

ÅNGBÅTEN Årg 45 • Nr 2 2009 • 134

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg

ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björklundavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20  
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ullevägen 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertil@bertil.se  
Matti Järstedt, Avflyktsvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,  
mattia@jarstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stannak, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 34, fax 0523-154 53, markgn@algoset.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2009 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Kerstin Lof, Södra Viktoriegatan 37, 411 30 Göteborg,

e-post: medlemsregi@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litograf Media AB 2009.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2009 är 150 kr. Plusgros: 62 16 06-3, hanligros: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, malpe@passagen.se

Kassör: Öve Ilan, tel 031-69 89 54, kasso@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLAN har under seglatsessäsongen sin tilläggsplats vid Steppören, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Sleppören, tel 031-13 14 20.

För beställningsgrafiken svarar Barbro och Claes Johnson

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från fjärdelaget vid Residensbron.

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

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 134!

Sommaren har redan börjat när vi slutför det här numret och vi kan bara hoppas på att vädret blir mera ångbåtsvänligt framöver med mera sol och värme.

Sommarnumret har lastats tungt och vi tror att våra läsare ska finna intresse i innehållet.

I serien om Marstrandbolagets fartyg presenterar vi nu ångaren TJORN som var den minsta av bolagets ångare.

Att en hjulångare sjöströmmen tillhör ovanligheterna men det här är ett fantastiskt projekt som vi kommer att följa liksom planerna på ett fartygsvärnecenter med ånginriktning i Forsvik.

En lika ovanlig händelse är TUNSTENS återkomst till Haldenkanalen. Vi återkommer om denna nygamla ångare.

Trevlig läsning och hör gärna av Dig!

REDAKTIONEN

## Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde. Av utrymmesskäl kan det ibland dröja innan publicering sker. Bifoga gärna illustrationer. Digitala foton behöver ha en upplösning på minst 300 dpi beroende på bildstorlek.

Till *Ångbåten* Nr 3 2009 (135) vill vi ha manus senast 31 augusti 2009.

## Omslaget

TJORN vid leveransen från Eriksbergs Mekaniska Verkstad 1899. Skrovet var vitmålat med överbyggnadens sidor i gulbrunt, en kultur som bebild till början av 1930-talet.

Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg

Ångbåten Nr 2 2009

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Äntligen, måste jag få säga! Båda våra fartyg är under ånga och har varit ute på havet några turer. FARJAN 4 var klar till 1 maj och besättningen visade stolt på henne för oss ombord i ångaren BOHUSLAN innan vi avgick på den traditionsenliga resan med inbjudna gäster.

När jag i högtalarna berättade om det stora jobb pojkarerna i FARJAN 4 utfört i vinter, utbröt applåder ombord!

Även i BOHUSLAN har det jobbat oerhört mycket. Ny isolering har anbringats runt ångpannan, ett nytt roder har tillverkats och monterats, hjärtstocken har setts över och mycket annat.

Dessutom har en helrenovering av bysan (köket) gjorts. Ytterligare en miljöförbättring är en ny effektiv utslagsflakt över spisen.

I maskin har det hänt saker, som Du kunde läsa om i förra numret av denna tidning. På annan plats i detta nummer kan Du få information om vad som hänt på däckssidan under vintern.

Den 27 april var vi ute på teknisk provtur. Allt fungerade perfekt och vi fick godkänt av den ansvariga tillsynsmyndigheten. Första beställningsturen avlöpte väl den 5 maj så nu började en jobbig men härlig ångbåtssäsong!

Det är på sin plats att jag riktar ett stort, från hjärtat kommet, tack till Er alla som jobbat i vinter ombord i fartygen. Ni är all beundran värda!

Tack vare Er slit kan vi nu färdas på haven i ångbåtar till glädje för oss i besättningarna och inte minst till glädje för alla våra passagerare.

Åter vill jag uppmana den aktiva besättningen att kolla upp likarintyg och behörigheter. Kom ihåg, det är Du själv som ansvarar för att dessa är gällande, ingen annan. Om dessa viktiga papper inte är i ordning, kan och får Du inte delta som besättning.

Jag vill även be Dig som vill jobba ombord att i god tid sätta upp Dig för respektive resa. Detta för att vi ansvariga då lättare kan planera sommarens olika

resor. Dessutom hjälper alla då till att hålla ordförandens blodtryck på en låg och behaglig nivå.

En översikt gällande årets resor finns i nr 133 av denna tidning där även årets turlista var bifogad.

När Ni alla har studerat denna turlista och bestämt Er för vilka resor Ni vill vara med på, både passagerare och besättning, är Ni alla hjärtligt välkomna ombord i ångaren BOHUSLAN och FARJAN 4!

Jag hoppas att vi ses ombord i sommar!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Innehåll Ångbåten 134

Försalongen	2	Tillbud på Kråkefjorden	11
Ordföranden har ordet	3	Kontaktfunktioner	12
Medlemsrabatter	3	Haldenkanalen	14
ERIC NORDENVALI, sjösett	4	BOHUSLAN är död	17
Teknisk provtur	5	Marstrandbolagets del 8 - TJORN	18
Att jobba på däck	5	Sommarminne	27
Arbete i det fördolda - Kassar	6	Thorsten Kilner	29
Vinterarbeten på däck	8	Gamla västkustbåtar	30
Ångbåtsurer i väst	9	Båtar runt omkring	31
In memoriam - Sven Gylén	10	FARJAN 4	32

## Medlemsrabatt på Ångbåtsturerna 2009

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kusturer med ångaren BOHUSLAN samt på de historiska hamnturerna med FARJAN 4.

Söndagsutflykterna är resorna mellan Göteborg, Marstrand, Klädesholmen, Hårön och Skärhamn, samt mellan Göteborg och Älvsången.

Kustturerna är resorna Göteborg-Skärhamn-Göteborg, Göteborg-Lysekil-Göteborg samt Göteborg-Kungälv-Strömstad och åter.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för bättresan.

Vid kusturer med båt och buss i Sällskapet regi är medlemspriset 140 kr vid ordinarie pris 200 kr, 180 kr vid ordinarie

pris 260 kr samt 190 kr vid ordinarie pris 280 kr.

Resor med båt och buss i Sällskapet regi kan endast köpas i förväg. Förköp betalas till fullt pris på inköpsstället. Rabatten får man tillbaka ombord på BOHUSLAN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2009

## ERIC NORDEVALL II är sjösatt!



På Nationaldagen 6 juni sjösattes hjulångaren ERIC NORDEVALL II i Forsvik. Evenemanget drog till sig 8 000 besökare som fascinerade såg det imponerande träskrovet långsamt och kontrollerat glida ner i sjön utanför Forsviks Bruk efter högstämda tal och fanfärer.

ERIC NORDEVALL II är en replik av en hjulångare som byggdes 1836 som första generationens Göta Kanalångare.

Inom kort bogseras skrovet till Motala för att förses med ångmaskiner och ångpanna, allt tillverkat med originalet som förebild. Mycket arbete återstår innan ångaren kan tas i drift 2010.

Från 1995 fram till idag har 170 personer arbetat med konstruktion och byggnation av skrov, ångpanna och ångmaskiner på Forsviks varv, på Motala Verkstad och på Karlskronavarvet.

*Eric Nordevall II flyter efter sjösättningen. Foto Mats Berggren*

Projektledare och skeppsbyggnästare är Patrik Zimonyi.

Efter sjösättningen av ERIC NORDEVALL II kommer ett fartygsvärnscentrum att etableras i Forsvik efter norsk förebild. En ångslup blir nästa objekt.

INGVAR KRÖNHAMN

*Ångslupen Nr 2 2009*

## Teknisk provtur

Med ångaren BOHUSLAN genomför vi alltid en så kallad teknisk provtur, innan säsongen börjar. Så skedde även i år. Den 27 april avgick vi klockan 10. Ombord var utrymmena på övre däck ordentligt städade medan "maskingången" och akterinredningen ännu var nödortfört putsade. Kaffet var i gott skick.

På den tekniska provturen följer aldrig passagerare med utan endast besättningen finns ombord. Denna dag stod vi, några matrosar, på fördäck och njöt av det otroligt vackra vädret. Rena sommarvindar fläktade stilla kring oss. Vi väntade på två tjänstemän från sjöfartsinspektionen (som numera ingår i Transportstyrelsen) och dessutom på kompassjusteraren. Ute på Rivöfjorden skulle manöverprov genomföras också.



*Bo Starmark, vår lokaledaktör i Lysekil, är även aktiv ombord i våra ångare.*

*Foto Ingolf Ibenhard Benjaminson*

På Rivöfjorden genomfördes kompassjusteringen, vilket innebär att ångaren styrde olika anbefallda kurser medan justeraren, en synnerligen befarens sjökaptan, gjorde sina anteckningar och flyttade magneterna i nakterhuset.

Under tiden gick inspektörerna igenom väsentliga handlingar nere i kaffet. Allt var i sin ordning.

Samtidigt hade vår kock lagat Båtens Pyttipanna och stekt ägg och snart satt fartygsinspektörer, kompassjusterare och besättningen huller om buller och lät sig vil smaka.

Den här lilla turen ägnas några ord, eftersom den ljusa och vänliga stämningen ombord gjorde den till en fin inledning på vår säsong.

BO STARMARK

## Att jobba på däck

En av våra båtmän, Ingemar Bengtsson, skriver här lite om däckjobbet på BOHUSLAN. Ingemar är en av våra allra tidigaste medlemmar och har seglat båtmann långt. I BOHUSLAN har båtmannen bärat om matroserna och gör upp vaktlistan. Han är den som lämnar ångaren sist av alla efter en tur.

Jag har jobbat på däck sedan 1971 och har upplevt många roliga stunder ombord. Att gå som matros innebär att man ska kunna vara rogångare och styra fartyget efter order från kapten eller styrman. Vidare deltar man i förtöjningen av ångaren vid anlop och i hamn.



*Ingemar Bengtsson, veteran ombord.*

*Foto Bo Starmark*

En annan viktig syssla är att ta hand om all disk från servering och byssa. Det kan bli mycket att stå i och arbetsamt men också roligt med allt "tjöt" med kamraterna.

Arbetet är upplagt efter vaktlista och är beroende på hur stor besättningen på däck är. När vi kommit i hamn efter en resa skall vi se till att ångaren noga städas och görs klart inför nästa resa. Sopor ska iland, tombackar och tomflaskor ska till var container på kajen.

Det kan ta någon timma. Ja, det var en liten glimt från oss på däck.

INGEMAR BENGTSSON

# Arbete i det fördolda – Kassan

I Ångbåten 132 beskrev vi Beställningskontoret och det jättearbete Claes och Barbro Johansson utför i det tysta. I vår lilla serie om "Arbete i det fördolda" har tuven kommit till Kassan (något namn måste ju kassörernas arbetsplats och funktion ha.

Vi har fattnat för det ursvenska och lite gammaldags stränga: Kassan).

Alla sällskap och föreningar mår väl av att ha goda kassaförvaltare. Att få fram sådana kan vara en knepig uppgift för en valkommitté.

