



ÅNGBÅTEN Årg 53 • Nr 3 2017 • **166**

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 162, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se

Prenumerationsavgiften för år 2017 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Litograf Media AB 2017. Miljömärkt Trycksak 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2017 är 200 kr. Plussgiron: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stenametall.se

Vice ordförande: Björn Inveri, tel 031-55 17 45

Sekreterare: Eva Helmerson, tel 0705-65 21 87, eva@helterson.se

Kassör: Anne Marie Eriksson Techer, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglångsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggning vid Skeppshorn.

För beställningstrafiken svarar Claes Engblom,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd under 2017 på grund av pannhavari.

Innehåll Ångbåten 166

Försalongen	2	RUNN på Strömsholms kanal	10
Tredje sidan, årsmöte	3	Ångbåtstest på Gøtenius varv	14
Ångbåtskalendern, arbete ombord	4	Båtar runt omkring	16
BOHUSLÄN i annorlunda perspektiv	5	Minnesord	18
Sommarens seglingar	6	Lågt vattenstånd hindrade TRAFIK	19
Ångbåtsresa på ålven	7	Kalvsund	20
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	ÅRVIKA - andra båten från Keillers	23
Ett monument över skeppsbyggeri	9	Akterspegeln	24

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten 166!*
Höstavgiften med *Ångbåten* har – som vanligt – en blandad last.

Sommaren för BOHUSLÄN summeras och vi får även rapport från FÄRJAN 4.

2018 års ångbåtssalmanacka beräknas vara färdig när *Ångbåten* lagt ut. Du är välkommen ombord för att inhandla ett eget exemplar.

Ångaren TRAFIK har inte lagt ut så mycket i sommar på grund av för lågt vattenstånd i Vätteren.

Ragnar Magnander har besökt Gøtenius varv som utökat kundkretsen med två norska veteranångare.

Gunnar Söderberg berättar om ett annorlunda uppdrag som skeppare på Strömsholms kanal.

Bo Starmark berättar om Kalvsund, ön och samhället "mitt i farleden" i Öckerö skärgård.

Vi önskar er trevlig läsning om detta och lite till!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i västverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 4 2017 (167) 13 november 2017

Nr 1 2018 (168)

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄNS propeller i Hunnebostrands klara, saltvatten.

Foto Bo Starmark

Ångbåten Nr 3 2017

Tredje sidan

Ångbåtsvänner!

Hösten har kommit. Med den är det dags för oss att reflektera över årets avslutade seglingssäsong.

Tyvär fick vi ställa in turer i början på säsongen på grund av tekniska problem – vi har en gammal fin dam som ibland "trilskas" med oss.

Årets sommar har varit en av de kyligaste på många år, kanske även den blåsigaaste – det har märkts på vårt passagerarantal. Men att säga, att det enbart är vädret som ger oss många passagerare är inte korrekt.

Vi måste också synas i mediebruset, skilja ut oss bland alla andra aktiviteter som finns. Aktiviteter såväl till sjöss som iland. Att synas och nå ut till dem som vet om oss, och inte minst till alla som inte vet om oss, är ett viktigt arbete.

Idag räcker det inte att sätta in en annons i GP och få full båt eller dela ut många turlistor. Idag är informationskanalerna många. Sociala media som Facebook och Instagram med flera måste användas.

Vi måste flytta in vårt marknadsföringsarbete i nutid och se framåt. Hur när vi nya grupper av resenärer, de som vill hyra oss och nya besättningsmedlemmar?

Att se framåt, ha vår historia i bakfickan, är vad vi måste göra för att fortsätta med att föra vår vita ångare.

Idag är det många som inte har någon anknytning till skärgårdstrafiken – de förstår inte vad som är så speciellt med oss och vad som skiljer oss från andra fartyg som för ett ovanligt öga liknar varandra.

Ångbåten Nr 3 2017



Vår vackra ångare vid Stenpiren. Golgen i stjärnen är en lyktstolpe på piren, se sidan 5!
Foto Yvonne Höjer

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte
lördagen 28 oktober 2017 kl. 12.00
i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget,
Göteborg.

Årsmöteshandlingar tillhandahålls
vid årsmötet

Före mötet, från kl. 11.30, serveras
Kaffe eller te med smörgås

Välkommen!

Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

EVA HELMERSON
SEKRETERARE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Ångbåtsalmanackan 2018

Ångbåtsalmanackan kan köpas ombord i ångaren BOHUSLÄN vid kaj i Göteborg tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

Hämtpreis är 100 kronor per styck, endast kontant betalning!

För Dig som inte har möjlighet att hälsa på ombord kan vi skicka almanackan mot portotillägg. Hör av dig till eva@steamboat.se eller per telefon 0705-65 21 87.



Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, är båda upplagda för säsongen men ombord pågår arbete under hela vinteruppehållet.

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord, vanligen tisdagar och torsdagar från kl. 10 på förmiddagen.

FÄRJAN 4 ligger vid Ringön men är svårare att nå. Kontakta Gunnar Söderberg, telefon 0705-29 99 79 om du vill besöka färjan. Välkommen ombord!

Ångbåten Nr 3 2017

BOHUSLÄN i annorlunda perspektiv

Från Yvonne Höjer har vi fått denna bild av vår ångare. Yvonne har fängt BOHUSLÄN från nyöppnade Comfort Hotel mitt emot Stenpiren, BOHUSLÄNS tilläggsplats i Göteborg.

I bakgrunden ser vi varvskranar på gamla Cityvarvet, Ramberget och SVT-huset i Lundbyhamnen.

Stenpiren som byggdes 1845 var den första kajläggningen utanför Stora Hamnkanalen. Den blev med tiden tilläggsplats för de ångbåtar som trafikerade den bohuslänska kusten.

Marstrandsbolaget, dit ångaren BOHUSLÄN hörde, trafikerade kustorterna mellan Göteborg och Kungshamn.

Ångbåts AB Bohuslänska Kusten trafikerade kustorterna mellan Göteborg och Uddevalla, Lysekil och Strömstad. Från Strömstad fortsatte de större ångarna till Oslo.

Medan Stenpiren var tilläggsplats för kusttrafiken var Träpiren strax intill tilläggsplats för trafiken till norra och södra skärgården.

Under många år var Stenpiren ett resecentrum innan bilar och bussar tog över kust- och skärgårdstrafiken.

Sedan några år är Stenpiren ombyggd till ett nytt resecentrum där spårvagnar och bussar möter båt- och färjetrafiken på Göta älv. Tusentals resenärer passerar Stenpiren varje dag. Bättre kajplats kan ångaren BOHUSLÄN inte ha.

Så snart värvindarna inte är alltför friska öppnas åter takterrassen på Comfort Hotel. Då kan man åter njuta av utsikten från baren TaKeT.

