



ÅNGBÅTEN Årg 48 • Nr 2 2012 • 145

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björnlundsvägen 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, Blegårdskan 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@algonet.se
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2012 är 150 kronor.
Adressändringar meddelas till Kerstin Lood, Södra Viktoriegatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: usmedlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litonapil Media AB 2012. Miljömärkt Tryckask 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2012 är 150 kr. Plagiat: 62 16 06-3, bankiro: 673-68 62.

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

Vice ordförande: Björn Irwén, tel 031-55 17 45, bjorn.irwen@maritim.se

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

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

Ansvarig hemsida: Mattias Järstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarstedt.com

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

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

tel 031-13 14 50. Vinteropplagning vid Skeppsbryn, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från fjärdelaget vid Residensbryn.

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

Innehåll Ångbåten 145

Försalongen	2	Succé för Maritima Dagen	9
Nya medlemmar	3	MAREHOLM under finländsk flagg	10
Kallelse till årsmöte 2012	3	Bunkebåten i Ångbåten 145	10
Ångbåtsfunderingar	3	Ångaren MARSTRAND i Marstrand	11
Ångbåtsurer 2012 med BOHUSLÄN	4	Vi har läst: m/s J. L. RUNEBERG	12
och FARJAN 4	5	HERBERT 20 år på Mjörn	13
Medlemsrabatt 2012	5	Marstrandsbolaget del 16	14
Extra festligt när BOHUSLÄN kommer	6	MARSTRANDSFJORDEN	14
och FARJAN 4	7	Minnen från Lysekil	22
Säkerhetsövning	7	FARJAN 4 på Maritima Dagen	24
ERIC NORDEVELL II i Göteborg	8		

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i Ångbåten 145!

Så har sommarsäsongen börjat för våra ångare. Beställningsturena är många i maj innan de öppna turerna tar vid. Första öppna turen för ångaren BOHUSLÄN till Klädesholmen på Nationaldagen blev så gott som fullsatt.

I detta nummer av Ångbåten påminner vi om säsongens ångbåtsurer med BOHUSLÄN och FARJAN 4.

Som medlem får Du rabatt på många av våra turer så passa på att planera in Dina ångbåtsurer!

Som vanligt är Ångbåten lastad med traditionellt styckegods. Läs om den nygamla hjulångaren, om maritima dagen, om vykort och jubilerande fartyg, om minnen och hägkomster!

I serien om Marstrandsbolagets fartyg skriver vi om MARSTRANDSFJORDEN, det första och enda nybygget efter ångaren BOHUSLÄN.

Trevlig läsning!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intresseområde: Ångbåtar och ångbåts trafik, företrädesvis på västkusten. Till Ångbåten Nr 3 2012 (146) vill vi ha manus senast 10 september 2012.

Omslaget

Hjulångaren ERIC NORDEVELL II går till kaj akter om ostindiefararen GOTTERBERG vid Erikisberg 18 maj 2012.

Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 2 2012

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Jimmy Alfredsson, Göteborg
Louise Aldén, Bohus-Björkö
Anna-Lena Andersson, Göteborg
Percy Andersson, Göteborg
Monica Bengtsson, Göteborg
Kriser Borg, Göteborg
Christer Bromander, Göteborg
Göran Börjesson, Göteborg
Robert Englund, Göteborg
Lillian Eriksson, Mölndal
Anne Finnbäck, Stenkullen
Anna Fors, Göteborg
Margit Gassander, Sävedalen
Magnus Grahn, Kägeröd
Märta Grahn, Kägeröd
Björn Granstam, Mölndal
Leif Gullersby, Göteborg
Anna Hall, Göteborg
Chona Hall, Göteborg
Gunnar Hall, Göteborg

Dan Hjelm, Mölndal
Stig Holm, Göteborg
Ivan Holmgren, Alingsås
Tobias Jidhage, Göteborg
Karl-Erik Johnsson, Visby
Anders Karlsson, Sävedalen
Bo Lagerqvist, Uddevalla
Ingrid Larsson, Göteborg
Lennart Lundqvist, Trollhättan
Per-Olof Nilsson, Västra Frölunda
Solveig Olsson, Göteborg
Tommy Olsson, Göteborg
Caroline Ottermalm, Göteborg
Margaretha Rutherford, Göteborg
Carl-Henrik Scouting, Göteborg
Carolina Scouting, Göteborg
Martin Skoglund, Göteborg
Kenneth Svensson, Göteborg
Elisabeth Tjander, Västra Frölunda
Kajja Ukkonen, Agnesberg
Maja Vesper, Göteborg
Bo Wahlgren, Göteborg
Fredrik Wiberg, Alingsås

Ångbåtsfunderingar

Ännu en ångbåtsäsong pågår som bäst. Det är BOHUSLÄNS 47:de för Sällskapet Ångbåten sedan vi fick det första passagerarfartygs-certifikatet 1966.

Då hade BOHUSLÄN gått på kusten i fyrtio år, året om, för Marstrandsbolaget innan ångaren sattes i trafik på Öresund 1954 och därefter på Oslofjorden.

Jag får ibland frågan om varifrån vi får pengar för drift och underhåll.

Svaret blir att de pengarna måste vi tjäna ihop själva. Det är intäkterna från beställningstrafik och öppna turer som möjliggör bevarandet av våra ångare. När säsongen är slut vet vi hur mycket vi kan spendera på underhåll och reparationer.

Utan hängivet och ideellt arbete kan vi inte driva BOHUSLÄN vidare, så enkelt är det!

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna i Sällskapet Ångbåten kallas till årsmöte lördagen 27 oktober 2012 kl. 12.00

i Sjömanskyrkan,
Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar bifogas i nästa nummer av Ångbåten

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

Välkommen!

Styrelsen

INGVAR

Ångbåtsturer 2012 med BOHUSLÄN....

Säsongen har börjat och vi påminner om sommarens öppna turer med ångaren BOHUSLÄN och båtens turer med FÄRJAN 4. Om tider, bokningar och priser, se programmet Ångbåtsturer 2012 och hemsidan, www.steamboat.se

Kvällsturer

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går i sommar onsdagar från 13 juni till och med 5 september. Avgång från Stenpiren i Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar.

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutflykten går redan på Nationaldagen onsdagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10 till Marstrand och Klädesholmen med återkomst 19.30. På Klädesholmen firas Sillens dag då årets sill presenteras.

Runt Tjörn

Lördagen 30 juni gör vi en resa runt Tjörn från Mollösund. Söndagen 1 juli, liksom söndagen 15 juli, går resan runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11 med återkomst 15.00 alla tre dagarna.

Kusttur till Kungshamn

Sommarens första kusttur går fredagen 6 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Kungshamn till Göteborg.

Observera att turen 6 juli inte anlöper Marstrand på grund av seglingstävlingar!



