

ÅNGBÅTEN Årg 47 • Nr 3 2011 • 142

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-0360

Göteborgsredaktionen:

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

Bertil Holmström, Marstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@bertilh.se  
Gunnar Söderberg, Bergårkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@paljonet.se  
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Premsumerationsavgiften för år 2011 är 150 kronor.  
Adressändringar meddelas till Kerstin Lox, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70  
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blaskert direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2011. © Miljömärkt Trycksak 341 834

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2011 är 150 kr. Plagiering 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Vice ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@stena.com

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

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlsedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlsedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterappellering vid Skoppsöron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Clas Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från flöjelaget vid Residensbron.

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

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 142!

Som däckslast har vi bilagor till årsmötet och i lastrummet ligger tyngre gods: vi har en minnesruna över vår förre ordförande Bengt Cremonese.

Här finns också ett reportage från BOHUSLÄN i somras. BOHUSLÄN fick en svensk flagga på Nationaldagen, funderingar kring den vitbrämde svenska flaggan som BOHUSLÄN för, en hyllning till BOHUSLÄN som kan sjungas till en välkänd melodi, samt en rapport från FÄRJAN 4.

Läs gärna om det spretiga teknik- och maritimhistoriska samarbetet som vi inte klarar oss utan.

Men vi vidgar vyerna: elektriska Isa har börjat trafikera Lygnern, en hjulångare har döpts av kronprinsessan, och på Elbe firar hjulångartrafiken 175 år.

I serien om Marstrandbolagets fartyg har vi kommit fram till ångaren SVEA.

Trevlig läsning!

REDAKTIONEN

## Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, företrädesvis på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 4 2011 (143) vill vi ha manus senast 14 november 2011.

## Omslaget

Skövgårdsångaren SVEA lägger till vid Kustens ångbåtsbrygga sommaren 1916. Bryggan låg där nu Stenas Tyhlandsterminal är belägen. Foto från Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg.

Ångbåten Nr 3 2011

## Sällskapet fick svensk flagga



Björn Persson, Agneta Eriksson med diplomat och Ingvar Kronhamn med den mottagna och bopivotta flaggan. Foto Lenelotte Almqvist

Vid en ceremoni i Slottsskogen i Göteborg på nationaldagen 6 juni mottog Sällskapet Ångbåten en svensk flagga från Föreningen Svenska Flaggan i Göteborg.

Föreningen anordnar firandet av nationaldagen och svenska flaggan. Föreningar och enskilda kan ansöka om fana eller flagga. I vårt fall hade Föreningen Svenska Flaggan utsett ångaren BOHUSLÄN till mottagare av flaggan.

Överlämnandet föregicks av flagghissning, välkomsttal och körsång. Bland andra mottagare märktes ostindiefararen

GÖTHEBORG, scoutkåren samt Polisens Idrotts- & Skytteförening.

För en mottagare med ångbåt och eget flaggspele kommer som alltid en flagga väl till pass. En fana, där flaggan sitter på en stång och är avsedda att bäras, är inte lika lätt att hantera.

Sällskapet representerades av Agneta Eriksson, Lenelotte Almqvist, Björn Persson samt Ingvar Kronhamn.

Vi känner oss hedrade.

INGVAR KRONHAMN

\* Flaggspele är flaggstängen i fartygets akter, avsedd för nationsflaggan.

## Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna i Sällskapet Ångbåten kallas till årsmöte lördagen 29 oktober 2011 kl. 12.00 i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar bifogas detta nummer av *Ångbåten*

Före mötet, från kl. 11.30, enkel servering med kaffe och fralla.

Välkommen!

Styrelsen

## Bengt Fors

Vår vän och skeppskamrat, Bengt Fors, mönstrade av för gott den 2 september 2011 i en ålder av 83 år.

En minnesruna över Bengt kommer i nästa nummer av *Ångbåten*.

REDAKTIONEN

## Innehåll Ångbåten 142

Försalongen	2	samarbete	11
Sällskapet fick svensk flagga	3	Göven	12
Bengt Cremonese	4	Isa i trafik på Lygnern	14
ERIC NORDVALL II döptes i Stockholm	6	Marstrandbolaget del 12 – SVEA	16
Hört ombord i BOHUSLÄN		Bobuslan ses bäst från	
sommaren 2011	7	ångaren BOHUSLÄN	25
Aktuellt från FÄRJAN 4	10	Inbjudan till ångaren BOHUSLÄN	26
Teknik- och maritimhistoriskt		Hjulångare på Elbe	28

# Bengt Cremonese

Som vi tidigare skrev har vår ordförande sjökapten Bengt Cremonese avlidit den 29 maj efter en tids svår och pågående sjukdom. In i det sista behöll han intresset för sjöfart, fartyg och inte minst ångaren BOHUSLÄN.

Hans livsgärning har redan skildrats flera gånger: uppväxten i Göteborgs skärgård, de tidiga åren till sjöss som jungman, matros och båtsman, studierna som ledde fram till sjökaptensexamen, hans mångåriga fackliga engagemang i Sveriges Fartygsbefälsförening, SFBF, där han även en tid var ordförande, och som befälhavare i STENA DANICA.

Han var far, farfar och morfar, och vid sin sida hade han sin älskade Kickan. Sin trygga ankarplats hade Cremo, som han alltid kallades, i Smedstorp vid Hällingsjö. Här vilade han ut efter vakterna ombord. Under vintrarna fick han utlopp för en annan stor hobby – skidåkning, gärna i norska eller svenska fjällen eller i italienska alperna.

Under åttiotalet kom han, kanske av en lycklig slump, att ett befälhavarpass ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Denna lilla minnestråna kommer att i huvudsak behandla hans tid, liv och gärning i Sällskapet Ångbåten och ombord i BOHUSLÄN. Det blev en fin tid för alla parter. Som så många andra blev han ordentligt betagen i ångaren och den var ständigt i hans tankar ända till slutet av maj 2011.

## Många pass

Nu är ju ångaren på inget sätt ett modernt fartyg. Här gäller riktigt sjömannskap för här finns ingen bogpropeller, inga joysticker att styra med, ingen direktmanövrering av maskin, ingen styrmaskin, inga sofistikerade instrument. Maskin får sina order via en maskintelegraf (duplex). Allt sker manuellt. Cremo blev helt engagerad i denna ålderdomliga värld, som dessutom bemannas av konstiga människor, som arbetade och arbetar helt ideellt utan ett öres ersättning.

Han föll väl in i rollen ombord. Gladlynt och lätt mullrande, nära till ett smittande skratt men krävande och noggrann när tjänst och fartyg krävde det och ibland med ordentligt hårda nypor. Kommandobryggan lämnades högst ogärna och måltiderna intogs *flying*. Från bryggan hölls järnkoll på omgivningen. Ingen kunde missta sig på hans stolthet, då

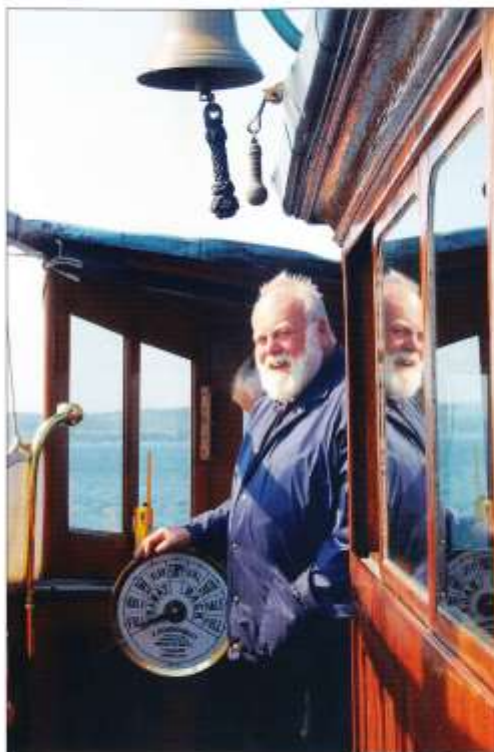


Foto Bo Starmark

BOHUSLÄN blev föremål för glada vinkningar, hejarop och saluter. När Stenas fartyg hälsade BOHUSLÄN med tre långa svarade han med tre långa ur ångvissan med glädjen och stoltheten lysande ur ögonen.

Ångbåten Nr 3 2011

## Ordning och reda!

Ångaren skulle alltid vara välstädad invändigt och närmast i nyskick utvändigt. Det stora lack- och färgförrådet i lastrummet hölls under noggrann uppsikt och nåde den som inte tvättade penseln efter sig! Speciellt lackade ytor gillade han. Det finns gott om sådana i BOHUSLÄN: däckshuset, bryggskärmen, styrhytten, alla bänkar i rundstäv. Gärna höll han själv i lackpenseln.

## Ordförande i Sällskapet

1995 valdes Bengt Cremonese till ordförande i Sällskapet Ångbåten efter sjökapten Kjell Granström, som efter många år undanbåd sig omval.

Nu började Cremo på riktigt allvar engagera sig i Sällskapet. Som driven facklig förhandlare var han lämplig för jobbet även om sjölagen någon gång gällde i stället för någon besvärlig dagordning eller krångliga föreningstekniska manövrar.

Stenpiren, Gotenius varv, Södra Älvstranden, Göteborgs Hamn – överallt hördes hans lätt mullrande göteborgska, imponerade hans skepparkrans och tatueringar. I hans blå blick kunde ibland en viss knipslughet anas men det hörde liksom till...

Dem han litade på visade han stort förtroende. "Ja, Bosse, det är ju onödigt att jag står här och ger order om vägen till Marstrand. Det klarar du bäst själv, också i Albrektsunds kanal". Till sådana förtroenden måste man alltid leva upp!