INGVAR KRÖNHÄMN

Ångbåten Nr 3 2017



Sommarens seglingar

Ja, det tycks inte ha blivit varken pest och kolera av sommarens seglingar. Även om vädret kunde skrämna vem som helst att flytta långt bort, förekom det soliga dagar och det bände att vinden inte ljöt i vår rigg utan bara ven så där lite bemsrevligt, ni vet. Den minst positiva perioden inträffade i år när ångaren var på "långsegling" i norra Bohuslän kring Fjällbacka, Grebbestad och Kungsbarnen.

Låt oss titta lite grand på en del av turerna:

Efter provturen med inbjudna gäster 1 maj var vi med på en filmupptagning med ångaren i hamninloppet. 48 statister följde med. Sedan blev det tekniskt trassel med ångpannan och ångaren rvingades ligga still ända fram till 22 juni. Inte behövde vi ställa in många turer men det var illa nog. Fram till 13 juni hade vi beställningsturer med god beläggning.

I början av juli skulle vi göra egna seglingar bland annat till Skärhamn. Uruselt väder rädde med frisk vind och en tur måste ställas in på grund av för få passagerare.

Oturen fortsatte. Hela långturen till och kring Lysekil måste ställas in på grund av problem med cirkulationspumpen. Tack vare fantastiska och uppoffrande insatser av våra maskinister blev det bra ombord igen och normal verksamhet kunde fortsätta.

Långturen till norra Bohuslän gick som planerat med gott väder, sällsynt denna sommar. Kortturerna kring Fjällbacka och Grebbestad kunde ha bättre beläggning men de långa turerna till



Modell eller på riktigt? På riktigt. Bo Starmark har bestigit klipporna ovanför Hunnebostrands ångbåndsrygga och fångat ångaren på morgonen 24 juli.

baka till Göteborg hade riktigt hyfsad beläggning. Glädjande nog har flera av våra "stamkunder" fortsatt att segla med oss.

Beställningsturerna har denna säsong haft totalt 1358 passagerare, egna turer förutom onsdagsturerna har haft 1340 passagerare. På onsdagarna har 1229 följt med oss. Ångaren har 2017 haft 53 gångdagar. Utförigare uppgifter lämnas vid kommande årsmöte.

Viktigt!

Ibland tänker inte utomstående på "ro-lighetsfaktorn". Vi ska trivas ombord och tycka det är roligt att få jobba ma-

nuellt ombord i en ångare över 100 år gammal. Så har det varit under hela "vår" tid. Det ställer lite extra personliga krav att jobba helt ideellt utan annat än fri mat och fria kläder.

Då får man anpassa sig till kamraterna och inte ha vassa hörn mot omvärlden. Mycket nyttigt och uppfostrande i synnerhet som det finns gott om tungt och slitsamt arbete. Men man är aldrig ensam. Så i stället för att sitta hemma och ugglas och småsura bör man vara med ombord på ångaren och bli lite av-fasad i kanterna.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 3 2017

Ångbåtsresa på älven

Varje år, andra helgen i september, arrangeras Kulturarvsdagarna. Temat 2017 var *Natur och kulturarv*.

Hur förenar man natur och kultur bättre än med en ångbåtsstur på Göta älv? Säsongens sista söndagsutfärd med ångaren BOHUSLÄN gick 10 september till Älvängen och Repslagarmuseet.

BOHUSLÄN besvärar inte trafikanterna på nuvarande Göta älvbron. Den nya Hisingsbron som är färdig 2020 blir däremot lägre och kräver broöppning.

Vi passerade över Tingstadstunneln och kunde därefter se bygget av Marieholmstunneln, den nya förbindelsen under älven som ska vara klar 2020.

Vi hade tur med tågtrafiken på Marieholmsbroarna och slapp vänta. Under den vidare färden får man gott om tid att studera älvstränderna, fartbegränsningen är 5 knop.

Det kan vara svårt att känna igen sig även om man brukar färdas på de parallella motorvägarna på älvens båda sidor. Jag hade nöjet att guida våra passagerare och peka ut sevärigheterna.

Var ligger intaget till Göteborgs vattenverk, var låg Fredrikshammns herrgård och var gick Dyngviks färja? Var gick Nyebro färja och när invigdes Angeredsbbron? Se där några frågor som fick sina svar.

Även Jordfallsbron öppnades för oss utan problem.

Rundturen på älven från Älvängen gick som väntat norrut. Här guidade Åke Karlsson som vet det mesta om vad man ser utmed stränderna. Speciellt omfattas alla varven som här funnits av



Alldeles städer om fyren Ödegårdet, städer om Göta, värmländsk rundturen på Göta älv. Foto Gunnar Stålerberg

Åkes intresse. Om varven i Tunge socken, på västgötasidan, har Åke skrivit en bok, se recensionen på sidan 9!

Den här gången vände vi vid fyren Ödegårdet, söder om Göta. Svensk Lots från 1972 anger att "vid fyren Ödegårdet ändrar älven karaktär med svårare strömförhållanden, skarpare krökar och koetare siktsträckor varför farthen bör minskas och uppmärksamheten skärpas".

Men varför lockade denna fina resa bara 36 resenärer? Var det den sena annonseringen? Annonsen i GP var införd bara två dagar före resan. Eller var det biljettpriset? 350 kronor blir 375 vid för-

köp. Eller var det vädret? Solsken med en och annan regnskur som snabbt drog över. Ombord i BOHUSLÄN är man under tak i alla väder!

Rundturen från Älvängen lockade 80 resenärer vilket är färre än tidigare. De hade kanske blivit fler med annonsering tidigare än några dagar före resan. Möjligheten till en båtresa från Älvängen är unik och bör locka fler! Till er som "missade" älvturen vill jag ge ett råd; om turen nu återkommer nästa säsong, tveka inte att följa med på denna annorlunda resa på landets största vattendrag!

INGVAR KRONHAMN

Aktuellt från FÄRJAN 4

Det är nu fem månader sedan *Aktuellt från FÄRJAN 4* skrevs förra gången. Då handlade det huvudsakligen om att vi sökte pengar för att finansiera en ny ångpanna i nivå med den budgetoffert vi fått från en tillverkare i England.

Bidrag från Riksantikvarien

I förra numret rapporterade jag att vi under vintern sökt pengar från Statens Sjöhistoriska Museer och Riksantikvarieämbetet.

Under juni fick vi det glädjande beskedet att Riksantikvarieämbetet beslutat bidra med 500 000 kr till en ny panna för färjan. Det blev dock inget bidrag från Statens Sjöhistoriska Museer.

Vi kom därför inte upp till den nivå som krävdes för att vara mogna att beställa en ny panna enligt budgetoffertens nivå på 1,3 miljoner kr. Det fattades drygt 300 000 kr och det var just det beloppet vi hade sökt och hoppats få av Statens Sjöhistoriska Museer.

Förutom de 1,3 miljoner kr som själva pannan kostar tillkommer ca 700 000 kr för demontering av befintlig panna, installation av ny panna, återställning av överbyggnad och oförutsett. Själva inköpet av en ny panna hade varit viktigt för att hinna få leverans under 2017.

