan med rätta säga: "Se, här är 'mitt' fartyg - åtminstone en liten, liten bit av Dig, vackra ångare, äger jag!" Andelsägarna har rätt att när-

vara vid årsstämmorna; nästa gång alltså den 1 juni 1992.

På stämmorna avhandlas vanligtvis inte så mycket. Det är styrelsen som utför det egentliga arbetet och samtliga i styrelsen är både andelsägare och medlemmar i SÅ sedan lång tid tillbaka. Ordföranden var t.ex. en av initiativtagarna till att skaffa kapital, just genom att sälja andelar, för att rädda ångaren från skrotning 1965.

Och nu en kort presentation av SÅ. I sällskapet finns f.n. ca 1.600 medlemmar. SÅ är den förening som driver och underhåller Ångaren Bohuslän.

I stadgarna för SÅ står bl.a.:

"Sällskapet Ångbåten är en ideell förening med syftet att bevara ångaren Bohuslän som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikepok."

Alla som utför det här bevarandejobbet, med underhåll av fartyget på vintrarna, med bemanning på somrarna och med administrativa uppgifter, ekonomi och charter, alla jobbar gratis och frivilligt. Men vi är inte så många. Ca 100 av de 1.600 medlemmarna är

aktiva och riktigt aktiva, d.v.s. som håller på året om med någon form av aktivitet för båten, är bara 25-30 st, men vi ser gärna att vi blir fler. Så Du, medlem i SÅ, som känner att Du skulle vilja, men ännu inte kommit Dig för....

VÄLKOMMEN i vårt gäng! Du får jobba så mycket som Du själv vill och hinner. Har Du ett praktiskt handlag och ser var det behövs en insats av något slag, så är Du mycket välkommen.

Andelsägare i S/S Bohuslän blir man för 100:- (samma belopp sedan 1965!). Man får då ett faksimil (avbildning) av ett aktiebrev "uti Marstrands Nya Aktiebolag av år 1876".

Medlemskap i Sällskapet Ångbåten kostar 75:- per år och då ingår den här tidningen med några utgåvor varje år.

F1-g

Bohuslän passerat
Skåpesundsbron.
Foto: Leif Magnusson



Andel
Ångbåten Chorontisk Förening

Bo Lahnus
som med Carlenska Färdens beakt
EN ANDEL

Ångbåten Chorontisk Förening
för det till fullt utskälda. Skidbåten och de båda
Föreningen med utgångspunkt och utgångspunkt med de
konstruktörerna. Föreningens medlemmar den 11 december 1965 utgav
medlems

Gästing den 1 aug 71
in årens försvaret

Med styrelsen Leif Magnusson, Alf Jansson
Gustaf Gustafsson
Lahnus

Den utskälda utgåvan är utskälda. Lahnus & Lahnus utgav

Så här ser en andel ut i förminskning. Verklig storlek är A4.



s/s Aeolus



**OM EN FARTYGSMODELL
OCH DESS BYGGARE**

Det händer att vår tidning uppmärksammar vackra och välbyggda modeller av framför allt S/S BOHUSLÄN. Några modeller som tidigare omnämnts är byggda av föreningens medlemmar. I nr 72 berättades om den fina modell som numera hänger i trapphuset till promenaddäck ombord i "riktiga" BOHUSLÄN, och i nr 75 beskrevs den vackra sjögående modellen som vunnit många tävlingar i både SM och NM.

Av en annan ångare finns på Sjöhistoriska museet i Stockholm en av de allra mest välbyggda modeller man kan få se. Det är modellen av Sveabolagets, tidigare Roderi Södra Sveriges passagerångare Aeolus, och ur Sjöhistorisk Årsbok 1970-80 har vi med beaktning tillstånd hämtat följande material och bilder.

S/S AEOLUS

Modellen, miniatyrångaren s/s Aeolus är en modell som museets tjänstemän gärna skryter med. Den är i alla avseenden ett mästerverk. Mer än 30 000 arbetstimmar har den krävt. Man kan inte se sig mätt på den. Varje ögonkast uppdragar något nytt märkvärdigt. Alla de små, små detaljerna tycks korrekt återgivna i skala 1:40. Det sitter till och med fungerande dubbellås i nedgångskaparnas dörrar.