Följ med ångaren BOHUSLÄN på en tur längs kusten! Här passerar vi Stångebovud på väg mot Kungshamn. Foto Bo Starmark

Lördagen 7 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn genom Sotekanalerna till Hunnebostrand och åter med två timmars uppehåll i Hunnebostrand.

Kustturen söndag 8 juli går från Kungshamn kl. 10.45 med anlop av Lysekil och två timmars uppehåll i Marstrand. Vid sjögång går turen innanför Tjörn. Marstrand anlöps då endast för av- och påstigande. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30.

Framresa sker med buss från Stenpiren i Göteborg. För resenärer från Kungshamn sker återresan med buss från Göteborg till Kungshamn.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag 14 juli och söndag 15 juli. Vi beklagar felaktigt datum i förra numret! BOHUSLÄN går från Göteborg lördag 14 juli kl. 10.00 och återresa sker samma dag med abonnerad buss från Skärhamn 17.30 till Göteborg.

Kusttur till Lysekil och åter

Nästa resa är en kusttur fredagen 19 juli från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Fredagen 20 juli gör BOHUSLÄN en kvällstur från Lysekil. Denna tur kommer att annonseras lokalt och även på hemsidan.

Lördagen 21 juli gör BOHUSLÄN en kustresa från Lysekil kl. 11.00 genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Uppehåll där blir 1 ½ timme. Återresa från Hunnebostrand 15.15 med återkomst till Lysekil 18.00.

Kustturen söndag 22 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa görs med buss från Göteborg. Återresa med buss kan också göras från Göteborg till Lysekil.

Söndagsutflykter

Efter kustturen i juli vidtar de sedvanliga söndagsutflykterna från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand och från Marstrand kl. 17.00.

29 juli fortsätter BOHUSLÄN till Klädesholmen, 5 augusti till Härön och 12 augusti till Skärhamn.

18 och 19 augusti stannar BOHUSLÄN i Marstrand i samband med Sekelskiftesdagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00 och med återkomst 19.30.

Reservation för sjöhävning

En resa med ångaren BOHUSLÄN utmed kusten innebär att vi måste reservera oss för sjöhävning. Av omsorg om våra passagerare kan det medföra att färdvägen och resmålet ändras. Vi gör allt för att Du skall trivas ombord.

Välkommen ombord i sommar!

....och FÄRJAN 4

När ångaren BOHUSLÄN avslutar säsongens öppna turer vidtar de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4.

Varje lördag under september och oktober avgår FÄRJAN 4 från Residensbron kl. 14.00 på en guidad tur genom innerhamnen.

FÄRJAN 4 inleder säsongen samtidigt med ångaren BOHUSLÄN 1 maj men då med uppskattade beställningsturer. Färjan är glädjande efterfrågad vid bröllop och andra evenemang.

De historiska hamnturerna visade förra säsongen en märkbar nedgång vad gäller antalet resenärer. Annonsen i GP

är både liten och dyr och kanske inte så lätt att hitta. När vi inte uppmärksammades i samma tidnings evenemangs-guide var det inte överraskande att passagerarna uteblev.

I höst försöker vi att nå nya resenärer genom att turerna utgår från Eriksberg kl. 13.15. Från Eriksberg går färjan till Residensbron varifrån avgången är kl. 14.00. Efter guidad promenad iland vid Lindholmen eller Klippan återvänder färjan till Eriksberg innan den avslutar hamnturen vid Residensbron kl. 16.30.

Välkommen ombord i höst!

INGVAR KRÖNHAMN

Medlemsrabatt 2012

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

Söndagsutflykterna är resorna från Göteborg till Marstrand, Klädesholmen, Skärhamn och Härön.

Kustturen är resorna Göteborg-Skärhamn-Göteborg, Göteborg-Lysekil-Göteborg samt Göteborg-Kungshamn-Göteborg.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan.

Vid kusturer med båt och buss i Sällskapet regi är medlemspriset 170 kr

vid ordinarie pris 220 kr och 215 kr vid ordinarie pris 295 kr.

Resor med båt och buss i Sällskapet regi kan endast köpas i förväg. Detta för att vi skall kunna beräkna antalet platser i bussarna.

Vid förköp genom Ticnet, eller annan återförsäljare, tillkommer serviceavgift.

För att kunna utnyttja medlemsrabatten behöver Du kunna uppvisa bevis på medlemskap.

STYRELSEN

Extra festligt när BOHUSLÄN kommer!

Den som bodde på Ellös på västra Orust på 50-talet var van att åka båt till "sta'n" när man skulle handla och uträtta ärenden.

Det var flera olika båtar som gick från Ellös till Lysekil på den här tiden, förbi Skaföllandet eller via Nordströmmarna: MAX, IDUN, ELLÖSFJORD i tur och ordning – och så förstas Marstrand-bolagets båtar.

Riktigt spännande var det när man hörde BOHUSLÄN blåsa ute vid Gullholmen, för då visste man att snart dyker hon upp utsidan Nabben...

Och när hon kom så förundrades man varje gång över hur vacker hon är, och man var jättestolt över att faktiskt få gå ombord tillsammans med föräldrarna och åka med till stan!

Och minst lika spännande är det nu:

Vi är tre medlemmar i föreningen Bohusläns Guider, som startat samarbete med Sällskapet Ångbåten och ångaren BOHUSLÄN för att guida passagerarna vid några av anlöpen i Marstrand, Skärhamn och Klädesholmen i sommar. Vi kommer att möta vid landgången och ta med högade gäster på cirka en timmas promenad genom samhället.

Våra bryggvandringar i Skärhamn startade förra året på Lenas initiativ, och i år utökar vi med vandring på Klädesholmen. I Marstrand guidar vi på stadspromenader sedan många år tillbaka. Information om turerna finns ombord.



Bohusläns Guider bätar välkomna till Klädesholmen. Från vänster: Lena Aldrin Jansson, Eva Borge och Elisabeth Bülow. Foto från Guiderna

Föreningen Bohusläns Guider har ett 30-tal medlemmar och har funnits under olika namn i cirka 20 år.

Vi som får glädjen att berätta för ångaren BOHUSLÄNS passagerare om fiske, fraktfart, sill och badgäster med mera heter Lena Aldrin Jansson, Elisabeth Bülow och Eva Borge.

Välkomna på guidad promenad!

EVA FRÅN ELLÖS

Den som önskar veta mer om föreningen Bohusläns Guider kan gå in på www.bohuslanguide.se

Bohusläns Guider

erbjuder guidning vid följande turer med ångaren BOHUSLÄN:

8 juli kl. 15.00 på Marstrandsön*

22 juli kl. 15.00 på Marstrandsön*

29 juli kl. 12.30 på Marstrandsön

29 juli kl. 15.15 på Klädesholmen

5 augusti kl. 12.30 på Marstrandsön

12 augusti kl. 12.30 på Marstrandsön

12 augusti kl. 13.30 i Skärhamn

18 augusti kl. 12.30 på Marstrandsön

19 augusti kl. 12.30 på Marstrandsön

Biljetter köps ombord och kostar 60 kr.