Hittills har vi kunnat köpa varvs- och verkstadstjänster momsframt men från 2018 införs 25 procent moms och då stiger förstas pris med samma procenttal på en ny panna. Denna prisskillnad kan bara kompenseras om Sällskapet Ångbåten momsregistreras.



Kommer vi åter att få FÄRJAN 4 under ånga? Här passerar färjan Fiskbammen med Sjöfartsmuseet Åkvariet i bakgrunden på en historisk bamntur 6 september 2014. Foto Gunnar Söderberg

Vad gör vi nu?

Förutom huvudspåret att anskaffa en ny panna till färjan har vi fått kontakt med Bergmans Mekaniska i Motala som har erfarenhet av reparationsarbeten på ångpannor. Familjen Bergman var dessutom tidigare ägare till ångfartyget MOTALA EXPRESS innan det såldes till Stockholm för några år sedan.

Bergmans Mekaniska har under sommaren undersökt pannan i färjan. Materialprover har tagits på pannan för analys huruvida materialet är svetsbart. Vi har fått positivt besked på detta. Just

nu väntar vi på att Bergmans Mekaniska skall återkomma för ytterligare undersökning av pannan. Om det går att reparera den beror även på åtkomligheten inne i pannan. Att det är synnerligen trångt och svåråtkomligt är helt klart. Det kan bli aktuellt med både nitning och svetsning av ny plåt vid flamugnen.

En reparation blir billigare än en ny panna och går dessutom snabbare att genomföra. Vi hoppas kunna ge bättre besked i nästa nummer av tidningen.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2017

Ett monument över skeppsbyggeri

Vår aktive medlem Åke Karlsson har åter medverkat i en bok om skeppsbyggeriet vid Göta älv. Boken är utgiven av Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen.

Äter har vi begåvats med en forskningsinsats av hög klass av Åke Karlsson. Denna gång skildrar han skeppsbyggeriet i Tunge socken. Denna långsmala socken sträcker sin längs älvens östra sida från i höjd med Fuxerna i norr till jäms med Tunge St Peder i söder. Det är nära till Lödöse och Lilla Edet.

För många är skeppsbyggeriet och de många småvarven nästan helt okända. Längst ut vid Göta älvs mynning är sannolikt storvarven de enda som kommer i tanken vid tal om varv. Inte heller byggdes det huvudsakligen endast skepp och fartyg som framlevde sin tillvaro på oceanerna. Här står mindre men lika viktiga farkoster också i centrum även om större fartyg fanns med. Här byggdes många prämar inte minst de så kallade "Göteborgsprämarna".

Författaren skildrar ingående de olika varvsplatserna och fartygen, som byggdes där. För varje varv redovisas de fartyg varvet har arbetat med. Det må gälla rena nybyggen men också reparationer och förbyggningar. Varje enskilt fartyg redovisas. Men inte rakt av. Det som gör boken så oerhört sympatisk är att författaren skildrar människorna kring verksamheten. Man förstår vilken betydelse för bygden dessa varv hade för sysselsättningen.

Ångbåten Nr 3 2017



Enskilda människoöden skildras, speciellt de som på ett eller annat sätt påverkat utvecklingen.

Författaren måste ha beröm för sitt trycktekniska kunnande. På ett mästerligt sätt hanterar han återgivande av ritningar, foton och bilder. Tack vare att han gjort större delen av detta arbete själv kan priset på en så gedigen bok hållas lågt. Tyvärr framgår inte författarens tekniska skicklighet i ord. I mitt tycke kunde han varit lite frikostigare mot sig själv.

I slutet av boken finns en omfattande källförteckning. Det finns förklaringar och förkortningar till uttryck.

Längst bak finns två register över de nybyggda fartygen nämnda i boken. I det ena är fartygen sorterade efter namn; i det andra efter varven.

En liten fråga till dig som läser denna recension vet du hur mycket en *svår läst* är eller en *nyläst*? Eller kanske en *centner*? Ett *skålpund* kanske eller ett *skeppspund*? Ett exempel på de många förklaringarna i boken. Svaren finns nedan.

Åke Karlsson har gjort en forskarbragd. Han noggrannhet och omsorg, vilket även gäller hans språkbehandling, förtjänar högsta beröm och erkännande. Möjligen finner jag hans personliga blygsamhet lite väl stor.

BO STARMARK

Karlsson, Åke: *Skeppsbyggeri vid Göta älv i Tunge socken*. Halmstad 2016. 240 sidor. Hårda pärmar. Pris 200 kronor.

Boken köps lämpligast genom att ringa till Åke, telefon 0722-33 11 59 eller mejla ake.ka@comhem.se

En *svår läst* är 2448 kg, en *nyläst* 4250 kg eller 10 000 *skålpund*. Ett *skålpund* är 0,425 kg och ett *skeppspund* 170 kg.

RUNN på Strömsholms kanal

I somras hade jag nöjet att vara befälhavare i ångslupen RUNN under några dagar. Anledningen var brist på befälhavare i Bergslagens närområde.

RUNN drivs av den ideella föreningen Barkens Ångbåtar i Smedjebacken. Det ligger vid sjön Norra Barken och är norra slutpunkten för Strömsholms kanal.

Vår förenings Johan Jahnberg hade fått en förfrågan i vintras om han kände några som var intresserade att föra RUNN och skickat vidare även till mig. Jag åtog mig inget då eftersom jag fortfarande arbetade och inte hade planerat min tid för sommaren som pensionär.

Akut förfrågan

När min hustru och jag var på väg till vår dotter i Leksand i juli fick jag en akut förfrågan om jag kunde köra RUNN den 14 och 15 juli. Den som skulle vara befälhavare hade blivit utkallad tidigare än planerat till sitt ordinarie fartyg utomlands. Jag lovade komma till Smedjebacken på hemvägen till Göteborg några dagar senare för att se närmare på båten.

Efter genomgång av säkerhet och teknik ombord i RUNN bestämde jag mig för att ta uppdraget, trots att det inte fanns möjlighet att provköra eftersom den inte var under ånga. Med bilen fortsatte vi längs sjöarna för att se hur det såg ut vid kanalen och slussarna i Semla samt slutbryggan i Ängelsberg. Sjökort och litteratur om kanalen tog jag med hem för närmare granskning inför kommande vecka.



RUNN i Ängelsberg där malm omlastades från Norberg till kanalbåtarna från 1795. Norbergs Järnväg var klar bit sedan 1856 och var från 1876 även slutstation för SWB från Stockholm som förlängdes till Ludvika 1900. Foto 14 juli 2017.

