



ÅNGBÅTEN Årg 39 • Nr 4 2003 • 113

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@phone.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvöleden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertil@phc.gu.se
Matrias Jarlstedt, Aplykavägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
matrias@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stamma, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, markgraf@sigmet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2004 är 130 kronor.

Bidrag till tidningen kan stundas på olika sätt efter överenskomst med redaktionen.

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

Grafisk produktion: Litorapid Media AB 2003.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg
www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2005 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,
kassör: Öve Ivar, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggplats vid Stempiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsbros, tel 031-13 14 20.

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

Reguljära noter med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

Försalongen

Det är bara några månader sedan BOHUSLÄN lades upp och några veckor sedan FARJAN 4 gjorde sista hamturen för säsongen.

Så här års härskar decembermörkret under en stor del av dygnet. Adventstjärnor, ljusstakar och granar, tillsammans med glögg och pepparkakor, får oss att uthärda väntan på julen.

Då kommer Ångbåten och påminner om att ljuset skall återvända, vinter bli vår och isarna brytas upp igen! Våra ångare skall kasta av sig presenningarna och lämna sina vinterkvarter.

Åter skall ångan pysa ur rusrören när båtarna ligger med ångan uppe och passagerarna köar vid landgångarna.

Men innan dess väntar arbete och åter arbete med renovering, underhåll och mycket annat som ångbåtsfolket ägnar sig åt under "vinteruppehållet".

Sista Ångbåten för året lägger ut!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2004: 26 januari 2004

Nr 2 2004: 13 april 2004

Nr 3 2004: 6 september 2004

Nr 4 2004: 8 november 2004

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN på Kallafjord med Rövi i bakgrunden.

Foto Göran Ohlsson 12 juni 2003

Ångbåten Nr 4 2003

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Välkommen till god läsning i vinternumret av vår tidskrift, som redaktionen har lastat full med diverse intressanta artiklar.

Sedan sist har det inte hänt så mycket nytt med våra fartyg eller inom Sällskapet. Det är ju på det viset under lägsäsongen. Dock jobbas det frenetiskt under arbetsdagarna ombord, det är mycket som skall fixas inför nästa säsong och som vanligt lutar vi oss mot ett gott gäng, som oförtrutet jobbar på som trogna vinterarbetare.

Bland annat är den gamla spisen i BOHUSLÄN skrotad och har gått till de sälla jaktmarkerna för uttjänta spisar. En nyinköpt håller som bäst på att installeras utav chieften "Palle" och kompani. Som ångbåtsarbetare måste man klara av det mesta!

Vi får bedja till högre makter att spiseröken går rätt väg, när provstekning sker framledes. Men jag är full av tillförsikt och har fullt förtroende för spishytarna.

FARJAN 4 körde hela hösten hamrundturer på lördagarna. Samtliga turer var fullbelagda och ibland fick besvikna presumtiva resenärer, som hade tänkt sig en resa i hamnen, gå hem igen med oförträttat ärende. Det gällde att köa i god tid innan avgången!

Sällskapets årsmöte avhölls den 25/10 ombord i WALONA. Som vanligt avnjöt vi, innan mötet, gott kaffe med tilltugg. Det var många medlemmar som hade mött upp och det känns både inspirerande och roligt att leda ett sådant möte.

Muycket nytt kom ej upp på dagord-

ningen, årsavgiften är oförändrad 150 kronor per år och styrelsen fick ansvarsfrihet för det aktuella räkenskapsåret, vilket vi tackar för.

Styrelsen omvaldes i sin helhet, förutom Jan Hagberg som önskade avgå efter endast ett år. På den platsen valdes Ingrid Berg in. Vi tackar Janne för tiden i styrelsen och önskar Ingrid välkommen att delta i styrelsearbetet med liv och lust.

Styrelsen har ingående diskuterat nästa års turlista och skall ha ett avstämningmöte med Ingvar innan beslut tages. Det är mycket som skall klaffa för att den digra turlistan skall fungera, som alla förestår.

Ångaren kommer under sista veckan av juli 2004 att besöka Karlskrona, där då ett stort antal, både segel-, ång- och motorfartyg, skall samlas. Mer om detta i kommande nummer av denna tidning.

Som vanligt vädjar jag till läsekretsen, har Du möjlighet så ställ upp som besättning i fartygen nästa säsong! Vi är i behov av folk i alla avdelningar ombord. Lönen är obefintlig, men maten är god och kamratskapet fint och nog skulle det väl kännas bra att vara en riktig kulturarbetare?

För fartygskultur är vad vi alla sysslar med, då vi är ombord och det skall vi vara ytterst stolta över. Vår främsta uppgift är ju att hålla fartygen i gott skick och samtidigt se till att både ångaren och färjan bevaras till eftervärlden.

Nästa år fyller BOHUSLÄN 90 år och vi planerar som bäst en jubileumshelg i mitten av maj månad. Vi avser att bjuda

in våra nordiska ångbåtsgrannar och i samband med detta hålla lite festligheter, samt en tur till Marstrand, allt enligt originalprovturen 1914. Vi återkommer med närmare program.

Så har snart vintern nått sin kulmen, tro det eller ej, men den 22/12 har vi nått vintersolståndet. Detta innebär att vi sedan går mot ljusare tider och framåt våren börjar det åter värmas och pysa i pannorna. Jag ser fram emot denna tid igen!

Men innan dess får vi mysa i decembermörkret. Vi tänder ljus i våra fönster och har det skönt med våra nära och kära.

Jag vill önska Er alla lycka, En God Jul och Ett Gott År 2004!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 113

| | | | |
|----------------------------|---|---------------------------------|----|
| Försalongen | 2 | Aktuellt från FARJAN 4 | 10 |
| Ordföranden har ordet | 3 | Vi har läst: Ångbåtarna mellan | |
| Fartygsforum 2003 | 4 | Åbo och Åland | 12 |
| Maritimhistorisk mönstring | 4 | Från grytdiskare... | 14 |
| Årsmötet 2003 | 6 | Västskustbåtar österut | 15 |
| Beställningstrafiken | 7 | Mera om S:t ERIK och julorkanen | 16 |
| Kerstin Granström | 7 | Aktersalongen | 18 |
| Min första ångmaskin | 8 | | |

Fartygsforum 2003

Årets Fartygsforum hölls 18-19 oktober på Sjöhistoriska Museet i Stockholm. Fartygsforum arrangeras av Statens Maritima Museer i samverkan med Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening. Temat i år var *Mötet myndigheter-fartygsoperatörer*.

Omkring 100 personer deltog från olika myndigheter och museer samt ett fyrtiotal fartyg. Deltagarna fick en inblick i myndigheternas verksamhet samtidigt som man tog upp aktuella frågor vad gäller fartygsbevarande.

Sjöfartsinspektionen, presenterades av Per Nordström. Från fartygsoperativa enheten informerade Bo Bergström om förslaget till nya behörigheter i traditionsfartyg samt ny maskinbefälsutbildning. Förslaget avser att underlätta rekryteringen av fartygsbefäl till traditionsfartyg på skolsegling och maskinbefäl i traditionsfartyg.