I nära tjugo år var styrman Frans Oscar Carlsson sysselsatt med sin modell av s/s Aeolus. Han köisträckt den år 1893, sjösättning och provtur ägde rum år 1912 i Näsviken vid Kärishamn.

Styrman Carlsson måste ha varit besatt av detta fartyg, med det slings lidelse som t.ex Joseph Conrad, Herman Melville och John Masfield så måsterligt skildrar i sina sjöromaner.

Tyvärr vet vi ganska litet om mannen bakom mästerverket.

Han föddes i början av maj 1850 i Karlshamn och avled i slutet av maj 1912. Vid den tiden bodde han tillsammans med sin hustru Albertina, Matilda Josefina, född Andersson, på Regementsgatan 16 i sin födelsestad. Hustrun dog i april 1939. De båda makarna hade inga barn.

I början av 1890-talet mönstrade Carlsson som styrman i Aeolus. Var han seglat dessförinnan vet vi inte, ej heller var han tog sina examina. Kalmar ligger dock nära till.

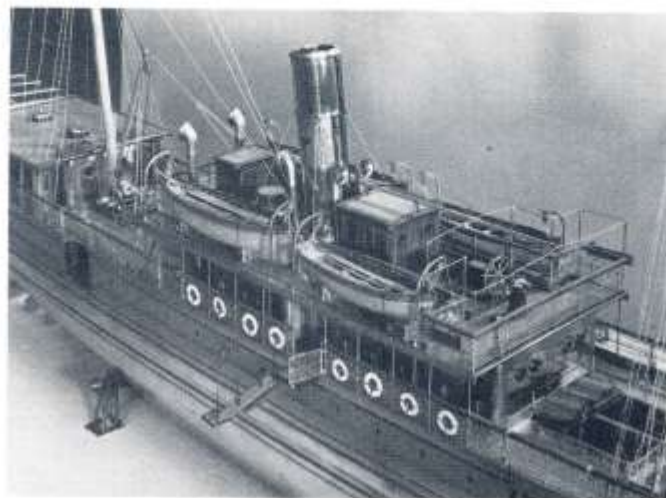
År 1902 utnämndes han till befälhavare på sitt älskade fartyg. Men samtidigt drabbades han av hjärtfel som satte stopp för vidare karriär till sjöss. När detta inträffade hade styrman Carlsson redan hunnit ägna åtskilliga timmar åt sitt modellbygge. Under många vintrars seglationsstopp och under frivaktstimmor ombord hade han bl.a format det spanbyggs skrovet och tillverkat delar av ångmaskinen.

Nu, när han tvingades gå iland, koncentrerar styrman Carlsson all sin kraft, hela sin tillvaro kring modellen. Han måste ha varit en utpräglat praktisk karl.

Det är alltså naturligt att han inte lämnat efter sig några anteckningar om vad som drivit honom att starta detta fantastiska bygge. Tyvärr finns det ej heller någon "loggbok" som kan berätta om arbetets förlopp, speciella svårigheter och eventuella misslyckanden. En summarisk byggnadsspecifikation har han dock sammanställt. Den avslutas med följande: "Varje person med kännedom om moderna passagerarångare torde med ledning av denna kortfattade förteckning göra sig en föreställning om det oerhörda arbetet (vilket arbete i medeltal omfattat 10 - 12 timmars arbetsdag under sju års tid) ty varje minsta småsak är i proportion till båtens storlek".



Trellissten arbetstimmer tog det styrman Frans Oscar Carlsson till tillverks mästerverket Aeolus. Allting fungerar från ankar-spröt till vinschar och legvålar. I sofpöms-kapparna dörrar sitter dubbelbild med nycklar som går att använda.



Riktigheten av den enkla men ändå imponerande förteckningen intygas skriftligen av sjömanshusombudsmannen J Söderlund och förre befälhavaren på s/s Konung Oscar sjökapt. A F Paulsson. Intyget är dagtecknat i Karlshamn den 11 mars 1912, alltså cirka 10 veckor före modellbyggarens död. Modellen av Aeolus är 1 489 mm lång. Bordläggningsskivorna av aluminium är ritade till varandra och till spannen. Fartygsdörrarna är mattpolerade över ventilstråket och därunder mattpolerade.