Flera improviserade styrelsemöten fick hållas på hans kontor och i hans salong i STENA DANICA. Här kunde viktiga beslut fattas i garanterat äkta skeppsmiljö. Annars strävade han efter att alla sammankomster hölls ombord i BOHUSLÄN.

Sammankomster finns av alla slag. Cremo såg till att det ordnades ordentliga höst- och julfester för de aktiva ombord. Ibland kunde han och hans Kickan glädjas över 100 deltagare. Att som ordförande få arrangera Ångbåtsmöten med deltagare också från våra grannländer sköttes med acuratess och omsorg.

2007 erhöll Bengt tillstånd som borgerlig vigselförrättare. Det har blivit åtskilliga vigslar ombord vid skanskapen.

Ångbåten Nr 3 2011

## Det mörknar

För något år sedan märkte vi att Bengt Cremonese inte hade topsteam. Han stammade lätt och hade vissa svårigheter att gå i lejderna. Till en början sa vi att "det nog bara var en lätt stroke". Men han blev allt sämre. Med vemod såg vi ombord hur han kämpade mot sjukdomen och verkligen gav sig den på att klara en mörknande situation.

På midsommardagen 2010 seglade BOHUSLÄN en beställningstur från Göteborg till Bohus-Malmön, där vi låg över natt. Vädret var detta veckoslut helt fantastiskt med sol, värme och svag vind. Så vackert att beställarna bad om några timmars förlängning för att njuta av ångaren och vädret.

Detta blev Bengts sista segling i ångaren BOHUSLÄN, hans ögonsten efter Kickan och familjen. Han hade nått klarhet om sjukdomens följder men såg med fasthet och oförskräckthet framåt.

Den 8 mars 2011 avsåg sig Bengt Cremonese ordförandeskapet i Sällskapet Ångbåten, varvid vice ordföranden Kim Forsblad genast tillträdde som ordförande.

Den 28 april, just när ångaren låg nymalad och fin vid Stenpiren, gjorde han sitt sista besök ombord. Den 29 maj 2011 ankrade han upp för gott.

## Någon finns alltid där bakom

Bengt hade inte lyckats så väl på sin seglats om det inte hela tiden funnits någon där bakom, där akteröver. Kanske oftast inte märkbar men alltid beredd att stötta och uppmuntra och att visa fasthet i svåra situationer, att vara med och dela glädjestunderna med familjen, vännerna, fartygen.

I dessa stunder går tankarna från oss ombord i BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 till främst Kickan i hennes svåra stunder men också till Bengts barn och barnbarn.

Begravningsakten skedde i en fullsatt Masthuggskyrka. Bisättningen skedde till sjöss från ångaren BOHUSLÄN fördäckt den 16 augusti 2011 i närheten av Valö i Göteborgs södra skärgård där Bengt tillbringade barndomens somrar.

BO STARMARK

## ERIC NORDEVALL II döptes i Stockholm

Hjulångaren ERIC NORDEVALL II som sedan en längre tid varit under byggnad vid Forsviks varv vid Göta kanal har besökt Stockholm för att döpas av H K H Kronprinsessan Victoria.

ERIC NORDEVALL II är en replik av en hjulångare som byggdes 1837 i den första generationen maskindrivna fartyg som trafikerade Göta kanal.

Denna första ERIC NORDEVALL förläste i Vättern 1856. Vraket återfanns på 43 meters djup 1980 och väckte tankar på både bärgning och ett replikbygge. Planerna på bärgning har avskrivits.

ERIC NORDEVALL II är 28,60 m lång och 6,50 m bred. Skrovet är byggt av ek. Skrovet är unikt eftersom man av stabilitetsskäl behöver bygga skrovet så brett som slussarna medger samtidigt som det måste finnas plats för sidohjulen midskepps. Av denna anledning kallades dessa hjulångare för kanaltrafik "holångare".

ERIC NORDEVALL II sjösattes 6 juni 2009 och bogserades därefter över Vättern till Motala där ångpanna och ångmaskiner sattes in.

Ångpannan är nitad och byggdes vid Kockums i Karlskrona med hjälp av Varvshistoriska föreningen. Den är vedeldad, rymmer 6 ton vatten och har ett arbetstryck på drygt en bar.

Sidohjulen sitter på en gemensam axel och drivs av två parallellkopplade encylindriga balansångmaskiner

Ångmaskinerna tillverkades vid Motala Verkstad som också tillverkade originalmaskinerna liksom ångpannan.

Till moderniteterna får räknas de två



ERIC NORDEVALL II lämnar Riddarholmen efter dopceremonin med hjulångarens gudmor, HKH Kronprinsessan Victoria ombord. Ångaren för den unionsflagga som användes fram till 1844. Foto Ingvar Kronhamn

dieselgeneratorerna som gömts undan i det utrymme som i hjulångarna var lastrummet. De är tilltagna för att kunna försörja en eventuell bogpropeller.

### Resan till Stockholm

Efter provturer i början av augusti med manöverprov och krängningsprov för beräkning av stabiliteten fick ERIC NORDEVALL II tillstånd av Transportstyrelsen att avgå till Stockholm den 12 augusti.

Med hjälp av följebåt tog sig hjulångaren genom Göta kanal, genom skärgården och Mälaren till Stockholm

dit den anlände 26 augusti. Ved bunkrades kontinuerligt under resan.

### Dop vid Riddarholmen

Dopet förrättades den 29 augusti vid Riddarholmen i Stockholm. 300 gäster var inbjudna till denna ceremoni med tal, salut och mingel. Vädret var vackert och kronprinsessan på strålände humör även när champagneflaskan inte ville krossas förrän i tredje försöket. Vi instämmer i hennes lyckönskan: "må lycka och välgång följa dig på dina seglatser".

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2011

## Hört ombord i BOHUSLÄN sommaren 2011

Efter sommaren kunde vi läsa larmrapporten: "Vädret gör att turisterna flyr Västsverige".

Må så vara, men det fanns uppenbarligen tillräckligt med turister (och västsvenskar) för att Sällskapet Ångbåten skulle göra en bra säsong.

–Vi hade runt 4.500 passagerare och det är bättre än förra året, säger Kim Forsblad.

När vår ordförande Bengt Cremonese gick bort den 29 maj fick Kim ta över ansvaret, men under hela säsongen har han inte kallat sig annat än just vice ordförande.

–Det är det jag är vald till och det enda som kan ändra på det är ett beslut på årsmötet.

Men ansvaret har han haft – och bra har det gått.

–Det är ju inte så att vi gör några vinster, men vi får det att gå runt. Hälften öppna turer, hälften charter. Ungefär så är det upplagt.

–En solig sommardag, slutsåld båt. Det är klart att då klirrar det i kassan. Samtidigt kan det eka ödsligt en dag då det blåser, regnar och är kallt, säger Kim.

Det går aldrig att budgetera väder, men när det handlar om charter vet man i alla fall vad som gäller.

–Det är ju säkra pengar.

Och det är populärt att chartra BOHUSLÄN. Försäkringsbolaget If har gjort det tio år i rad och Carl-Henrik Borin, kundansvarig, motiverar varför:

–Hela konceptet är bra. Vi ger ett kulturbidrag, maten är alltid utmärkt, besättningen trevlig och som samman-



Kim Forsblad är inte bara skippare. Han är också vice ordförande i Sällskapet och han smäl behållnet ut tillbaka på en bra säsong. Foto Björn Hultqvist

trädeslokal är båten lysande eftersom ingen kan smita, skrattar han.

Det var också belättna minner när försäkringsmäklarna gick iland. Som vanligt fick Pekka Ulmanen hinkvis med beröm för maten och Carl-Henrik lovade på stående fot:

–Vi kommer tillbaka.

Det låter bra och då får vi hoppas att vi kan undanröja en del av de problem som faktiskt tornar upp sig vid horisonten.

–Jag är lite bekymrad över rekryteringen till maskin, säger Kim.

Där nere måste man ha ångbehörighet, och folk med den kompetensen växer inte på träd.

Det finns en utbildning, i Kalmar, men den är både lång och dyr.

–Vem satsar tid och pengar på att utbilda sig för att arbeta utan betalning hos oss, frågar sig Kim.

Nu skall det med en gång sägas att sökandet är intensivt efter de rätta personerna, men en av BOHUSLÄNS maskinchefer, Sture Arvidsson, säger med en suck:

–De är inte lätta att hitta.

Självt är han sjöingenjör och har sedan barnsben haft Gullholmen som sitt andra hem.

–Som små knattar väntade vi på att BOHUSLÄN skulle passera. Då slängde vi oss i småbåtarna och rodde i svallet. Hur kul som helst. Den här båten har varit med mig hela livet. Det är därför jag är här idag, säger han.

Sture är fylld av beundran för alla dem som håller den snart hundraåriga maskinen vid liv. Det finns cirka 1.500 medlemmar i Sällskapet Ångbåten. Runt 170 är i mer eller mindre grad med och ser till att BOHUSLÄN seglar. Men vet de övriga drygt 1.300 vad som krävs för att det här skall fungera?

–Sicket jobb de lägger ner, säger Sture och tänker på allt jobb med att hålla

Övre bilden: På premiärtusen 1 maj såg Flottans Män till att det blev livat ombord. Sång och musik på akterdäck drog vår ångare framåt.

Nedre bilden: Mats Demker är en av entusiasterna som ser till att ångpannan mår bra och att ångmaskinen fungerar som den skall.

Foton: Björn Hultqvist

ången uppe under säsongen men också på underhållsarbetet under vinteruppehållet.