I Sällskapet Ångbåten har vi tuven att ha två synnerligen goda och kunniga kassörer som dessutom är skickliga i datorers handhavande.

Tidskriften Ångbåten har glädjen att kunna presentera våra två kassörer Ove Iko och Roland Lindberg.

## De två

Ove Iko är en av våra allra tidigaste medlemmar. Redan 1965 gick han med som medlem och var snart verksam ombord i BOHUSLÄN som eldare och maskinist. På femtiotalet gick han på Chalmers Tekniska Högskola och lärde sig mycket om förbränningsmotorer och ångmaskiner och annat mekaniskt. Redan i slutet av femtiotalet kom han att arbeta med "datamaskiner" och senare datorer.

På nittiotalet läste han in formell kompetens som ångmaskinist på Chalmers-Lindholmen. Där var han äldre bland eleverna och äldre än de flesta av lärarna.

1992 blev Ove vald till kassör i Säll-



Ove Iko på fördökt ombord i ångaren *Blåmån*. Född ålänning har han dokumenterat andra ångbåtar, som Ångbåtarna mellan Åbo och Åland i boken med samma namn, utgiven 2003. Foto Bo Starmark

skapet. Samma år valdes Gunnar Bonander till vice kassör för att träda in vid behov. Ove har alltså kvar sina befattningar i Sällskapet och ombord.

Roland Lindberg är sedan 2005 vice kassör och kom in i Sällskapet 1993 och började efter några år i "vintergäret" ombord. Detta lockade till vidare tjänst och om somrarna var han matros. Numera behörig sådan. Sedan några år är Roland en av båtsmännen och kan ofta ses ombord. I "det civila" är han dataexpert och utbildad i USA.

## Bokföringen

Sällskapets bokföring är omfattande och upplagd på traditionellt sätt. Systemet lades ursprungligen upp av Sällskapets dåvarande revisor René Sjöstrand och har bibehållits i sina grunddrag. Några smärre förändringar har vidtagits under åren och omfattar nu ungefär 160 konton. Allt är givetvis upplagt digitalt i dator.

I stort kan sägas att bokföringen består av tre delar: Sällskapet, ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 men delarna går delvis in i varandra.

Uppföljningen är viktig och Kassan kräver ungefär sex till åtta timmars arbete i veckan av kassörerna. Arbetsbelastningen är betydligt större under sommarmånaderna, då åtskilliga timmar måste ägnas Kassan.

## In och ut

Låt oss ta "pengaflödena" i betraktande. Vi vet att åtskilliga av våra konkurrenter nog följer vår verksamhet och är mycket intresserade av Sällskapets ekonomiska ställning. Till skillnad från dem har vi inga lönekostnader, sociala avgifter, semesterlagstiftning, överlädersättningar och annat att ta hänsyn till.

Vad tjänar vi mest på? Var och när rinner pengarna in? På de för allmänheten *Öppna turerna* är biljettintäkterna och försäljningen av mat och drycker såsom öl, vin och någon sprit en stor inkomstkälla avhängig antalet passagerare och i viss mån väder.

Jag själv förväns alltid hur stor del matserveringen ger av inkomsterna. Vi ska skatta oss lyckliga över möjligheterna

att ha restaurangservering. Såväl "Café" med kaffe, te, smörgåsar och enkla rätter som "Matsal" med fullständig mathällning är mycket uppskattade.

För oss ombord är passagerarnas beröm över vår mathällning en verklig uppmaning. Från sommaren 2009 kan man även betala med kort.

Beställningsturena sker till fast avtalar pris. De är inte beroende av väder utan turerna kan anpassas helt efter kundens önskemål. De fasta menyerna ger Kassan och Beställningskontoret möjligheter till god överblick och planering.

Medlemsavgifterna är en annan stadig inkomstkälla. Antalet medlemmar har hållit sig mellan 1500 och 1600 genom åren. Avgifterna finansierar denna tidskrift och större delen av föreningens lokalkostnader.

Utgifter har vi också. Bunker (brännolja och stenköl) är stora utgiftsposter. Proviant av alla slag samt drycker kostar åtskilligt. Assuransen inte att förglömma. Efter brandtillbudet på norska kusten höjdes självriskan en hel del. Sedan har vi alla "prylar" till fartyget alltifrån diskborstar till stora färgköp. I år kommer en mycket stor varvsräkning på de mycket omfattande arbeten som utförts under vintern på skrov och ångpanna.

FÄRJAN 4 är en egen enhet. Riksantikvarieämbetet gav nyligen ett stort bidrag till färjans bevarande. Även om den ägs av Sjöfartsmuseet, står vi för bemanning, drift och underhåll.

Bland intäkterna ger beställningstrafiken mest. De historiska hamnturerna



Åven Roland Lindberg är aktiv ombord i ångaren *Blåmån*, här i sällrummet. Foto Bo Starmark

ger inte så mycket men försvarar sin plats. Fartyget håller på att bli Göteborgs bröllopsbåt: många turer går från Klippan till och från aktuell restaurang.

Färjans trafik visar en kraftig ökning, ett stort glädjeminne i synnerhet som några större middagar inte kan ordnas ombord och dessutom saknas toalett.

## Sällskapet

Föreningsverksamheten är av ganska ringa omfattning. Vi klarar i nuläget inte av att utöver verksamheten ombord i fartygen driva klubbverksamhet med

filmkvällar, klubbafnär m.m. Även om vi skulle vilja det.

Som nämnts är medlemsavgifterna här den största inkomsten, som finansierar *Ångbåten*, denna tidskrift. Här försöker vi få inkomster i form av annonser i *Turlistan*, en annan stor utgiftspost. Under säsongen annonserar vi också i dagspressen. Vårt kontor finns i Merkurhuset vid Skeppsbron. Här sammanträder styrelsen vintertid och här huserar Kassan med sin dator.

## Mycket annat

Under Kassan ligger posthanteringen. Postboxen ska tömmas, de många handlingarna kontrolleras och kanske aktuell ansvarig måste kontaktas. Ofta måste någon styrelsemedlem eller ordföranden rådfrågas om kniviga ärenden. För det mesta klarar Kassans stora erfarenhet de flesta av alla de ärenden som under veckornas gång går genom våra kassörers händer.

Under Kassan ligger medlemsregistret. Råkar ett medlemsregister i oordning, kommer en förening i bryderi, lindrigt sagt. Varje medlemsavgift måste fixas in, varje adress kontrolleras, varje ändring noteras. Sedan årsmötet 2008 är det Kerstin Löd som är registerförare och i all tysthet utför detta jättearbete.

Kassan är i funktion alla veckor hela året, noterande, kontrollerande, betalande, inkasserande, kalkylerande, värderande, alltid i det fördolda.

BO STARMARK

## Vinterarbeten på däck

När BOHUSLÄN deltog i ångbåtsmötet i Stavanger i augusti uppstod problem med isoleringen under pannan och vi nödgades avbryta och anträda hemfärden i förtid. Vi beslöt att gå direkt till Gotenius Varv och därmed avsluta sommarens seglingar. Det var ett snöpligt slut på säsongen men det kändes inte rätt att fortsätta med passagerarturer och samtidigt ha tekniska problem.

Väl på varv vidtog demonteringen av plåtklädseln över pannan. Plåtsjoken skars av och lyftes iland varefter pannisoleringen avlägsnades. Med detta arbete förstördes givetvis större delen av föregående vinters målningsarbeten. I byssan måste arbetsbänken och porhinskskåpen tas bort.

När vi nu helt oplanerat tvingats få så mycket nedtaget, passade vi på att tillverka en ny arbetsbänk samt göra nya skåp med bättre djup än de gamla. Ett nytt skott av stål byggdes ovanpå pannkappen, placerat mera mot centerlinjen för att tillåta de djupare skåpen.

Standardskåp i varierande bredder finns alltid att tillgå, men i BOHUSLÄN gäller inga standardmått. Det blev således många turer till IKEA för att skaffa luckor, hyllor och lådfronter och efter åtskilligt mätande och kopande och inpassning fick vi till slut ihop det.

Efter allt detta pusslande är byssan numera utrustad med bra skåp med dragkorgar som bör rymma de flesta stora fat och skålar som behövs under våra turer med matservice.

När vi nu ändå hade det riktigt höliskt, passade vi på samtidigt förnya den



Under ångvinschen ligger ångpannan som vi här när delar av hatten avlägsnats. För att minska värmeförlusterna är ångpannan isolerad. En mindre del isolering ligger kvar över pannan. Foto Ove Ito 22 augusti 2008

slitna arbetsbänken mot ytterskottet. Denna ersattes nu av en bänk helt i rostfritt. Under diskbänkar byggdes en stadig gallerhylla i stål för stekpannor, grytor och större kokkärl.

En smärre omDisposition gjordes av skottet mellan byssan och diskrummet och några praktiska små hyllor sattes upp. Spisen med sin oljebrännare sågs över och åtgärdades. Fläktsystemet över spisen förnyades och omkonstruerades.

När detta skrivs i början av april vidtog tvättning och målning av skotten

i byssan. Därefter lades ny golvmassa på däck.

I maskingången, på huvuddäckets babordssida, har sedan all plåtklädsel åter kommit på plats, målningen gjorts om från pannfronten vid lastluckan och akteröver till maskinrumsskottet.

Skänken i maskingången, i vilken backar med glas av olika sorter förvaras, har utökats med en del fler tallrikar och assietter och med detta hoppas vi att i fortsättningen slipa se tallrikskorgar drälla omkring på durken utanför

diskrummet. När vi utökade denna förvaringsmöbel använde vi material från de kasserade arbetsbänkarna från byssan.

På akterdäck, i cafeteria, görs en smärre omändring av mittbordet. Det är en åtgärd som resulterar i att passagerarna förlorar några sittplatser men vinner utrymme och rörelsefrihet.

I de övriga salongerna har en del bord länge varit repiga och flammiga i lacken. De har slipats och lackats i flera omgångar och ser nu välvärdade ut. I röksalongen upptäcktes en vattenskada bakom tapeten mot lejdaren till bryggan. Här fick lister plockas bort och tapeten lossas för torkning. Lacken lokaliserades och åtgärdades, varefter trädetaljer och tapetstycken åter kom på plats.

Vidare har ett flertal friholter setts över, reparerats och försatts med färskt tågvirke. Numera är vi många aktiva ombord på däck och den här våren åtog vi oss själva att utföra vitmålningen av hela skrovet.

Från Gotenius Varv fick vi disponera präm och flotte, vilket gjorde att vi ganska lätt kunde komma åt att måla överallt. Fartygsnamnet i för och akter snyggades till och målades i den rätta blå nyansen.

Teakomfattningarna runt fönstervertikalerna, på bariärerna liksom annan teak bitrades och alla räcken och stöttor målades. Tala nu om hög finish och vacker båt!

En mängd smärre ytterligare arbeten och åtgärder orsakade sedan att förhållningen till Stenpiren, planerad till 7 april, fick uppskjutas en vecka.

## Ångbåtsturer i väst

### Ångaren TRAFIK

Ångaren TRAFIK trafikerar Vättern och utgår på sina turer från Hjo. Biljetter kan bokas på telefon 0503-352 55, överblivna biljetter säljs ombord från 45 min. före avgång.