Skrovet är indelat i tre avdelningar. I mittsektionen finns ångpannan med maskin. De båda andra avdelningarna är avsedda för last mm. På mellandäck, som är av trä, finns se-longer och hytter, samt lastluckor och trappor till övre däck.

Övre däck är lagt av plankor i skalenlig bredd och tjocklek. De är fästa till däcksbalkarna. Minia-

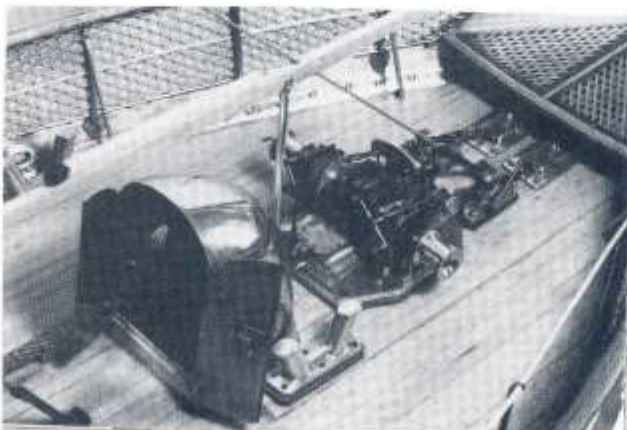
tyrångaren Aeolus har mycket att lära oss om modellbyggandets svåra konst. De berättar om detaljutformningens problem, om precision, osvikligt tålsmod och uppfinningsrikedom. Dörrarna har lås och i låsen sitter nycklar. De små träpytsarna på akterdäck, några millimeter höga, är gjorda av "trästavar" som limmats samman och handtagen är av riktigt tågvirke. Styrmaskinen uppe på bryggan är ett litet underverk med rörliga kugghjul.

De bekväma sofforna har slirigt utformade ryggstöd, skylightens mässinggaller blänker nypputsade, lastrummen är avlucade, bommar och vinschar är klara för aktion. Framdrivningsmaskineriet kan sättas igång. Man kan köra med tryckluft eller elda under pannan med sprit. Farten lär bli 3 - 4 knop.

Det råder ingen tvekan om att det är en mycket kunnig sjöman som byggt modellen av Aeolus. En sjöman som känt sitt fartyg i minsta detalj och inte sparat någon möda för att skapa dess korrekta avbild.

Efter förhandlingar som började år 1915 köpte Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm så småningom den utsökta modellen. 5000 riksdaler fick Albertina Carlsson. Det var pengar som Föreningen fört efter långvarig insamling bland medlemmarna lyckades få ihop. För 75 år sedan var 5 000 kronor ännu en ansenlig summa.

Bengt Ohrelus



Några data om s/s Aeolus

Aeolus byggdes 1886 vid Lindhalmen i Göteborg för Rederi AB Södra Sverige. Han och systerfartyget Zephyr – ett Kockumsbygge som totalförliste utanför Smögen 1886 byggdes båda för linjen Stockholm – Kristiania (Oslo) med anläp av flera städer på kusten, bl a Kalmar, Malmö och Göteborg.

Aeolus hade dim.L = 59,5 m B = 8,8 m, djup 3,9 m och var från början utrustad med 2 compoundmaskiner och två propellrar. Han övertogs 1897 av Rederi AB Svea och 1910 byttes compoundmaskinerna mot en trippelmaskin om 950 HK varvid kolförbrukningen i kg/1000h sjönk omkring 20%.

Aeolus ansågs vara ett mycket vackert fartyg och välkänd framför allt på ostkusten där han senare i många år gick på Norrlandskusten, Stockholm – Åbo och Riga och Stockholm – Borgholm.

Han var med om en expedition till Spetsbergen och gick med invalidtransporter under första världskriget. 1956 såldes han för ombyggnad till flytande radiostation för Radio Ibra men skrotades 1956 hos Persönar i Ystad.

Fl-g

Ångaren Aeolus med Södra Sveriges skarstensmärke. Kanske är man i färd med att de-
 viera kompanien utanför Östra Brabänken, Skeppsholmen i Stockholm.



SOTENS gamla exteriör finns kvar. Det enda som ändrats är att rederiet satt dit en prydnadsskorsten som skall påminna om tiden kring sekelskiftet.