–Arbetena pågår året om. Det är makalöst, säger Sture.

Oavlönat, ideellt arbete. Från maskin, byssa, matsal och upp till bryggan.

–Visst kan det vara kärt ibland. Det går inte att begära att alla alltid skall stå upp, men här finns en vilja som är guld värd, säger Kim Forsblad och säger vad alla tycker.

–Det här är roligt och intressat att bevara den gamla båten skapar en unik gemenskap.

Den syns alldeles särskilt under långturer då det är övernattnings i Skärhamn, Kungshamn eller Mollösund.

–28 personer kan sova över och vi brukar äta långbord på fördäck för gemensam middag med dragspel och sång. De stunderna är hur trevliga som helst, säger Kim.

Det är bara att hoppas att det dyker upp folk med ängbehörighet i framtiden så att alla kan fortsätta trivas.

Rekryteringen till övriga verksamheter



Ångbåten Nr 3 2011



Ångbåten Nr 3 2011

Övre bilden: Carl-Henrik Borin har sett till att föräkringsbolaget If har chartrat *Bohuslan* för fjonde året i rad. Clas Johnson (i bakgrunden) ser som vanligt till att allt flyter som det skall ombord.

Nedre bilden: Andreas Hagebring missade bussen i Marstrand och det ledde till att *Bohuslan* fick en ny besättningsmedlem.

Foton: Björn Hultqvist

ombord är inte lika problematiskt och det kan ske på alla möjliga sätt.

Andreas Hagebring var i Marstrand förra året. Skulle visa några amerikanska vänner detta pittoreska ställe.

–När vi skulle åka tillbaka missade vi bussen. *BOHUSLAN* kom in och jag frågade om den skulle återvända till Göteborg.

Jodå, Andreas och hans kompisar fick följa med.

–Trevliga människor ombord. De visade och förklarade, säger Andreas som föll direkt – och plötsligt hade *BOHUSLAN* fått en ny besättningsmedlem.

–Jag vill ut på sjön. Min största dröm är att få arbeta hos kustbevakningen, säger Andreas som läst både fartygsbefäl klass VII och maskinbefäl klass VII på Chalmers.

–Men jag har ju ingen sjötid, och det måste man ha för att få jobb på sjön.

Men Andreas hänger med så ofta han kan. All hjälp mottages med tacksamhet och nu undrar vi bara var alla med ängbehörighet håller hus.

PEDER GRELL

## Aktuellt från FÄRJAN 4

FÄRJAN 4 är just nu inne i den intensiva höstsäsongen med de sedvanliga historiska hamnrundturerna på lördagar. Dessa kompletteras med beställningsturer. Vissa veckor har färjan varit igång ytterligare några dagar.

Innan säsongen inleddes den 1 maj gjordes slutarbetena på färjan. I maskinrummet märks tydligt att ångmaskinen blivit ommålad i sina originalfärger.

Babordssidans rännsten på taket återställdes och färjans taklinje ser nu likadan ut på båda sidor.

Åltermasten visade sig rötskadad och behövde snabbt ersättas. En ny trämast beställdes men hann inte bli klar så snart som behövdes. De händiga männen ombord löste problemet snabbt och enkelt. En begagnad flaggstång i plast kapades och målades upp med svart topp. Efter montering gick det knappt att se att den var något slankare än den gamla masten. Vi har dock inte vågat sätta upp toppplanteran i den provisoriska masten. Nu är den nya trämasten levererad och skall efter komplettering monteras.

*Övre bilden: Den nymålade ångmaskinen den 1 maj 2011.*

*Undre bilden: Färjan 4 vid restaurang Bryggan under broen den 28 maj 2011. Bryggan var förr i tiden bestämbara för de färjor som inte var i trafik. Nu 40 år senare är årens gamla brygga ett väsentligt mål för beställningsturer.*

GUNNAR SÖDERBERG



Ångbåten Nr 3 2011

## Teknik- och maritimhistoriskt samarbete

Medan vi kämpar för att hålla liv i våra kulturarv blir det inte mycket tid över för att organisera verksamheterna i nätverk och intresseorganisationer.

Men det är nödvändigt för vi behöver gemensamma plattformar för kontakter med politiker, myndigheter och andra organ som vi behöver påverka i vår strävan att göra oss synliga och lyckas för att föra verksamheten vidare.

Det är inte minst viktigt att träffa medlemmar i andra föreningar med likartade intressen för utbyte av erfarenheter.

Sällskapet Ångbåten är sedan flera år medlem i Sweref, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg eller kort och gott "Skärgårdsredarna".

Vi är också medlem i Sveriges Ångbåtsförening, SÅF. SÅF samarbetar med Sveriges Segelfartygsförening, SSF, och Statens Maritima Museer i det årliga evenemanget Fartygsforum.

Fartygsforum är mötesplats för alla som brukar och bevarar historiska fartyg, ett tillfälle för ideella aktörer, myndigheter och andra institutioner att mötas för information och utbyte.

Kanske är det dags att formalisera samarbetet på riksplanet mellan Sveriges Ångbåtsförening, Sveriges Segelfartygsförening och Båthistoriska Riksförbundet i en gemensam organisation.

Vi behöver en gemensam fasad, dels mot politiker och myndigheter, dels mot paraplyorganisationen för historiska fartyg inom EU, European Maritime Heritage.

På det lokala planet, i Västra Götaland, finns en mängd föreningar inom det teknikhistoriska och maritima området.

### Maritimt i Väst

Kulturnämnden i Västra Götaland har gett Göteborgs Maritima Centrum, "Maritiman", uppdraget att samordna föreningarna inom det maritimhistoriska området inom regionen.

En ideell förening, Maritimt i Väst, bildades 2009. Ordförande är Per Jessing. Maritimt i Väst hade 2011 en gemensam monter på Båtmässan liksom på Turistmässan. Maritimt i Väst har en hemsida där de anslutna föreningarna presenteras, se [www.maritimtinvast.se](http://www.maritimtinvast.se)

### NAV – industrihistoria och arbetslivsmuseer i Väst

Arbetslivsmuseer gestaltar arbetets historia och bevarar det industriella kulturarvet. Det finns 1380 arbetslivsmuseer i Sverige, även museijärnvägar och fartyg räknas till arbetslivsmuseerna. De flesta drivs av ideellt arbetande personer. Man kan tala om en folkörelse.

400 av dessa är anslutna till Arbetslivsmuseernas samarbetsråd, ArbetSam. ArbetSam anordnar seminarier och utbildningar och ger ut den årliga katalogen med 350 museer över hela landet.

Kulturnämnden i Västra Götaland har gett Föreningen Bevara Repslagarbanan i uppdrag att hålla samman och företråda regionens arbetslivsmuseer.

21 maj 2011 bildades föreningen NAV – Nätverket industrihistoria och arbetslivsmuseer i Väst vid en konferens på Bohus Malmön. Till ordförande valdes Ingvar Axelsson.

Eftersom det finns en hel del maritima föreningar representerade inom NAV finns det planer på att bilda ett maritimt nätverk inom NAV.

INGVAR KRONHAMN

### Avslag på överklagande

Sällskapet Ångbåten överklagade Transportstyrelsens beslut att inte låta ångaren BOHUSLAN, utan en omfattande ombyggnad, gå ut en distansminut i fartområde D med oförändrat passagerarantal när våghöjden inte överstiger en meter. Att dela maskinrummet med ett vattentätt skott får anses som omöjligt.

Sällskapet Ångbåten ansåg att ångaren BOHUSLAN, som varande byggd för kustfart, utan risk kan utsättas för större våghöjd än 0,5 meter som medges i Transportstyrelsens föreskrifter om fartområdenas indelning TSFS 2009:8.

*När den signifikanta våghöjden inte överstiger 0,5 meter utsträcks området med 1 nautisk mil.*

Förvaltningsrätten i Linköping avslag Sällskapet Ångbåten överklagande i dom meddelad 2011-07-19.

INGVAR KRONHAMN

# Gösen

"Vad är det för en konstig svensk flagga ni har hissad framme i fören? För man ha en sådan!"

Genom åren har vi otaliga gånger fått denna och liknande frågor om "den där konstiga flaggan därframme". Ofta har besättningen tålmodigt försökt förklara detaljerna. Inte så lätt, eftersom vi lika ofta varit, och är, lika svetande om gösens ursprung och varför den ser ut som den gör. "Ångbåten" försöker här reda ut begreppen. Tyvärr finns det fortfarande en del oklara detaljer.

## Gös?

Vad är då en 'gös'? Visst, en fisk av aborrsläktet, men den får vara ifred. "Vår" gös är en mindre flagga förd på en mindre stång, gösstake, i fören på ett fartyg eller en båt. En gös i örlogsfloTTan och på handelsfartyg hissas och halas samtidigt som nationsflaggan. Den förs inte under gång.

I BOHUSLÄN förde vi de första åren göteborgsgösen, en med stadens vapen. Den halades alltid när vi avseglade. Senare införde vi den nuvarande med den vita bården omslutande den svenska flaggan, den som villar så mycket huvudbry.

Ordet 'gös' antas komma från det holländsk-frisiska 'geus'. På tyska heter ordet 'Gösch'. Det är detta som kommit till Sverige. (Fisken 'gös' heter 'Zander' på tyska.) Ordet kom in i svenska under 1500-1600-talen. Gösen fördes då endast av örlogsfloTTan.