TRAFIK går till Visingsö 14 och 28 juni, 5, 12, 18, 26 juli, 2, 9, 16 augusti. Från Hjo kl 10.00, åter 18.15. ToR 200 kr, barn 7-12 år 80 kr.

TRAFIK går till Håstholmen (ursprunglig trade) 11 juli. Från Hjo kl 09.00 och 17.00, åter 12.45 och 20.15. ToR 180 kr, barn 7-12 år 80 kr.

TRAFIK går till Vadstena 24 juli. Från Hjo kl 9.30, åter 18.55. ToR 220 kr, barn 7-12 år 80 kr.

Estimmas rundtur från Hjo 4 juli kl 15.00, 11 juli 13.30, 16 juli 15.00 samt 1 augusti 15.00. Pris 80 kr, barn 7-12 år 30 kr.

Jazzresor: 4 juli kl 19.00 Mobile Mama Jazz band, 16 juli 19.00 Dixie Talk, 1 augusti 19.00 Hjo Orleans Band.

Pris 250 kr, endast vuxenbiljetter. Se även [www.trafik.just.nu](http://www.trafik.just.nu)

Tiden ombord under vinterhalvåret förefaller alltid så lång till en början, men med de många olika verksamheterna går tiden så rasande fort och alltid återstår i slutet flera projekt som måste skjutas upp till nästkommande vintersäsong.

När detta rader kommer på pränt i *Ångbåten* är vi inne i sommarsäsongen och vi hoppas nu på en turlesentlig och obruten trafik samt att våra passagerare skall uppskatta vårt välvärdade fartyg.

CHARLES S de SERVES

### Ångaren POLSTJÄRNAN

Alla skärgårdsturer är inställda under 2009 på grund av underhållsarbete. Se [www.polstjarnan.nu](http://www.polstjarnan.nu)

### FREJA AF FRYKEN

FREJA kommer att göra turist- och beställningsturer i samband med traditionella evenemang som Sjöfartsdagen i Sunne 11 juli, Frykstadagar i Kil i 16, 17 och 18 juli och den traditionella medlemsresan på Frejadagen 23 juli.

Ring 0554-415 90, för mera information. Se även [www.angbatfreja.nu](http://www.angbatfreja.nu)

### HERBERT

Ångaren HERBERT utgår från Ångbåtsvarvet, Lövekullevägen 11, Alingsås.

5, 12, 19, 26 juli samt 2 och 12 augusti går HERBERT från Alingsås till Risö i sjön Mjöln och åter. Pris vuxen 150 kronor, barn 6-12 år 50 kr. Biljetter säljs på varvet en timme före avgång, ett antal biljetter kan bokas på [www.herberts.se](http://www.herberts.se)

Se hemsidan för Risödagen 15 augusti samt jazzturer 7 och 21 augusti.

### Ångslupar

Der finns även några ångslupar i vårt närområde. De kan ta 12 passagerare.

HAMFRU går mellan Upperud och Håverud, se [www.hantverkshuset.com](http://www.hantverkshuset.com)

NOSSAN av STALLAHLÖM utgår från Nossebro, se [www.nossan.se](http://www.nossan.se)

FORSVIK gör turer på sjön Viken från Forsvik, ring 0505-412 50.

PROVEN utgår från Korsjö/Dals Högen. Se [www.korsjoedamp.no](http://www.korsjoedamp.no)

## In memoriam

Vår mångåriga vän och befälhavare i ångaren BOHUSLAN, sjökapten Sven Gylden, avled efter en olyckshändelse i sitt hem den 25 februari 2009.

Sven var en mycket aktiv befälhavare ombord under sjuttio- och åttiotalen, skicklig i sitt handhavande av ångaren och mycket omtyckt av besättningarna.

Tyvärr var han tvungen att i förtid sluta till sjöss som sjölots vid Göteborgs lotsplats och på fritiden som befälhavare i BOHUSLAN. I början av nittiotalet ådrog han sig ett par slaganfall och därmed var det slutseglat för en god sjöman.

Dock, Sven var en kämpa, som genom ett idogt arbete delvis tog sig tillbaka. Han skarpa intellekt och talförmåga återställdes men koordination och styrka återkom inte. Han fick stor hjälp av sin livskamrat Birgit, som ägnade sig åt att vara en hjälpsam hand åt Sven närhelst detta behövdes.

Under sina aktiva år var Sven en ytterst kunnig och omtyckt föreläsare världen över. Hans specialintressen var bland andra radarnavigering och framförande av fartyg genom modern automatstyrning så kallad 'steermasterfunktion'. Många år vi sjömän som med alla sinnen skärpta lyssnat på hans föredrag.

Sista gången jag träffade Sven och Birgit var när BOHUSLAN besökte Karlskrona sommaren 2004. Jag ringde dem när vi passerade Abbeles på skånska sydkusten, där de slagit ner sina bopålar. Efter inbjudan satte de sig i bilen och kom ombord vid ankomsten till Karlskrona.

Det var ett kärkommet besök för oss



alla i besättningen, som sedan många år kände dem båda.

Vi inom Sällskapet Ångbåten minns Sven med respekt och glädje och omfattar Birgit, som själv har problem med hälsan, i våra tankar.

Sven! Jag säger "Bon Voyage" och Farväl!

RENGT CREMONESE

## Ett tack

Kära medlemmar i Sällskapet Ångbåten!

Ett varmt och innerligt tack för den medkänsla Ni visat i samband med Svens bortgång.

Sven var en idog och lycklig befälhavare ombord på BOHUSLAN i många år. Även jag fick vara med under några år och träffa härliga människor ombord.

Både Sven och jag har saknat gemenskapen, men allt har sitt slut.

När vädret blir varmare och jag bättre efter stroke, så tar en lotsbåt ut Sven och oss nära till Winga, där Sven önskade få vila utanför Notra Bojen.

Varma hälsningar,

BIRGIT GYLDÉN

Winga fyv. Foto Bo Starmark

Ångbåten Nr 2 2009

## Tillbud på Kråkefjorden

I förra numret av Ångbåten beskrev Per Erik Lindgren den skyddade farleden längs Tjörns västsida. Han fortsätter här med en upplevelse på Kråkefjorden, mellan Kyrkesund och Mollösund.

Min bekantskap med leden genom Jungfruhålet slutade inte med min sista resa med m/s S:t Esau år 1960. 1970 hade jag köpt en långfärdsmotorbåt, en SAGA 27. Just den sommaren hade min hustru ett mycket viktigt ärende till ett ställe på Tjörns nordsida. Vi beslöt att resan dit skulle ske med vår nya båt.

Mina tre döttrar, då 8, 4 och 2 år gamla, skulle också följa med liksom en student som biträdde mig i ett forskningsarbete i Göteborgs skärgård.

Väddet var soligt, dock i blåsigaaste laget. Men vi gungade oss över Marstrandfjorden så där fram på eftermiddagen och hungern började suga. Att äta middag i Klädesholmens färgstarka, silldoftande men alltid kug lugna hamn var en oemotståndlig frestelse.

Vi njöt vår måltid trots att vinden börjat friska ytterligare. Så hörde vi kyrkklockor ringa. Det var ju lördag. Nyfikna gick vi upp till Klädesholmens kyrka.

Där var det helgsmålsandakt. Prostén Karlsson höll en minnesvärd betraktelse över när Jesaja stod inför den Helige. Kyrkokören sjöng Jungfru Marie Lovsång, "Magnificat", enligt en melodi med medeltida ursprung.

Jag associerade till kontinentala klosterkyrkor, medan vinden, som tydligen hade närt kulingstyrka, fick kyrkrutorna

att skallra och mig att bävande undra: Vad väntade oss norröver?

Att nu vända söderut och passera Marstrandfjorden var ju helt otänkbara. Vi vände stäven mot norr. Redan förbi Mårreskår rullade och skvätte det rejält. Mellan Flatholmen och Hjärterön förbådade mycket kraftig rullning vad som skulle komma senare. Men genom det stora Jungfruhålet kom vi in i lugnt vatten i lå av Hjärterön.

Medan kulingen tjt visade sig då och då vredgade vita brott i väster. I Kyrkesund gav Härtin lå och lugnt vatten. Där avledde all båttrafik uppmärksamheten från kulingen.

Men så, efter Skaboholmen bröt det loss. Där låg Kråkefjorden, nu i vilt raseri. Duckande för överspolningar och skvätt klämpade vi med den våldsamma rullningen. Nerverna var spända till det yttersta. Men vi måste trots allt klara detta. Något alternativ fanns inte. Bara nu inte..... Ja, bara nu inte någonting tillstötte...

I riktning ostvärt, in mot Björholmen, såg vi nu en drivande segeleka med bruten mast. Två människor stod upp och gav nödsignal med armarna. Ja, deras läge var verkligen prekärt. De höll på att driva in mot det skoningslösa berget och riskerade att förlisa, ja kanske omkomma. Vad göra?

Min hustru var inte särskilt sjövan och vi hade tre minderåriga barn ombord. Men en viktig regel säger: Man får inte lämna folk i sjönöd utan hjälp. Och i segelekan var de verkligen i högakt sjönöd. Någon annan tänkbar hjälp

fanns inte i sikte. Vad göra? Men min medhjälpare var en hejare på sjön.

Han tog en fender, som han fäste som kastlod på en lång lina och gick upp på akterdäck medan jag manövrerade upp emot den nödställda ekan. Medhjälparen kastade fendern med lina och träffade ekan! De nödställda tog den och höll den – i bara händerna!

De tappade förstas greppet. Vi fick göra om manövern – med risk att lina nu kunde fastna i vår propeller. De nödställda tog fendern igen och, på mitt kommando, fäste de nu lina i ekan. Så kom vi till slut in i smult vatten i Tängesund, där jag kunde släppa dem.

Jag har aldrig avgett en så rasande utskällning som den jag gav dem för att de inte hade fäst lina första gången. De riskerade ju faktiskt min båt och med den tre minderåriga barns liv! Vi kunde ju alla ha havererat och kanske omkommit.

Sedan dess passerade jag inre leden på Tjörns västsida åtskilliga gånger genom åren – även vid vackert väder. Den leden är ju mera omväxlande än den yttre på Hjärterö Fjord. År efter år fortsatte sedan våra färder längs Tjörns västsida – oftast i bättre väder. De fortsatte ända tills jag av åldersskäl såg mig föranlåten att sälja min trotjänare.

PER ERIK LINDGREN

# Kontaktfunktioner

Käre läsare!

Är du kanske medlem i någon förening vars enda kontakt med medlemmar i försörjningsringen på det stora hela består av ett årligt inbetalningskort och kanske en kallelse till ett årsmöte som du av geografiska skäl inte kan bevisa? Jag är. Det vill till att man känner djupt för föreningens syfte för att inte tröttna.

Detta insåg förstas Ingvar Kronhamn, Sven-Anders Boman, Ralph Grundell, Hans Hedman, Jan Nordöen, Bo Starmark, Åke Åberg och de andra grundarna av Sällskapet Ångbåten.