* Kan ev. inställas vid sjögång!

Säkerhetsövning



Vi måste alltid öva på det som inte får hända: ett haveri som kräver evakuering av våra ångare.

7 maj var besättningsmedlemmar från Sällskapet Ångbåten på Sjösäkerhetscentrum vid Chalmers Lindholmen för att träna sjösättning och embarkering av en uppblåsbar livflotte.

Iklädd överlevnadsdräkt fick man under idealiska förhållanden försöka ta sig ombord i flotten som flöt på älven. Att det inte var helt enkelt kan de flesta ityga. Tänk om det då blåser, regnar och vågorna går höga!

Deltagarna fick även hantera handbloss och fallskärmsljus. Några blev upphissade i helikopterwire i en vindstyrka på 38 meter/sekund!

FOTO: ROLAND LINDBERG



ERIC NORDEVALL II i Göteborg

Ett celeberrt besök i samband med den europeiska sjöfartsdagen i Göteborg var hjulångaren ERIC NORDEVALL II.

Redan 18 maj anlände hjulångaren till Göteborg och eskorterades av FÄRJAN 4 till piren vid Eriksberg där ostindiefararen GÖTHEBORG ligger.

Förutom "dopresan" till Stockholm i augusti 2011 var resan till Göteborg den första sedan hjulångaren färdigställdes och certifierats av Transportstyrelsen.

ERIC NORDEVALL II är en kopia av den första generationen passagerarångare som byggdes för den 1832 färdigställda Göta kanal. Originalen, som byggdes 1837, står på Vätterns botten efter en grundstötning 1856.

Fartygstypen kallas "fiolångare" på grund av att skrovet är insvingat midskEPS där skovelhjulen är placerade.

Kölsträckningen till dagens hjulångare ägde rum 1996 och sedan dess har bygget pågått i Forsvik vid Göta kanal med Patrik Zyromyi som skeppsbyggmästare. Sjösättningen skedde på nationaldagen 2009.

Skrovet är byggt av ek, ångmaskinen är, liksom originalen, byggd vid Motala Verkstad och ångpannan i Karlskrona.

Både maskin och ångpanna är kopior av de ursprungliga. Maskinen går med drygt 20 varv i minuten. Ångpannan som är vedeldad har ett tryck på 1,3 bar.

När ångan passerat cylindern kyls den i en kondensator, under maskinen, vilket åstadkommer det vakuum som driver maskinen.

Vedåtgången är en kubikmeter i timmen och farten är cirka 6 knop.



ERIC NORDEVALL II utanför Göteborgsoperan 18 maj 2012.
Foto Åke Karlsson

Med ERIC NORDEVALL II kan man uppleva hur det var att resa på 1830-talet. Ett kliv över landgången är ett kliv bakåt i historien.

När ERIC NORDEVALL II lämnade Maritiman i Göteborg 3 juni passade några av Sällskapet Ångbåtens skeppare på att föra hjulångaren på Göta älv under några dagsetapper till Vänersborg.

Under återfärden, "Ericsgatan", marknadsförde ERIC NORDEVALL II kommunerna i norra Skaraborg, Göta kanals västgötadel och givetvis sig själv för den framtida trafiken på kanalen.

När du ERIC NORDEVALL II är klar för

trafik kommer ett annat kapitel i detta fantastiska projekt.

I juli kommer hjulångaren att besöka hamnar i Vättern, i augusti går den i Bottensjön mellan Forsvik och Karlsborg och i början av september finns den i Jönköping. Ansvarig för resorna är Rederi Hjulångaren AB.

Läs mer om originalen: www.ericnordevall.se
byggprojektet: www.nordevall.com
Stockholmsresan 2011: <http://2011.ericsgata.com>
Göteborgaresan: www.ericsgata.com

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 2 2012

Succé för Maritima Dagen



Söndagen 20 maj hölls Europas Maritima Dag i Göteborg. Dagen gynnades av vackert väder. Ett stort antal fartyg och andra aktörer lockade mängder av besökare.

Medan FÄRJAN 4 transporterade besökare mellan Stenpiren och Eriksberg låg ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren för visning och med servering ombord.

Vid Stenpiren låg också Tärntanks

produkttanker TÄRNVAG, byggd i Shanghai 2003, drygt 140 meter lång och med en dödvikt på 15 000 ton.

Den lockade besökare och många av dem besökte också BOHUSLÄN. Vi hade i det närmaste 1000 besökare! Riksmörgåsarna hade en strålande åtgång och intendenturen fick verkligen slita i värmen för att stilla hunger och törst hos våra gäster.

Vi vet att många besökare fick upp ögonen för vår ångare och dess turor.

Den maritima dagen var utspridd längs älven med aktiviteter vid Gullbergskajen, Packhuskajen, Stenpiren, Amerikakajen, Klippan, Lindholmen och Eriksberg. Tätt bårtrafik knöt ihop flera av platserna.

Det här borde vara en ärlig tradition!

TEXT & FOTO INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 2 2012

MARIEHOLM under finländsk flagg

I *Ångbåten* 144 (Nr 1 2012) finns en artikel "Fotolördag på Göta älv ur ett finländskt perspektiv". Där berättar Thure Malmberg om sin lördag i Göteborg i september 2011.

Han börjar med en promenad längs vattnet, från Skeppsbron via Packhuskajen bort till Lilla Bommen. Han noterar bland annat den finländska anknäytningen hos de tre fartygen FRYKEN, MARIEHOLM och VIKING.

Han nämner det som är ganska okänt i Sverige, nämligen att MARIEHOLM under ett par års tid hade finländska ägare och förde Finlands flagga i aktern.

Vissten med att upprepa detta i detta nummer är att visa ett foto som Thure Malmberg tog i Malmö den 23 augusti

1983. Han har välvilligt ställt fotot till vår tidskrifts förfogande.

Finlands flagga syns tydligt på bilden och nästan lika tydligt kan man läsa namnet MARIEHOLM på babords läring.

I övrigt nämner Thure Malmberg många andra fartygsanknytningar mellan Göteborg och Finland.

Om MARIEHOLM (och några andra SAL-fartyg) kan man läsa mer i tidningen *Länspumpens* årsnummer 2009 (ISSN 0281-4242) där Arne Sundström och Bertil Söderberg skriver om Svenska Amerika Linjens Östersjötrafik.

OVE IKO

MARIEHOLM i Malmö den 23 augusti 1983 fotografierad av Thure Malmberg.