På engelska heter ordet 'jack'. I Royal Navy fördes och förs alljämt unions-



Den vitbrämde gösen som pryder gäststaken ombord i ångaren Botn131.86.  
Foto Bo Starmark

flaggan som gös: 'Union Jack'. Den brittiska på land använda flaggan är således till sitt ursprung en - gös. Det är i brittisk lag för övrigt uttryckligen förbjudet att använda Union Jack som nationsflagga på fartyg och båtar hissad på ett spel alsteröves.

## Lotsflagga

I 'Kongl. Maj:ts förnyade Nådiga Förordning angående Lots- och Fyrinrättningen i Riket, gifven Stockholms Slott den 9 Juli 1862' stadgas att lots tillkallas genom att gös eller national-

flagga hissas på förtoppen. I Nordisk Familjebok 1886 anges under slagordet 'Lotsflagga' att "Af lotsflaggor finnas tvänne olika slag. Den ena är hälften hvit och till hälften blå samt föres av lotsbåt. Den andra, den s.k. lotsgösen, är nationalflaggan försedd rundt om med en hvit kant, bevars bredd är en femtedel av flaggans. Denna hissas på främsta masttoppen å fartyg för att påkalla lotsbiträde."

I brittiska sammanhang är det, som nämnts, inte tillåtet att ombord föra Union Jack på spelet som nationalflagga.



Vankas det stekt gös till besättningen, trö? Göran Ingemarsson bäller båt i stekpannan och ler tappert medan några besättningmän i bakgrunden uttrycker en annan åsikt.  
Foto i Marstrand 7 augusti 2011. Bo Starmark

Dock är det tillåtet att i riggen eller på gösstake föra Union Jack, om den är försedd med vit kant! Den kallas då för 'Pilot Jack'.

I Tyskland användes sedan kejsartiden fram till efter andra världskriget nationflaggan försedd med en vit kant som 'Lotsenflagge'. Den sattes i förtoppen ('Im Vortopp').

## Och sedan...

Att vår vitkantade gös har ett ursprung som flagga för tillkallande av lots är helt klart. Så småningom användes

signalflaggan G för samma ändamål. De båda användes en tid parallellt men signalflaggan G kom snart att användas fullt ut.

Problemen, som vi inte kunnat lista ut alls trots ihärdigt forskande och frågande, är dels varför denna gamla anrika lotsflagga kom att användas som gös endast på skärgårdsfartyg i Bohuslän och Västergötlands skärgårdar, dels när detta skedde, dels när under året den fördes. Alla andra fartyg förde och för antingen respektive stadsvapen eller rederimärket på gösen, som alltid halas

vid avgång. Vår 'hvitblå' är alltid hissad under gång.

Självt kommer jag ihåg från 1940-talet, att under sommaren fördes nationsflagga, gös och bolagsflagga endast på söndagarna. I vardagslag fördes nationsflaggan. Den halades nattetid. Under andra världskriget skulle alla skärgårdsbåtar ha den svenska flaggan hissad hela dygnet om fartyget inte var upplagt. Vintertid fördes inga flaggor alls av sparsamhets skull.

Marstrandbolagets, Öckeröbolagets och Styröbolagets ängare såg jag förande lotsgösen. Det var liksom lite högtidligt vid åsynen av alla flaggorna. Lite av fest.

Bland Bohuslänska Kustens ängare var gösen inte så vanlig.

När kom den till användning som gös? På Sällskapets vykort från sent sextotal med BOHUSLÄN på provtur 1914 har ängaren den vitblå gösen. Är detta möjligen det tidigaste beviset på dess användning som gös? Senare vykort och amatörfoton visar den vitblå på åtskilliga skärgårdsängare i Göteborgs närhet.

Redaktionen vädjar till alla som anser sig veta något om denna exklusiva gös att höra av sig till redaktionen som bistånd i våra forskningar.

Så till sist: När Du ser vår gös vaja från gäststaken så skänk den en uppskattande blick. Den har fina och lite mystiska anor värdiga vilken gammal riddarsläkt som helst.

Ett varmt tack till Lennart Persson i maskin och till Ingvar Kronhamn för uppskattade påpekanden.

BO STARMARK

# ISA i trafik på Lygnern

I Sätilla i Marks kommun har man byggt ett litet passagerarfartyg som skall trafikera sjön Lygnern, den 18 km långa sjön mellan Sätilla och Fjärås i Kungsbacka kommun.

Lygnerns yta ligger 15 meter över havet och djupet i sjön är som mest 45 meter. Randmoränen Fjärås Bräcka dämmer upp Lygnern som avvattnas genom Rolfsån till Kungsbackafjorden.

Eftersom Lygnern är vattentäkt för Kungsbacka kommun har Sätilaborna beslutat sig för miljövänlig framdrift av sitt fartyg. Således drivs fartyget av elmotorer.

## ISA underlättade samfärdseln

1888 färdigställdes järnvägen mellan Göteborg och Varberg. Till banvallen behövdes grus och därför byggdes ett stickspår till grustaget i Fjärås Bräcka.

Nu föddes idén att förbinda Sätilla med järnvägen i Fjärås genom en båtlinje över Lygnern. Lygnerns Ångbåts AB bildades och en ångbåt beställdes vid Lidköpings Mekaniska Verkstad. Den fick namnet ISA och levererades sommaren 1889.

ISA gick för egen maskin till Göteborg där ångaren lastades på järnvägsvagnar för vidare transport till Fjärås. 1890 sattes ISA i trafik på Lygnern.

ISA utgick från Sätilla Sand och anlöpte bryggor utmed Lygnerns stränder på resorna till och från Fjärås. ISA underlättade resorna till Kungsbacka och Göteborg samtidigt som fabrikören, bönder och handlare kunde frakta sina varor över sjön. Båttrafiken gjorde att



Gamla ISA som började trafikera Lygnern 1890 gjorde det lättare att resa och transportera gods till och från Sätilla i Mark. Foto från Isa ekonomiska förening

bygden runt Lygnern blomstrade.

ISA var ett ganska litet fartyg men kunde ta 88 passagerare.

## ISA motoriseras

1902 ombildades bolaget till Lygnerns Nya Ångbåts AB. Redan 1903 byttes ångmaskinen i ISA till en tändkulemotor. Även denna byttes senare ut. Ännu en gång ombildades bolaget som drev ISA, trafiken förefaller inte ha varit särskilt lönsam genom åren. Bolaget ägde, förutom ISA, även en präm som användes för att transportera gods och passagerare samt bryggor och magasin.

## Järnvägsstation vid Bräcka

I många år fick bätresenärerna färdas med häst och vagn till och från järnvägsstationen i Fjärås. Sommaren 1916 byggdes ett 3 km långt spår mellan Fjärås station och Lygnern. Regelbunden persontrafik pågick under Isas seglationssäsong åren 1916-1921.

Lygnern däms upp av ändmoränen Fjärås Bräcka som reser sig 60 meter över den halländska kustslätten. Från ångbåtsbryggan vid Lygnern var det därför en kraftig stigning till krönet. Till järnvägsstationen ledde därefter en trappa med 103 trappsteg.



Nya ISA lämnar bembryggan i Sätilla för en tur på Lygnern. Ågarna hoppas att båtturen skall locka turister till bygden. Foto Ragnar Magnusson

## Slutet på båttrafiken

När vägnätet förbättrades ökade framkomligheten för bilar och bussar. 1921 avslutade ISA den reguljära trafiken då rederiet upplöstes. Befälhavaren fortsatte att transportera gods med ISA fram till 1924.

ISA såldes därefter när bolagets egendom gick på auktion. Skrovet drogs till Fjärås där det skrotades 1935.

## Bryggbygget

Sätilla samhälle i Lygnerns östra ände har drygt 1000 invånare. Vid sjön finns en bred och långgrund sandstrand med

idrottsplats och campingplats. Längre har man saknat Isas gamla brygga som tidigare sträckte sig ut i sjön från stranden.

När byalaget bildades 1999 blev en av de stora uppgifterna att återskapa denna. Med hjälp av sponsorer, privata och företag, och ideellt arbete har en 170 meter lång brygga med pälår och däck av ek byggts. Den invigdes 2009. Bryggdäcket består av 1500 plank med varje sponsor ingravenad.

När Sätilaborna såg bryggbygget förverkligas väcktes tanken att även få tillbaka båttrafiken på Lygnern.

## Nya ISA

Gamla ISA var borta och ett försök att renovera ett gammalt skrov förkastades. Det blev istället ett nybygge som påbörjades i april 2009 vid NYKAB, en mekanisk verkstad i Sätilla. Genom att bygga när det fanns ledig kapacitet på NYKAB kunde kostnaden hållas nere.

Man räknar med att ISA hittills har kostat 2 miljoner kronor och att slutliga kostnaden landar bortåt tre milj. kronor. ISA ägs av en ekonomisk förening med åtta delägare.

ISA finansieras genom insatser från delägarna, bidrag och gåvor. För 500 kronor utlovas en namnskytt ombord eller vid bryggan samt en gratisresa.

Den 5 juni 2010 sjösattes ISA med hjälp av en specialbyggd vagn som kan köras ut i sjön till dess att skrovet flyter. Efter provturer där man förvissade sig om att allt fungerade till belåtenhet torrsattes åter ISA över vintern för kompletterande arbeten.

5 juni 2011 skedde det traditionella dopet då fartygets officiella namn blev ISA AF LYGNERN. Under sommaren kompletterades överbyggnaden med skott, fönster och inredning.

Transportstyrelsen har tillsyn över ISA och de första turerna med passagerare gjordes den 11 september. Båten är 13 meter lång och 4,20 m bred.

ISA har två växelströmsmotorer på tillsammans 40 kW. De försörjs av 72 stycken 6 volts batterier via omformare. Marschfarten är 5 knop men ISA kan göra ytterligare några knop.