Nostalgitur till Ängelsberg

Mitt uppdrag var att köra en Nostalgitur med RUNN på fredagen till Ängelsberg och tillbaka på lördagen. Det är en tur på åtta timmar enkel väg inklusive ett lunchuppehåll på två timmar i Västanfors. Sträckan är 27 nautiska mil med en nivåskillnad på 24 meter uppdelad på sex slussar där den högsta har 5,5 meters nivåskillnad.

Resan började redan 07.30 i Smedjebacken och innan lunchuppehållet i Västanfors var kanalsträckor och slussar i Semla, Fagersta, Uddnäs och Västan-

fors avklarade. Därefter återstod en och en halv timmes färd över sjöar och genom smala sund.

Väl framme i Ängelsberg vid 15.30 fortsatte resenärerna med färjan PETROLIA till Oljeön för en guidad tur. Oljeön var landets första ojeraffinaderi. Det togs i bruk 1876 och var i drift till 1927.

Om tillhörde under många decennier Johnsonkoncernen men ägs numera av Preem. Råoljan importerades i fat från Pennsylvania i Nordamerika och raffinerades till en börja främst för det stora behovet av smörjmedel i gruvor och



Uppbussning i den nedre dubbelslussen i Semla 15 juli. Portarna mellan slussarna är helt öppna och vattnet strömmar fritt från luckorna i översta portparet. RUNN ligger diagonalt i slussen för att fiskeppet inte skall pressas ut av strömmen.

järnverk i Bergslagen.

Efter besöket på Oljeön fortsatte resenärerna med Engelsberg-Norbergs Järnvägshistoriska Förenings rälsbuss Y7 1156, tillverkad 1957, från Ängelsberg via Norberg till Kärrgruvan. Därifrån gick det en privatägd Volvobuss från 1955, som ursprungligen tillhört SJ, för sista etappen till Smedjebacken där resan avslutades vid 19.30-tiden.

Vi som var besättning övernattade iland på pensionat Englaro. Nästa dag gick resan i motsatt riktning.

Nostalgiturerna kördes under fyra

veckoslut och var fullbokade med ca 30 passagerare per dag. Priset för hela rundresan är 1190 kr per person inklusive lunch iland, fika ombord och guidning på Oljeön. Utan tvekan har föreningen hittat en nisch för RUNN med sin intressanta rundresa som lockar många besökare.

Strömsholms kanal

RUNN trafikerar norra delen av kanalsystemet från Smedjebacken vid Norra Barken som ligger 100 meter högre än där kanalen börjar vid Strömsholm och

Borgäsund vid Mälaren mellan Köping och Västerås.

Slussdimensionerna tillåter i nuläget båtar med 18,0 m i längd, 5,0 m i bredd och 1,35 m djupgående i kanaler. De fasta broarna begränsar fria höjden till 2,5 m, men norr om Ängelsberg, där RUNN går, är begränsningen 3,3 m.

Strömsholms kanal togs i bruk 1795 och är landets näst äldsta större kanal efter Hjälmare kanal. Hela sträckan som följer Kolbäckån och genom 14 sjöar är 107 km lång men bara 12 km är grävd eller sprängd kanal. Det finns 26 slussar och nivåskillnader på totalt 100 meter är landets högsta.

Kanalen var från början inte byggd på bästa sätt och förföll på vissa ställen under de närmaste decennierna. Från 1841 påbörjades en omfattande ombyggnad som även medförde nybyggnad av vissa slussar.

Kanalen återinvigdes 1860 och ungefär samtidigt började ångbåtarna ta över trafiken från segelskutorna. Från början fraktades främst malm från gruvor i Norbergs bergslag till järnbruken längs kanalen och till Stockholm. Järnbruksprodukter, styckegods och passagerare var också viktiga för kanalen.

1876 var Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägar (SWB) klar till Ängelsberg och 1900 var den utbyggd längs hela kanalen och tog över mycket av trafiken. Nyttotrafiken på kanalen upphörde 1945. Efter restaurering återinvigdes kanalen 1970 och är sedan 1990 byggnadsminne. RUNN är i nuläget det enda passagerarfartyget på kanalsystemet.

RUNN på sjön Runn

RUNN är byggd 1907 vid C. J. Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad för Runns Trafik AB och trafikerade från början sjön Runn på sträckan Falun-Hagudden med mellanliggande bryggor i norra delen av sjön. Där hade många falubor skaffat sig sommarboende och hade behov av att kunna resa till och från Falun.

Under åren på Runn genomgick ångslupen några ägarbyten; först till Runns Nya Trafik AB, sedan AB Wika Ångsäg och från 1937 Anders Andersson, Sved-Anders, i Torsång och senare dennes söner. När RUNN gjorde sin sista tur på Runn i maj 1965 var den sista båten i kommersiell trafik på sjön.

Den såldes då till Gunnar Holme i Djursholm och transporterades 1966 till Stockholm för att användas som fritidsbåt och blev delvis ombyggd för sin nya uppgift. Efter ytterligare ägarbyte sjönk den 1980 vid Kummelnäs varv på 18 meters djup efter en skrovläcka i maskinrummet.

Bärgad och upprustad

Stående på botten köptes RUNN av den ångbåtsintresserade sockerbagaren Östen Brolin som drev café Vete-Karten i Stockholm. Han lät bärga båten och anställde en duktig plåt- och svetskunnig person som istället för att baka fick i uppgift att bygga ett helt nytt skrov i 8 mm plåt på de gamla spanen.

Brolin kom senare i kontakt med några ångbåtsintresserade personer i Smedjebacken som önskade få tag i en



Kanalsträckan norr om Semla slutar mot sjön Södra Barken här en smal passage som går genom bortsprängt berg där det saknas avvisare. På östra sidan finns en dragväg och intill den ligger kraftverksdammen. Foto 15 juli 2017.

passagerarbåt. Detta slutade med att en förening bildades som på mycket förmånliga villkor fick överta RUNN 2002.

Det tomma skrovet, maskin och panna transporterades till Smedjebacken där föreningens medlemmar byggt upp överbyggnad och efter renovering installerat maskin och panna samt allt annat som behövdes för att få båten komplett och klassad för passagerartrafik igen efter nära 50 års uppehåll. RUNN var klar för trafik 2009 och är godkänd för trafik i E-område.

Det är bara att konstatera att ångbåtar kan ge stora utmaningar och tur är att

det finns engagerade personer som har förmågan, tid och pengar att driva stora projekt.

Liten och välplanerad

RUNN är 17,50 m lång och 3,60 m bred med ett djupgående på ca 1,2 meter. Den får ta 35 passagerare.

Komoundmaskinen på 40 ind hk ger 6 knops fart. Ångpannan som är oljeeldad fick nya tuber vintern 2014–2015. Under gång försörjs all elförbrukning inklusive oljebrännare från batterier som laddas med landström vid stillaliggande. Det finns en dieselmotordri-



Komoundmaskinen i RUNN är på 40 ind hk och har strålkondensor. Den oljeeldade pannan har en ljuddämpande skärm som dras ned framför brännaren. Hela maskinrummet är väl synligt genom glasrutor från salongen. Foto 9 juli 2017.

ven nödgenerator på fördäck som driver brandpumpen.