Fredrik Linder från Riksantikvarieämbetet informerade om bidrag till arbetslivsmuseer. Det finns 1450 arbetslivsmuseer i Sverige och 4 milj. kronor årligen att fördela. Bidragen administreras av myndigheten, ansökningshandlingar finns på nätet under www.raa.se.

Torsten Nilsson från Arbetets museum i Norrköping framhöll att våra fartyg får betraktas som arbetslivsmuseer och betonade vikten av samarbete mellan dessa och museer i land med liknande verksamheter.

Även samverkan mellan myndigheter betonades av Claes Wollentz från Statens Maritima Museer som också är en myndighet. Han visade exempel på fartygs-

bevarande och redogjorde för det kulturhistoriska skeppsregistret samt för T-klassning och K-märkning.

Barbro Söderberg från Fiskeriverket redogjorde för anpassningen av den svenska fiskeflottan där EU och staten gemensamt ger bidrag till upphuggning av äldre fiskerfartyg. Villkoren för bevarande av intressanta fiskerfartyg är ofördelaktiga och behöver förändras.

Från Kustbevakningen berättade Jan Johansson om sin myndighet med dess breda verksamhetsområde.

Söndagens program omfattade bl. a. ett anförande av Torsten Nilsson från Arbetets museum om arbetslivsmuseernas roll som traditionsbärare och om hur de bevarar, brukar och levandegör det industriella kulturarvet.

Från Marinmuseum i Karlskrona redogjorde Ann-Britt Christensson om projektet *Karlskrona varv* och bjöd in till seminariet, *Nitar och ångpannor*, på Marinmuseum 21-22 november.

Anders Berg, ordförande i European Maritime Heritage, berättade om denna organisation för fartygsbevarande inom EU och inbjöd till EMH kongress i Karlskrona 28 juli-1 augusti 2004.

Chefen för Marinmuseum, Per-Inge Lindqvist, berättade mera om detta evenemang som är sammankopplat med Baltic Sail 2004. Man förväntar sig stort deltagande av såväl seglande som maskindrivna fartyg.

Temat för Fartygsforum 2004 blir utbildningsfrågor.

INGVAR

Västsvensk

Många goda krafter arbetar med vår maritima historia men de behöver stärkas ännu mer. Hur kan vi använda våra resurser bättre? Hur kan samordning och samarbete leda till att nya resurser genereras? Vad behöver göras? Vem skall göra vad?

Den 8 och 9 november hölls i Göteborg ett tvådagarsseminarium, en västsvensk mobilisering av goda krafter i arbetet med det maritima kulturarvet.

Till seminariet hade inbjudits föreningar och organisationer som på olika sätt förvaltar, bevarar och utvecklar det maritima kulturarvet. Arrangörer var Kulturnämnden Västra Götaland och Göteborgs Stads Kultur nämnd i samarbete med Statens Maritima Museer (SMM).

Seminarieret hölls på Göteborgs Maritima Centrum vid Päckhuskajen och lastrummet på FRYREN rymde mer än väl de omkring 100 personer som representerade föreningar och organisationer inom Västra Götalandsregionen.

Per-Anders Andersson, ordförande i Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum, hälsade välkommen varefter Lars Nordström, ordförande i kultur nämnden för Västra Götaland, talade om teknik- och maritimhistoriska miljöer i länet och om hur föreningar tagit på sig mycket av det ansvar som samhället inte har resurser till. Han påminde om att även dokumentera nutiden.

Nästa talare var Ulf Ahlstedt, ledamot i Göteborgs stads kultur nämnd, som bl. a. pekade på det faktum att varvs- och hamnverksamheten ersatts med färjeter-

Maritimhistorisk Mobilisering

minaler och dyra bostäder förutom ett casino. Han såg det som en utmaning att även engagera kvinnorna när det gäller intresse och frivillighet.

Keith Wijkander, överintendent vid SMM, talade om SMM och det maritima kulturarvet. Saknas kulturarvet för-lor vi länkarna till vår historia. Historien skall inte ses som en "ryggsäck".

Keith Wijkander konstaterade att samarbetet mellan de maritima museerna och näringslivet minskat.

Tomas Olsson, utredare i Västra Götalandsregionen, framhöll föreningarnas betydelse för framtiden i regionen. Till nästa seminarium, våren 2004, inbjuds företag, institutioner och myndigheter. Ett tredje seminarium planeras hösten 2004.

Hans-Lennart Ohlsson, stabschef vid SMM, berättade om satsningarna på *Fartygsforum* och *Varvsforum* och att man våren 2004 även arrangerar *Vetranbåtsforum*.

Härefter följde exempel på maritim-historiska nätverk. Anders Berg berättade om hur man i *Sjöfararkusten* samlat såväl ideella som avlönade sjöfartsmuseer längs Smålandskusten.

Göran Ekström presenterade *Sörmlands Kustlag* som ägnar sig åt att göra en oexploaterad skärgård tillgänglig för allmänheten på naturens villkor.

Esbjörn Hillberg, ordförande i Svenska Fyrallskapet med 2200 medlemmar, föreslog en nationell stiftelse för att bevara fyrar som är hotade när de inte längre behövs för sjöfarten. Esbjörn Hillberg framhöll även föreningarnas

behov av hjälp med administration och lokaler.

Lennart Martinsson, ordförande i Västskustskutornas samrådsgrupp, gav en omfattande information om de seglande traditionsfartygen. Varje år deltar 6 000 ungdomar i skolseglingar och totalt deltar 10 000 personer årligen i verksamheten med segelfartygen.

Efter lunchen ägnades eftermiddagen åt grupparbeten. Kulturarism (besöks-mål i samverkan), kustutveckling och lärande (att bruka den maritima historien) var teman för dessa grupparbeten. Kvällen avslutades med middag.

Söndagen inleddes med en hamtur med FARJAN 4 som gick från Stora Bommen till Eriksberg där färjan vände vid Ostindiefären. Efter ett besök på Radiomuseet besökte deltagarna Norra Älvstrandens informationscentrum där man fick berättelsen om varvsområdenas förvandling till bostäder, kontor och utbildningscentrum.

Efter lunch presenterades lördagens grupparbeten. Det samlade intresset är kustkulturen, låt vara att kusten ligger vid en insjö eller i något fall vid en kanal. En början är att lära känna varandra och att utbyta erfarenheter. Att det behövs nya grepp var man eniga om, både när det gäller den framtida rekryteringen av medlemmar som att dra till sig besökare och kunder.

Varje förening är en del i en upplevelse. Låt oss länka in oss på varandras hemsidor och skapa en gemensam portal för kustkulturen! Byt medlemsinformation och arrangera temaresor för de

gemensamma medlemmarna, var några av förslagen.

Från skutorna framfördes önskemål om organiserad utbildning liksom ett förslag om slipar för reparationer i egen regi. Även ångbåtsbryggorna bör ingå i kulturarvet.

En viktig början på samarbetet blir att förteckna aktörer och besöksmål i den maritima verksamheten.

Seminarieret över den maritimhistoriska mobiliseringen avslutades med sammanfattningar och förhoppningar om det fortsatta samarbetet.