Foto: Terje Fredh

SOTEN som blev ENKÖPING

Ur tidningen Bohuslänningen den 26/6-91 saxar vi följande:

SOTEN ALLTJÄMT I TRAFIK

En stor del av de gamla bohuslänska motorsegelarna och mindre fraktbåtar ligger i dag som nöjesbåtar i Stockholm. Där finns köpkraften, och intresset för gamla båtar är mycket stort. En promenad längs kajerna vid Norra Mälarstrand visar att inte mindre än 21 före detta bohusbåtar byggts om och fått Stockholm som hemmahamn.

Enligt försäkringsbolaget Lloyds register i London är m/s ENKÖPING världens äldsta passagerarfartyg som är i drift.

Det finns en båt i en chilensk insee som är äldre, men den har legat upplagd sedan 1859.

Bakom ENKÖPING döljer sig SOTEN som i nästan 30 år trafikerade norra bohuskusten.

ENKÖPING ägs av rederiet Strömma Kanal och ligger upplagd under vintern för att vår, sommar och höst gå efter tur-länta. Det innebär resor både till Uppsala och Enköping men också beställningsturer till Stockholms skärgård.

Terje Fredh



Sotens gamla exteriör finns kvar. Det enda som ändrats är att rederiet satt dit en prydnadsskorsten som skall påminna om tiden kring sekelskiftet. Foto: Terje Fredh.

I boken "Mälarbåtar" av Fredrik och Lennart Oldsjö finns följande notering från 1967:

Enköping, Osthammar, Skokloster, Arholma, Vaddö, Gläfsfjorden, Södra Skärgården. Soten. Byggt vid Oskarhamns varv 1868. Längd 29,29 m Bredd 4,69 m, Djupgående 2,38 m. Under sitt ursprungliga namn byggdes fartyget för Bockholmsundsbolaget men såldes 1885 för att som ÖSTHAMMAR insättas på traden Osthammar - Stockholm.

Angfartygs AB Sigtuna - Sko köpte henne 1900, och hon fick nu heta SKOKLOSTER. Bolaget gick emellertid dåligt och trädde 1910 i likvidation, varvid fartyget utbjöds till försäljning

1911 finner vi henne på nytt i salta vatten, närmare bestämt i Norrtälje, där den nye ägaren Angfartygs AB Syllid, döpte henne till ARHOLMA. 1914 såldes ångaren på nytt och namnet ändrades till VADDU och året därpå kom hon till Arvika, där Angbåts AB Gläfsfjorden kallade henne GLÄFSFJORDEN. Så kom hon slutligen till Västkusten 1935, där hon först hette Södra Skärgården, sedan SOTEN. Hon är numera motoriserad och går i trafik mellan Lysekil och Gravarne sina 99 år till trots.

ann.

SOTEN avgick den 14 sept.-89 för ombyggnad efter nära 55 år på Västkusten

Fl-g

Båtar runt omkring

SMUGENO, d v s f d MYSING och HARRY HJORNE, som förra året trafikerade SOTENS gamla linje har sålts till Stockholm. Istället har Smögen Trafik AB hyrt in SNÄCKESKÄR för trafiken i sommar. Den har övertagit namnet SMUGENO.

GULLMARSFÄRJAN II ersattes i vintras av nybyggda CARL WILHELMSON. Färjan såldes därefter av Lysekils kommun till Marin & Maskin i Stockholm. Det tidigare öppna bildäcket har glats in och under namnet ÅNGSHOLMEN trafikerar den nu linjen Stockholm-Fjäderholmen.

Färjan byggdes i Marstal i Danmark 1931 och köptes 1963 av bröderna Harrysson för trafik Lysekil-Fiskebäckskil. 1975 övertogs verksamheten av Lysekils kommun.

DAN BROSTRUM har av den nye ägaren Gunnar Bäckstrand AB satts in på hamrundturer i Göteborg. Fem 90 minuters turer körs dagligen från Stenpiren och Lilla Bommen.

Inför de nya trafikuppgifterna har färjan byggts om med ny passagerarinredning med kaféserving. Maskineriet har ljudisolerats vilket var välbehövligt.

ÄLV-SNABBENLINJEN förlängdes den 27/5 från Eriksberg till en ny pontonbrygga vid Klippan. Intresset för båtlinjen ökar stadigt. Sedan i mars och resten av vårterminen har skärgårdsbåten DISA gått som extrabåt på sträckan Lilla Bommen-Lindholmen. Antalet resande är nu ca 30.000 per månad.