Redan i augusti 1965, några månader efter det Sällskapet bildats, kom det första numret av tidningen *Ångbåten*. Det var fyra A5-sidor på ett vikt A4-blad, med Sällskapets stadgar på insidan och hurtig text på de två andra. Utgåvningen blev dock under årens lopp tidvis rätt oregelbunden.

Efterhand kände styrelsen behov av en snabbare kontaktkanal direkt till de aktiva. Så uppstod *Skvallran* (första numret december 1990), stenciliserade A4-blad där styrelsen "på ett enkelt sätt snabbt [skulle kunna få ut] aktuell information till de aktiva".

T.o.m. nr 22 (nov 1993) producerades *Skvallrans* av Kjell Granström själv, Sällskapets ordförande. Därefter lades arbetet ut på en redaktion bestående av Per Davidsson och Bertil Holmström.

På nyåret 1995 flyttade PD från staden och BH blev ensam redaktör för nr 30 (jan 1995) och framåt, tills Ingvar Kronhamn mönstrade på inför nr 39 (dec 1996).



Nr 39 - december 1996

Information för de aktiva i Sällskapet Ångbåten

## Ordföranden har ordet

Detta blir sista *Skvallran* för i år och Du hinner säkert studera den i lugn och ro, trots alla förberedelser inför julhelgen. Hav dock tröst. Du tvivlar, det är bara drygt 6 månader till midsommar! Då skall vi åter färdas över blåa havsvikder och känna ångmaskinens lätta vibrationer i fartyget. Något att längta till!

Fartygen har gått i vinterdvala, men en samling entusiaster är igång med diverse arbeten ändå. Det är tur att Ni finns!

Det stora jobbet ombord i BOHUSLÅN under vintern, blir att lägga nytt fördäck. Det gamla däck är redan borttaget och det var härligt att se plåten under, som var i fint skick. Ångaren ligger på Gotenäs varv och får där sedvanlig fin omvårdnad.

FÄRJAN 4 har lagts upp på Ringön, där Röda Bolaget välvilligt ställer kajplats till förfogande. Även vår bogserbåt skall läggas där i vinter.

Säkerhetsgruppen, under Gunnars (Bänge) ledning, jobbar på. Jag tycker det ser fint ut inför vår klassning enligt ISM koden. Hoppas att Sjöfartsinspektionen tycker likadant! Det är ju ett faktum att vi måste vara certifierade innan 97 07 01, för att kunna fortsätta med vår trafik.

Styrelsen har beslutat att kontakta Sjöfartsinspektionen, för att få en ändring till stånd av passagerarantalet ombord i FÄRJAN 4. Vi önskar en ändring till 99 pax, då kan vi slippa ISM klassen. Det är för övrigt sällan som högre antal behöver vara ombord, så det är bakgrunden till detta beslut.

Till sist vill jag tacka alla aktiva för i år och önskar Er alla och Era anhöriga en riktigt GOD JUL och ett GOTT 1997.

KEEP STEAMING!

BC

*Ångbåten* Nr 2 2009

## Ångbåtar på Nätet

Som tidigare nämnts i *Skvallran* har Sällskapet en egen hemsida på det världsomspännande spindelnätet, the World Wide Web, med adressen

<http://www.chc.chalmers.se/~bertilh/SAB/welcome.html>

Men vi är inte ensam! För någon vecka sedan kom ett trevligt e-mail (e-post? e-brev?) från en grupp ångentusiaster i Milano som försöker rädda *Patria*, en av de båda sista hjulångarna på Lago di Como. De har en egen hemsida på Nätet (eller snarare två, en på säkerligen feitri italienska och en på en något italienserad engelska), och dessutom en sida med länkar ut till andra ångbåtar världen runt. Se bild.

Och, för dom som har resursema: HAPPY SURFING!



16

*Ångbåten* Nr 2 2009

I och med den nya "stora" redaktionen för *Ångbåten* trädde till våren 1999 ansågs det att denna kunde förväntas hålla tidtabellen med ett nummer per kvartal, och *Skvallran* lades ner. Nr 45 (sept 1998) blev det sista.

Från den lilla slutna kretsen till den världsomspännande spindelväven, *the world wide web*. I *Skvallran* nr 35 (jan 1996) kunde man läsa följande:

Ingen av *Skvallrans* läsare har väl undgått att höra talas om Internet, det nya världsomspännande informations systemet. [...]

För en tid sedan hittade jag Stiftelsen Skärgårdsbåtens hemsida, gömd under adressen <http://www.sics.se/%7Ejussi/steamer.html>. Inspirerad härav plockade jag fram några gamla texter om vår egen verksamhet, gjorde om dem till HyperText, och hängde upp på Nätet, med adressen <http://www.chc.chalmers.se/%E7bertilh/SAB/L1.html> [---] Så skall t ex en turistbyrå kunna få fram aktuell information om våra turer, företag få adresser till våra befraktare, och "nätsurfare" får information om vår verksamhet. Kanske får vi fler passagerare, fler charterkunder, ny aktiva. Kanske inte. Med det skadar ju aldrig att vara med.

Så långt texten från 1996, undertecknad bertilh@phc.chalmers.se. Som framgår av vidstående bild nådde vi åtminstone södra Europa.

bertilh@bertilh.se

# Haldenvassdraget och Haldenkanalen



Ångbåtar i Ørje med Kanalmuseet i bakgrunden. Ångarna är från vänster Ana och Hans. Ana byggdes 1910 på Wenningberg i Karlstad och gick som ÅLSTEN på Väners fram till 1954 då den kom till Haldenkanalen. Foto Ragnar Magnander 2008

Haldenvassdraget är en rad norska sjöar, älvar och kanaler i östra Østfold och Akershus, mot gränsen till Sverige. Vattendraget mynnar i Idefjorden vid Halden där fallhöjden mellan Femsjøen och havet är 79 meter.

Fallhöjden gav tidigt upphov till vattendrivna sågverk vid fallen i Tistedalselva dit timmer flottades på Haldenvassdraget. Timret hämtades både från norska och svenska skogar.

## Engebret Soot

Engebret Soot föddes 1786. Utan formell teknisk utbildning men med en

osedvanligt teknisk begåvning byggde han sågverk, dammar och flottningstränor, senare också kanaler och slussar för timmerflottning och båttrafik.

Hans första kanal, Otteidkanalen, var färdig 1827 och underlättade överföringen av timmer från Stora Lee till Haldenvassdraget. 1849 var Grasmokanalen, eller Sootkanalen, med Norges första slussanläggning färdig. Med denna anläggning förbands Mangenvassdraget i norr med Haldenvassdraget.

1851 tog Engebret Soot initiativet till byggandet av Haldenkanalen. Han avled

1859. En minnessten över Soot står vid övre slussen i Ørje.

## Haldenkanalen

Haldenkanalen påbörjades 1852 och 1857 var kanalen genom Stenselven mellan Femsjøen och Asperen färdig med åtta slussar, fyra i Brekke och fyra i Krappeto. 1860 byggdes slussen i Strømsfos och de tre slussarna i Ørje.

Vårfloden 1861 medförde att slussarna i Stenselven ödelades. På grund av svårigheter med finansieringen dröjde det till 1877 innan slussarna åter kunde tas i bruk. Därmed kunde timmer dras med bogserbåt över sjöar och kanaler till Tistedal och Halden för vidare förädling. Kanalen nådde aldrig havet vilket hade varit orimligt.

Under åren 1919–1924 byggdes en kraftstation i Brekke vilket medförde att de åtta slussarna i Stenselven 1924 ersattes av fyra nya slussar väster om kraftstationen. Lyfthöjden är 26,6 m.

1982 upphörde flottningen genom Haldenvassdraget.

## Båttrafik på kanalen

Med kanaliseringen gjorde ångbåtarna sitt intåg på Haldenvassdraget. Totalt har omkring 40 fartyg varit sysselsatta på Haldenkanalen.

Slussarna medger passage av fartyg med 24 meters längd, 6 meters bredd och 1,6 meters djupgående.

1862 sjösattes ENGEBRET SOOT, det första fartyget från Nylands Mekaniske Verksted i Kristiania (Oslo). På kanalen gick ångaren med gods och passagerare

till dess TURISTEN kom i trafik 1887. Därefter kom ENGEBRET SOOT att dra timmer på kanalen fram till 1926.

En släkting till Soot köpte då ångaren som ställdes upp på land som museiföremål. Under andra världskriget behövdes alla ångbåtar som kunde uppböras och ENGEBRET SOOT sattes efter renovering åter in som timmerdragare.

ENGEBRET SOOT var i drift fram till 1966 och hamnade senare i Oslo för att restaureras och bli museiföremål vid byggnadsvarvet. 1987 kom emellertid ångaren tillbaka till Haldenvassdraget och efter en omfattande restaurering sjösattes den i Ørje 1995. ENGEBRET SOOT ägs av ångbåtsentusiaster och går sommartid i beställningstrafik.

## Kanal-museet

Vid Ørje, där E18 korsar Haldenkanalen, ligger Haldenvassdragets Kanal-museum. Det är inrymt i det gamla träsliperiet som tillhört Ørje Brag.

Museet som öppnades 1886 förmedlar Haldenvassdragets natur- och kulturhistoria med foton, föremål och modeller. Här berättas om skogsbruk, timmerflottning, om kanalen och om sjöfarten.

Kanal-museet är öppet från midsommar till mitten av augusti, tisdag–söndag 12–18, övriga året onsdagar 10–13.

För mera information, se museets hemsida: [www.kanal-museet.no](http://www.kanal-museet.no)

## Ångaren TURISTEN

Att en gammal ångbåt medvetet sänks i en sjö och 40 år senare bärgas och restaureras hör till ovanligheterna. Det



Ångaren ENGEBRET SOOT byggd 1861 på Nyland i Oslo. Efter 30 år på land och en omfattande renovering sjösattes åter i 1995. Den ägs av en stiftelse och går i beställningstrafik på kanalen. Foto Ragnar Magnander 2008

är vad som hänt i Norge med ångaren TURISTEN som sommaren 2009 återvänder till Haldenkanalen.

TURISTEN byggdes 1887 vid Nylands Mekaniske Verksted i Kristiania och kördes i delar på järnväg till Tistedal för montering. Ångaren var avsedd för trafik på Haldenvassdraget mellan Tistedal och Skulerud, en sträcka på 75 km eller 40 nautiska mil.

Ångaren hade en trippexpansionsmaskin på 100 indikerade hästkrafter, den första från Nyland. Ångpannan av skotsk typ hade ett eldrör.

TURISTEN avlöste ENGEBRET SOOT

som gods- och passagerarångare på kanalen men inte förrän 1898 fick ångaren göra skal för sitt namn. Detta år var Urskog-Hølandsbanen färdig fram till Skulerud och därmed hade ångbåtslinjen järnvägsförbindelse i båda ändar.

Turisterna kunde nu resa med tåg från Kristiania på Kongsvingerbanen till Sørumsand där man bytte tåg till Skulerud där ångaren TURISTEN väntade.

Alternativt tog man tåget från Kristiania till Halden varifrån man snart nådde Tistedal till fots, eller med drovka. Resan med TURISTEN tog nio timmar.