Utredningsuppdraget

Industrin och det maritima livet har starkt präglat Västra Götaland. Olika initiativ har tagits i regionen för bevarande och utvecklande av maritim historia, varshistoria och industrihistoria. Förhoppningar finns på olika håll om fokusering på frågor kring det maritima kulturarvet och offentliga insatser.

För att skapa överblick och ge en grund för vidare diskussioner och insatser har kultur nämnderna i Göteborg och regionen enats om att anlita en utredare för att beskriva läget och lämna förslag till den vidare processen.

Uppdraget att utreda förutsättningarna för en varshistorisk satsning med bred maritimhistorisk inriktning i Västra Götaland har lämnats till Keith Wijkander vid Statens Maritima Museer. Utredningen skall vara slutförd under våren 2004.

INGVAR KRÖNHAMN

Årsmötet 2003

Årsmötet 2003 för Sällskapet Ångbåten hölls lördagen 25 oktober ombord i passagerarfartyget WALONA vid Stenpiren i Göteborg. 66 medlemmar var närvarande.

Årsmötet föregicks av kaffe och smörgås i WALONAs trivsamma däcksalong.

Till ordförande för årsmötet valdes Bengt Cremonese och till sekreterare Björn Persson.

Ordföranden och kassören, Ove Iko, redogjorde för det gångna verksamhetsåret som omfattade tiden 1 maj 2002-30 april 2003.

Sedan revisorn föredragit revisionsberättelsen och årsredovisningen fastställdes, beviljade årsmötet styrelsens ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

Medlemsavgiften beslöts förbli oförändrad, 150 kronor, för 2004.

Den nya styrelsen som valdes för 2003-2004 ses här intill på bilden som tog efter årsmötet.

Revisorer är Roger Mattsson och Lars-Ola Faxvik, suppleanter Margareta Boman och René Sjöstrand.

Valberedningen består av Paul Johansson, Steinar Lie och Göran Ringqvist.

Även säsongen 2003 redovisades och inför 2004 informerade ordföranden att BOHUSLÄN, med anledning av 90-årsjubileet, kommer att göra samma tur som vid leveransen den 14 maj 1914, Göteborg-Styrso-Marstrand och åter till Göteborg.



Sällskapet Ångbåten styrelse verksamhetsåret 2003-2004 på Stenpiren efter årsmötet. Från vänster: Bert Johansson, ledamot, Kim Forsblad, vice ordförande, Gunnar Bonander, vice kassör, Björn Persson, sekreterare, Mattias Jarlstedt, suppleant, Lars Kihlgren representant för Ångbåten Ekonomisk Förening, Bengt Cremonese, ordförande, Mats Demker, ledamot, Ove Iko, kassör, Inger Berg, suppleant, Barbro Jonsson, ledamot, Charles S. de Servois, vice sekreterare.

Agneta Eriksson, ordförande i ekonomiska föreningen, var inte närvarande.

Medlemsavgiften!

Med det här numret av Ångbåten medföljer inbetalningskort för medlemsavgiften 2004.

Medlemsavgiften är 150 kronor. För den får Du medlemstidningen Ångbåten fyra gånger om året, med rapporter från våra fartyg, ångaren

BOHUSLÄN och FARJAN 4, samt trycket annat.

Som medlem får Du sommarens program Ångbåtsturen 2004 med ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4. Du får även rabatt på vissa resor med våra ångare!

INGVAR

Beställningstrafiken 2003

Årets beställningstrafik med BOHUSLÄN blev 31 resor och 2413 gäster. Det har varit kundträffar, födelsedagar, firmafester, bröllopsgäster (dock ingen vigsel ombord i år), släkträff och mycket annat.

Att direkt efter vigseln komma ombord och dricka brudskål gjorde två par i år. En tur i skärgården före middagen valde det ena paret. Transport till Mollösund, inklusive lättare förtäring, gällde för det andra.

Vi hade även Gamla Majrabbar som tog med Gamla Majtöser ombord för en dagstur till Skärhamn.

I samband med sjösättningen av Ostindiefararen gjorde vi en kvällstur. Vård var borgmästaren i Göteborg och bland gästerna fanns bland många andra även landshövdingen. Vid avgången visade det sig att det fanns mer gäster ombord än vad som var bokat.

Vi lyckades till slut duka för 109 gäster. Trängt, tyckte vi, "helt OK", så kvällens värd.

118 sittande gäster blev det vid en kundträff lite senare på säsongen. Trängt, javisst, men finns det hjärterum...

Det är inte bara göteborgare som fått

upp ögonen för vår vackra ångare. Vi hade två grupper från Skåne som var här på konferens och passade på att ta en kvällstur.

Vi har skrivit det tidigare och gör det gärna igen, vi har mycket nöjda gäster. Vi citerar lite ur ett tackbrev som vi fick efter en resa: "Att en ideell organisation kan vara så professionell, men kanske just därför den är det."

Det är bara för hela besättningen att tacka och ta emot.

Nu sätter vi oss ner och planerar för 2004!

BARBRO OCH CLAES JOHNSON

Kerstin Granström 1941 - 2003

Efter en lång kamp mot en svår sjukdom har Kerstin slutligen fått ro.

Kerstin svarade i många år för intendenturen ombord i BOHUSLÄN. Detta innebar att det var hon som skulle se till att allt fanns där och när det behövdes.

Ofta ledde hon också intendenturarbeter ombord under resorna - ständigt nära till ett skratt och med glada tillrop, alltid villig att rycka in där så behövdes, vare sig det var i cafeteria eller i byssan, vare sig det gällde dukning, städning, eller andra praktiska sysslor.



Hon var en fantastisk ledargestalt, som utstrålade trygghet, och som kunde reda ut både stormar och stormiga känslor människor emellan.

Med Kerstin i intendenturen, med hennes man Kjell på bryggan, och med hennes far Herbert Johansson som maskinchef - då kände man verkligen att ångaren BOHUSLÄN var i goda händer.

Saknaden är mycket stor efter vår goda glada skeppskamrat.

FÖR VÄNNERNA OMBORD
ROEL LAGERSTRÖM

Min första ångmaskin var en lokomobil

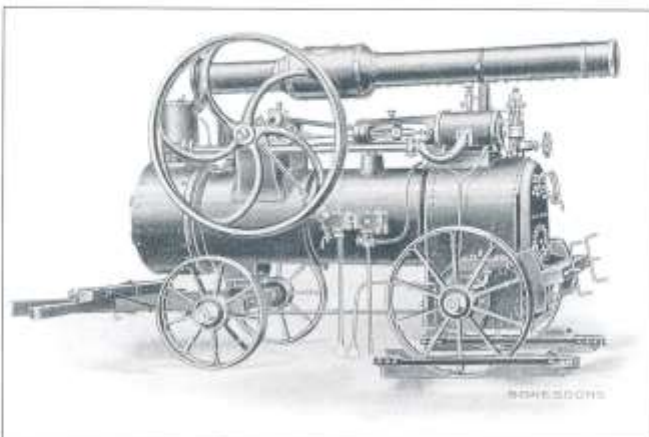
Ove Iko berättar om sitt livs första ångmaskin som han kom i närkontakt med som sommarjobbare på ett garveri i Mariehamn.