INGVAR KRONHAMN



# Marstrandbolaget del 13 – SVEA

I artikellserien om Marstrandbolagets fartyg har vi kommit fram till ångaren SVEA som under så gott som hela sin tillvaro trafikerade Göteborgs norra skärgård. SVEA gick för Marstrandbolaget under 14 år.

1865 bildades Göteborgs Ångslups AB för att samordna den ångslupstrafik som bedrevs på Göta älv och ut till Långedrag. Ångsluparna var delvis öppna ångbåtar och därför mindre lämpliga i skärgårdstrafiken.

Ångslupsbolaget lät därför bygga nya och större ångare när man efter några år inledde reguljär trafik till Styrsö och Vargö i Göteborgs södra skärgård. Expansionen gjorde att bolaget råkade i ekonomiska svårigheter och det ombildades därför 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB. Detta bolag svarade därefter för skärgårdstrafiken under femtio år.

Sedan ångarna försetts med ångbåtspostexpeditioner 1874 förband sig bolaget att trafikera åarna även vintertid, om än med endast några turer i veckan.

## Missnöje i norra skärgården

Ångslupsbolaget var inriktat på trafiken på älven och södra skärgården där de nyare ångarna sattes in. På norra skärgården gick de äldre ångarna och där var turerna färre och glesare.

Kritiken växte mot gamla båtar, höga biljettpreiser och turuppläggen. I allmänhet gjorde båtarna en rundtur i norra skärgården vilket medförde att resenärerna fick offra onödigt lång tid innan de nådde sin destination.

Öckerö kommun hade vid den här tiden 4.000 invånare som i huvudsak försörjde sig på fiske.

Sommaren 1889 hyrde öbor i norra skärgården olika ångare och Ångslupsbolaget svarade med att sätta in nyare ångare på norra skärgården och att sänka biljettpiserna. Öborna samlades kring ett eget rederi, Norra Skärgårdens Ångbåts AB.

Om konkurrensen mellan detta bolag och Ångslupsbolaget har Gunnar Söderberg skrivit i *Ångbåten* 116 och 117.

Konkurrensen pågick mest sommartid under flera år. Skärgårdsbolaget beställde nya ångare. Ångaren VINGA byggdes vid Bergsund och sattes i trafik 1891. Den kunde ta 250 passagerare och gjorde 11 knop.

Till säsongen 1894 byggdes VIRA vid Jönköpings Mekaniska Verkstad för att konkurrera med Ångslupsbolaget i södra skärgården.

## Nya fartyg

För att möta konkurrensen lät Ångslupsbolaget bygga de båda systerfartygen SVEA och GÖTA vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad. De ritades av den då kände ingenjören Carl Bagge.

Efter leveransprovturen 1 juni 1895 sattes SVEA i trafik på södra skärgården. Sedan GÖTA levererats och satts i trafik på södra skärgården ersatte SVEA den 2 augusti ångaren ÄRLAN på norra skärgården. Med den snabbgående SVEA kunde morgonturen från Öckerö senareläggas tio minuter.

Skärgårdsbolaget fortsatte att trafikera

norra skärgården in i december men därefter upphörde trafiken. Bolagets båda ångare, VIRA och VINGA, såldes på exekutiv auktion 14 februari 1896.

VINGA köptes av Kungälfvs Nya Ångbåts AB och VIRA av Ångslupsbolaget. Sommaren 1896 sattes SVEA och GÖTA i trafik på södra skärgården. VIRA fick trafikera Norra skärgården.

## SVEA och GÖTA

SVEA sjösattes 1 april 1895 och efter "prov- och besiktningaresan" på pingstaftonen 1 juni beskrevs ångaren i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning.

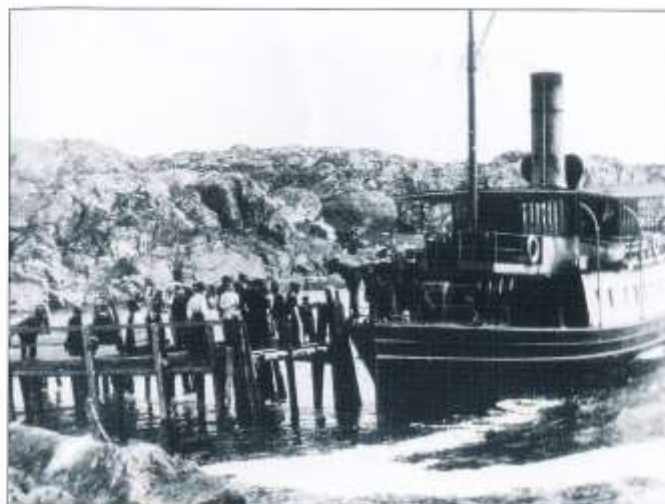
"Ångaren SVEA, den första av de 2:ne passagerarångare, som av Göteborgs Nya Ångslups AB beställts vid Eriksbergs Mek. Verkstad, gjorde på pingstafton prov- och besiktningaresa.

SVEA är byggd av prima svensk stålplåt och har följande dimensioner: längd över allt 100 sv. fot, största bredd på spant 21 fot samt djupgående akter 6,75 fot.

Ångarens inredning, utom salong m.m., som är i huvudsak lika samma bolags FALKEN, består därjämte av tvänne rymliga och fint inredda hytter å övre däck, den ena avsedd till röksalongs och den andra till damsalong. Dessutom finnas tvänne toaletter, bekvämt och praktiskt inredda.

Den solida och elegant byggda ångaren vann vid provturen allmänt erkännande och översteg den därunder uppnådda hastigheten (11,5 knop) den i kontrakt bestämda, under det kolförbrukningen med ej mindre än 26 kg per timma understeg den stipulerade.

*Ångbåten Nr 3 2011*



Ångaren SVEA anlöper Huvvicks brygga på Brännö. Sbrovat var svartmålat fram till 1904. Livbåtarna står på övre däck. Foto från Robert Dahlquist

SVEA som äger rätt att föra 333 passagerare inom skärgården, började pingstagen sina turer."

Ritningen anger följande dimensioner: största längd 100 svenska fot och 6 tum eller 29,85 m, största bredd på spant 21 sv. fot eller 6,25 m. SVEA hade en kompondångmaskin på 200 indikerade hästkrafter med cylinderdiametrar 362 och 686 mm, slaglängden var 500 mm. Maskinen hade yrkondensor, det vill säga att den var anpassad för saltvatten.

Systerfartyget GÖTA sjösattes 16 juni

1895 och gick på provtur 29 juli.

De båda systerfartygen skiljde sig emellertid på några punkter. SVEA hade annan fönsterindelning i mellandäck och saknade salong akterut på huvuddäck. En sådan salong tillkom senare.

Båda ångarna hade övre däck framdragat över fördäck men styrhytten på SVEA stod akter om masten medan GÖTA hade styrhytten för om masten.

På övre däck hade båda ångarna en herrsalong eller röksalongs akter om styrhytten och en damsalong akterut.

## Missnöje i södra skärgården

Vid förra sekelskiftet hade Ångslupsbolaget nio ångare i skärgårdstrafik: SVALAN (1877), LÄRKAN (1882), ÄRLAN (1884), SVANEN (1885), FALKEN (1890), VIRA (1894), SVEA (1895), GÖTA (1895) samt EJDERN (1899).

Styrsö Havsbud, med kapitalstarka intressenter, var missnöjd med Ångslupsbolagets sätt att sköta trafiken. Havsbudet beställde två egna båtar inför sommaren 1904. De fick namnen STYRSÖ I och STYRSÖ II.

Medan Ångslupsbolagets ångare hade svartmålad skrov var Havsbadets nya ångare vitmålade. Detta föranledde Ångslupsbolaget att även måla sina ångare vita.

Ångarna SVEA och GÖTA fick även tvärskeppskott som vindskydd på övre däck. Damsalongen på övre däck fick dörrar på sidorna istället för i akterskottet. Livbåtarna som stått på övre däck flyttades nu upp på taket.

Under några år blev det en hård konkurrens mellan Badhusbolaget och Ångslupsbolaget. Styrsö Havsbud lät sina ångare gå i trafik under somrarna medan Ångslupsbolaget var ensam i vintertrafiken. Konkurrensen medförde lägre biljettpreiser och tätare turer vilket påverkade bolagets ekonomi.

Ångslupsbolaget beställde nu en passagerarångare vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad och 1907 levererades STYRSÖ. Den hade kapacitet för 290 passagerare och med en ångmaskin på 283 hkr gjorde den 12 knop.

De fyra årens konkurrens kostade

Ångslupsbolaget över 250 000 kronor. Rörelsekapitalet var nästan förbrukat. För att få slut på konkurrensen övertog Badhusbolaget aktiemajoriteten i Ångslupsbolaget. Styrelsen och verkställande direktören J. A. Kinnman fick avgå.

1908 såldes STYRSÖ II och 1911 såldes STYRSÖ I, båda till Oslo.

### Ångbåtspostexpedition

Göteborgs Nya Ångslups AB, liksom Norra Skärgårdens Ångbåts AB, hade postexpeditioner i sina skärgårdsångare.

Ångslupsbolaget hade till och med ett postbort i skorstenen som tecken på sitt uppdrag att befördra posten.

Ångbåtspostexpeditionen hade till uppgift att föra post till postkontoren längs linjen. Man tog även emot brev från allmänheten och sålde frimärken.

Under åren i Ångslupsbolaget hade SVEA ångbåtspostexpedition med beteckningen ÅNGBÅTS PXP med nummer 47.