Turisttrafiken krävde en renovering av





Modell i Orøy kanalmuseum av ångaren TURISTEN som trafikerade Haldenkanalen mellan 1887 och 1963. Förhöjningsnivå för va så den i trafik på kanalen igen efter en fantastisk renovering. Foto Ragnar Magnander 2008

ångaren vilket skedde 1906. Norge hade nyligen utropat sin självständighet och några år senare gjorde den nye "kongen", Haakon VII, en resa från Tistedal till Strømsfoss och åter. Det berättas att kung Haakon bar amiralsuniform under resan med TURISTEN.

Efter första världskriget förändrades trafikstrukturen. Medan sommartrafiken ökade, minskade vintertrafiken, och 1925 övertogs TURISTEN av nya ägare. Norske Statsbaner, Urskog-Hølandsbanen och kanalbolaget blev nu ägare till ångaren.

Trafiken fortsatte, men endast sommartid, med endast två turer i veckan mellan Tistedal och Skulerud. Under

andra världskriget var TURISTEN upplagd och innan ångaren sattes i trafik 1946 gjordes en omfattande reparation.

Så fortsatte TURISTEN trafiken men sedan Urskog-Hølandsbanen lagts ner 1960 minskade antalet passagerare och 18 augusti 1963 gick sista turen.

I december 1967 sänktes skrovet i Femsjöen sedan ångmaskinen räddats på enskilt initiativ och förts till Tekniska Museet i Oslo för renovering och utställning.

### Bärgning och renovering

Det otroliga hände att två mån från bygden fick för sig att bärga och renovera

TURISTEN för att åter sätta den i trafik på Haldenkanalen. Ovanligt nog hade de dessutom ekonomiska förutsättningar för att sätta planerna i verket.

Sommaren 1997 bärgades skrovet och fördes 2001 till Hansen & Arntzen Co AS i Stathelle. Varvet är känt för sin erfarenhet av "verneverdige" fartyg.

Avsikten med renoveringen är att återföra ångaren till 1927 års utseende. Arbetet har kostat drygt 40 miljoner norska kronor.

2 april i år flyttades TURISTEN ur varvets hall. Efter åtta år var TURISTEN färdig för leverans och kom till Halden den 7 juni. 9 juni läg TURISTEN åter vid kaj i Tistedal vid Femsjöen.

TURISTEN har fått tillbaka sin ursprungliga ångmaskin medan ångpannan nyttillverkats vid Parat Halvorsen AS i Flekkefjord.

Att kung Harald tackat nej till inbjudan att närvara vid 100-årsjubileet av kung Haakos resa med TURISTEN 28 juni 1909 är beklagligt men värre är kräftpesten.

Av och till är Haldenkanalens slussar stängda på grund av kräftpest efter Mat-tilsynets direktiv. Att inte kunna passera slussarna med TURISTEN gör projektet meningslöst säger ägarna som kan tänka sig att sätta ångaren i trafik någon annanstans eller rentav sälja den.

En ny bok om TURISTEN kommer ut hösten 2009, grundad på den tidigare, utsälda, *I Turisten kjolmann* från 1985 kompletterad med bärgning, renovering och återkomst.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2009

## BOHUSLÄN är såld



BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK vid Ö-varvet på Öckerö. Fartyget är av typen bäcktrålare med största längd 39,20 m och brutto 413. Foto Göran Ohlsson 10 mars 2009

Fiskebåten BOHUSLÄN är såld till Marocko och övertogs av de nya ägarna den 13 mars vid Ö-varvet på Öckerö.

Man har ju kunnat följa i massmedia om de två svenskkontrollerade fiskebåtarna som fiskar för marockanska intressenter i de fiskrika farvattnen utanför Västafrika. Några svenska intressen finns det tydligen inte i BOHUSLÄN som naturligtvis kommer att byta namn till något mera passande.

BOHUSLÄN och systerfartyget HALLAND byggdes 1974 i Karlstad och utrustades vid dåvarande Hälso Varv för Västkustfisk SVC AB i Göteborg. Avsikten med att bygga dessa fiskebåtar

var att tillgodose SVC anläggning på Ängholm med fisk.

1978 avyttrades båtar och BOHUSLÄN hamnade i Fiskebäck där den haft samma ägare fram till idag. Efter ett flertal ombyggnader och moderniseringar passade den tydligen inte längre i den svenska fiskeflottan. BOHUSLÄN var vid försäljningen ett mycket välskött fartyg.

Fartyget fick namnet BOHUSLÄN vid leveransen men namnet ändrades till BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK i samband med försäljningen 1978 på grund av att två eller flera fartyg inte får ha samma namn.

### Ångbåtturer 2009

Med förra numret av *Ångbåten* bifogades *Ångbåtturer 2009*, säsongens program för ångaren BOHUSLÄN och FÄRIAN 4. Flea exemplar finns ombord på fartygen, i en låda på Stenpiren samt på turistbyråerna i Göteborg och i Bohuslän m. fl. ställen.

För den som söker information om övrig ångbåtstrafik i Sverige finns Sveriges Ångbåtsförenings *Ångbåts-tidtabell 2009* med utdrag ur Sveriges passagerarångbåters tidtabeller 2009.

Om den inte finns på turistbyrån kan man hitta den på Ångbåtsföreningens hemsida [www.steamboatassociation.se/texter/Ångbåts-tidtabell2009.pdf](http://www.steamboatassociation.se/texter/Ångbåts-tidtabell2009.pdf)  
Trevlig ångbåtssommar!

Men tro nu inte att vår ångare BOHUSLÄN är ensam om namnet i fortsättningen. Som ersättning inköptes en över 60 år gammal träfiskebåt som nu har fått överta namnet BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK.

Om den nu kommer i fiske vet man inte men tydligen har Fiskeriverket många konstiga krav och regler på fiskare som man inte hade en aning om. Framtiden får ge oss svaren och till sist så fiskar nu "bohusläningarna" på ett finländskt fiskerfartyg som har svenska ägarintressen.

GÖRAN OHLSSON

Ångbåten Nr 2 2009

## Marstrandsbolaget del 8 – TJÖRN



Sedan ångaren *INLAND* sattes i trafik 1891 dröjde det sju år innan Marstrand Nya Ångfartygs AB beslutat att låta bygga ännu en ångare. Det blev *Tjörn* som under alla år var Marstrandbolagets minsta ångare.

Här ses *Tjörn* i ursprungligt utseende före förlängningen 1909.

Foto från Carlaförlaget, Lysekil

Kustlinjen mellan Göteborg och Smögen trafikerades under 1890-talet av ångarna *WESTGÖSTEN* (1876), *LYSEKIL* (1885) och *ALBREKTSUND* (1890). Linjen Göteborg – Marstrand – Stenungsund – Nösund trafikerades av *S:t ERIK* (1881) med *INLAND* (1891) som komplement på de mindre stationerna.

*INLAND* var ettelertid för stor för

bryggorna längs Inlands länggrunda stränder och behövdes – trots sin blygsamma storlek – på kustlinjen. Marstrandbolaget beslöt därför på bolagsstämman den 26 oktober 1898 om beställning av en ny men mindre last- och passagerarångare för trafiken mellan Göteborg och Stenungsund med mellanstationer.

### En ny inlandsångare

Inland är benämningen på fastlandet mellan Nördre älv och Uddevalla. Stränderna längs södra Inland är grunda och det är ont om lämpliga platser för ångbåtsbryggor. Ångaren *INLAND* byggdes 1891 just för inlandsstationerna men den nya ångaren planerades bli ännu mindre.

Ännu ett varv skulle nu leverera en ångare till Marstrandbolaget. Det var Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB i västra Lundby på Hisingen. Detta varv hade sitt ursprung i en "galvanisk inrättning" som etablerades redan 1850.

1873 byggdes det första fartyget vid Eriksberg. Varvet var vid förra sekel-skiftet ledande vad gäller skärgårdsbåtar. Stockholmsångarna *NORRSKAR*, *BLÖDSUND* och *SALTSJÖN* är alla byggda vid Eriksberg.

I november 1898 beställdes den nya ångaren till ett pris av 52 000 kronor. Skrovet byggdes under våren 1899 samtidigt som ångpanna och maskineri tillverkades vid varvet.

Den 26 juli 1899 sjösattes den nya ångaren på eftermiddagen och fick namnet *TJÖRN*. Så sattes ångpanna och ångmaskin in varefter däck och inredning kom på plats.

*TJÖRN* hörde till tredje klassens fartyg enligt § 1 av Kungl. Maj:ts förordning om passagerarångarfartyg av den 12 februari 1864. Det innebar inomskärsfart.

Enligt Kungl. Maj:ts förordning av den 1 juli 1898 skulle fartyget på resor med passagerare medföra två roddbåtar, ett livbälte för var tredje person ombord,

två assyranssprutor, tre handsprutor, fem vattenpysrar och åtta livbojar varav två med flagga.

### Provtur och leverans

Prov- och besiktningresan skedde på förmiddagen lördagen den 16 september 1899. Provturen gick mellan varvet och Gäveskär.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning beskrev ångaren.

*TJÖRN* var byggd av svenskt stål och var försedd med tre vattentäta skott, för och akter om maskinrummet samt för om lastrummet. Ångarens största längd var 22,28 m (75 svenska fot), mallade bredden 5,20 m och mallade djupet 2,38 m. Djupgåendet i aktern var 5 fot (1,49 m).

*TJÖRN* hade halvdäck i för och akter. Under akterdäcket fanns kaptenshytt, toaletterum och en aktersalong. För om maskinrummet fanns ett lastrum. Under det förhöjda fördäcket fanns mäss, kök och skans för manskapet.

I överbyggnaden midskepps fanns maskinshytt, expeditionshytt, toaletter och plats för däckspassagerare. För att spara plats var det skjutdörrar i överbyggnadens front. På fördäcket stod lastluckan, ångvinsch och ett ankarspel.

På övre däck fanns en rökhytt och en styrhytt.

Ångpannan var 2580 mm lång och hade en diameter på 2130 mm. Den hade två eldrör och var i alla år kolledad. Kolåtgången uppgavs till 2,3 ton per dygn (96 kg per timma).

Ångmaskinen var en tvåcylindrig kompositmaskin. Högtryckscylinderns

diameter var 242 mm och lågtryckscylinderns 534 mm. Slaglängden var 305 mm. Det var således en ganska liten maskin. Till maskineriet hörde en ytkondensor. Med sin ångmaskin på 100 indikerade hästkrafter gjorde *TJÖRN* 9 knop.

### TJÖRN i trafik

*TJÖRN* sattes i trafik den 2 oktober 1899. Den övertog då ångaren *INLANDS* trafik mellan Göteborg och Käkenäs, söder om Stenungsund.

Från Göteborg gick *TJÖRN* Brunskärleden och in i den grunda Myggstaviken. Efter två timmars resa från Göteborg anlöttes Hvitaskär i Torsby socken.

Därefter rundade *TJÖRN* Hjelm, den holme som 1842 blev landfast genom den invallning som då gjordes för att vinna betesmark. Hjelm brygga tillhörde Tofta herrgård i Lycke socken.