Bunkerbåten i Ångbåten 143

I *Ångbåten* 143 (Nr 4 2011) publicerade vi denna bild där ångaren BOHUSLÄN passerar containerfartyget ELEONORA MAERSK i Skandiahamnen 31 maj 2011. Fotograf är John Brovik.

Ove Iko frågade om någon läsare kände igen den lilla bunkerbåten. Lars-Olof Hansson gjorde det och skriver:

Bunkerbåten är TELL av Donsö och ägs av Bunkertell Rederi AB. Den gick tidigare som bunkerbåt men går numera som sludgebåt i hamnen.

TELL är byggd 1959, är 44 m lång och 8 m bred, något längre än BOHUSLÄN!

RED



Ångbåten Nr 2 2012

Ångaren MARSTRAND i Marstrand



Från vår medlem och korrespondent Ragnar Magnander har vi fått ett intressant vykort med Marstrandsbolagets ångare MARSTRAND i Marstrands hamn.

Det ryker från ångarens magnifika skorsten och från bifförret på fördäck, skorstenen från köket under fördäck där även matsalen var belägen.

Ragnar berättar att kortet skickades 11 september 1905 av "Faster Mina"

som önskar "Lilla Fröken Greta Jonason, Arvidsvik" Hjärtlig gratulation på födelsedagen.

Vykortet är antagligen tryckt i Tyskland men utgivet av "Janne Kléman, Marstrand, midt för Kyrkan". Så står det faktiskt på kortets baksida.

När kortet togs var ångaren MARSTRAND ny. Den byggdes vid Lindholmens varv och sattes i trafik midsommaren 1904. MARSTRAND hade

ett traditionellt utseende jämfört med ångaren BOHUSLÄN som byggdes 10 år senare för samma rederi, Marstrands Nya Ångfartygs AB.

MARSTRAND konkurrerade med BOHUSLÄN om passagerarnas gunst.

MARSTRAND trafikerade kusten fram till 1952. Efter två säsonger mellan Malmö och Köpenhamn som ÖREBORG skrotades ångaren i Tuborg.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 2 2012

Vi har läst: m/s J. L. RUNEBERG

Thure Malmberg, m/s J. L. Runeberg – skärgårdsbåten i våra hjärtan 1912-2012. Förlag Rederi Ab J. L. Runeberg, Borgå (2012), inbunden, 120 sidor, rikt illustrerad i färg. Format 210 x 235 mm. ISBN 978-952-93-01-0113-3.

Boken, som är på svenska, kan beställas från redariet: Rederi Ab J. L. Runeberg, Mästarsvägen 5, 06150 Borgå, Finland. Tel +358 19 524 3331, e-mail runeberg@mlruneberg.fi Pris 30 euro. Boken finns även översatt till finska.

Denna jubileumsbok beskriver Finlands enda klassiska skärgårdsbåt i reguljär linjetrafik, J. L. RUNEBERG.

Fartyget byggdes i Helsingfors 1912 som HELSINGFORS SKÄRGÅRD för att betjäna skärgården väster om huvudstaden till Porkkala. Ångaren kom med passagerare, fisk och mjölk till Helsingfors på morgonen och lämnade staden på eftermiddagen. Säsongen varade från pingst till oktober.

Men vägar, bilar och bussar gjorde med tiden många skärgårdsbåtar överflödiga. Efter några års uppläggning såldes HELSINGFORS SKÄRGÅRD 1937 till Borgå Ångfartygs Ab. Ångaren ersatte ångaren J. L. RUNEBERG och övertog denna ångares namn.

Under krigsåren rekvirerades ångaren av försvaret men det skulle dröja till 1954 innan J. L. RUNEBERG återvände till den traditionsmätade linjen mellan Helsingfors och Borgå.

Borgå [bårgå] fi. Porvoo, ligger 50 km öster om Helsingfors och här hade den finska nationalskalden Johan Ludvig Runeberg sitt hem under 40 år.



*"En bild som borde glädja varje redare som drömmer om fullsatta båtar."
J. L. RUNEBERG på resa mot Borgå. Foto Thure Malmberg*

Resan mellan Helsingfors och Borgå tar drygt tre timmar. Det är en resa genom trånga sund och över öppna fjärdar. Några bryggor anlöps på färden.

J. L. RUNEBERGS compoundångmaskin ersattes 1962 av en dieselmotor. Ågarna lyckades ändå inte att driva fartyget vidare och 1966 såldes J. L. RUNEBERG på exekutiv auktion.

Sedan 1986 ägs J. L. RUNEBERG av Rederi Ab J. L. Runeberg i Borgå. I boken får vi närmare följa ägarnas mödosamma envishet med att driva ett passagerarfartyg i en säsongsbetonad, väderberoende trafik.

I drygt 25 år har man underhållit och förnyat. Inredningen har varsamt renoverats och utvändigt ser fartyget nära nog ut som vid leveransen med sin resliga skorsten och sina två master.

1995 förklarades J. L. RUNEBERG som traditionsfartyg, en bekräftelse på fartygets kulturella värde.

Författare till boken om J. L. RUNEBERG är den kände sjöfartsjournalisten Thure Malmberg. Han medverkade nyligen i *Ångbåten* med sina intryck från ett besök i Göteborgs hamn.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2012

HERBERT 20 år på Mjörn



HERBERT vid Ångbåtvarvet's ångbåtsbrygga i Sävsjö i Alingsås under 20-årsjubileet av ångarens verksamhet på Mjörn. Foto Ragnar Magnusson 19 maj 2012

Lördagen 19 maj firades i Alingsås ångaren HERBERTS 20 år på sjön Mjörn.

HERBERT byggdes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad 1905 som bogserbåt för Strands Ångsåg i Dalsland. Ångaren bogserade timmer och prämlar på Dalslands kanal fram till 1965.

Efter år av uppläggning förvärvades HERBERT 1985 av Mjörns Ångbåtsförening för renovering. 1989 kunde skrovet åter sjösättas och 1992 blev ångarens första säsong på sjön Mjörn.

HERBERT har en största längd på 15,30 m, bredden är 3,62 m och mallade djupet 1,84 meter. Djupgåendet är 1,60 m. Passagerarantalet är 25.

Ångarens hemort är Ångbåtvarvet i Alingsås och det var där som 20-årsjubileet ägde rum. HERBERT gjorde korta rundturer hela dagen, Ångbåtvarvet och föreningens övriga båtar visades medan kommunens gamla vägvalv med tändkulemotor körde runt på gårdsplanen.

Sommaren 2012 gör HERBERT följande turer för allmänheten:

Söndagar i juli samt 5 augusti från Ångbåtvarvet i Alingsås kl. 11.00 till Risö med återkomst 14.30. Onsdagen 8 augusti kvällstur till Risö kl. 19.00.

Lördagarna 4 och 18 augusti resa med musik ombord, från Ångbåtvarvet kl. 16.00 med återkomst 19.00.