Från passagerarsalongen akterut går det att se rätt in i maskinrummet genom stora glasrutor. För om maskinrummet finns toalett med septiktank, pentry och en skans. Ytorna ombord är synnerligen välutnyttjade.

Skorstenen är fällbar för att komma under broarna. Det går även demontera övre delen av styrhytten, vilket dock inte behövs norr om Ängelsberg.

Sedan jag var skeppare i RUNN har ytterligare två nya befälhavare tillkommit i sommar. Det är Märten Werle som är

befälhavare i Waxholmsbolagets NORRSKÄR och vår egen förenings Claes Verner, styrman i BOHUSLÄN.

Bogserångaren KURIREN

Föreningen Barkens Ångbåtar har sedan 2007 ytterligare en ångbåt som dessutom har två intressanta anknäringar till Göteborg.

Det är bogserångaren KURIREN som byggdes vid Göteborgs Mekaniska Verkstad (senare Götaverken) 1874 och levererades året därpå till Fagersta Bruk för bogsering av prämar på Strömsholms kanal.

KURIREN är K-märkt men inte klassad för passagerartrafik, vilket innebär att den får ta högst 12 passagerare och har därmed begränsad användning för främst beställningsturer. KURIREN är 16,79 m lång och 4,06 m bred.

Förutom maskin- och pannbyte 193 är KURIREN nära nog i originalskick. Komoundmaskinen på 90 indikerad hästkrafter och den vedeldade pannan från 1915 är även de byggda vid Wennbergs i Karlstad.

Maskinanläggningen var tidigt installerad i STRÄNGNÄS TRAFIK. Den byggdes 1875 vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad som KONGELF för Konge elfs Ångbåts AB. Den trafikerade linjen Kornhall-Kungälv-Göteborg fram till 1904 och såldes 1908 till Vätö i Roslagen och fick namnet KUNG.

Efter ny försäljning 1911 till Strängnäs Nya Rederi AB gick den som STRÄNGNÄS TRAFIK i lokaltrafik på Mälaren och fick ny maskin och panna 1915. När båten såldes till skrot 193 såldes maskinanläggningen till KURIREN.

Även KURIREN har haft en mellanperiod som fritidsbåt i Stockholm från 1963 till 2007 när den togs landvägen till Smedjebacken. Den kan bara trafikerat Norra Barken ovanför bron i Söderbärke.

Föreningens båda ångbåtar var i trafik under Ångbåtens dag i Smedjebacken den 12 augusti i år.

TEXT & FOTO
GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåtsbesök på Gotenius Varv

På Gotenius Varv på Ringön i Göteborg tar man som bekant ibland emot en del ångbåtar. Varvet utför ju reparationer och underhåll både på ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. De brukar även torr-sättas i varvets flytdockor med jämna mellanrum. Renovering av veteranfartyg har blivit varvets specialitet. Till detta bidrar inte minst varvets förmåga att utföra nitförband.

Den norska passagerarångaren BØRØYSUND har också besökt varvet några gånger, senast för något år sedan.

Våren 2017 sökte sig även två andra norska veteranångare till Gotenius Varv, nämligen kustångaren KYSTEN (ex. KYSTEN I) och bogserångaren STYRBJÖRN. KYSTEN, med hemmahamn i Tönsberg, drogs till Göteborg av en norsk bogserbåt, medan STYRBJÖRN dock tog sig hit och hem för egen maskin.

KYSTEN och STYRBJÖRN anlände till Gotenius den 27 april, och i en av varvets flytdockor fick sedan de båda norska ångarna sina skrov blåstråde och bottenmålade. Vid ett tillfälle, när det i början av maj uppstod ett smärre tekniskt fel på ångaren BOHUSLÄN, och när fartyget då hamnade på Gotenius varv, låg det alltså tre ångfartyg vid varvet samtidigt.

FÄRJAN 4 ligger ju också på Ringön, visserligen inte inom Gotenius varvsområde, men ändå i varvets närhet, så därför skulle man alltså kunna säga, att fyra ångbåtar var samlade på näst intill en och samma plats i Göteborg i maj 2017! Det finns ju dessutom ytterligare två ångbåtar i Göteborg; bogseraren STRAND vid Gullbergskajen och



Norska ångaren KYSTEN av Tönsberg i västra flytdockan på Gotenius varv den 12 maj 2017

MARIEHOLM vid Göteborgsoperan.

KYSTEN har sedan 2003 legat vid Bredalsholmens Dokk og Fartøyvernscener vid Kristiansand för renovering. Besöket på Gotenius varv var ett led i de arbeten som krävs för certifiering inför framtida passagerartrafik.

KYSTEN låg kvar vid varvet till den 14 juni, då fartyget bogserades tillbaka till Tönsberg, och denna gång var det den lilla svenska bogserbåten RYGENE, som återbördade ångaren hem till Norge.

STYRBJÖRN förynade i Göteborg sina femårs-certifikat. Förutom torrsättning-

en med plåthyten byttes skottet mellan kolbox och förskvattentank.

Den koleldade STYRBJÖRN ångade tillbaka till sin hemmahamn i Oslo måndagen den 7 augusti.

Medan STYRBJÖRN var på besök i Göteborg så sent som i slutet av juli 2010 i samband med ett då avhållt ångbåtsmöte här i Göteborg, så har mig veterligt ångaren KYSTEN inte varit i Göteborg sedan i juli 1976, då det arrangerades ett nordiskt Veteranångarfartygsmöte här i staden för första gången med både stora och lite mindre ångbåtar på besök.



Ångbåten Nr 3 2017

Året innan hölls ett liknande ångbåtsmöte, i KYSTENS hemmahamn Tönsberg, men då bara med KYSTEN samt BØRØYSUND och BOHUSLÄN som gästande ångfartyg.

KYSTEN (ex. KYSTEN I, ASKAAS, KYSTEN) är byggd i Trondheim 1909, har en längd av 45,1 meter, 6,4 meters bredd och drivs av en trippelångmaskin på 383 hästkrafter. Ångpannan är oljeeldad sedan omkring 1950.

KYSTEN gick mellan Trondheim och Namsos fram till 1964. Efter några år som sjömannaskola och logementsfartyg köptes ångaren av AS Jubileumsskipet i Tönsberg för trafik i Vestfolds skärgård. Rederinamnet härrör från Tönsbergs 1100-årsjubileum 1971 då premiärturen gjordes.

Fartyget återfick 2010 sitt ursprungliga namn KYSTEN, men hur ägandet ser ut, har jag inte riktigt klart för mig. Möjligen är det fortfarande AS Jubileumsskipet i Tönsberg, som är ångarens ägare. Det finns för övrigt även en stödförening vid namn *Kystens Venner*, och man kan också teckna sig för aktier i ångbåtsbolaget *DS Kysten AS*.