Från Hjelm fortsatte *TJÖRN* genom Instö ränna mot Tjuvkils brygga. Även Tjuvkil ligger i Lycke socken. Hit ledde vägen från Kungälv och Tjuvkil var i många år överfartsort till Marstrand och Carlstens fästning.

Från Tjuvkil gick *TJÖRN* till Rörtången i Solberga socken. Rörtången är fastlandsbrygga för Brattön, Lövon och Älgön. Rörtången började anlötas redan 1870 av Marstrandbolagets första *ALBREKTSUND*.

1909 byggde Marstrandbolaget brygga på Lövon, Grönviks brygga. Den anlöttes vid signal, enligt turlistorna. Förmodligen fick man fick hissa en flagga

## TURLISTA

### för Ångaren TJÖRN

Gällande fr. o. m. den 25 Juni 1927.

#### STENUNGSUND—MARSTRAND

##### Från Stenungsund

Onsdagar kl. 5.00 f. m.

Lördagar " 5.00 "

anlöpande Låka, Djupvik, Källsnäs, Aröd, Lövnön (signal), Rörtången, Tjufkil.

##### Från Marstrand

Onsdagar kl. 2.00 e. m.

Lördagar " 2.00 "

#### STENUNGSUND—GÖTEBORG

##### Från Stenungsund

Söndag kl. 6.00 f. m.

Torsdag " 6.00 "

Söndagar anlöpes Låka, Djupvik, Aröd, Rörtången, Tjufkil och Hjälms.

Tisdagar och torsdagar anlöpes Hjälms, Marstrand, Tjufkil, Rörtången, Lövnön (signal), Aröd och Djupvik.

##### Från Göteborg

Tisdag kl. 1.00 e. m.

#### GÖTEBORG—ELLÖS

Från Göteborg fredagar kl. 7.00 f. m.

anlöpande Hjälms, Tjufkil, Rörtången, Åstol, Rönnäng, Klädesholmen, Bleket, Stockevik, Herrön, Halsbäck, Edhultshall, Stocken och Rågårdsvik.

Resan fortsattes samma dag till Stenungsund.

#### MARSTRAND—BLEKET

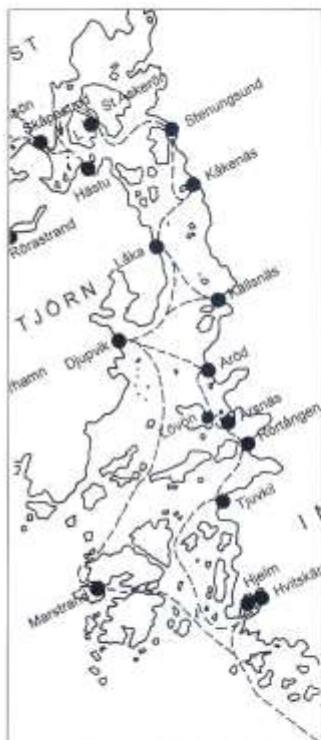
Från Marstrand kl. 11.15 f. m.

och tillbaka från Bleket anlöpande Klädesholmen och Rönnäng.

Förbindelse med ord. Göteborgsbåten i Marstrand.

**Marstrands Nya Angf. A.-Bol.**

Marstrand, Tel. 16 o. 29.



Tjörns trafikområde i Hakefjorden mellan Tjörn och södra Inland.

om man ville att båten skulle lägga till.

1902 började TJÖRN anlöpa Aröd i Solberga socken. Tidigare hade FROJA anlöpt Årsnäs en kort tid innan INLAND sattes i trafik 1891.

1905 började TJÖRN anlöpa Källsnäs, sedan en ny brygga byggts på skäret Stora Tora som då blev landfast. Tidigare fick man ta sig ut till den gamla bryggan med båt.

Den nya ångbåtsbryggan, av trä, byggdes 1902. I huset närmast bryggan bodde Tilda Nilsson som var hamnvakt. Vid mörker ställde hon en lykta på bryggan när en båt väntades.

I brist på fyrbelysning justerades turlistan efter dagsljuset men vid förseningar hjälpte inte det.

Källsnäs brygga stod på grunt vatten och i turlistan reserverade sig bolaget med uttrycket *da vattenståndet tillåter*.

Norr om Källsnäs ligger Käkenäs i Norums socken, tre kilometer söder om Stenungsund. Käkenäs har sitt namn efter båttypen "käg" och fram till slutet av 1800-talet bedrevs här båtbyggeri.

Käkenäs var sedan gammalt överfartsort till Låka på Tjörn. Det var även närmaste brygga för inlandssocknarna Spelkeröd och Ucklum. På Käkenäs fanns handelsbod med omfattande ved-, virkes- och spannmålshandel.

Handelsboden brann ner 1893 men ångbåtstrafiken på Käkenäs fortsatte. Käkenäs roll som handelsplats övertogs så småningom av Stenungsund.

En resa mellan Göteborg och Käkenäs med anlop av Djupvik och Låka på Tjörn bör ha tagit omkring fyra timmar.

#### Torgturer

Ångbåtlinjen utmed södra Inland bebjöd utpräglade jordbruksbygder. Innan bilar och bussar blev vanliga var det sjövägen som gällde för transporter utmed kusten.

Närheten till Marstrand gjorde det lönsamt att frakta ägg, frukt, bär, rotfrukter och annat matnyttigt dit för att sälja på kajen. Det fanns skeppare som gärna åtog sig att frakta både last och försäljare i sina segelbåtar.

Redan år 1900 kunde även TJÖRN erbjuda denna service. På sina resor mellan Göteborg och Käkenäs anlöpte inte TJÖRN Marstrand. Det var en omväg som fördröjde resan allt för mycket. Istället började TJÖRN med speciella "torgturer" från inlandsbryggorna till Marstrand och tillbaka på eftermiddagen.

#### Järnvägen

Tågtrafiken på södra delen av Bohusbanan startade 1 juni 1907. Första tiden utgick tågen från Tingstad i Backa socken eftersom järnvägsbron över Göta älv ännu inte var byggd. Mellan Tingstad och Lilla Bommen i Göteborg gick en ångslup för järnvägsresenärerna. Inte förrän 6 mars 1909 var Marieholmsbron färdig och därmed kunde tågen utgå från Göteborg C.

Järnvägsinvigningen föranledde kyrkoherden i Solberga, Henrik Ringius, till följande reflexion i en predikan sommaren 1907:

*Och bland Guds under är järnvägen ett av de större. Om man närmare betraktar*

*ett järnvägståg med allt boad dit böret, måste det väcka förvåning hos den oförtänsamme. ---*

*Underbarast är själva drivkraften, som sätter tåget i rörelse, eller den egenkap, som Herren Gud nedlagt hos vattenångan, att denna kan utvidga sig tusenfaldigt med en nästan oomständlig styrka, hvareigenom den förmår framtvinga verberda tyngder.*

*När man då ser det tyngsta järnvägståg rusa fram med största lätthet och man med förvåning besinnar att detta åstadkommes med några uppbettade vattendroppar, så skall man falla ned och tillbedja — icke människosmillet, liksom detta både den allra minsta förtjänst i denna märkvärdighet, utan Gud allsmäktig, himmelens och jordens skapare.*

Som sagt, några uppbettade vattendroppar. Så sant!

#### Förlängning

Trots betrad konkurrens från järnvägen visade det sig snart att TJÖRN var för liten för att klara av godsningarna i sitt trafikområde.

Våren 1909 förlängdes därför TJÖRN vid Eriksbergs Mek Verkstad. Under tiden fick INLAND tillfälligt ersätta TJÖRN som åter kom i trafik den 8 april.

TJÖRN förlängdes 3,47 meter "för en kostnad ej överstigande 10.000 kronor".

Lastrummet förlängdes liksom överbyggnaden. En damsalong tillkom på övre däck. Trots förlängningen förblev TJÖRN den minsta av Marstrandbolagets passagerarångare.





Sommaren 1931 sattes Tjörn i trafik på Flyghamnen.

Trafiken på Flyghamnen pågick bara sommartid. Det var då flygtrafiken pågick och det var under sommaren som stugägarna i Havsbadskolonin reste.

1932 övertog Marstrandsbolaget även trafiken på Linnevik och Arendal som vid denna tid var en idyll innan industrier

och hamnanläggningar breddade ut sig.

Från sommaren 1936 gick Tjörn på Flyghamnen endast lördag och söndag. I veckorna ersatte Tjörn St Erik på Nösund.

1942 övertogs trafiken på Arendal och Flyghamnen av Trafik AB Öckerö Skärgård och 1946 avslutades båttrafiken på Flyghamnen för gott.

*Ångaren Tjörn vid en av de mindre bryggorna på Tjörn eller södra Inland. Det bör vara en beställningsfar eftersom signalflaggor är hisade och damerna på bryggan förefaller finklädda.*

*Men vilken är bryggan? Med hjälp av landförmatningarna i bakgrunden kanske någon känner igen sig?*

*Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg*

## På Nösund

Sommaren 1932 införde Marstrandsbolaget expressturer på kustlinjen för att ta upp konkurrensen med tåg och bussar. Det var ångaren MARSTRAND som inledde den "omvända expressen" med avgång från Gravarne till Göteborg på morgonen och återkomst på kvällen.

Sommaren 1936 sattes även BOHUSLÄN in som expressångare, med avgång från Göteborg till Gravarne på morgonen och återkomst på kvällen. Det innebär att St Erik fick tas från linjen Göteborg-Nösund för att sättas in på kustlinjen.

I stället sattes Tjörn in på linjen till Nösund, innanför Tjörn och genom Stigfjorden. Tjörn gick från Göteborg måndag och torsdag, från Nösund tisdag och fredag.

När Tjörn avgick från Nösund tisdags- och fredagsmorgnar var det alltid samma ritual. Klockan 6.15 blåstes en lång signal med ångvislan, 6.25 blåstes två långa signaler och 6.30 tre långa signaler varefter landgången drogs in och Tjörn avgick.

Det var långa resor för den lilla ångaren som anlöpte Marstrand, Djupvik, Läka, Stenungsund, Lilla Askerön, Håstudden, Skäpesund och Rossön på resorna till Nösund.

Efter andra världskriget förföll Marstrandsbolagets brygga i Nösund allt mer. Från 1949 var den yttre halvan och några år senare även den inre avspärrad till följd av obefintligt underhåll.

Tjörn gick på Nösund året om. 1943 slutade man att anlöpa Läka och 1944

Skäpesund. 1948 slutade man att anlöpa Stenungsund och Askerön. 1949 anlöptes Håstudden sista gången.

Turlistorna kännetecknades vid denna tid av dålig lönsamhet förorsakad av den växande lastbilstrafiken som nu tog fart efter restriktionerna under tiden för andra världskriget.

Sommaren 1949 började Tjörn gå yttre vägen via Djupvik till Skärhamn, Kyrkesund och Nösund. Från september gick även återresan till Göteborg via Rossön, Kyrkesund, Skärhamn, Klädesholmen och Marstrand.