Sommaren 1946, när jag var 14 år, fick jag mitt första sommarjobb. Jag blev då barkpojke på garveriet i Mariehamn. Det betydde att jag, tillsammans med en ett år äldre pojke som jobbat där redan flera sommare, torskade barken som använts i garvningsprocessen. Det här var ju strax efter kriget, och det var ont om kemikalier för garvning, därför fick man i första hand använda bark av gran och vide.

Barken köpte garvaren från bönder som avverkat skog. Syftet med att torka barken efteråt var att använda den som bränsle. Den förbrukade vita barken som tagits upp ur garvkaren bredde vi ut på marken och vände den då och då tills den var torr. Då blev den bränsle i den lokomobil som var garveriets kraftkälla.

Barktorakningen krävde inte all vår tid utan vi pojkar fick också hjälpa till med andra, lättare sysslor på garveriet. Det betydde att vi varje morgon var med och vakade, d.v.s. rörde om i garvkaren med stora stötrar. Att röra om i de olika karen när hudarna skulle dras upp var också vår lott.

En återkommande syssla, som vi pojkar fick hjälpa till med, var att spänna upp färdiggarvade färhudar på träramar. De ställdes sedan under tak för att torka isman de fick den sista smörjelsen.



Berättelsen om lokomobilens illustration med en bild av A.-B. Wilh. Sonesson & Co katalog från 1920. På bilden är skorstenen nedfällt vilket inte gör den fullt så imponerande.

Det luktade ganska starkt på garveriet, och det tog några veckor innan jag vände mig. Men när ett par veckor gått sade jag till mamma, när jag kom hem en dag, att jag inte längre kände lukten. *Men det gör jag, minns jag att hon svarade.* Det här var innan man bytte om och tvättade sig på arbetsplatsen innan man gick hem.

Garveriet i Mariehamn var ett gammalt garveri, startat 1880, och nu det enda som var kvar av alla garverier som funnits på Åland. Precis som i en gammal maskinverkstad finns det en remtransmission i taket. Här drev den

tre valkfär, en falsmaskin¹ och en mangel². Lokomobilen som drev transmissionen kan knappast ha varit lika gammal som garveriet.

En lokomobil är ju en flyttbar, komplett ångmaskinläggning på hjul.

¹ Valkfären var cylindriska behållare av trä, ca 2,5 x 2,5 m, där hudarna fick rotera långsamt i vatten och garvextrakt.

² En falsmaskin fräser bort överflödigt hud på köttödan så att huden blir jämnjock.

³ En mangel i ett garveri används för att mangla solläder och göra det hårt och fast.

Lokomobiler användes för att driva sågar, kvarnar, tröskverk och andra energikrävande apparater innan förbränningsmotorer blev vanliga. Pannan till en lokomobil påminner om en lokomotivpanna. Den encylindriga ångmaskinen är monterad ovanpå pannan och driver två svinghjul som också är remskivor. Bilden som återges här visar en lokomobil mycket snarlik den på garveriet.

På garveriets lokomobil hade man tagit av hjulen och ställt upp den på betongplintar. Om den någon gång eldades med kol låter jag vara osagt. I efterkrigsårens Finland var det ont om kol, så det var ved och bark som gällde på garveriet.

Vi pojkar fick också elda i pannan och t.o.m. köra lokomobilen. Min äldre kollega lärde upp mig och innan sommaren var slut hade jag blivit både eldare och maskinist, förutom barkpojke. Ansvarig för maskineriet var garvarens närmaste man, också han utlörd garvare. Han smorde maskinen varje dag, kontrollerade att vi fyllt vatten i pannan och övervakade vår eldning. Varje morgon fick någon av oss börja med att sota tuberna i pannan genom sotskåpsluckan.

För vattenpåfyllning fanns dels en handpump som vi använde när pannan var kall, dels en injektor som naturligtvis bara kunde användas när det var tryck på pannan. Pådragsventilen, stimpkranen, satt direkt på slidlocket, bekvämt åtkomlig från den ända där man eldade. Maskinen behövde ju bara

rotera åt ett håll så någon omkastning fanns inte, och fyllningen var vad den var.

För att ångmaskinen skulle starta när man drog på ånga fick man ju se till att vevaxeln stod i lämplig vinkel mellan dödlägena. Alla apparater som skulle drivas hade ju dubbla remskivor, en som drev apparaten och en som var frigående. Man startade ju normalt med alla apparater i friläge. Då var det ju lätt att vrida vevaxeln i rätt läge genom att ta tag i en eker på ett av svinghjulen. Var någon apparat inkopplad gick det inte lika lätt. Då fick man ta spjåren med foten och ta i ordentligt.

En gång kunde det ha gått illa. Den apparat som krävde mest av ångmaskinen var falsmaskinen. Trots att vi drog på så mycket ånga som det gick, hände det att maskinen stannade när man höll på att fräsa av ett tjockt nackskinn på en oxhud. Jag hade sett att garvaren då brukade sätta foten mot en eker och med händerna på motstående eker vrida maskinen i startläge. Jag försökte göra detsamma i en sådan situation men orkade inte rubba svinghjulet en tum. Då kom garvaren och visade att jag måste stänga stimpkranen först, annars orkar man inte.

Det var tur för mig att jag inte orkade. Med stimpkranen fullt öppen hade ju maskinen rusat om jag orkat rubba svinghjulet. Man kan föreställa sig vad som hade hänt med mig då, hängande i en eker på svinghjulet som samtidigt var remskiva!

Även nästa sommar började jag som

barkpojke och eldare och maskinist på garveriet. Min äldre kollega var med då också, men slutade efter en vecka för att fara till sjöss. Han var ju ett år äldre än mig och hade uppnått sjömansmässig ålder. Jag fortsatte ensam med våra sysslor, jag kunde nu kalla mig *förste barkpojke* och *förste maskinist* om någon hade frågat efter min ställning. Jag blev heller inte kvar så länge, mot mitt en sommarens för vår familj till Sverige och stannade där resten av sommarlovet.

Mitt nästa sommarjobb blev på ett litet varv som nyss hade startats av Algot Johansson, en av de få åländska redare som aldrig varit sjöman. Det var ju en arbetsplats som gav praktik som passade bättre för min framtida inriktning.

Algot, som alla kallade honom, blev med tiden en av Finlands största redare. Varvet hade startats som ett reparationsvarv för att klassa Algots stimpbåtar. Där byggdes senare ett par nybyggen, men i dag är det åter ett reparationsvarv som inte bara kallas utan verkligen heter *Algots Varv*.

OVE IKO

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra rapporten skrevs i mitten av maj har seglatsäsongen avslutats för FÄRJAN 4 som nu ligger i vintervila på Ringön. Även om färjan vilar så arbetar den flitiga maskinbedättningen ombord på måndagskvällar.

Lyckad seglatsäsong

Årets seglatsäsong inleddes med provtur den 1 maj. Redan den 3 maj var det dags för första beställningsturen och den sista gick så sent som den 9 november.

Totalt har färjan haft 31 gångdagar. Så många gångdagar har det inte varit sedan rekordåret 1987. Det har därmed blivit ovanligt höga intäkter.