För bokning och priser se föreningens hemsida www.herberts.se

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2012

Marstrandbolaget del 16 MARSTRANDSFJORDEN



MARSTRANDSFJORDEN byggdes med ståldekor och aluminiumöverbyggnad. Här ligger fartyget vid Stenpiren i Göteborg efter den första, korta och enda säsongen på Bohuskusten. Foto Dag Almqvist 15 september 1951

I serien om Marstrandbolagets fartyg är vi framme vid det första nybygget för kusttrafiken efter ångaren BOHUSLÄN. MARSTRANDSFJORDEN beställdes av Marstrands Rederi AB som 1951 övertog kusttrafiken efter Marstrands Nya Ångfartygs AB.

Nytt rederi

Även efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen, Bränsle- och lönekostnader steg allt mer. Underhållskostnaderna för de gamla slitna ångarna blev allt mer omfattande. Samtidigt återtog bil- och

busstrafiken gods och passagerare som sökte sig snabbare vägar längs kusten.

De två stora ångbåtsbolagen var nu på väg att ge upp sin mångåriga verksamhet. Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla trädde i likvidation 1949 medan Marstrands Nya Ångfartygs AB

Ångbåten Nr 2 2012



MARSTRANDSFJORDEN backar ut från Stenpiren. I bakgrunden ångare vid Träpiren. Foto från Sjöfartsmuseet Åbovriet

i Marstrand sålde sina fartyg per 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 sällarens överskott skulle möjliggöra den olönsamma vintertrafiken.

Av det nya bolagets intressenter hörde flera hemma på Tjörn där man ännu var beroende av båttrafiken innan Tjörnböarna var färdiga 1960.

För 275.000 kronor övertog Marstrands Rederi AB de sju ångfartygen och lastmotorfartyget ROLAND tillsam-

mans med godsmagasin, vänthus och bryggos.

ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och Tjörn byggdes om 1951 och försågs med dieselmotorer. I BOHUSLÄN installerades oljeeldning. Även WESTKUSTEN och MARSTRAND fick behålla sina ångmaskiner men behöll koleldningen. Under 1951 investerades 1.260.000 kr i de gamla fartygen.

Förutom aktiekapitalet på 200.000 kr fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen intecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften erhölet rederiet statliga bidrag.

Ångbåten Nr 2 2012

Nybygget

Marstrands Rederi AB övertog kusttrafiken 1 januari 1951 och redan i januari kunde man meddela att man beställt ett nytt, snabbgående fartyg i Hamburg för leverans till sommarsäsongen till en kostnad av 852.000 kronor.

Det var ingenjören och finansmannen Torsten Kreuger [kry-] som stod för finansieringen av detta fartyg som fick namnet MARSTRANDSFJORDEN.

MARSTRANDSFJORDEN ritades vid Jac. M. Iversen Yachtkonstruktionsbyrå som låg vid Nybrokajen i Stockholm. Jac. M. Iversen (1884-1974) var från Soon vid Oslofjorden och verksam i Sverige från 1926. Han utbildade sig till skeppsbyggare i USA och ritade drygt 700 segel- och motorbåtar genom åren.

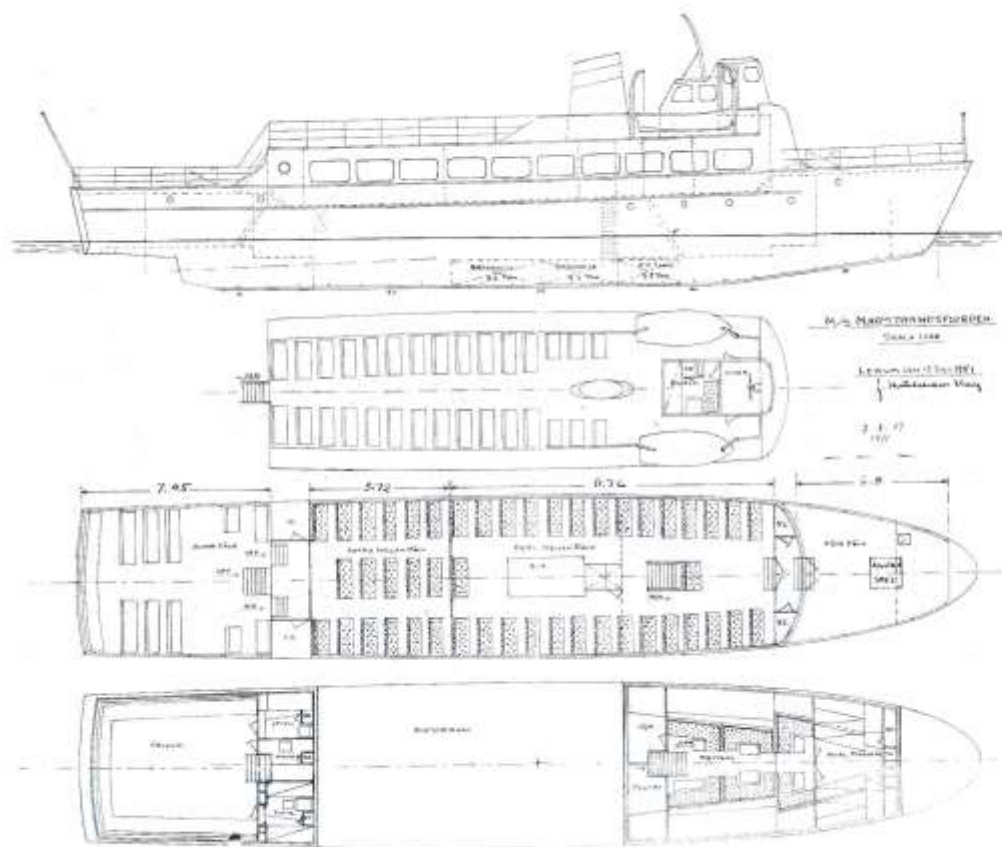
Beställningen av fartyget gick till August Pahl Schiffswerft i Hamburg-Finkenwerder, söder om Elbe. Varvet grundades 1897 och gick i konkurs 1984 efter att ha levererat mer än 300 fartyg.

Det nya fartyget skiljde sig markant från andra fartyg i kusttrafiken. Största längden var 35,50 m, mallade bredden 6,50 m och mallade djupet 3,20 m.

Skrövet byggdes i stål med överbyggnad och däckshus i aluminium.

Skrövet byggdes med öppna halvdräck i för och akter. Detta för att ge plats för inredning under för- och akterdräck. Man fick också plats för kök och en liten matsal under huvuddäcket för om motorrummet.