När Marstrandsbolaget övertog trafiken på norra skärgården hade de flesta öar fått postanstalter även om det tog tid. Behovet av rörliga postkontor var inte längre så stort.

### Ångslupsbolagets konkurs

Under tiden för första världskriget steg kolpriset vilket medförde ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Ångslupsbolaget utsattes dessutom för konkurrens i både södra och norra skärgården av mindre träfartyg med tändkalemotorer, så kallade "stänkor". De kunde inte erbjuda ångbåtarnas komfort och fart



Ångaren Svea vid Styrsö Bratten. Ångaren är sedan 1904 virmölad, livbåtarerna har flyttats upp på taket och övre däck har fått vindskydd. Foto från Fotopumpen

men däremot lägre biljettpreiser genom lägre driftskostnader.

SKÄRGÅRDEN var ett av dessa fartyg som bröt skärgårdens isolering när Ångslupsbolaget tidvis ställde in trafiken. SKÄRGÅRDEN beskrevs i *Ångbåten* 141.

Trafiken på norra skärgården upphörde med ingående morgonturen måndagen 5 september 1921 och på södra skärgården tisdagen 13 september, liksom med ingående morgonturen.

Ångslupsbolagets VIRA sattes nu in vardagar på en linje mellan Göteborg och Marstrand med anløp av Kalvsund, Hålsö, Björkö och Knippla. Turerna

började 6 september men avkortades efter några dagar till Knippla sedan Marstrandsbolaget satte in ångaren WESTKUSTEN på samma linje. Dessa turer upphörde emellertid ganska snart.

Ångslupsbolaget försattes på egen begäran i konkurs 14 november 1921. Bolagets åtta ångare köptes på exekutiv auktion 1 maj 1922 av Styrsö Havsbad som varit Ångslupsbolagets huvudägare sedan 1908.

Styrsö Havsbad behöll de nyaste ångarna, EJDERN och STYRSÖ. Övriga ångare såldes vidare, SVEA och GÖTA köptes av Marstrandsbolaget.



Ångbåtslinjerna i Norra skärgården. Från turistlista för Trafik AB Öckerö Skärgård.

SVEA hade då värderats till 41.500 kr men såldes för 25.000 kr.

### Marstrandsbolaget tar över

Öarna i Göteborgs norra skärgård ligger mellan Göteborg och Marstrand. Öckerö kommun hade nu mer än 5.000 invånare. Man kan emellertid förundras över beslutet hos Marstrandsbolaget att ta över trafiken på norra skärgården.

Denna trafik omfattade två linjer som kunde kombineras och varieras: Göteborg-Hönö Klova samt Göteborg-Rörö med anløp av Hönö Heden, Grötö,

Öckerö, alternativt Hjuvik och Kalvsund, samt Björkö, Hålsö, Knippla och Hyppehn. Från 1933 anlöpdes även Stora Varholmen. Resan till Hönö Klova tog en dryg timma, till Rörö drygt två timmar.

Normalt åtgick tre ångare sommartid för denna trafik. Marstrandsbolaget köpte nu motorfartyget SKÄRGÅRDEN och lät ångaren INLAND undergå en omfattande renovering för det nya trafikområdet.

På våren 1922 kom Marstrandsbolaget igång med den trafik på norra skärgården som främst sysselsatte

ångarna WESTKUSTEN, INLAND, SVEA och GÖTA samt motorfartyget SKÄRGÅRDEN.

13 juli kolliderade SVEA med ångaren ÄRLAN. SVEA träffades midskepps med skador på bordläggning och spant. Reparationen var klar 22 juli.

Styrmännen på Marstrandsbolagets större ångare blev i allmänhet under somrarna befälhavare på de ångare som trafikerade norra skärgården. De ersattes då av nyutexaminerade styrmän. På så sätt rekryterades nya befäl även om inte många stannade i kusttrafiken.

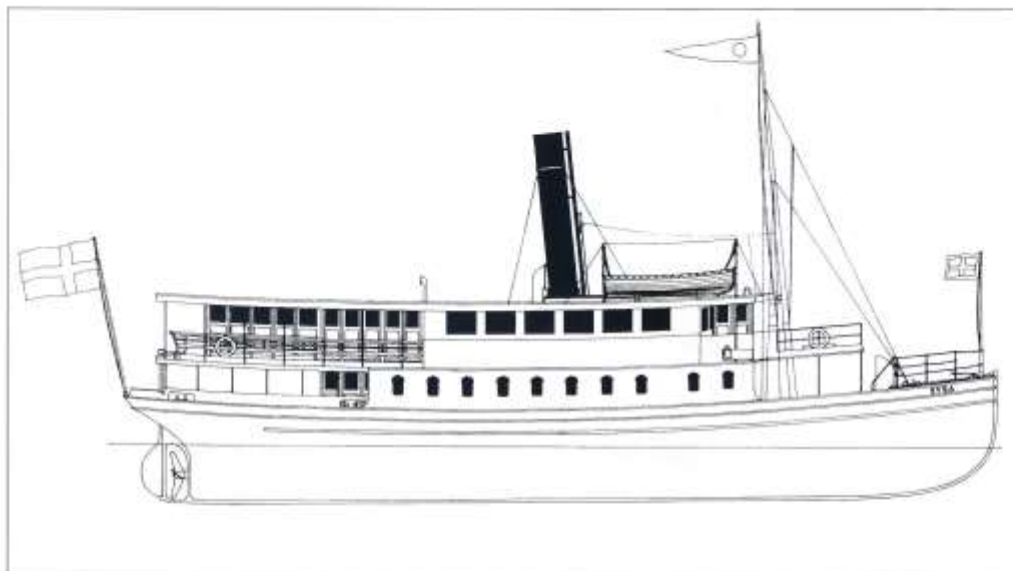
### Inbyggnad och ny ångpanna

1928 byggdes främre delen av det övre däck in och 1931 fick SVEA en ny ångpanna. Den nya ångpannan tillverkades av Eriksbergs mekaniska verkstad och hade i stort samma dimensioner som den ursprungliga. Den var försedd med två eldrör. Det tillåtna arbetstrycket var 9,5 kg per cm<sup>2</sup>.

### Livbälten för alla

Av besiktningsbeviset från 1914 framgår att SVEA endast behövde livbälten för var tredje person ombord. Ångaren fick då föra 333 passagerare "till Stjernvik, Björkö och Rörö". Besättningen bestod av åtta personer; befälhavare, styrman, maskinist, tre däcksmän och två eldare.

Redan 1915 reducerades passagerarantalet till 209 i Göteborgs skärgård, innanför Åskäms- och Hakefjordarna till 287. Dessa antal varierade med åren.



Profil av Svea med Marstrandbolagets bolagsvimpel och skorstenmärkte. Främre delen av övre däck byggdes in 1928. Salongen återut på huvuddäck är rymlig. Ritad av Gunnar Söderberg 1974

1927 förordnades att det skulle finnas livbälten för alla ombordvarande, något som inte direkt uppmärksammades när det gällde SVEA.

1935 upptäcktes vid besiktningen att det endast fanns 110 livbälten ombord. Rederiet fick omgående en skrivelse från Kungl. Kommerskollegium att livbälten skulle finnas för alla ombord.

### Öckeröbolaget tar över

Ännu en gång skulle invånarna i norra skärgården uttrycka sitt missnöje över skärgårdstrafiken. Det var främst varvsägaren J. W. Berg på Hälso och öns handlare som funnit Marstrandbolagets frakttaxor så höga att de låt transportera sitt gods med en annan båt som även anlöpte de andra öarna.

Marstrandbolaget reagerade med att från 3 december 1934 anlöp Hälso endast för att lämna och hämta post.

J. W. Berg hyrde genast in en ångare för att få trafik till ön. Under 1935 inköptes ett antal passagerarångare som kom att ingå i Trafik AB Öckerö Skärgård med J. W. Berg som ägare.

Det fanns planer på att Öckerö

*Ångbåten Nr 3 2011*



Svea utanför Träpiven vären 1925 sedan Marstrandbolaget övertagit ångaren 1922. Fotograf Allard. Foto från Sjöfartsmuseet Åkeriet

kommun skulle ta över trafiken. Inte minst stred J. W. Berg för denna idé. Marstrandbolaget erbjöd kommunen att köpa SVEA, GÖTA, INLAND och WESTKUSTEN.

Antalet invånare i Öckerö kommun hade nu stigit till över 6.000. Trafikunderlaget var stort sommartid eftersom öarna var populära utflyktsmål för göteborgarna. Vintertid var emellertid antalet resande lågt. Däremot var godstrafiken betydande året om.

Båda rederierna konkurrerade under

1935. Trafikbudgeten var omfattande och biljettpiserna låga. Båda bolagen fick vidkännas ekonomiska förluster.

Sedan Öckerö kommunfullmäktige avslagit förslaget om ett kommunalt rederi kom de båda konkurrenterna överens 28 mars 1936.

Marstrandbolaget upphörde med trafiken på Norra skärgården. Öckeröbolaget köpte ångarna INLAND och SVEA samt bryggor och mark i norra skärgården från Marstrandbolaget.

Under resten av 1930-talet alternerade

SVEA sommartid på linjerna till Hönö Klova och Rörö.

Öckeröbolagets ångare hade de första åren servering av enklare slag ombord. I SVEA var serveringen i salongen på akterut på huvuddäck. Serveringsdisken stod mot det förliga skottet. Serveringen pågick fram till 1939.

### Inkallad under krigsåren

Under tiden för andra världskriget, från 1941, rekvirerades SVEA av Kustartilleriet och gick dagliga turer från Nya Varvet till förläggningar i Göteborgs skärgård.