Färjan har utfört 21 beställningsturer för privatpersoner och företag. Två av dessa var den 30-31 augusti när färjan körde rundturer mellan Eriksberg och Sannegårdshamnen för JM Bygg. Färjeturerna ingick som en del i visningsprogrammet för det nya bostadsområdet vid Västra Sannegårdshamnen.

Nytt för i år var fyra dagar i maj med turer för skolklasser, som arrangerades av färjans ägare Sjöfartsmuseet. Varje dag gick färjan tre guidade rundturer från Residensbron. Enligt Sjöfartsmuseet var intresset för turerna mycket stort och de blev snabbt fullbokade.

Ett annat uppdrag för Sjöfartsmuseet var pendeltrafik söndag 2 november mellan Fiskhamnen och Ostindiefararen på Eriksberg. Trots åtta avgångar från varje sida var det bara 135 passagerare som åkte med färjan. För besättningen blev det förstärkt en bra övning att



Färjan 4 blåser till utgång från Residensbrons färjolejre på årets sista historiska hamntur den 25 oktober 2003.

köra korta turer med många tilläggningar. Det är ju det färjan är konstruerad för.

Historiska hamnturer

De traditionella stadsvandringarna i september och oktober fick i år en något förändrad framtoning. Genom sponsring från Göteborgs Hamn AB och Sjöfartsmuseet blev annonseringen i GP större och tydligare. Om det var detta, eller att turerna kallades historiska hamnturer, som gjorde att det blev succé kan väl kanske ingen svara på.

Samtliga åtta turer gick fullsatta med 90-100 passagerare. Nytt för i år var

också att det som regel var sång och musik ombord.

Höstavslutning

Under hösten anskaffades en verkstadscontainer som placerades intill färjans brygga på Ringön. Förutom att det är en bra arbetslokal finns det plats att lagra färg och annat som vi helst inte vill ha ombord.

Besättningens avslutningsfest hölls ombord den frostiga kvällen 25 oktober. Som vanligt var det mycket trevligt med idel glada miner och lagom nivå på mat och dryck. Den lite muttriga interiören och dämpade glödlampsbelysningen gav

Ångbåten Nr 4 2003

rätt inramning åt evenemanget.

Efter färjans sista tur den 9 november täcktes hela överbyggnaden på sedvanligt sätt med presenningar för att skyddas mot den annalkande vintern.

Vinterarbeten

Sedan sista turen har maskinisterna ombord demonterat kondensorn samt luft- och cirkulationspumparna för rengöring och översyn. Ett kopparrör från kondensorn till utsidan är demonterat för glödgning. Samtidigt får en bit av bordläggningen en översyn med rengöring och målning.

På patman skall inget större göras mer än sotning och rengöring inför kommande besiktning till våren.

På däcksidan finns en del eftersatt arbete som behöver utföras i vinter. Äldre styrhyttens frontskott behöver skrapas, slipas och oljas så att teaken får tillbaka sin fina lyster. Övriga teakskott och däcken behöver underhållsoljas för att bevara finishen.

Någon snickarkunskap person kan få i uppdrag att bygga nya lösa trappplådor till för- och akterdäck. Ja, det finns säkert ännu mer att göra ombord bara tiden räcker till.

TEXT OCH FOTO:
GUNNAR SÖDERBERG

Guiden Irene Elmqvist välkomnar ombord på den historiska hamnturen den 25 oktober 2003.

Maskinisten Åke Karlsson vid ångpåsdraget den 27 september 2003.

Ångbåten Nr 4 2003



Vi har läst: Ångbåtarna mellan Åbo och Åland

Redaktionen har fått tillfälle att ta del av en nyutkommen bok som vi tror många läsare kommer att uppskatta:

Ove Iko:

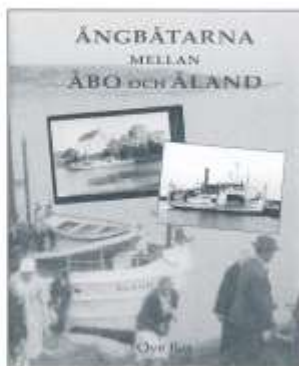
Ångbåtarna mellan Åbo och Åland
En fartygskatalog över skärgårdslångarna och deras trafik 1875-1965
Ålands Nautical Club rf och Ålands Sjöfartsmuseum Mariehamn 2003
ISBN 951-98000-5-0

123 sidor, inbunden, format 21x25 cm, rikt illustrerad.
Medlemmar i Sällskapet Ångbåten kan köpa boken direkt av Ove Iko, tel. 031-69 89 34. Priset är 220 kr. vid avhämtning i Göteborg, fraktkostnaden är 50 kr.
Ålands Sjöfartsmuseum, tel. +358 18 199 30 säljer boken till Sverige för 270 kr. inkl. porto

Åland är örikt mittemellan Sverige och Finland, värken eget land eller vanligt landskap. Åland är ett lagstadgat svenskspråkigt, självstyrande landskap som tillhör Finland.

Åland har 24 000 invånare spridda på 16 kommuner och cirka 60 bebodda öar. Mariehamn som är Ålands enda stad ligger på fasta Åland. De sjöledes kommunikationerna har stor betydelse i detta skärgårdslandskap, inte bara mellan öarna utan även till Finland och Sverige.

Boken om ångbåtstrafiken mellan Åland och Åbo är resultatet av sjuåttio års forskning om denna trafik av Ove



Iko, född i Mariehamn 1931. Från sin ungdom har han egna minnen av några av de sista ångbåtarna.

Nästast hela släkten och bekantskapskretsen hade på något sätt sjöfartsanknytning. Fadern som var maskinist och seglade i motorfartyg ledde Oves intresse in på dieselmotorer.

Ångmaskiner var någonting gammalmodigt medan dieselmotorer stod för det nya, moderna.

Intresset för ångbåtar vaknade när de praktiskt taget var utrotade. Ove Iko som tillbringat hela sitt vuxna liv i Göteborg blev tidigt aktiv i Sällskapet Ångbåten och i ångaren BOHUSLÄN. Sedan dess tillhör han veteranerna i maskinrummet. I denna miljö väcktes också intresset för barndomens ångbåtar.

Många av Ångbåtens läsare har i sin bokhylla "Skärgårdstrafiken i Bohuslän

under 100 år", av Wilhelm Hansson och med skeppskatalog av Dag Almén. Liksom denna beskriver föreliggande bok passagerartrafiken inom ett avgränsat skärgårdsområde, och berättar om hur denna kom att avvecklas efter hand som transportbehovet tillgodosågs med vägbankar, broar och bilfärjor. Men den skiljer sig helt i upplägningen, vilket återspeglas i bokens undertitel.

Boken är delad i tre delar. Trafiken (17 sidor), Rederierna (ett tjugotal, behandlade på 8 sidor) och Fartygen (ett fyrtyotal, ägnade de återstående 75 sidorna). Dessutom finns ett Appendix (6 sidor) som reder ut passerarängarnas däckarrangemang.