WAXHOLM III, som sedan 1964 legat som restaurang i Vaxholm, köptes på auktion i våras för 1,65 milj kr av Strömma Kanalbolaget. Den maskin- och pannlösa ångaren har bogsrats till Mälarvarvet i Stockholm.

Nu projekteras en ombyggnad och upprustning av båten med målsättningen att den skall vara klar för trafik våren 1993. Vi förmodar att Strömma Kanalbolaget installerar ett dieselmaskineri i båten.

Ångaren byggdes 1903 vid Bergsund för trafik Norrköping-Valdemarsvik under namnet SKÄRGÅRDEN. 1908 köpte Waxholmsbolaget båten och den fick sitt nuvarande namn. "3-an" trafikerade huvudsakligen Bjödösundet och linjerna i norra skärgården. Sista året i trafik var 1961, varefter hon lades upp och såldes.

GS



Foto:Terje Fredh



FRAMTIDSVYER

Den 29 november 1990 beslöt kommunfullmäktige i Göteborg att en ny musikteater skall uppföras vid norra delen av Packhuskajen, och nu har bygget kommit igång. Då anläggningen blir av imponerande storlek, kommer den att inverka på hittillsvarande verksamhet i anslutning till kajen ifråga. Trots rådande finansiella läge, ställer staten upp med utlovad andel av erforderligt kapital.

Hur kommer det då att se ut i framtiden vid Packhuskajen - en av Göteborgs äldsta hamnanläggningar? Här skall vi nu presentera delar av en översiktsplan för östra älvstranden, som Stadsbyggnadskontoret sände ut på samrådsremiss i april 1990. Efter en redogörelse för den historiska utvecklingen av verksamheten vid kajerna följer ett avsnitt med idéer och förslag för områdets i framtiden. Vi finner förslagen så intressanta att vi återger dem in extenso.

Eftersom vi är oss själva närmast är det glädjande att kunna kostatera, att planerna är klart medvetna om ångaren BOHUSLAN, som alltså förutsättes behålla sin plats vid Stora Hamnkanslens utlopp. Lägga märke till formuleringen: "Det är viktigt för den maritima karaktären här vid Stora Hamnkanslens utlopp, att den vackra BOHUSLAN får vara blickfång.

Det måste anses i hög grad positivt att förslagsställarna vill att verksamheten vid sidan av testern skall bevara sin maritima karaktär i levande form, d v s med samtliga mindre passagerarfartyg förlagda inom området. Dessutom föreslås Göteborgs Maritima Centrum också få sina fartyg förlagda vid Packhuskajen och i Lilla Bommen på samma sätt som hittills. Detta hjälper givetvis till att bevara karaktären av hamnområde, vilket är angeläget.

Sällskapet Ångbåten deltar som observatör i en samrådsgrupp för de berörda rederierna. I denna grupp har man framhållit vikten av att fartygstrafiken inte bara behöver en kajplats för varje fartyg utan vissa serviceanläggningar i land såsom öl- och vattenanslutningar samt förvaringsutrymmen och utrymmen för kundservice.

Som framgår av planförslaget skall kajskjul 8 vara kvar. I skjulet skall Göteborgs Maritima Centrum enligt planen ha sin småbåtsutställning. Dessutom torde det bli nödvändigt att förlägga stiftelsens expedition hit, eftersom den nuvarande förevann när kajskjul 3 revs för att ge plats åt teatern.

Som bekant har vi sedan lång tid tillbaka vårt kallförråd i varuskjul 8. Hyresavtalet är - som framgått av notis i tidigare nummer av ÅNGBÅTEN - uppsagt med utgången av september månad 1990. Med anledning härav har vi dragit ärendet inför Hyresnämnden för medling. Detta har resulterat i att vi fått uppskov med avflyttningen först till 1 december 1990, vilket senare förlängts tills vidare. Under handläggning av ärendet har vi yrkat att få vara kvar i skjulet eftersom det synbarligen skall stå kvar. Motparten representeras numera av kommunens fastighetskontor och där är man angelagen att träffa en överenskommelse med Göteborgs Maritima Centrum så att vi får vara kvar.