SVEA hade under denna tid passagerarfartygs-certifikat, det sista gick ut 14 mars 1945. Kustartilleriet beställde därefter sjövärdighetsbesiktning i samband med torsättning på Eriksbergs varv.

En omfattande specifikation på beställda arbeten avslöjade att mycket behövde bytas och repareras. Både på skrov, i maskin och i inredningen. Fartygsinspektionen spädde på med krav på förbättring av bostäderna enligt 1943 års lungörelse.

I slutet av 1946 konstaterades ytterligare brister på skrovet och först i juni 1947 begärde rederiet nytt certifikat. Det utfärdades 27 juni 1947.

### Tilläggsplats i Göteborg

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik utgick från Ångslupstrappan på Skeppsbron. 1922 byggdes Träpiren för trafiken till norra och södra skärgården. Den låg parallellt med Stenpiren och alldeles

väster om denna. När Träpiren revs flyttade Öckeröbolagets båtar 1953 till Stenpirens östra sida där tidigare Bohuslänska Kustens ångare haft sin hemvist. Endast ångaren GÖTEBORG behöll sin plats fram till 1963.

### Motorisering och ombyggnad

Våren 1952 ersattes SVEAs ångmaskin av en råoljemotor av typ 395 C, en trecylindrig motor från Skandiaverken i Lysekil. Den utvecklade 315 hästkrafter vid 300 varv per minut.

Vikten från den urtagna ångpannan och ångmaskinen kompenseras med ballast varvid stabiliteten förbättrades.

Med motorn minskades besättningen när eldaren blev arbetslös. Besättningen bestod nu av befälhavare, styrman, rorgångare, två matroser och en maskinist.

1953 förnyades överbyggnaden på övre däck i aluminium, en modernisering av fartyget som mera harmoniserade med den nya skorstenen fartyget fick vid motoriseringen. SVEA fick nu en inbyggd styrhytt. Akterdäcket byggdes in och fördäcket höjdes mellan halvdäcket och överbyggnadens front. Dessutom flyttades trappan till övre däck akterut. Senare fick skrovet även en fallande förstäv.

### SVEA på grund i tjocka

Under 1950-talet gick SVEA året runt tillsammans med BURÖ, FALKEN och RÖN.

15 december 1955 gick SVEA från Göteborg 17.20 med ett 25-tal passagerare, däribland trafikchefen Thorsten



Svea utanför Träpiren våren 1925 sedan Marstrandbolaget övertagit ångaren 1922. Fotograf Allard. Foto från Sjöfartsmuseet Åkvariet

Österberg. Under resan mot Norra skärskärgården råkade man ut för snötjocka.

SVEA kom utanför farleden och gick på grund vid Possholmen söder om Hjuvik.

Fartyget fick slagsida som tilltog när vattenståndet sjönk. Från Hålsö skickades fiskerfartyget SYDIC ut för att söka efter SVEA. Efter ett misslyckat försök att dra SVEA av grundet, där trossen sprang, fördes passagerarna iland på Öckerö. Röda Bolagets HERBERT drog därefter SVEA av grundet.

### Slutet för Rörö ångbåtsbrygga

Den gamla ångbåtsbryggan på Rörö

läg på Långholmen, öster om dagens färjeläge. Här var det tillräckligt djupt för ångbåtar att lägga till innan den nuvarande hamnen kom till. Det var från ångbåtsbryggan till Apelvik som öns första väg byggdes 1919. Vägen bekostades av öborna och 1924 övertog Vägförvaltningen underhållet av den.

Bryggan förefaller ha ägts av ångbåtsbolagen men åtminstone i början av 1920-talet betalade Röröborna själva för reparation av bryggan som var byggd på ett gammalt skrov som sänkts för att bilda underrede.

På Rörö var man angelägen om att



Svea sedan Öckeröbolaget övertagit ångaren 1936. Foto Dag Almén

Marstrandbolaget skulle sköta trafiken bättre än Ångslupsbolaget gjort.

Den 4 augusti 1961 avgick SVEA från Göteborg kl. 10.00 till åarna i norra skärgården. Vinden var frisk från sydost och när SVEA skulle anlöpa Rörö vid 12.30 törnade fartyget mot bryggan som vacklade till och föll ihop.

Ingen kom till skada och befälhavaren gick tillbaka med SVEA till Knippla varifrån post och gods fördes till Rörö med taxibåt.

Öckeröbolagets fartyg fick i fortsättningen anlöpa den betongbrygga som Vägförvaltningen byggt i den nya hamnen men som ansågs ligga på fel

plats. Passbåtarna som trafikerade Hjuvik hade sin tilläggsplats längst in i Rörö hamn.

### Passbåtar och vägfärjor

Redan i december 1944 kom den första passbåten i trafik mellan åarna i norra skärgården och Hjuvik dit man kunde resa med buss från centrala Göteborg.

Denna trafik utvecklades till att omfatta alla bebodda öar med tre båtar i trafik. Tårerna blev betydligt tätare än vad Öckeröbolaget kunde erbjuda och 1947 slutade bolaget att anlöpa Hjuvik.

Den första trafiken med vägfärjor mellan Lilla Varholmen och Öckerö

inleddes 1962. Öckerö var då förbunden genom väghankar med Hönö och Hålsö. 1965 inleddes vägfärjetrafiken mellan Lilla Varholmen och Björkö.

Foto i söder fick vägfärja till Hönö 1967 och 1970 fick Källö-Knippla, Hyppeln och Rörö trafik med vägfärjor från Hålsö. Dessa färjor drevs av Öckerö kommun. År 2000 tog Vägverket över trafiken.

### Hyrd av Waxholmsbolaget

När SVEA gick från Rörö till Göteborg söndagen 29 september 1963 avslutade också Öckeröbolaget åretruntrafiken med passagerare. Den återupptogs 1 maj 1964. Passagerarcertifikatet gick ut den 19 oktober och i mars 1964 meddelade rederiet Fartygsinspektionen att SVEA inte skulle tas i bruk sommaren 1964.

21 maj 1964 gick Waxholmsbolagets ångare SAXAREN på grund vid Storkrån brygga i Saxarfjärden. Ångaren sjönk och måste ersättas, detta sista år för det gamla Waxholmsbolaget.

Det blev ångaren SALTJÖN som fick ersätta SAXAREN denna sommar. Detta medförde att SALTJÖN i sin måste ersättas på sin sommarlinje mellan Nynäshamn, Nättaro och Rånö, över yttre delen av Mysingen, den öppna fjärden i Stockholms södra skärgård.

När det stod klart att Öckeröbolaget kunde hyra ut SVEA till Waxholmsbolaget beställdes snabbt besiktning och efter komplettering av två nya plastlivbåtar utläddades certifikat för 232 passagerare i Stockholms skärgård.

SVEA gick till Stockholm genom Göta kanal men återvände runt kusten på

grund av fel på omkastningen på motorn.

SVEA lades upp för vintern för att våren 1965 ersätta FALKEN, först som bokbåt och därefter i skärgårdstrafiken.

Försommaren 1964 hade Öckeröbolagets TURISTEN drabbats av maskinhaveri och då ersatts av FALKEN.

### SVEA som bokbåt

Vår och höst hade Öckeröbolagets FALKEN fungerat som bokbåt i Bohusläns skärgård. Det var Länsbiblioteket som hyrde fartyget under för- och efterårslopp. Lastad med läneböcker – 4000 band – besökte man vår och höst skärgårdsbör som saknade bibliotek.

Hösten 1964 såldes FALKEN efter en sista säsong i skärgårdstrafiken. Våren 1965 fick därför SVEA axla rollen som bokbåt fram till hösten 1966.

Verksamheten med bokbåt i Göteborg och Bohuslän pågick från 1956 till 1986.

### Sista åren i trafik

Sommarna 1965 och 1966 gick SVEA i maj och september mellan Göteborg och Höno i Klovla, från juni till augusti mellan Göteborg och Röro.

Efter att ha ersatt BURÖ under oktober på Rörolinjen lades SVEA upp vid Ringön 15 november 1966.

1967 gick SVEA under maj på Klovla linjen sedan HÖNO upphört med sin trafik 21 april. HÖNO är idag Strömma-bolagets PUNNS CARL PHILIP.

### Till Varberg

När den renoverade TURISTEN ersatte SVEA på Klovalinjen 1 juni 1967 hade



SVEA på väg in i Öckerö botten 16 april 1960. Fördäcklet har höjts, styrhytt och främre delen av övre däck har lygges in liksom huvuddäckets akterut. SVEA bär Öckeröbolagets skorstensmärke. Foto från Sjöfartsmuseet Akvariet

passagerarfartygscertifikatet gått ut 10 maj. SVEA lades upp vid Ringön för att skrotas. Under upplagningen vandaliserades fartyget.

I december 1970 köptes SVEA av Nils Gunnar Bengtsson och Kenneth Lundgren för 4.000 kronor. De lät bogsera fartyget till Varberg där det låg över vintern. Tanken var att bygga om SVEA till flytande restaurang, något som Varbergs kommun inte var med på.

Kommunen anvisade plats i Fjärde vik på Getterön där SVEA under en storm

sommaren 1971 slet sig och drev på grund. SVEA fördes därefter till Varberg och lyftes upp på en kaj för att skrotas i augusti 1971. Under skrotningen eldhärjades fartyget. Skrotningen slutfördes i mars 1973. Då var Varbergs kommun ägare till SVEA.

INGVAR KRÖNHAMN

Ett stort tack till Gunnar Söderberg som föresatt mig med fakta liksom till de alltid lika hjälpsamma vännerna på arkivet vid Sjöfartsmuseet Akvariet.