För en ålänning som ville resa till Åbo fanns det två huvudalternativ. Man kunde välja en av de små båtarna, skärgårdsbåtarna, som tog hela natten på sig, eller någon av de stora båtarna, stockholmsbåtarna eller nattbåtarna, vilket visserligen innebar kortare restid (eftersom dessa inte anlöpte några bryggor på vägen), men å andra sidan hade avgångstid mitt i natten.

Oves bok behandlar enbart de mindre båtarna, de som trafikerade skärgården mellan Åbo och Mariehamn med anlöp av mellanliggande bryggor.

De flesta läsare av boken torde inte vara förtrogna med Ålands och Skärgårdshavets geografi. Som hjälp får vi ett par kartor. En visar hur ångslupar kring föra sekelskiftet trafikerade ett trettiotal bryggor på fasta Åland, ett område som nu betjänas av busstrafik. En annan karta visar rutter och bryggor



Ålandsbåtarna WINGA och ÅLAND II i Östra hamnen i Mariehamn den 10 augusti 1958. Foto Gunnar Hedman

ÅLAND II byggdes 1857 som PER BRAHE och förlöste 1918 på Vättern. Efter bärgningen 1922 kom ångaren att trafitera linjen Åbo-Mariehamn mellan 1929 och 1958. WINGA som tidigare gått mellan Stockholm och Trosa, trafikerade Åbo-Mariehamn som ÅLANDS EXPRESS på trettiotalet och återkom till traden helt omlagad och motoriserad 1955. WINGA trafikerade därefter Åland fram till 1973.

trafikerade under 1930-talet – ett tiotal i Åbolands skärgård, öster om Skiftet, och ett trettiotal bryggor väster därom, i Ålands skärgård.

Varje fartygsbeskrivning inleds med en faktaruta, med ev. tidigare eller senare namn, byggnadsvarv och -år, dimensioner etc., och dess vidare öden. Varje artikel är illustrerad med en bild av fartyget, så långt möjligt under tiden i Ålandsfarvatten.

När den reguljära ångbåtstrafiken mellan Åbo och Åland började 1875 fick skärgårdsboerna en tidsenlig förbindelse

med omvärlden. Trafiken pågick i hundra år, så småningom även vintertid.

I många slags väder gick ångbåtarna mellan Åbo och Mariehamn. Men när isen blev för svår lade båtarna upp. Då trädde de statliga *menföresångarna* in i trafiken. *Menföresångarna* är ett finlandssvenskt uttryck för "dåligt väglag p.g.a. rådande snö- och isförhållanden, särskilt över is som varken bär eller brister."

Påfallande många av fartygen i ålands-trafiken var svensksbyggda, därav fyra med namnet MARIEHAMN.

Några båtar framstår som särskilt

minnesvärda. Vi hittar BOHUSLÄNS "Til-lebro", byggd på bädden bredvid på Eriksberg och sjösatt 1914 som J. L. RUNEBERG för trafik mellan Helsingfors och Borgå. Denna färled är delvis mycket grund, med följd att fartyget byggdes med två propellrar.

I mitten på 1930-talet färdigställdes "kustlandsvägen" österut från Helsingfors, och tiden var ute för passagerarbåtarna. Fartyget bytte namn till PORTHAN och revir till skärgården mellan Åbo och Mariehamn. Vid krigsslutet 1945 överlämnades ångaren till Sovjetunionen som krigsskadestånd och kom i trafik på Volga. Ångaren har behandlats i *Ångbåten 94* och *110*.

Den sannolikt mest kända av alla ångarna är PER BRAHE, byggd 1857 på Motala Verkstad och förlöst med man och allt den 20 november 1918 utanför Hästholmen på resa från Jönköping till Stockholm. Bland andra omkom konstnären John Bauer med familj.

Ångaren bärgades fyra år senare, renoverades och gavs nya namn på olika rutter i Sverige, men minnet av dess flötta levde kvar – många drog sig för att resa med olycksfartyget. Bättre gick det dock när hon såldes till Mariehamn, döptes om till ÅLAND II och kom att gå på ruten Åbo-Mariehamn från 1929 och trettio år framåt för Ångbåts AB Åland.

1959 gick bolagets sista ångare till upphuggning. Trafiken fortsatte med motorfartyg till hundraårsjubileet 1975.

BERTIL HOLMSTRÖM
INGVAR KRONHAMN

Från grytdiskare till "pissnisse"

Då jag i somras hade nöjet att bistå de fullfjädrade kockarna Hasse och Lennart som regerade i byssan under "långresan till Strömstad" och fick återse Hotell Skagerack drog jag mig till minnes min korta sejour som "pissnisse".

1959 vid midsommar, den osedvanligt heta "getingsommaren", åkte jag som nymuckad vicekorpral med tåg från Älvesta till Strömstad, en resa som vid den tiden tog 14 timmar. Så småningom, väl på plats i Strömstad, fick jag dela logi med likasinnade fävitiska ungdomar i något slags barackliknande "hotell" bakom stationen. Det långa huset finns fortfarande kvar.

Väl installerad fick jag börja jobba på Hotell Skagerack som grytdiskare, tillika lök- och potatisskalare. Då jag från min väna moder lärt vissa kunskaper i köket blev jag ganska snart upphöjd till "kycklingkock". Detta arbete bestod i att på morgonen binda upp ett stort antal s.k. värkycklingar och krydda, bryna, ugnsteka och bena ur dem.

En kycklinghalva serverades senare på danskvällarna, efter uppvärmning tillsammans med brynt kulpotatis, skysås, ett salladsblad och två tomatklyffror som danssupé. Fråga mig inte vad supén kostade.

Lediga dagar åkte vi med båt ut till Furholmen och badade. I den mån det nu gick att bada för det oändliga antal brännmaneter som invaderade kusten och gjorde bad nästan omöjliga. Men nu till "pissnissen"!

Varje sommarrestaurang med självaktning hade service på herrtoaletten.



Skagerack, societetshuset från 1877, uppfördes efter den stora branden i Strömstad 1876.
Foto Anders Carlberg sommaren 2003

Då jag ville tjäna extra pengar utöver min usla "kocklön" utrustades jag vissa kvällar med vit rock med gyllne knappar och tjänstgjorde som "pissnisse" på herrtoaletten i källarvåningen. Uppgiften var att på bästa sätt betjäna de oftast försmögna, norska gentlemän, som iförda tennisskor, vita välpressade byxor, mörkblå skepparkavaj med guldknappar, vit skjorta och slips gästade det underjordiska etablissemanget.

För "pissnissen" gällde det att, för att inhösta så mycket dricks som möjligt, vara vänligt uppmärksam och servil. En delikatt uppgift var att undångömma in-

smugglade spritplantor, en annan var att borsta bort mjäll på en i övrigt oklanderlig skepparkavaj. Ytterligare en uppgift bestod i att bespruta ifrågasvarande gentleman med en av krogen tillhandahållen eau-de-cologne.

Efter kontroll att gästens gyf var vederbörligen stängd återstod bara att inhösta den för den tiden rundliga dricksen. Jag har aldrig i mitt liv tjänat så stora, relativt lättförtjänta pengar.

Så minns jag mitt liv som "pissnisse" och kycklingkock på Hotell Skagerack för många somrar sedan.