Sommaren 1950 fick lastbåten ROLAND ta över trafiken på Nösund medan Tjörn gjorde två resor i veckan mellan Göteborg och Lysekil. Måndagar och torsdagar avgick Tjörn från Göteborg redan kl. 6.00.

Dessa turer var främst avsedda för gods, eventuella passagerare informerades i turlistan om att ångaren saknade restaurang. I augusti återgick Tjörn till Nösundslinjen.

## Tjörn i nytt rederi

Åren efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Bränsle- och lönekostnader steg allt mer. Nya föreskrifter krävde ombyggnad av besättningsens bostäder.

Belysningen ombord bestod i många år av fotogenlampor som under krigsåren ersattes av karbidlampor. Vid besiktningen 1943 fanns det emellertid även elektrisk belysning som kunde användas när ångaren låg i hamn.

Underhållskostnaderna för de gamla ångarna blev allt mer omfattande. Det skall emellertid här framhållas att ångarna in det sista var putsade och välhållna av trogna och yrkesstolta besättningsmän.

Bil- och busstrafiken drog till sig allt mer gods och allt flera passagerare som sökte sig snabbare vägar längs kusten. De stora ångbåtsbolagen gav upp sin mångåriga verksamhet.

Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla trädde i likvidation 1949 medan Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand sålde sina fartyg den 1 januari 1951 till det nybildade Marstrands Rederi AB.

Detta bolag hade för avsikt att bedriva trafiken i samma omfattning som det gamla bolaget. Tanken var att sommarens överskott skulle möjliggöra den olönsamma vintertrafiken.

För 275 000 kronor övertog det nya rederiet de sju ångfartygen och ett lastmotorfartyg, ALBREKTSUND, LYSEKIL och St Erik försägs våren 1951 med dieselmotorer. I BOHUSLÄN installerades oljeeldning, WESTKUSTEN och MARSTRAND fick behålla sina ångmaskiner. Dessutom beställdes ett snabbgående passagerarmotorfartyg för leverans till sommaren 1951.

Under 1951 investerades 1 260 000 kr i de gamla fartygen och 850 000 kr i nybygget. Förutom aktiekapitalet på 200 000 kr fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen in-tecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften erhöll rederiet statliga bidrag.

## Motoriseringen

Avsikten var att av ekonomiska skäl även motorisera Tjörn. Studier av Fartygsinspektionens handlingar tyder inte på några större reparationer av panna och maskin. De tycks ha fungerat väl genom åren.

Våren 1951 fortsatte Tjörn att gå på Nösund med två turer i veckan under tiden som tre av bolagets ångare motoriserades inför sommarsäsongen.

ALBREKTSUND lög i Karlstad för ombyggnad och motorisering, något som drog ut på tiden. Även motoriseringen av LYSERL förenades liksom leveransen av utbygget MARSTRANDSFJORDEN från varvet i Hamburg.

Tjörn fick sitt certifikat förlängt över sommaren för att gå mellan Göteborg och Gravarne i likhet med sommaren 1950. Efter toresättning i Skårhamn i mitten på september 1951 vidtog motorbytet vid Djupviks varv på Tjörn.

Tjörn fick nu en B&W Alpha dieselmotor av typ 344 F med backslag som kunde manövreras från styrhytten. Motorn hade ursprungligen insatts i FUGLEN II av Ärsköbings 1941. Med motorn som utvecklade 180 hästkrafter gjorde Tjörn en knops bättre fart än tidigare.

Efter krängningsprov i februari 1952 befanns att 5 ton bottenlast behövdes för att kompensera borttagandet av ångpanna och ångmaskin. Fartyget hade sedan tidigare 25 ton last, en fjärdedel av fartygets egenvikt.

Provturen med Fartygsinspektionen företogs 17 maj 1952 varefter certifikat



Tjörn på väg in till Ellis brygga på Orust. Tjörn är motoriserad och har fått en ny skorsten. Övre däck har försatts med vindskydd. I bakgrunden konserverfabriken Skandiakonvers, Vjboert

utfärdades över sommaren för 168 passagerare mellan Göteborg och Marstrand, på övriga kusten 136.

## Efterträdde WESTKUSTEN

Ångaren WESTKUSTEN hade sedan 1936 trafikerat linjen Klädesholmen-Göteborg-Klädesholmen. Fram till 1943 utgick WESTKUSTEN från Skårhamn, därefter utgick linjen sommartid från Stockevåg.

Sommaren 1952 sattes WESTKUSTEN åter in på kustlinjen mellan Göteborg och Gravarne. Det var ångarens sista

insats för bolaget, på nyåret 1953 såldes den för upphuggning.

Tjörn övertog därför sommaren 1952 linjen Klädesholmen-Göteborg-Klädesholmen. Lastbåten ROLAND fick ta över linjen Göteborg-Marstrand-Djupvik-Rossön-Nösund.

Det nya rederiets trafikprogram var ambitiöst men överdimensionerat.

Från 11 oktober 1954 fick lastbåten ROLAND ersätta Tjörn på Klädesholmen. Tjörn sattes nu definitivt in som lastbåt på kustlinjen med två turer i veckan mellan Göteborg och Gravarne.

# Sommarminne

Tjörn var egentligen både för liten och för långsam för kustlinjen. Komforten för eventuella passagerare var dålig och för säkerhets skull stod det i turlistan att fartyget saknade restauration.

Hösten 1953 kläddes övre däckets in med plåt och fönster i gummilister för att ge bättre skydd för passagerarna. För godshandlingen anskaffades en begagnad lastvagn av fabriken Lidan på 7 hästkrafter.

## Maskinhaveri blev slutet

Hösten 1958 gick Tjörn och VEGA med gods på kustlinjen mellan Göteborg och Gravarne (Kungshamn). VEGA var ett mindre lastfartyg som hörde hemma på Björkö i Öckerö kommun.

Tjörn gick från Göteborg kl. 7 tisdag och fredag medan VEGA avgick redan kl. 5 måndag och torsdag. Återresan från Gravarne började dagen efter vid sju-tiden.

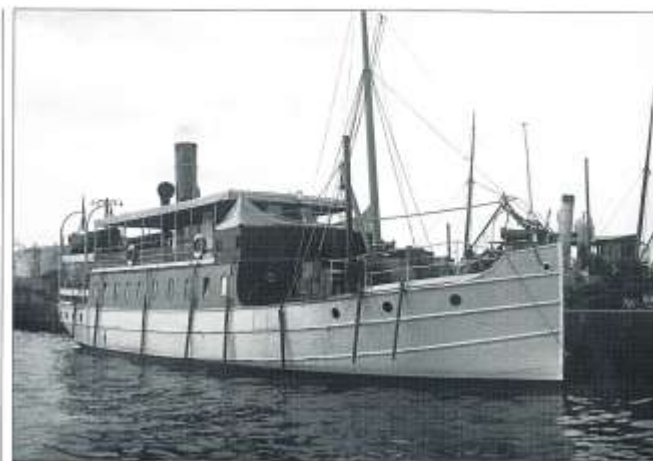
Från 9 november gick enbart VEGA på linjen men intog då Tjörns turer. Tjörn kom inte mer i trafik.

Tjörn hade drabbats av ett maskinhaveri. Bolagets ledning ansåg det inte vara värt med en dyrbar reparation varför fartyget lades upp för försäljning.

Tjörn såldes 1960 för 9 000 kronor till skepparna Karl Hilmersson i Göteborg och Gunnar Karlsson i Grundsund med Hilmersson som huvudredare.

Men Tjörn fick ligga kvar vid Ringön i Göteborg och utsattes där för vandalisering och förfall innan den slutliga skrotningen skedde 1962.

INGVAR KRÖNHAMN



"Vår båt var den minsta". Det var med ångaren Tjörn som resan företogs i denna berättelse om en sommar för långa sedan. Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg

Sommaren började alltid en vecka innan skolan slutade. Då började konservburkar och badgrejor, sängkläder och sockerpaket, kaffesurrogat och gummistövlar att samlas i vardagsrummet. Resväskor och packlädor togs ner från vinden tillsammans med den stora, vita julkdappssäcken. Den egna lilla resväskan med leksaker, favoritböcker och färgkritor var redan packad. Dagarna kröp fram.

Den stora dagen vaknade vi med solen. Mor och far försökte få igen väskorna. Vi barn bara väntade. Så äntligen kom Budbolagets stora Harley Davidson

mullrande runt hörnet med sina tolvhundra kubik, sidventiler och hastighetsmätare, som gick till 180. Lastflaket fylldes. Snart vinkade vi adjö till den stora motorcykeln, som försvann runt nästa hörn med den runda, vita säcken överst på flaket.

Stenspiren var ett enda surrande virrvarr. Av sommarlovsvra barn. Av väskor, lädor, krukväxter och matkassar, som flyttades hit och dit. Av föräldrar som försökte hålla ordning på både barn och bagage. Av mor- och farföräldrar, som ville ha en avskedskram mitt i uppståndelsen.

De enda som verkade oberörda var de smäckra vita bitarna. ALBREKTSUND, MARSTRAND, S:t ERIK, BOHUSLÄN, TJÖRN. Vit rök steg sakta upp ur de höga svarta skorstenarna.

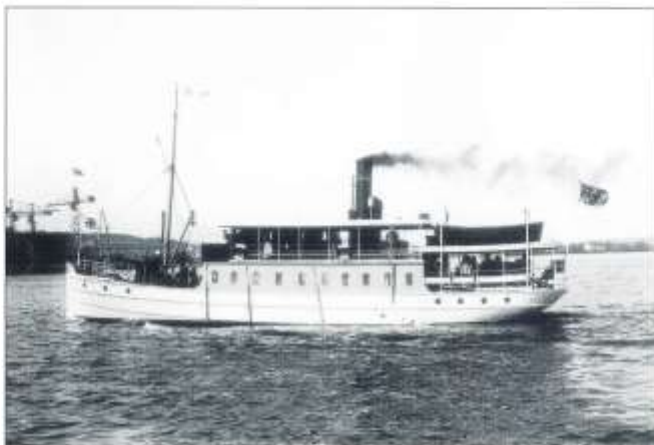
Vår båt var den minsta. Uppe på bryggan stod kapten Kilner och hälsade på bekanta från tidigare år. Han var farbror till bäste kompis, och jag fick en extra nick, som lovade besök på bryggan och en törn vid den stora ratten. Precis som förra året.

Prick klockan sju klämtade skeppsklockan, landgången drogs in, maskin-telegrafens ringde sakta fart back, trossarna togs ombord. Sommarlovet hade börjat.

Ångaren Tjörn tog god tid på sig. Hon var inte bara Marstrandsbolagets minsting, hon var också den långsammaste. Men det var mycket, som skulle upplevas. Kännas igen, få förklarar.

De stora flytdockorna reste hotfullt sina blyertsgrå sidor mot himlen. Eriksberg, Lindholmen, Götaverken. Röda Sten lyste på andra sidan älven. Avmagetiseringsstationen, spännande krigsfartyg vid Nya Varvet. Nyckelbjöjen. Nya Älvsborgs fästning. Vinga rakt föröver. Öckerö, Björkö, Albrektsunds kanal. En glass i vimlet på kajen i Marstrand. Skönt att få sträcka på ben, som har svårt att vara stilla.