Ångbåten Nr 3 2011

## Bohuslän ses bäst från ångaren BOHUSLÄN

I Bohuslän var vattenvägarna viktigast, när det gällde långväga resor och varutransporter. Alla orter av betydelse låg vid havet, vid fjordar, vid ämningar eller rentav på öar i havet. Många orter, som Marstrand och alla orter på Tjörn och Orust, hade över huvud taget inte landförbindelse. Båttrafiken betydde otroligt mycket, ångbåtarna gick i skytteltrafik utefter kusten.

Nu får ångaren emellertid bära på lustfärer med folk som vill göra en sjöresa och uppleva det bohuslänska kustlandskapet. Både besättningen och alla andra medlemmar arbetar för den goda sakens skull, och löner utgår alltså inte. Sällskapet får inte några bidrag.

### Efterkrigstiden – full av prövningar

Bohusbanan var färdig 1909 och blev en allvarlig medtävlare, men järnvägen berörde inte viktiga orter som Kungälv, Marstrand, och öarna Tjörn och Orust. Tiden efter andra världskriget blev dock bekymmersam. Bensinen flödade åter. Vägarna blev bättre. Lastbilar och bussar började ta över både gods och resenäret.

Ångbåtarna skingrades eller försvann, en efter en. Ångaren BOHUSLÄN, Marstrands Nya Ångfartygs AB:s flaggskepp, togs i bruk 1914 och gick efter Bohuskusten till och med 1953. Därefter sattes den in på Öresund och Oslofjorden och sågs inte mycket till i Bohuslän. År 1963 togs ångaren ur bruk, och 1965 bogserades den till Göteborg för att skrotas.

### En ideell förening arbetar

Skulle Bohuskustens flaggskepp gå ett så sorgligt öde till mötes? Skulle inte ett enda ångfartyg bli kvar i på kusten? Många tyckte att detta inte borde få ske. Sällskapet Ångbåten bildades samma

år och köpte BOHUSLÄN från Skrot & Avfall i Tingstad. Redan året därpå kunde ångaren på nytt sättas i trafik.

Nu får ångaren emellertid bära på lustfärer med folk som vill göra en sjöresa och uppleva det bohuslänska kustlandskapet. Både besättningen och alla andra medlemmar arbetar för den goda sakens skull, och löner utgår alltså inte. Sällskapet får inte några bidrag.

Verksamheten bekostas med hjälp av medlemsavgifter, biljettintäkter och kafféintäkter. Man har – som under alla år tidigare – servering ombord. Alla intäkter behövs. Som exempel kan nämnas att ångmaskinen gör slut på 270 liter olja i timmen. Bränslekostnaderna är därför höga.

### Behagliga sjöresor

En sjöresa med BOHUSLÄN är en behaglig upplevelse. Resorna skall vara lustresor, och besättningen är därför noga med att hålla båten inomskärs i hårt väder för att undvika sjögång med åtföljande sjösjuka bland passagerarna.

När BOHUSLÄN kastar loss, lämnar man vardagen bakom sig. Ute till sjöss förefaller ens vanliga omgivning och sysslor mycket avlägsna i både tid och rum. Ute till sjöss händer inte så mycket som i en storstad på land. En känsla av lugn och ro infinner sig. Man kommer in i en lugnare rytm. Den, som vill uppleva kustlandskapet i Bohuslän, gör detta bäst från BOHUSLÄNS däck. Här har man utsikt åt alla håll, och landskapstavlorna skiftar ständigt.

Resorna brukar ha tid för någon land-

stigning och något längre uppehåll, på Marstrand eller Gullholmen eller andra orter, där mycket finns att beskåda. Folk har under resans gång gott om tid att äta och dricka, vilket medför god stämning och välbefinnande.

Som fortskaffningsmedel är ångbåtarna sedan länge överträffade av tåg, bussar och bilar, men för lustresor är BOHUSLÄN överträffad.

Evert Taube skrev sången "Inbjudan till Bohuslän." Den har på senare tid blivit en nationalsång för landskapet, och melodin är därför välkänd. Bör man inte ha även en inbjudan till ångaren BOHUSLÄN? Så tyckte jag och skrev en sångtext till samma melodi.

LARS GRAHM

### Läs vidare

*S/S Bohuslän: En historik av Dag Almén*, Första upplagan 1969, fjärde reviderade upplagan 1976.

Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg, *Ångaren Bohuslän*, artikel i Bohusarvet, Tidskrift för Bohusläns Hembygdsförbund 2011:2.

En ångbåtsresa 1925 med ångaren MARSTRAND från Stenpiren i Göteborg till Fiskebäckskil beskrivs av mölndalsbon Mats Wängblad i hans bok med barndomsminnen. Han ger en bra och livfull bild av en båtresa efter kusten på 1920-talet. (Mats Wängblad, *Mormor, Myster Sigrid och jag - Barndomsminnen från Mölndal och Skåfte*, Skrifter utgivna av Bohusläns hembygdsförbund Nr 28, 1988.

# Inbjudan till ångaren BOHUSLÄN

En sång av Lars Grabow  
Sjunges som Evert Taubes "Inbjudan till Bohuslän"



Vi rundar Stängeshavet. Foto Ingolf Ibenbard Benjaminson 2009

1  
Som en vit svan på fjordens lugna vågor  
går BOHUSLÄN med kraft och majestät,  
belyst av sommarsolens gyllne lågor,  
med lugn maskin och kursen alltid rät.  
Följ med på BOHUSLÄN i sommarsolen!  
Du får en lugn och mycket vacker färd.  
Sjunk ner och njut på däck i vilostolen.  
Här öppnas runt omkring dig havets värld.

26

2  
Utöver böljorna strör solen glitter.  
Ja, hav och himmel skimrar såsom gull,  
och ångbåtsresenären, som här sitter,  
kan av och till bli närmast andaktsfull.  
Vår Moder Jord bär icke gröna kläder.  
Härute har hon tagit av sig allt.  
Blott naken skönhet möter oss och glöder  
med runda former av en skön gestalt.

Ångbåten Nr 3 2011

3  
Åt väster ser man havets fria yta,  
vars vidd och storlek lätt gör tanken yr.  
Långt bort tycks små, små prickar närmast flyta.  
De är dock skepp med kurs mot äventyr.  
Här är det lugnt och inte något väsen,  
blott vågors brus och vindens friska sång.  
Långt bort finns skogen, blommorna och gräsen.  
Här finns blott vatten, öde skär och tång.

4  
Följ med på BOHUSLÄN till våra öar,  
en karg och klippig, utsatt skärgårdsvärld.  
Åt havet har vi svall och starka sjöar,  
åt kusten lå och mera trygga färd.  
Fast skärgårdsbon rätt ofta går och hukar  
i våldsamt storm och bitande nordväst,  
går livet vidare så som det brukar  
för sjöman, pastor, fiskare och präst.

5  
Följ med på ångbåtsurer inåt landet!  
Vår färled är den breda Göta älv.  
Rätt många har följt med oss, och de fann det  
förtjusande. Ja, kom och prova själv!  
Åt babord ligger Hisingen, där färgen  
på fält och skogar skiftar om i grönt.  
Åt styrbord står de branta Rannebergen.  
Där är det grött och kallt och bergigt skönt.

Ångbåten Nr 3 2011

6  
Sitt inte hemma! Kom, och se vårt grannskap!  
Ja, stig ombord! Låt båten glida hän!  
Det är hänförande att se vårt landskap.  
Ja, Bohuslän ses bäst från BOHUSLÄN.  
Mot Älvsborgs fästning går den kända traden  
till Marstrand med dess fasta citadell.  
Ett smycke är vår båt i sommarstaden  
vid fästning, sommarvillor och kastell.

7  
Här ser du kustlandskapets bästa sida:  
åt väster havets fria, öppna rymd,  
där man kan både se och fara vida.  
Åt öster skärgård. Mången ö är skydd,  
ty här finns skyddade och trygga leder,  
där båtar skyddas emot havets svall.  
Här får man lå, och många fåglar reder  
sig bon i björk, ek, gran, lind, alm och tall.

8  
Här vinkar badflickor från varma hållar,  
när eftermiddagssolen steker hett,  
och nöjesfiskare i svala kvällar  
i glädje över båten, som de sett.  
Den går med lagom fart, ty inget brådskar,  
och många åskådare har nog fått  
en tanke på vår gamle konung Oscar,  
som varje sommar anlände med DROTT.

9  
Bland gråa skär går båten sina banor  
med sommarfolk, som önskar slippa sta'n,  
den sista nu av kustens vita svand,  
en ensam, stolt och majestätisk svan.  
Här stävar BOHUSLÄN som kustens drottning,  
ett jätteskepp bland mången mindre båt,  
som mitt bland svallen räkar in i brottnig,  
när ångar'n obehindrat får sin strät.

27

# Hjulångare på Elbe



*KURORT RATHEN är en av nio hjulångare som trafikerar Elbe i den tyska delstaten Sachsen. De tillhör Sächsische Dampschiffahrt i Dresden – världens största flotta av hjulångare. 2011 firas ångbåtstrafikens 175-årsjubileum.*

*KURORT RATHEN byggdes 1896. Den är 57,15 m lång och 5,33 m bred, 10,19 m över hjulhusen. Djupgåendet är 0,94 m. Den har en oscillerande tvåcylindrig kompondångmaskin på 140 hästkrafter. Ångaren kan föra 300 passagerare.*

*KURORT RATHEN renoverades fullständigt 1993-94 till en kostnad av 3,4 miljoner DM. Foto Ingvar Kronhamn 5 maj 2011*