Om planförslaget följs och våra förhoppningar om varuskjul 8 infrias, kan vi se framtiden an med tillförsikt. Vi får behålla vår kajplats och dess anslutningar. Så småningom torde också förbindelsen mellan kajområdet och staden komma att förbättras genom den förändring av Götaledens sträckning, som teaterbygget framtvingar enligt vad komvarens karaktären av hamnområde, vilket är angeläget.

Det är därvid nödvändigt att gatunätet vid kajerna utformas så att fartyg i trafik kan nås av taxi- och servicebilar vid den egna kajplatsen.

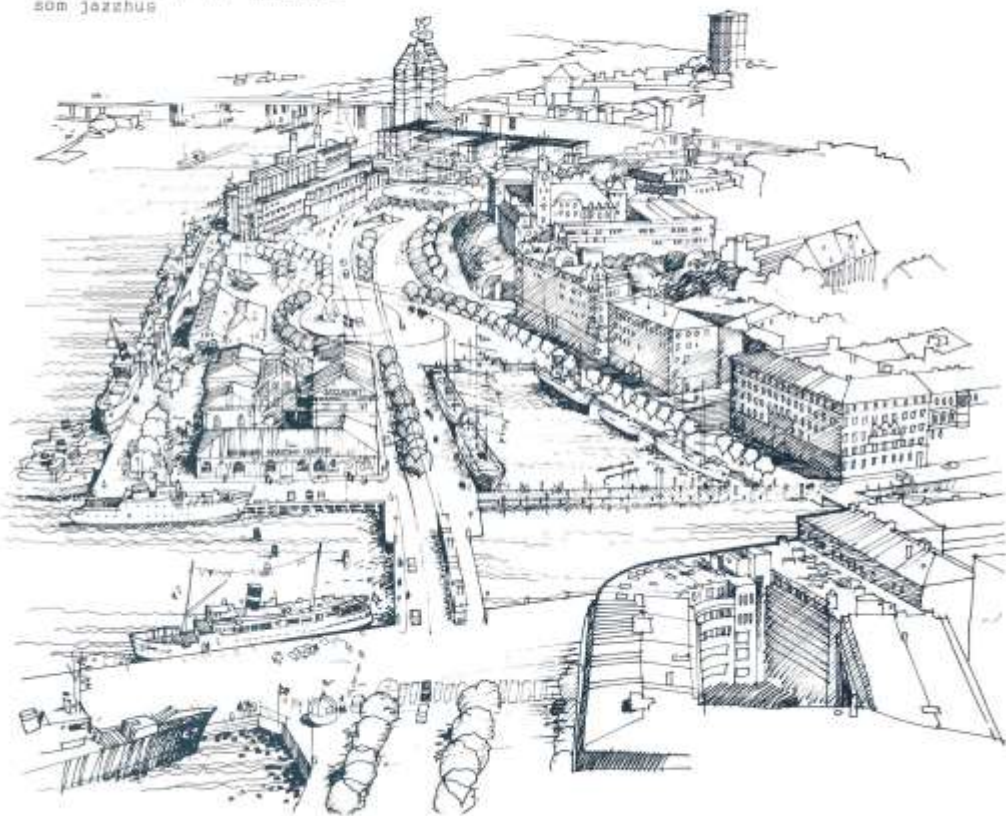
Vi hoppas bara att pengar finns tillgängliga. Den enda vettiga utformningen av Götaleden i tunnel fröns Städtjänaregatan till väster om Rosenlund är kostnadsberäknad till 750 - 900 miljoner kronor, varav Göteborg skulle förskotta 70 mil!

Eftersom vi har nog med att lösa våra egna ekonomiska problem, lämnar vi kommunens bekymmer till dem det vederbör. Huvudsaken är att vi kan verka som hittills, oavsett teater och tunnel, för att viss levande museiverksamhet.