Ett särskilt Tack till Louis Aldén på Gotenius Varv!

TEXT & BILD:
RAGNAR MAGNANDER

Övre bilden: KYSTEN vid kaj i avvaktan på befärd den 2 juni 2017

Nedre bilden: KYSTEN på väg hem till Norge 14 juni, här i bójad mal Nya Varvet. Man kan nästan tro, att fartyget går för egen maskin, men KYSTEN är alltså här under bogsering

Båtar runt omkring

Båtar till Nya Älvsborg

Svenska Västkostlinjen driver från i år verksamheten på Nya Älvsborgs fästning och båttrafiken till ön. Rederiets juridiska namn är dock fortfarande Kulturbåtarna AB.

Västkostlinjen körde båtturerna till ön under försommaren fram till den 4 juli. Under sommartidtabellen trafikeras linjen till Nya Älvsborg av Strömma med sina båtar från Lilla Bommen.

Västkostlinjens NYA SKÄRGÅRDEN har i likhet med förra sommaren trafikerat den långa tredagarsturen längs kusten från Göteborg till Strömstad.

I höst är det åter Västkostlinjen som trafikerar Nya Älvsborg från Maritiman Turerna anlöper pir 4 vid Eriksberg.



THOMÉE vid kajen i Östersund när den var enbart ångdriven med 150 hk kompositmaskin och oljeeldad pannan. Foto Gunnar Söderberg 25 juni 2011.

Västtrafik beställer ny färja

Västtrafik väntas under september ta beslut om att beställa en tredje pendelfärja för trafiken över älven i Göteborg genom att utlösa en option hos det finländska varvet Työvene OY som 2015 levererade ÄLVELI och ÄLVFRIDA.

Den nya färjan, som skall levereras under 2018, får sannolikt hybriddrift så att den går att köra med batteri- eller dieselmotordrift. Även den nya färjan kommer att hyras ut till Styrsöbolaget som har ansvar för drift och bemanning.

Ångaren THOMÉE motoriserad

Ångaren THOMÉE på Storsjön i Jämtland har i år motoriserats för att minska båtens driftskostnader. Både ångpannan och ångmaskin finns kvar ombord men

kan inte användas för att driva båten utan en tidskrävande omkoppling av drivlinan.

Framdrivningen sker nu med en Scania D19 dieselmotor på 300 hk som driver en hydraulpump som i sin tur driver en hydraulmotor kopplad till propelleraxeln. Trots all hydraulik skall ljudnivån vara låg. Nytt i år är också att det tidigare öppna akterdäcket har byggts in till en salong.

THOMÉE ägs sedan 1972 av Östersunds kommun som efter tidigare beslut vill bli av med driften av båten. I sommar har kommunen kört tolv turer för allmänheten men inte tagit åtagit sig

några beställningsturer. Inför 2018 efterlyser kommunen en entreprenör som vill driva båten.

THOMÉE är byggd 1875 vid Motala Verkstad för trafik på Revsundssjön i Jämtland. Ångaren ingick som en länk i den kommunikationsled som landssekreteraren A. J. Thomée var pådrivande för att skapa från Sundsvall över Östersund till Levanger i Norge. Leden som var 40 mil lång gick över sjöar och landsvägar med 14 omlastningspunkter. När järnvägen var klar till Östersund 1880 flyttades THOMÉE till Storsjön. Järnvägen till Trondheim var klar 1882.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2017

Ångslupen DAVID ex FORSVIK

Från vår ständigt resande reporter Ragnar Magnander har vi fått denna bild på ångslupen DAVID. Den är tagen i Gräfsnäs slottspark 3 september då slupen presenterades av Antens Kommunikationsmuseum. Tanken är att sätta DAVID i trafik på sjön Anten sommaren 2018.

DAVID är den tidigare FORSVIK som nu återfått sitt ursprungliga namn. Namnet DAVID var emellertid inte påmålrat vid tillfället rapporterar Ragnar. DAVID byggdes i Gävle 1867.

På bilden sitter maskinisten, Sune Göthe, vid ångmaskinen. Där ser man även den nya, tillfälliga ångpannan.

INGVAR KRONHAMN



Ångbåtsannons

ur Tidning för Marstrand stad och badgäster lördagen 16 juli 1921

Härliga Skärgårdsresor äro söndagsutflykterna

LYSEKIL eller NÖSUND

Till Lysekil Ång. Bohuslän | Till Nösund Ång. S:t Erik

Från Marstrand kl. 11 fm. | Från Marstrand kl. 10 fm.
> Lysekil > 4,30 em. | > Nösund > 6 em.

SÖNDAGSBILJETTER

Tur och retur.

Till Lysekil 1:sta klass kr. 10:— | Till Nösund 1:sta klass kr. 6:—
3:dje > > 6:50 | 3:dje > > 4:—

Se i övrigt ordinarie turistor vilka tillhandahållas å bolagets kontor.

Minnesord



Muddringarbeten i Hjo hamn 2017. Ångaren TRAFIK på sommarplatsen längst ut på Hamnpiren. Foto Anders Sörenson

Bengt Fliesberg

Bengt Fliesberg, allas vår "Flisan", har lämnat oss i en ålder av 89 år.

Bengt gick till sjöss 1946, först på däck, därefter i maskin. Värnplikten gjorde han som eldare i jagaren VISBY och isbrytaren ATLE.

Därefter följde ett yrkesliv som gav Bengt rika erfarenheter.

Efter praktik som maskinritare läste han till sjöingenjör och tjänstgjorde som maskinist i flera fartyg. Han vikarierade bland annat i FÄRJAN 3 vilket han skrev om i *Ångbåten*.

Så gick Bengt iland, blev maskin-

konstruktör och senare transportchef på Uddevallavarvet. Efter varvets nedläggning uppraderade han sin tidigare utbildning och kunde ägna sig åt sitt intresse för ångbåtar och ångmaskiner.

Favoriten var ångaren BOHUSLÄN där Bengt ägnade sig åt drift och underhåll i många år. Han var även en tid maskinchef i ångaren MARIEFRED.

Bengt var konstnärligt lagd och utförde ytterst kunnigt tekniska ritningar. Hans beskrivning av ångaren BOHUSLÄNS maskineri kommer att leva länge.

INGVAR KRONHAMN

Nils Rydbeck

I en ålder av drygt 100 år har en av våra tidiga medlemmar lämnat oss. Nils var född 1916 och aktiv i ångaren BOHUSLÄN under Sällskapet Ångbåtens första decennier.

Förutom arbete ombord såväl sommar som vinter var han en längre tid ordförande i Ångbåten ekonomisk förening. Nils trakterade trumpet och musicerade i Ångbåtsbandet som underhöll besättning och passagerare. På fotot som vi erhållit av Nils dotter Elisabet ser vi Nils med sin trumpet 2007.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2017

Urban Olgerman

Urban Olgerman kom till oss på äldre dagar efter pensioneringen. Han var "civilare" från Chalmers och gick givetvis i maskin. En högt begåvad teoretiker som glädde alla med sina underfundiga och hejdlöst roliga påhitt. En mindre god hälsa gjorde att han seglade bort från oss.