På huvuddäcket midskepps stod en



Skiss över MARSTRANDSFJORDEN från Fartygsinspektionen i Göteborg



MARSTRANDSFJORDENS passager Hjörvik på sydgående i augusti 1951.
Foto Karl-Osten Sjöhälm

överbyggnad med två salonger. Den främre som var avsedd för rökare var försedd med en bar där passagerarna kunde köpa kaffe och smörgåsar. Det fanns även öl och vin ombord. På ryggen till varje bänk i salongerna fanns nedfällbara bord.

Bostäder ombord

Med tanke på att MARSTRANDSFJORDEN skulle ligga i skärgården på nätterna var bostäderna små och dåligt planerade.

Under fördäck fanns en hytt (eller snarare skans) för restauratris, kokerska och två servitörer.

Akter om maskinrummet fanns tre hytter: om styrbord en hytt för två

matroser, om babord en styrmanshytt och mellan dem, utan fönster, en maskinisthytt.

Eftersom dagsljuset var otillräckligt, eller rent av obefintligt, komparerades detta med lysrör i hytterna.

Akter om styrhytten, på övre däck, fanns en hytt för befälhavaren. Av någon anledning bytte man hytter på ett tidigt stadium. Befälhavaren och maskinisten tycks ha bytt hytter.

Befälhavaren, sjökaptan Hilding Norrman, var en kraftig man och inte helt förtjust i bostäderna ombord. Om lördagarna, när MARSTRANDSFJORDEN låg i Göteborg över natten, kunde han dock övernatta i bostaden.

Passagerare

I kustfart fick MARSTRANDSFJORDEN föra 306 passagerare och mellan Göteborg och Marstrand, genom Albrektsunds kanal, och utan last, 372 passagerare.

I de två salongerna på huvuddäck fanns sittplatser för 140 passagerare, i en salong under akterdäck sittplats för 30 passagerare. I matsalen under däck fanns 20 platser, sammanlagt 190 platser.

På det öppna akterdäcket fanns 44 sittplatser och på övre däck 84 platser, sammanlagt 128 platser. Totalt fanns det sittplatser för 318 personer.

Leverans

Kolstrickningen ägde rum 12 mars 1951. Redan på detta stadium borde rederiet ha insett att fartyget inte skulle kunna levereras till sommarsäsongen. Förmodligen hade man fullt upp med motorisering och ombyggnad av de betydligt äldre fartygen.

För att ersätta den försenade MARSTRANDSFJORDEN köpte Marstrandsbolaget därför ångaren GÖTA från Styrsö Trafik AB.

GÖTA hade avslutat sin trafik i södra skärgården 30 augusti 1950 och ersattes 1951 av nybygget YLVA. Den 8 juni 1951 förvärvades GÖTA från Styrsöbolaget av Marstrandsbolaget som 13 juni anhöll om besiktning av ångaren.

21 juni annonserades GÖTA i daglig trafik mellan Göteborg och Marstrand. Ångaren gjorde en daglig tur med avgång från Göteborg vardagar kl. 10 och



MARSTRANDSFJORDENS fördeck med skeppsklockan.
Foto från Marstrandbolaget



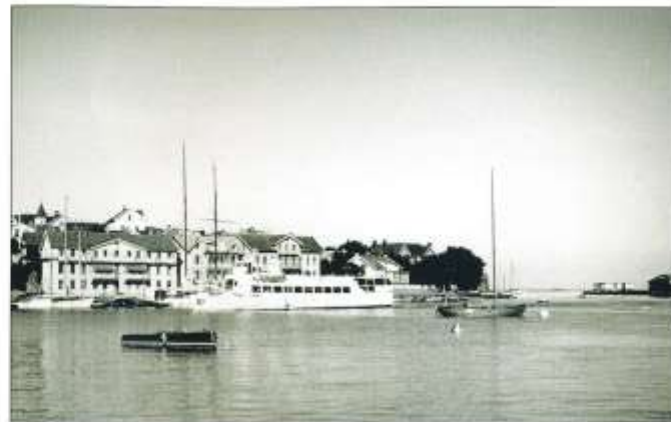
Övre deck mot skorsten och styrbrätt.
Foto från Marstrandbolaget

från Marstrand 17.30, söndagar kl. 09 respektive 16.30.

Först 20 juli gick MARSTRANDS-

FJORDEN på provtur. Med sina tre 12-cylindriga Daimler Benz typ MB 820 dieselmotorer på tillsammans 1800

effektiva eller 2400 axelhästkrafter gjorde fartyget en fart på 18 knop vid 1400 varv per minut.



MARSTRANDSFJORDEN i Marstrands hamn på morgontur mot Göteborg.
Foto från Valter Nilson

Vid omkastning från fullt fram till fullt back stannade fartyget efter 18 sekunder på en fartygslängd.

Premiärturen

Innan MARSTRANDSFJORDEN sattes i trafik besökte Torsten Kreuger rederikontoret på Marstrand i sällskap med Hans Hansson, "kapten Bölja". Denne var då direktör i Sjöräddningssällskapet.

Torsten Kreuger frågade vem som gjorde de bästa wienerbröden i Göteborg. – Det är Bräutigams, svarade Hans Hansson. Då skall vi köpa wienerbröden där, sa Kreuger. Bräutigams var då det ledande konditoriet i Göteborg.

Lördagen 28 juli anlände så äntligen MARSTRANDSFJORDEN från Hamburg med sjökapt. Bertil Skanse som befälhavare. Resan tog 15 timmar.

Söndagen 29 juli kl. 12.00 var det så dags för premiärturen från Göteborg till Marstrand. Befälhavare var nu sjökapt. Hilding Norrman.

För att klara sträckan på en och en halv timme krävdes att man gick med full fart, utom i Albrektsunds kanal.

Vägbildningen var imponerande och när MARSTRANDSFJORDEN hade lämnat Göteborg började telefonen snart ringa på rederikontoret i Marstrand. Från skilda platser i skärgården kom rappor-

ter om framfarten. Bryggor, båtar och sjöbodnar hade farit illa när sjöarna rullade in.

Efter premiärturen gick MARSTRANDSFJORDEN därför över Björköfjorden, öster om Björkö, och väster om Brunskär, innan man gick in i Albrektsunds kanal. I mörker valde man dock att gå genom det fyrbelysta Stora Sillesund.

En kort säsong

Det blev en kort men intensiv säsong för den nybyggda MARSTRANDSFJORDEN. Rederiet satsade helhjärtat på turisttrafiken mellan Göteborg och Marstrand. Resan tog med de äldre fartygen drygt två timmar, med MARSTRANDSFJORDEN en och en halv timme.

När MARSTRANDSFJORDEN äntligen kom i trafik 1 augusti ersatte den GÖTA mellan Göteborg och Marstrand, men med flera dagliga turer. GÖTA hade gjort sitt och såldes till Tjörns Omnibus AB. GÖTA behandlades i *Ångbåten* 143.