ANDERS CARLBERG

Ångbåten Nr 4 2003

Västkustbåtar österut

Från vår medlem Christer Samuelsson i Solna har vi fått foton på några västkustbåtar i förskingringen.

De första ÄLV-SNABBarna byggdes 1990 och såldes när de ersatts av de nuvarande större båtarna. Här lämnar ÄLV-SNABBEN 1, numera ROMINA, Dalarö på en tur i Stockholms södra skärgård 28 juni 2003.

ROLAND byggdes 1927 för Charles Ericsson i Långedrag och gick mellan Saltholmen och Brännö till dess trafiken övertogs av Styrsöbolaget 1972. Här ligger ROLAND vid Almvik i Blidölandet i Stockholms skärgård 27 juni 2003.

Öckeröbolagets TURISTEN som såldes 1970 när trafiken upphört mellan Göteborg och norra skärgården hör sedan några hemma i Uppsala och heter SJÖKRONAN. Foto 7 mars 2003



Ångbåten Nr 4 2003



Mera om S:t ERIK och julorkanen 1902

I Ångbåtens förra julnummer (109) berättade vi om orkanen julen 1902, om hur ångaren S:t ERIK slet sig från sina förtöjningar, och om vad sedan följde - allt enligt en muntlig tradition från Henning Olsson i Røva förmedlad av Erik Johansson i Edsbyltsbåll.

Artikeln följdes i Ångbåten nr 2 2003 (111) av ett inlägg av Mollösundsborde Bengt Wedel, som kände igen historien från sin barndom. Bengt har nu pratat med en gammal Mollösundsbo, Ingemar Karlsson.

Men vad skrev egentligen i tidningarna när det begav sig? Bertil Holmström har blåddrat i läggan.

Juldagen 1902 drabbades Bohuskusten av en svår storm. Den kulminerade natten till annandagen, som var en fredag, då vinden nådde orkanstyrka och vattennivån steg 2-3 meter. Även Skåne och Halland fick känna av ovädret, vilket framgår av följande notis i Svenska Dagbladet den 27 december: "Snälltåget från Malmö och Helsingborg, som skulle ha ankommit till Göteborg kl. 7 på annandagen, har efter passerandet av Slöinge station icke hörts av." (Källa: R. Isberg, *Väder och oväder under 1900-talet*, Rabén Prisma 1997, s. 14.)

Naturligtvis rapporterar såväl Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning (GHT) som Göteborgs-Posten (GP) om ovädret, men det är inte några stora reportage i någon av tidningarna. GHT skriver: "Julens frid blev i år störd av ett av de våldsammaste väderuppror vi i människans bevitnat" och GP talar om en "cyklonartad storm" i vilken bl.a. 17 skutor i Skärhamn "sleto sig". Dock



Julorkanen 1902 orsakade stora skador på Stångebussvads fyr. I jämförelse visar vykortet bara en stilla maing. Förlag C. Tröff

finns inte några bilder av förödelsen som måste ha varit stor. Det var detta oväder som S:t ERIK råkade ut för.

I somras träffade jag pensionerade fiskaren Ingemar Karlsson i Mollösund som berättade att han mycket väl kände till detta olyckstillbud som kunde ha slutat med en katastrof om inte trissan, lämparen och rorgångaren hade uppträtt så rådigt. Däremot hade han inte hört talas om att S:t ERIK hade slitit sig ytterligare en gång. Historien med vaxen runt husgrunden (se Ångbåten 111) verkar osannolik. Ingeniat har aldrig hört talas om den. I varje fall har den inte inträffat under julorkanen,

eftersom ingen då vågade sig utomhus. Man "tryckte" säkert i stugorna.

Ingemar trodde inte att de tre ombordvarande, som alltså räddade ångaren från en säker förlisning, fick någon gratifikation eller liknande av rederiet. På den tiden ansågs det bara att de gjorde sin plikt. Jag frågade om han visste hur de fick loss båten från leran. Han hade aldrig hört att det var något problem. Ingemar trodde att någon av de andra Manstrandsbåtarna "drog henne loss". S:t ERIK kunde alltså tidtabellsenligt avgå från Nösund till Göteborg via Stenungsund tidigt på lördagsmorgonen (tredjedag jul).

Bohuslän Uddevalla En stormig Julbelg

Julens yttre fysionomi

erbjöd detta är icke mycket af det traditionella, som plåga karakterisera denna årets största högrid eller som man så gärna vill se förbundet därmed. Snö och bjällerklång fick man undvara, men i stället trädde storm och regn med högt vatten här i skärgården. Stormen kulminerade natten till i går, då den övergick till fullständig orkan, en af de starkaste i marinninne. Barometern sjönk osedvanligt lågt, ned mot jordbäfnings vattnet steg häftigt å ömse sidor hamnen och brakte mycken oreda i dervarande upplag.

Fartygets kapten Johannes Skantzé var från Mollösund och hade alltså gått iland för att fira jul. Hans hus låg helt nära ångbåtsbryggan och han kunde se bryggan från sitt hus. Det är nog ingen överdrift att påstå att han med obehag konstaterade att hans båt var försvunnen på annandagens morgon.

BENGT WEDEL

Några timmar på Kurs- och tidningsbiblioteket (KTB) har resulterat i följande information från julen 1902:

Först själva stormen. Bohusläningen för tredjedag jul talar om hur "barometern sjönk ned mot jordbäfnings".

Den 27 december berättas om ångaren "Newton" som anlät till Uddevalla

Sent glömmes man i Grebbestad natten mellan sistlidne juldag och annandagen.[...]

I hamnen kommo äfven större båtar i drift. Fiskekuttern "Hvalen" dref med aktern före in mot Edv. Nilssons brygga och började med stötar så hårda, att husets innevägnare vaknade deraf, anfälla det å bryggan uppförde magasinet. [...]

På annandagen hade man fullt upp att göra med bergning och besiktning. På af lådor och plankor gjorda bryggor balanserade man förlö magasinerna vid Sjöberget och klef öfver högar af stockar, som af vattnets lagts tvärs öfver vägen, samt vandrade i flockar ut till ångbåtsbron och Böstebö för att se på "Hvalen".

på lördagen efter att ha lämnat engelsk hamn på julaften och drabbats av oväder på sin färd öfver Nordsjön: "Kl. 6 e.m. juldagen mulnade det till med ens. Stormen gick öfver till orkan, åtföljd af häftiga snö- och regnbyar." Ångaren måste länsa undan sjöarna under tre timmars tid tills "den hårda orkanen gick öfver, så att fartyget kunde återtaga sin kurs."

Själva orkanen varade alltså en rätt kort tid, tre timmar. Den rörde sig österut så att den drabbade den svenska västkusten natten till annandagen. Bohusläningen fortsätter med rapporter från Göteborg, där bl.a. "Örgryte nya kyrka fick af stormen ett af sina målade glasfönster krossadt, hvarjemte tornspetsen

bläste ner." Och från Halmstad rapporterades bl.a. att "tre fartyg, som slitit sig på sina förtöjningar, drefvo upp och lägo i går på torra landet."