BO STARMARK

Farväl

Tre kamrater har ankrat upp för gott. Vi minns dem alla med värme och för deras insatser ombord för våra ångare och för oss. Vi glömmer dem aldrig.

Ångbåten Nr 3 2017

Lågt vatten hindrade TRAFIK

För ångaren TRAFIK i Hjo blev 2017 års säsong helt misslyckad. På grund av lågt vattenstånd i Vättern kunde inte en enda tur genomföras efter turlistan. Endast ett fåtal beställningsturer med ett begränsat antal passagerare utfördes.

Sedan förra muddringen 1984 har Hjo hamn åter slammat igen vilket märks när vattenytan sjunker 40 cm under vad som betraktas som normalt vattenstånd.

TRAFIK har således inte kunnat forcera bankarna i Hjo hamn för att nå öppet vatten med normalt antal passagerare.

Trots tidigare löften från kommunen om muddring kom den inte i gång förrän i augusti när säsongen var över.

Den förlorade säsongen innebär ett stort ekonomiskt avbräck men även problem för besättningen där varje dag till sjöss är av betydelse för behörigheterna.

Kostnaden för den aktuella muddringen mellan TRAFIKS tilläggsplats och vägbrytaren beräknas till 4 milj. kronor.

Muddringen som kringgärdas av stränga miljökrav genomfördes med grävmaskin på pontoner med stödben. Muddermassorna mellanlagras i en plansilo innan de förs vidare för slutvård. Muddringen görs till 3,50 m under nuvarande vattennivå.

INGVAR KRONHAMN

Kalvsund



Ångaren *BOHUSLÄN* vid Kalvsunds brygga under skärgårdsturen i Göteborgs norra skärgård 12 juni 2016. Till höger Bremerska villan. Foto Bo Sturmark

Kalvsund passerar vi många gånger varje säsong både på onsdagsturerna och längre resor. Ön, som egentligen heter Kalven, ligger i Göteborgs norra skärgård i Öckerö kommun – de tio ärnas kommun. Den har ungefär 220 invånare och ligger mellan Stora Kalvsund i väster och Lilla Kalvsund i öster. Den kallas numera allmänt för Kalvsund.

Kalvsund nämns redan i Erikskrönikan som kom ut på 1300-talet. Den är vår äldsta rimkrönika och behandlar tiden 1229 – 1317. Krönikan är en mycket viktig del i den svenska historien. Bland annat berättar den om ett stort sjöslag 1309 i Kalvsund mellan den svenske hertigen Erik – son till Magnus Ladulås – och den norske Håkon Magnusson. Denne blev besegrad i "våra vatten".

År 1662 gjordes en så kallad 'jordrannsaking', en sorts inventering av folkmängd och odlingsmöjligheter. Här sägs det att ön var svårödlad och endast befolkad av några människor som hade svårt att få sin bärgning.

I mitten av 1700-talet hade dock folkmängden ökat till ungefär 300.

Sillperioderna

Bohuslän fick njuta av flera sillperioder då sillen gick till i ofantliga mängder och innebar ett stort uppsving för den urfattiga landsändan. Perioden 1747 – 1809 var särskilt omfattande. Den är omskriven i flera böcker, redovisningar och rapporter. Åtskilliga målningar och skisser visar ett livligt leverne i skärgården. Det är nu som våra nuvarande

"fiskelägen" och kustsamhällen uppstår. Sillsalterier och trankokerier (skärgårdsverk) växer upp i mycket stort antal snart sagt överallt. Strax öster om Kalvsunds nordudde på gamla Framnäs fanns ett skärgårdsverk vars rester fanns kvar långt in 50-talet som en stor hög gammalt virke.

På öns nordudde finns gamla moringar kvar i berget som vittnen på att här har man väntat in tjänliga vindar i gott lä. Här finns också resterna av en 'grun-sedamm', en invallning där man slängde de illaluktande sillresterna.

En utkik synlig på långt håll

Kalvsund är förhållandevis hög i jämförelse med kringliggande öar. Från toppen av ön har man god utsikt över farvattnen speciellt mot sydväst, mot Vinga Sand och leden in mot älven och det nutida Göteborg.

Holländska handelsidkare upprättade tidigt sjökort över stora delar av den svenska västkusten. Men långt tidigare har människor haft nytta av utsikten. På toppen finns en kompassros från 1634 inbuggen i berget. Den är förvånansvärt rättvisande. Bredvid den finns flera andra inskriptioner.

Farvattnen kring Kalvsund har alltid varit goda ankarplatser med seg lera som ankarbotten.

1854 byggdes den nuvarande båken på öns topp. Båk är ett gammalt sjöfartsord känt sedan mycket länge. Och båkar finns exempelvis också på Vinga, Lekskär vid Sillesund och Torrbeskär

väst Stora Oset väst Knippla.

Båken på Kalvsund kallas "Valen" samma ord som finns i dialektala varianter och betecknar ett uppfört "kännemärke" på någon väl synlig plats.

Valen på Kalvsund är ordentligt byggd: en sexkantig pyramid i trä öppen nertill så vinden har fritt fram, rödmålad med en blandning av trämjera och rött pigment. Pyramiden är försedd med en toppstång av riktigt järn. Denna i sin tur kröns av ett kraftigt malteserkors av järn.

I början var båken försedd med sex luckor. Man stod inne i båken på ett trägolv och kunde hålla utkik genom luckorna i skydd mot vädret. "Valen" syns vida omkring och är tillsammans med Öckerö kyrka ett kännemärke för Göteborgs norra skärgård.

I början av 1900-talet byggde dåvarande Lotsverket efter påtryckningar ett stormvarningssystem på synliga platser runt Sveriges kust. Genom att hissa signalfigurer – kon, tratt eller klot i varierande kombinationer – kunde folk i skärgården bli varnade för hårt väder med vanskliga vindar.

På Kalvsund bredvid Valen uppfördes en stormvarningsstation 1923 som var i bruk till 1950. Den sköttes av en betrodd person. Stormvarningssystemet kom ur bruk på 1950-talet. Förr fanns de också på Vinga, Marstrand, Klädesholmen, Mollösund, Gullholmen och vidare längs kusten. På Kalvsund stod mast och skjal kvar men förstördes 1969 i svår storm.

Varvet

På ön byggdes ett mindre varv upp 1936 och efter några år flyttade det till den nuvarande platsen. I huvudsak byggde man enepinnade snipor och jullar men också enstaka havskryssare och två fiskbåtar. Varvet expanderade kraftigt under tidigt fyrtiotal.