SHB



Peckhuskajen som stadens maritima centrum, utan Götaled, med musikteater, med museibåtar och båtar i trafik, med Masthuggen återskäpad och med Tullhuset som jazzhus

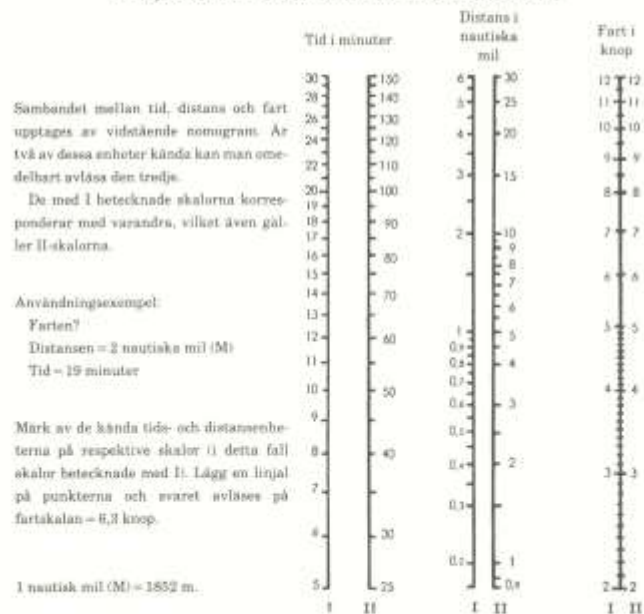


MÅTT PÅ JORDEN

Metern är från början bestämd till en tiomiljiondel av jordmeridiänkvadranten. Denna kvadrant skulle alltså vara 10 miljoner meter och jordens omkrets över polerna 40 miljoner meter. En kvadrant upptager en vinkel av 90°, vardera uppdelad i 60', varför en vinkel av 1" vid jordens medelpunkt skulle motsvaras av en båglangd på jordens yta av

$$\frac{10\ 000\ 000}{90 \cdot 60} = 1851,85 \text{ meter.}$$

TID-, DISTANS- OCH FARTNOMOGRAM



Sambandet mellan tid, distans och fart upptages av vidstående nomogram. Är två av dessa enheter kända kan man omedelbart avläsa den tredje.

De med I betecknade skalorna korreponderar med varandra, vilket även gäller II-skalorna.

Användnings exempel

Farten?

Distansen = 2 nautiska mil (M)

Tid = 19 minuter

Märk av de kända tids- och distansenheterna på respektive skalar i detta fall skalar betecknade med I. Läggs en linjal på punkterna och svaret avläses på fartskalan = 6,8 knop.

1 nautisk mil (M) = 1852 m.