Vid Älgö Gavel började tävlingen om vem som först skulle få syn på vårt ställe. Framme vid Katten tyckte vi oss se de små ekorna, som skulle möta. Vid Knipplarna drog kapten Kilner i ång-



Ångaren Tjörn utanför Stenpiren med Götaverkens kranar i bakgrunden. Bilden är tagen 1925, efter föreläsningen. Jämför med bilden på sidan 18!

Foto från Sjöfartsmuseet, Göteborg

visslan och samtidigt dök vårt ställe och Olaus och Ivars ekor upp.

Maskintelegrafens klingade. Några hälsningar möttes över vattnet. Så lyftes alla våra tillhörigheter ner i Ivars eka. Säcken och cyklarna överst. Så lyftes vi själva ner till Olaus valkiga nävar. Han var åttio år och hade seglat på alla de sju haven. Lång och mager men stark som en björn. Det Olaus tar i, det följer med, sas det.

Ångaren fortsatte med ett svart moln ur skorstenen. Bekanta och obekanta händer vinkade över relingar och räcken. Vi roddes in till bryggan och hade en

lång, skön, varm och solig sommar framför oss.

Fyra dagar i veckan tävlade vi om vem som först skulle ropa "ääångaren Tjööörn", när det vita skrovet dök upp vid Älgö Gavel eller rundade udden från Djupvik.

De flesta tisdagar och fredagar var Ivar och Olaus ute med potatis, frukt och bär, som skulle till torget på Marstrand. Onsdagar och lördagar bordade de för att få tillbaka tomlädor och kartonger. Och kanske för att hämta vad motboken hade att erbjuda. Men även när ingen var ute för att möta, tjöt

## Thorsten Kilner

I vår serie om Marstrandsbolagets fartyg behandlas i detta nummer ångaren Tjörn. En av dess befälhavare var kapten Thorsten Kilner. Hans brorson, Anders Kilner, välkänd för GP:s läsare, har berättat om fadern och farbrodern i ett par angenäma samtal. Här nedan kommer några ord om dessa män.

Thorsten Kilner (1896–1975) och hans syskon Ragnar (Anders far), Gerhard, Inez och Ingrid växte upp på Fiskebäckskil, där föräldrarna, Johannes och Tekla Carlsson, hade ett hus ute vid Kristineberg. Huset står kvar ännu men tillhör forskningsstationen där.

1920 hytte syskonen efternamnet mot Kilner efter Fiskebäckskil. På "Kil" fanns då inte så mycket arbete att få så Thorsten och Ragnar gick till sjöss som så många andra därifrån. De övriga syskonen flyttade till Göteborg.

ångvisslan som ett svar på våra ivriga vinkningar.

En molnig, regnig dag i slutet av augusti läg vi ute och guppade i ekorna. Uppkladda i både skor och slips. Redo att möta Staden.

Ångaren dök upp bakom udden utan att någon ropade. Vi lyftes ombord. Vinkade farväl till de båda gubbarna.

Och det var nio månader till nästa sommar.

LARS ÖHJNE

Artikeln publicerades första gången i Ångbåten Nummer 24, i juni 1973.

Ångbåten Nr 2 2009

Efter åtskilliga år var båda befarna sjökaptener. Giftmål fick dem på tanken på mera näraliggande inkomstkällor än oceanerna. Thorsten fick anställning i Marstrandsbolaget medan Ragnar blev anställd vid färjetrafiken i Göteborgs hamn. Anders berättar att de alltid brukade hälsa på varandra med ångvisslorna, när deras fartyg möttes på rivieret. Ragnar Kilner förde bland andra FÄRJAN 1 i 17 år.

Den äldste brodern, Gerhard, har indirekt med Sällskapet Ångbåten att göra. Hans son Bengt övertog Gerhards firma Gerhard Kilner & Co och var oss behjälpliga i maskin i början av Sällskapet Ångbåten's "karriär".

I Marstrandsbolaget fanns en maskinist vid namn Leonard Grundsström (1870–1952). Han hade en dotter, Torvi, som Thorsten Kilner gifte sig med på 1930-talet.

Thorsten Kilner var som de övriga befälhavarna verksam på de flesta av bolagets ångare: S:t ERIK, ALBREKTSUND, BOHUSLÄN och TJÖRN. Anders berättar att när bolaget i början av femtiotalet nödgades ersätta ångmaskinerierna med dieselmotorer ådrog sig detta Thorstens ogillande.

De då insatta dieselmotorerna var i jämförelse med ångmaskinerna svårmanövrerade. Så till exempel måste dieslarna stoppas vid varje manöver och startas på nytt i den motsatta riktningen. Detta krävde förutseende och gott om tryckluft i beredskap.

Under den första "dieselommar", berättar Anders, hade Thorsten Kilner

motorstopp tre gånger vid tillägrningar med S:t ERIK. Detta hade aldrig hänt tidigare med ångmaskinen. Vi kan ju nu förstå vilket obehagligt dilemma de nya dieselmotorerna kunde förätta befälhavarna i.

Somrarnas turer, speciellt express-turerna, slet hårt på befälhavare och besättningar så Thorsten ville ha en lugnare tillvaro. Denna fann han i ångaren Tjörn i dess trafik bland annat i Göteborgs skärgård och i Strigfjorden.

Resterna av Marstrandsbolaget övertogs så småningom av Gustaf Thordén. Han överlät senare bolaget till några av det gamla bolagets kaptener däribland Thorsten Kilner mot att de åtog sig att driva verksamheten i ytterligare fem år. De sista åren skötte Thorsten Kilner kontoret på Stenpiren.

När Sällskapet Ångbåten bildats, fick Thorsten Kilner en förfrågan om att delta som befälhavare men han tackade nej. De många årens tjänst året om på ibland öppna kommandobryggor och i hårt turfästebunden expresstrafik hade tagit ut sin rätt.

Thorsten Kilner kastade ankar för gott 1975.

BO STARMARK

## Gamla västkustbåtar

Vår medlem Christer Samuelsson i Solna har skickat bilder på några gamla västkustbåtar som gjort resan till stockholmsområdet.

Övre bilden visar ROLAND innan den sjönk under vintern vid Almviks brygga på Blidö. ROLAND byggdes i Skredavik 1927 för Charles Ericssons båttrafik i Långedrag. Rederiet bedrev trafik från Saltholmen till Asperö, Brännö, Stora Förö och Knarrholmen.

1972 övertog Styröbolaget trafiken och båtarna. ROLAND såldes vidare till Roland Ericsson som gett namn åt båten. Efter många ägarbyten hamnade den lilla båten som krog på Blidö.

Nedre bilden visar FARJAN 7 och MUNKEDAL. FARJAN 7 byggdes 1893 som SALTSÖBADEN 2 och kom 1938 till hamntrafiken i Göteborg. Den var reservfärja och hade ingen egen linje.

Göteborgs Hamnstyrelse sålde färjan 1966 som nu återvände till Stockholm. Efter många ägarbyten, motorisering, ombyggnader och haveri lades skrovet upp på land 1995. Planer fanns att förse skrovet med en ny påbyggnad men de verkar övergivna. Bilden är tagen 2009 vid Huvudsta strand.

Det vita fartyget i bakgrunden är gamla MUNKEDAL, byggd vid Eriksberg 1896 som last- och passagerarfartyg för trafik mellan Munkedal och Göteborg. Trafiken upphörde 1939 och fartyget såldes efter några år, motoriserades senare och förlängdes därefter.

Som BRENDÖ gick fartyget i många år som lastbåt mellan Göteborg och Oslo.

INGVAR KRONHAMN



Ångbåten Nr 2 2009

## Båtar runt omkring

### FARJAN 4

Efter den omfattande reparationen av styrbords överbyggnadsida blev FARJAN 4 klar för provkörning den 1 maj. Men det var inte utan en massiv ideell insats i slutspurten som det hela blev klart i tid. Redan 2 maj hade färjan den första beställningsturen med ett bröllop och det var lätt att förstå kundens oro för om färjan skulle bli klar i tid.

### Strömma Skärgårdsbåtar

Börjessons Restaurang & Utflyktsbåtar har i år bytt namn till Strömma Skärgårdsbåtar. Företaget har sedan 1992 tillhört Strömmakoncernen i Stockholm. Namnbytet minskar risken för förväxling med Börjessons Sjötaxi som är ett fristående företag.

I samband med namnbytet fick även HERBE LELLE byta namn till EVERT TAUBE för att harmonisera med övriga båtars trubadurnamn.

Nytt i år är att Strömma upphört med trafiken till Marstrand och Vinga. Marstrandstrafiken med S:t Erik har tidigare varit nedlagd 2003–2005 och nu är det kanske definitivt slut. För trafiken till Vinga erbjuder Strömma i samarbete med Event Yacht Charter turer med ribbåt på lördagar under maj–september. Priset 550 kr/person för en tretimmars tur med uppehåll på Vinga verkar dock vara i högsta laget.

### SNÄCKESKÄR

Börjessons Sjötaxi sålde i vintern SNÄCKESKÄR till Rederi Mälaren i Stockholm. Nytt namn på fartyget är



I vintern har Göta Kanalrederiets JUNO, byggd 1874, genomgått en större upprustning på Ö-Varvet. Nytt dieselmotoreri är det väsentliga, den nya skorstenen av ångbåtsmodell är kanske det som syns mest. Foto Gunnar Söderberg 27 april 2009

APHRODITE IV och hon kommer att användas i charter- och vandrustrafik.

Fartyget är byggt 1957 i Tyskland och fick namnet SNÄCKESKÄR när hon köptes av Börjessons Sjötaxi på Donsö 1966. På den tiden gick båten reguljärt från Saltholmen. När verksamheten delades upp 1971 tog Börje Börjesson hand om SNÄCKESKÄR och började trafikera Nya Älvsborg. 1996 återköptes båten av Börjessons Sjötaxi som fortfarande drivs av brodern Henrik.

### STRÖMKARLEN

Det nya företaget Bohusläns Skärgårds- trafik i Uddevalla har i år hyrt STRÖM-

KARLEN från Rederi AB Strömkarlen i Trollhättan. Den kommer i sommar att trafikera linjen Ellös-Gullholmen-Flatån-Bassholmen-Lysekil kompletterat med rätkryssningar kvällstid.

STRÖMKARLEN har ett förlutet i insjövattnet. Fartyget byggdes 1915 för trafik mellan Mariestad och Torsö under namnet TORSÖ. När det blivit utkonkurrerat av bilfärjan såldes det 1939 för trafik Gränna-Visingsö under namnet HERBE III och motoriserades 1955. Från 1982 gick fartyget i Vadstena under namnet VICTORIA innan det 1998 såldes till Trollhättan.

GUNNAR SÖDERBERG



# FÄRJAN 4



*Ångdrivna FÄRJAN 4 visar upp den nyrenoverade överbyggnadssidan. Bilden togs utanför Fiskbarnsmotet av Per Ahlquist från gasturbindrivna STENA CARISMA den 30 maj 2009.*