På varvet tillverkade man det mesta själva: beslag, smiden och trädetaljer. Varvet såldes senare flera gånger och finns fortfarande kvar på Kalvsund. Men nu är det vinterförvaring och småjobb som gäller och med modern utrustning.

BRANDENBURG

Detta lite underliga namn kom till Kalvsund på julafton 1961. Då kom öns första och enda moderna stålträlare till hemmahamnen.

BRANDENBURG byggdes i Brandenburg an der Havel strax väster om Berlin i det dåvarande DDR (Östtyskland) och fick namn efter byggnadsorten.

Några driftiga män i skärgården förhandlade fram goda villkor för fiskare i Bohuslän och det blev förmånligt att låta bygga fartygen i Brandenburg an der Havel och i Rosflau vid Elbe.

Fartygen var mycket välbyggda och goda sjöbåtar. BRANDENBURG fanns kvar vid Kalvsund fram till 1978. Efter några ombyggnader, försäljningar och ägarbyten finns fartyget i nuläget, september 2017, nu som LL 578 Svanvik.

Ernst Bremer

Kalvsunds mest omtalade person är Ernst Bremer. Omgiven av en hjältegloria har hans person gett upphov till en mängd skrönor och skvaller. Bremer var född på Öckerö och var under spritrestriktionerna dukrig och listig på spritsmugglingens område.

Han rörde sig till sjöss mellan Danmark, Norge och Sverige alltid lika beundrad av folk i allmänhet men avskydd av myndigheterna. Det gällde ju olaga in- och utförelse av starka drycker.

Under andra världskriget tog han sig 1944 till England framför näsan på de krigförande och tvärs genom minfälten. Vid framkomsten försökte han sälja den gamla träkuttern men britterna var ytterst misstänksamma mot honom och internerade honom till krigsslutet. Senare ägnade han sig åt fisk, fiske och handel med båtar. Han dog nästan hundraårig.

Ö med historia

Ja, Kalvsund är ingen särskilt stor ö och kanske inte så rikskänd heller. Inte kan man köra bil dit heller utan det är fortfarande sjövägen som gäller. Men öborna, de lite över 200, värnar tappert om sin ö och dess framtid och ser ut att lyckas. Ett fint mål för en dagstur med ångaren BOHUSLÄN.

BO STARMARK

Referenser

Muntliga:
Tack till Håkan Edman på Kalvsund för goda och vederhäftiga upplysningar.

Tryckta:
Blom V., Bornmalm L., Bång K.,
Stålträlare i svenskt fiske 1959–1965.
Mölnadal 2012.

Bornmalm L., Bång K., Fredriksen C.,
Ohlsson C. S.:
Fiskebåtarna och varsen: Skeppsbyggarna
Mölnadal 2008.

Erikson C.B.,
Svensk Kusthandbok
Stockholm 1948.

Jigenius P.-A.,
Segling i förbjudna vatten
Bohus 2013.
(Bremer var Jigenius morfar)

Pettersson J.,
Skärgårdsverken i Bohuslän.
Trankokerier och salterier under
1700-talets sillfiskeperiod.
Kungälv 1999.

ARVIKA - andra båten från Keillers

I Varvshistoriska Föreningens i Göteborg årskrift VARV för 2016 skrev Elof Sabel om det andra nybygget från Keillers Mekaniska Verkstad vid Skeppbron i Göteborg, etablerad 1841.

Det var last- och passagerarångaren ARVIKA som levererades 1851 till Arvika Ångfartygsbolag i Arvika. Den var 30 meter lång och försedd med en ångmaskin på 45 hästkrafter. Farten vid provturen var 8,5 knop.

För att bygga moderna ångfartyg hade Alexander Keiller rest till Storbritannien för att inhämta det senaste i fråga om ångmaskiner. ARVIKA blev varvets första fartyg med en tvåcylindrig ångmaskin med vertikala cylindrar och med vevaxeln direktkopplad till propelleraxeln.

Det unika med ARVIKAS maskineri var att den även hade ytkondensator vilket förbättrade bränsleekonomin och förlängde ångpannans livslängd.

Efter flera haverier och reparationer kom rederiet på obestånd och 1862 försåldes ARVIKA på exekutiv auktion.

Ångaren köptes av ett företag i Stockholm som sålde den vidare till ett rederi i Viborg, på finska Viipuri, vid Finska viken i Finland.

Under namnet ALIO sattes ångaren i trafik 1863 mellan Viborg och Kuopio. ALIO gick genom Saima kanal med 28 slussar och fortsatte över sjön Saimen via Nyslott/Savonlinna till Kuopio, en sträcka på cirka 180 nautiska mil.

Turen gick en gång i veckan under den isfria delen av året.

"Fartygets vidare öden är inte kända"



En ångbåt på väg upp genom slustrappan vid Iso-Pelli i gamla Saima kanal 1867. Pelli ligger numera på den rysha sidan av kanalen. Kanalen byggdes om helt efter att ha varit stängd efter kriget och återöppnades 1968 med större men färre slussar.
Foto från boken *Viipuri - kaupunki kanavien päässä* (1977)

skriver Elof Sabel. Ja, vart tog ARVIKA vägen? Jag fick frågan och sökte mig fram på webben.

Viborg var en kosmopolitisk stad. Där talades inte bara finska, tyska och ryska utan även svenska som var ämbetspråket i Finland. Finland hade ju varit en del av Sverige sedan 1200-talet.

Viborgs Tidning var svenskspråkig och fanns till all lycka på nätet. Där fanns notiser och annonser beträffande ångbåtstrafiken.

Efter ALIOS första säsong på Saimen låg ångaren upplagd 1864 på grund av maskinhaveri men fortsatte därefter trafiken mellan Viborg och Kuopio för att varen 1869 säljas till handlanden N.

Lisitzin i Kexholm på den finländska sidan av Ladoga, Europas största insjö. Där blev ALIO bogserångare.

Kexholm, på finska Käkäsalmi (Göksund) är sedan 1944 ryska Priozersk sedan Finland fick avstå denna del av Karelens efter fortsättningskriget.

Vidare efterforskningar får ses som utsiktslösa. Jag tackar Arne Sundström i Stockholm och Martti Myllylä i Helsingfors för all hjälp jag fått.

Om någon i läsekretsen har frågor om passagerarångare i Finland och de baltiska länderna är ni välkomna att kontakta Martti Myllylä med e-postadressen vuuhu@luukku.com

INGVAR KRONHAMN

Akterspegeln



Medan våra passagerare går ombord spelar våra förträffliga musiker i den något improviserade skeppsorkestern lämpliga låtar såsom "Inbjudan till Bohuslän", "Kostervalsen" och andra. Det är mycket uppskattat.

Här spelar från vänster Gudrun Johansson fiol, Stig Petersson baryton-ukulele, Jan-Eric Isaksson banjo-ukulele och Bengt Johansson durspel, tonart G/C.

Foto i Hunnebostrand 25 juli 2017 Bo Starmark