Så till ångaren S:t ERIK. Med anledning av helgen var turflistan ändrad. Så här står det i Göteborgs Morgonpost den 24 december, under rubriken Ångbåtskommunikationer:

Göteborg-Stenungsund-Nösund

S:t ERIK afgår från Göteborg till Nösund Onsdag 24 Dec. kl. 8,30 f.m. i st.f. Torsdag och återvänder från Nösund Lördag 27 Dec. kl. 8,30 i st.f. Fredag.

I stället för att komma till Nösund sent på torsdagskväll och gå tillbaka tidigt på fredag morgon fick man alltså två extra liggedagar. Som Henning Olsson berättar bestämde man sig för att tillbringa dessa i Mollösund. Att ovädret kom ett dygn senare än i Hennings berättelse är ju en detalj. Men resten?

Om orkanens framfart i Mollösund under julen berättar Bohusläningens korrespondent: "Vattnet steg flere alnar utöfver det vanliga och öfversvämnade vägar, bryggor etc. Tak nedbläste, träd afbröts och ett liter hus bläste omskull. Svårast utsatt var ångaren 'S:t Erik', som råkade å drift, men bergades af ångaren 'Anna'."

Vadifrån kommer då berättelsen om trissan, lämparen och rorgångarna? Bergades kanske S:t ERIK av ANNA uppe i Boyviks kile? Frägetecknen kvarstår.

BERTIL HOLMSTRÖM

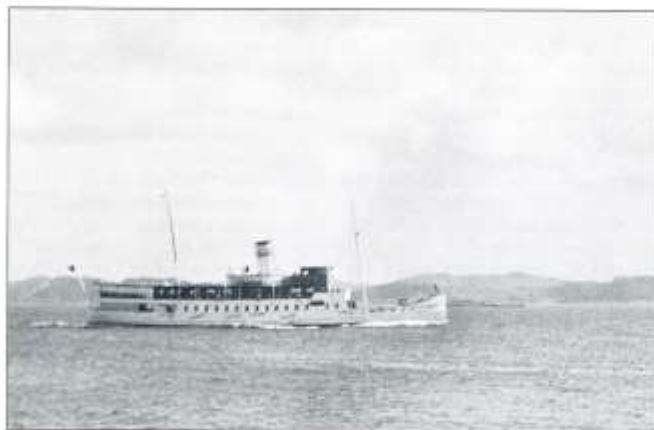
Aktersalongen

Bengt Cremonese 60 år

Sällskapet Ängbåtens ordförande Bengt Cremonese fyllde 60 år den 2 december. Bengt, som bestämde sitt yrkesval redan som sjuåring, är skeppare på Stena Danica på linjen Göteborg-Frederikshavn. Bengt är även flitigaste skepparen ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Bengt blev ordentligt uppvaknad på födelsedagen, inte minst av medlemmar från Sällskapet Ängbåten. På bilden ses Bengt ta emot den inramade GHT-affischen från 1965 av Claes Verner (mitten) och Ingvar Kronhamn.

INGVAR



BOHUSLÄN på 1950-talet

Från Ingemar Kollén i Bollebygd har vi fått låna ett foto med ångaren BOHUSLÄN. Var och när är fotot taget, undrade Ingemar och berättade att fotografen var hans far.

På bilden är akterdäcket ännu inte inbyggt. Det gjordes på Uddevallavarvet hösten 1953 innan BOHUSLÄN sattes i trafik på Öresund. Att döma av bergen i bakgrunden är BOHUSLÄN på väg söderifrån in mot Skärhamn på Tjörn.

BOHUSLÄN har gulmålad skorsten med rederivimpeln i blått bälte vilket ångaren bar på kusten 1952 och 1953. Skärhamn anlöttes dessa år av BOHUSLÄN 3 till 19 juni 1952 och 23 maj till 20 augusti 1953.

GUNNAR

Ängbåten Nr 4 2003

Ett stort tack!

För all uppvakning, fina presenter och blommor, för telefonsamtal och kort som kom till mig till del på min 60-årsdag. Detta, samt att ni "bohusläningar" kom i så stor skara för att gratulera, gör att jag för all framtid kommer att minnas denna härliga dag!

BENGT CREMONESE

Traditionsfartygsmöte 2004

28 juli-1 augusti håller European Maritime Heritage kongress i Karlskrona. I anslutning till kongressen inbjuder Statens Maritima Museer i samarbete med Sveriges Ängbåtsförening och Sveriges Segelfartygsförening traditionsfartyg från hela Europa till Karlskrona. Ångaren BOHUSLÄN kommer att delta i detta traditionsfartygsmöte.

Sjöfartsmuseet

i Göteborg stänger för julen 14 december och öppnar igen lördagen 17 januari 2004. Då presenteras bland annat museets största föremål - FARJAN 4 - i ord och bild av Ingvar Kronhamn i museets hörsal kl 15.00.

Ängbåten till salu

Medlemstidskriften Ängbåten, från nr 4 (1966) till och med nr 93 (1998), totalt 89 exemplar, nr 13 gavs aldrig ut. Pris 800 kronor eller högstbjudande. Porto tillkommer vid leverans utom Göteborg. Svar till Bertil Söderberg, telefon 031-459198.

E-post bsg.soderberg@telia.com

Ängbåten Nr 4 2003

Kalle Lantz - dragspelare

Vi fick brev från Kalle Lantz - dragspelaren som blev ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Ängbåtsmötet i Stockholm 1988. Det var Claes Insulander, skepparen på MARIEFRED, som bad Kalle att spela ombord under resan till Ljusterö då BOHUSLÄN körde på kapp med STORSKÄR på återresan.

När BOHUSLÄN återkom till Stockholm 1992 spelade Kalle åter ombord. Han fick då tillfälle att följa med BOHUSLÄN runt kusten på återresan till Göteborg.

Det är inte bara i Stockholm som Kalle spelar dragspel. I femton år har han och hustrun Ella varje sommar rest till Göteborg, dels för att se sig omkring och besöka Liseberg, dels för att Kalle spelat ombord på BOHUSLÄN under resorna till Trollhättan vid Fallens dag.

Tacksamma resenärer lägger gärna en slant i Kalles mössa och genom åren har det blivit en rejäl slant till ångaren BOHUSLÄN. Hittills har Kalle Lantz spelat in drygt 30 000 kronor.

Vi bugar och tackar!

INGVAR

Bidrag till Aktersalongen

tas tacksamt emot av redaktionen. Har Du något att berätta eller ett foto att låna oss, tveka inte utan fätta pennan eller ring. Adresser och telefonnummer finns på sidan 2.

Vi tror att läsarna gärna vill veta mer om kust- och skärgårdstrafiken, hamn- och kanaltrafiken.



Kalle Lantz framför Waxholmsbolagets STORSKÄR på Finnhavns brygga år 2000. Foto från Kalle Lantz.

Sällskapet
Ångbåten
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

**B FÖRENINGSG-
BREV**



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



FARJAN 3, syster till FARJAN 4, i isen utanför Sannegårdsbammen en vintersöndag i början av 1960-talet. På söndagarna anlöpte FARJAN 3 Sannegårdsbammen på linjen Fiskbammen-Eriksberg. Foto Ingvar Kronbamm