Trafiken inleddes 1 augusti och turlistan till och med 15 augusti såg ut som följer:

Vardagar var avgångstiden från Marstrand 08.00, 12.45 och 17.30, lördagar även 22.00. Från Göteborg 10.00, 15.00 och 19.30.

Söndagar var avgångstiden från Göteborg 09.00, 13.00 och 18.30. Från Marstrand 10.45 och 16.30.

Onsdagar och lördagar utgick morgonturen från Klädesholmen 07.20 med anlop av Rönning och Marstrand. Samma dagar utsträcktes 10-turen från

Göteborg till Rönning och Klädesholmen.

MARSTRANDSFJORDEN tog inget gods på sina turer utan endast passagerare.

Från 16 augusti fram till lördagen 25 augusti gick MARSTRANDSFJORDEN endast vardagar, måndag till lördag, från Göteborg 10.00 och från Marstrand 17.00.

Ännu några turer annonserades; en resa till Marstrand och åter måndagen 27 augusti samt några tretimmars kvällsturer med avgång kl. 18.30 27, 28, 29 och 31 augusti.

Efter de reguljära turerna gjorde MARSTRANDSFJORDEN några lustresor. En resa gick till Särö för AB Pressresor. Göteborgs-Posten arrangerade några resor med hemligt mål.

I Öresundstrafik

Att driva MARSTRANDSFJORDEN i enbart sommartrafik visade sig vara omöjligt. Kapital- och driftkostnaderna var alltför höga.

Fartyget fick därför lämna den bohuslänska kusten för att sättas i trafik i Öresund mellan Malmö och Köpenhamn för Rederi AB Sundtrafik som hyrde fartyget från Marstrandsbolaget.

Inför trafiken i Öresund omvärderades MARSTRANDSFJORDEN egenskaper vid den besiktning som gjordes 1 oktober.

Fartyget skulle nu uppfylla kraven i den internationella säkerhetskonventionen.

Efter beräkning av stabiliteten minskades passagerarantalet till 230 med en bottebarlast på 10 ton.



Här har MARSTRANDSFJORDEN fått radar och vindskydd på övre däck inför trafiken på Öresund.

Foto från Valter Nilsson

De stora salongsfönstren försågs med skydd av 25 mm lamellträskivor, högre trösklar sattes in och salongerna på huvuddäck dränerades till kölen när spyggatten sattes igen.

Ännu en eldriven brandpump sattes in och nödbelysning installerades.

Ett nytt tvåårigt passagerarfartygs-certifikat utfärdades 19 oktober 1951 för trafik i Öresund och annan kustfart

Vid denna tid behövdes ännu pass för att resa över Öresund, passfriheten mellan Sverige och Danmark infördes 12 juni 1952.

Första turen mellan Skeppshorn i

Malmö och Havnegade i Köpenhamn gick söndagen 21 oktober 1951.

Turerna med MARSTRANDSFJORDEN annonserades som "Snabbtrafik till Köpenhamn" och restiden angavs till 70 minuter.

Den livliga trafiken under hösten avslöjade brister i fartygets skrov. Vid torsättning i Köpenhamn 22 november gjordes en provisorisk reparation när kraftiga dubblingsplåtar svetsades över sprickor i bottenbordläggningen över sidopropellerna.

En liknande reparation hade tidigare gjorts i Göteborg över centerpropellen.



MARSTRANDSFJORDEN som PYTHAGORAS, i Pythagorions hamn på Samos 1999.

Foto Ingvar Kronhamn

Första säsongen i Öresund avslutades efter julen 1951.

Åter till Hamburg över vintern

För att råda bot på de starka vibrationerna i akterskeppet och undvika vidare sprickbildningar i bottenbordläggningen togs MARSTRANDSFJORDEN till varvet i Hamburg över vintern

6,5 meter av B-stråken förnyades med 9 mm plåt och bordläggningen vid propellerhylsorna dubblades. Tre vägare lades in på vardera sidan och fyra däcksstötar lades in. Vidare förstärktes roderstaven.

Ångbåten Nr 2 2012

elden mellan Köpenhamn och Malmö. Den 1 juli överlämnades facklan på Malmö redd till styrmannen i en roddbåt, en åtta, tillhörig Malmö Roddklubb. Facklan fördes till klubbhuset för vidare befordran till Helsingfors där den olympiska elden tändes av Paavo Nurmi.

Kreuger återtar fartyget

I juli 1952 köpte Torsten Kreuger tillbaka MARSTRANDSFJORDEN genom AB Officina, Stockholm för 816.000 kronor. Fartyget fortsatte sin trafik i Öresund till och med september 1952 och lades därefter upp vid Falkenbergsvärv.

Till Grekland

1953 såldes MARSTRANDSFJORDEN till Grekland, för trafik mellan Piraeus och Aegina under namnet AEGINA. Innan fartyget lämnade Sverige byggdes ett vindskydd och soltak på övre däck.

1977 ändrades fartygets namn till AEGINA EXPRESS.

Efter säsongen 1981 lades fartyget upp för att 1984 säljas till Pythagorion på den grekiska ön Samos. Under namnet PYTHAGORAS trafikerade fartyget där linjen Pythagorion-Kusadasi i Turkiet, en sträcka på cirka 20 distansminuter.

Pythagoras var filosof och matematiker på Samos på 500-talet före Kristi födelse.

När PYTHAGORAS upphörde med trafiken från Pythagorion är något oklart. Efter en tids uppläggning och förfall skrotades fartyget i Turkiet 2006 eller 2007.

INGVAR KRONHAMN

Minnen från Lysekil

Lars Lundqvist är född och uppvuxen i ett hus vid Landsväggsgatan i Lysekil. I Ångbåten Nr 1 år 2000 skrev han om livet i Lysekil, denna skärgårdsbåtarnas metropol. Här fortsätter Lars att berätta om barnadomens båtliv.

Utan båt var vi tvungna att gå till Fridhem för att bada. Det var där man tog upp fiskebåtar och jakter på släpen för underhåll och reparationer.

Där bakom låg Kattekleva där Lysekils Järnvägs små lok högt högt uppe strätade uppför backen med några vagnar på kroken, på väg till Munkedal. På järnvägsstationen jobbade min pappa. Mamma var hemma och skötte mig.

Efter några år köpte pappa en gammal gigg, en före detta livbåt från någon skuta. Den hade väl mest hängt i divertarna, för den läckte redigt. Med den kunde vi då komma ut till Grötö som jag bara hade sett från fönstret hemifrån. Jag var då kanske 6 eller 7 år gammal.

Denna gigg blev sedan centrum för mina, och efter fyra år, även min brors äventyr på sjön i 10 års tid på 1930-talet. Det var vid den tiden som trafiken med skärgårdsbåtarna längs västkusten var som livligast. Vi tyckte att det ständigt fanns svallvågor att guppa på.