DISTANSER I SVERIGE

154	196	75	202	82	49	414	378	307	240	47	262	81	517	118	457	471	491	76	395	91	32	152	323	493	508	36	334	364	200	315	122	318	346	279	332	356	312	391	460	342	73	296	Arkösund
413	455	221	40	250	251	118	637	298	14	337	521	579	341	190	716	175	739	306	299	264	345	421	27	197	767	908	38	48	130	104	163	277	50	538	791	250	450	95	104	591	289	Falsterboev	
343	185	73	254	83	39	406	367	494	279	34	251	399	529	126	449	463	489	76	387	99	115	141	315	485	497	69	326	356	199	307	128	307	338	268	321	547	177	363	452	231	Fårösund		
179	56	282	407	279	251	619	296	707	491	238	47	132	742	153	285	679	319	329	800	303	268	189	529	696	336	207	539	569	467	429	333	127	551	70	360	780	224	596	695	1	Gavle		
277	618	385	294	417	417	54	891	96	179	501	695	734	169	550	880	41	914	470	158	368	508	575	143	56	901	470	125	96	284	279	329	741	114	702	165	125	614	10	Göteborg				
708	550	316	135	348	348	40	735	132	199	432	635	895	167	491	811	191	845	491	225	289	440	556	74	123	863	401	57	27	215	201	260	672	45	633	880	186	545	Halmstad					
136	178	236	416	242	234	568	369	656	449	338	244	283	491	178	439	625	470	195	743	262	236	132	477	647	490	177	498	518	354	369	291	300	500	281	114	709	Hänge						
472	714	469	299	312	512	149	496	144	273	596	789	829	139	645	975	84	1039	565	194	463	654	679	298	116	1026	665	221	191	379	365	434	836	239	797	1050	Hänselholm							
229	365	572	737	568	541	609	164	997	741	528	336	579	1032	443	97	998	92	519	1090	592	658	269	616	988	59	497	829	859	495	719	623	253	841	321	Härsandshamn								
129	95	319	564	315	298	636	167	744	528	275	49	49	779	189	246	713	290	260	837	539	305	146	565	735	297	244	578	906	443	457	370	84	988	Hudikvall									
663	303	271	89	393	393	68	697	156	64	387	571	629	191	436	796	125	800	356	289	254	395	461	29	147	817	356	12	18	376	156	215	627	Hälsingborg										
56	145	356	543	354	327	655	99	783	367	314	98	37	818	229	178	162	212	395	876	379	344	185	664	774	228	283	615	645	481	436	429	Hälsingborg											
445	367	66	131	71	94	283	469	371	153	145	351	462	406	214	548	349	562	133	494	39	172	243	192	362	599	134	233	232	61	85	Kalmar												
532	374	189	73	172	172	224	539	312	98	259	443	468	347	305	633	281	469	225	405	124	284	339	133	353	686	225	147	174	31	Karlshamn													
517	558	125	86	157	157	238	541	326	119	241	425	474	355	299	626	295	654	219	419	198	249	315	147	317	671	219	161	188	Karlskrona														
681	523	289	198	321	321	50	705	128	82	465	589	648	173	454	784	107	818	374	231	272	413	479	47	129	835	374	30	Kullen															
651	495	259	78	291	291	89	675	198	55	375	559	608	293	424	754	137	788	344	261	242	383	449	20	159	805	344	Landskrona																
319	191	85	272	75	87	424	343	512	296	31	217	279	547	82	422	481	456	23	935	103	61	117	333	591	475	Landsort																	
195	341	849	733	544	517	895	139	973	761	594	312	255	1938	439	69	942	61	495	1966	568	534	375	794	964	Luleå																		
410	552	418	227	450	430	87	834	27	211	534	718	787	42	583	933	38	947	591	116	491	542	699	176	Lysekil																			
648	462	246	67	280	280	97	464	195	41	368	548	595	229	613	743	154	777	323	278	231	372	438	Malmö																				
221	52	192	377	188	181	529	245	617	491	148	129	179	452	81	324	596	358	139	719	213	179	Mariehamn																					
389	222	124	311	112	111	463	454	555	335	92	288	337	596	141	483	529	517	39	644	141	Norrköping																						
414	257	37	170	39	65	322	438	419	194	134	423	371	445	183	517	379	531	192	593	Oskarshamn																							
912	194	520	339	552	552	189	936	136	413	636	820	869	71	883	1035	132	1049	605	Oxelö																								
341	185	95	272	79	72	424	395	512	296	51	249	299	547	194	444	491	478	Oxelösund																									
178	224	331	716	527	395	868	122	956	740	487	299	239	991	492	49	925	Thors																										
786	630	386	215	828	428	45	412	69	149	812	999	745	74	561	691	Skagens rev																											
156	290	497	682	653	498	834	98	922	798	453	261	294	957	368	Skelleftehamn																												
282	92	167	362	157	144	594	299	592	378	21	173	222	627	Stockholm																													
824	696	462	281	494	494	131	878	71	255	578	792	813	Strömstad																														
83	134	351	536	347	139	698	125	178	599	397	81	Sundsvall																															
148	73	392	487	266	271	619	182	727	511	259	Söderhamn																																
351	193	126	393	196	98	455	374	543	327	Söderhalp																																	
603	415	311	39	243	243	132	627	229	Tedlöberg																																		
819	661	427	249	479	459	86	843	Uddevalva																																			
795	211	418	603	414	387	735	Umeå uthamn																																				
781	673	839	158	371	371	Varberg																																					
583	305	37	219	53	Vishy																																						
399	232	32	219	Västervik																																							
579	421	147	Ystad																																								
394	236	Olands N. udde																																									
182	Öregrund																																										
Örnsköldevä																																											

DISTANSTABELL

Distansen mellan två platser erhålles genom att följa det övre namnets rad åt vänster till talet i kolumn som angives av det andra namnets begynnelsebokstav. Talet anger distansen i nautiska mil.

Specialtabeller för Göteborg och Stockholm

GÖTEBORG – Vinga-Fyr 12 – Marstrand 22 – Vänersborg 47 – Karlstad 128 – Motala 162	STOCKHOLM – Kapellskär 47 – Landsort 82 – Grönskär 42 – Brödstycket ... 17 – Västeraås 62
---	---