Vi hade båten vid en liten brygga vid Slätteskär. När hösten var inne väntade alla småbåtsägare på riktigt högvatten i oktober-november. Då kom alla som hade sina ekor där och hjälptes åt att dra upp båtarna på en planka med lister på kanterna så att den blev som en ränna.

Båtarna vändes upp och ned och spreds ut på ett litet landområde strax intill bryggorna, bakom lokstallet.

På våren skaffade vi tjära, säckväv, blyplåt och kopparspik och tätade alla eviga långgäende sprickor i bordläggningen. Sedan var det dags för sjösättning på samma sätt som vid upptagningen. Hon flöt!

Varje ny bätägare fick skaffa ett par stolpar med tvärså och ett par plankor. Så blev bryggan längre för varje nykomling och så gjorde även vi.

Sedan kunde vi ro ut till det grunda området innanför Kolholmarna och Grötö. Om vi var tidigt ute, innan vinden kommit, kunde vi se ålarna ligga där på botten och sola sig.

De första åren fanns en liten konservfabrik strax före vår brygga. På skrotstapen bakom den kunde vi hitta jästa konservburkar. Med en vass sten kunde vi slå hål på dem, så att sällaken sprutade. Helst åt andra hållet!

Efter några år med endast åror för rodd och vrickning köpte far en liten mast med ett fyrkantigt sprisegel på. Vi bodde så nära sjön att vi förvarade masten med seglet hemma utanför vedboden.

När vi skulle ut och segla tog vi masten på axeln, gick över Landsväggsgatan och järnvägen vid kolgården. Så kom vi strax till bryggan och båten. Då var det bara att sätta masten i hålet på en av tofterna och segla iväg. Det fanns inga stag på den.

Det var en klar förbättring. Att det sedan tog en evig tid innan vi kom runt SSG-bryggan med det lilla seglet och

utan fock, fick vi finna oss i. Vi slapp ju ro!

Vi snek intill allt som kom i vår väg. Vi skulle ju helst utanför Grötö också innan det var dags att segla hem igen. En gång kom vi väldigt nära udden på Grötö, mot ångbåtshamnen. Det blåste sydvästlig vind och gick dödsjö utanför udden. Rätt som det var gick inte båten att styra. Rodret flöt upp låringsvis i lä. Vi hade glömt att sätta i saxpinnen i gängjärnet.

Det var inte den gången vi hade vår skolkamrat med. Han skulle lära oss att segla. Vi drog iväg bortemot hamnen där det låg en stor boj, som de stenlastande ångbåtarna brukade använda. Den skulle vi runda. Med knapp nöd gick vi klara från den trots att vi tagit ut svängen ordentligt. "Bojar suger alltid", sa vår läromästare.

Under kriget var Lysekils hamn ett kärt tillhåll för minsvepare, vedtebåtar och jagare. Ibland kom det större båtar som inte gick in till kaj. En gång låg pansarskeppet GUSTAV V ute på reddan. Den gången var jag väldigt ung.

Det var visning för allmänheten och jag skulle åka med mor och far i en ångbarkass. Efter att ha varit ombord en stund hörde jag skeppsklockan slå några slag. Jag blev livrädd. Jag trodde att det var ett tecken till att båten strax skulle avgå, så som man gjorde på skärgårdsbåtarna, när de var klara med gods och passagerare. Inte visste jag att här var det ett sätt att hålla reda på tiden, även om man inte skulle avsegla.

Många år senare tog vi oss ut till en sådan där ankarläggare för att se hur



När ångaren MARSTRAND kom på sin exprestur mot Grövarne var det dags att ro hemåt med korgen fylld med fisk. Foto från Yngve Petersen

roder och propeller såg ut på en stor båt. Det var lätt att se i Gullmarens klara vatten. Ingen vakt jagade bort oss.

Det som påminde oss om att det var krigstider, förutom Marinens närvaro, var att vi alltid skulle ha med oss ett litet grönt passerkort, som visade att vi hörde hemma i dessa farvatten.

För ordningens skull får jag väl också nämna att det kom lastbåtar till hamnen. De skulle lasta gatsten som kördes till kajen med häst och kärra och travades i stora högar, för hand. FLANDRIA och ARDENIA hette ett par av dessa lastbåtar och svarta var de. Till Slätteskär kom båtar med kol och koks till alla kaminer i trakten.

Vi hade aldrig mat med oss när vi var ute på våra små världsomseglingar. Om vi blev hungriga och tyckte att vi var för långt ute för att segla hem och åta gick vi iland på någon holme, tog fram jämplåten, plockade upp blåmusslor och stekte. Det var gott!

Trots att vi levde bland ångbåtar så fick vi väl aldrig resa med någon. Det fanns inget behov för det. Några egna pengar att resa för fick jag inte förrän jag en sommar hade jobbat vid Slätstens bageri som springpojke. Där fick jag klyva björkved till bakugnen och köra bröd till båtarna på cykel med släpkärra.

Då skulle jag åka på en mänkenstur med ångaren BYRJORDEN till Malö

Strömmar. Allt var bra ända tills åskan kom utifrån havet, med ösregn. För sådant höll inte raket titt på övre däck.

Alla fick ge sig iväg ned till ett lite tätare utrymme på lastdäcket.

Annars var det alltid soligt och varmt under somrarna i början av trettiotalet. Man fick lov att gå i tygskor eller sandaler. Det var solgångsväder. Med en liten svag vind inifrån Gullmaren.

Vid 10-tiden vände den på en kvart. Sedan var det sydvästlig vind fram till kvällen, då alla snipor, ekor och jullar hade tagit sig ut till fiskeplatsen vid Tova. Då tog vinden slut och ångaren MARSTRAND kom på sin exprestur till Grövarne. Då var det dags att ro hemåt med korgen fylld med fisk av olika slag. Sedan kom kvällsbris tillbaka inifrån Bokenäset.

Det var på den tiden då det fanns badgästsegelare. Gaffelriggade segeljakter kom från olika håll och lade till vid trampen utanför varmbadhuset.

Där låg de med seglen uppe och väntade på att det skulle komma några sällskap som ville ut på sjön. När vi var i vår båt tyckte vi att det blåste överallt men här kunde de ligga med seglen uppe utan problem. Hur gick det till?

Det var också då som stockholmarna kom med tåg till Lysekil och frågade oss infödningar var färjan till Fiskebäckskil låg. Färjan? De menade lilla RAN som gick fram och tillbaka över Gullmaren hela dagen.

Det var härliga tider, trots dass och vedbod på gården.

LARS LUNDQVIST

FÄRJAN 4 på Maritima dagen



*Under Maritima dagen 20 maj 2012 gjorde FÄRJAN 4 fem fullsatta turer fram och åter mellan Residensbron och Eriksberg. Resan var gratis och det var Sjöfartsmuseet-Akvariet som hyrde färjan.
Foto Ingvar Kronhamn*