

# ÅNGBÅTEN



Årgång 15 • April 1979 • Nummer

# 45



# Ångbåten 45

medlems- och informationstidning  
utgiven av  
Sällskapet Ångbåten  
Box 2072  
403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 621606-3  
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen måndag-fredag  
kl 10.00-12.00: 031-131420.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Sten-  
piren - endast under seglätionsäsong -  
031-131450.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.  
Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:  
Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg  
Kringelgatan 6 Dvre Besvärsgatan 2  
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg  
tel 031-512220 tel 031-188805

Bidrag till tidningen bör sändas direkt  
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till Nils  
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är 30  
kr per år.

## Medlemsavgift

för 1979 är 30 kronor. För medlemsavgif-  
ten i Sällskapet Ångbåten erhåller man  
medlemstidningen Ångbåten och programmet  
Sommarturerna som är ångaren BOHUSLÄNs  
dags- och kvällsturer i skärgården.

Medlemsavgiften kan betalas med det inbe-  
telningskort som förhoppningsvis medföl-  
jer denna tidning. Vill Du gynna ångaren  
BOHUSLÄN - runda av uppåt med en gåva!

De medlemmar som deltar aktivt som be-  
sättning ombord på BOHUSLÄN bör se till  
att medlemsavgiften är betald före seg-  
lätionsstarten. För att vara skyddad av  
den försäkring som omfattar BOHUSLÄNs be-  
sättning ingår nämligen villkoret att  
personalen skall vara registrerade som  
medlemmar i Sällskapet Ångbåten.

## Innehåll

- 4 Vårrustning av BOHUSLÄN
- 6 Ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer 1979
- 8 Nu har PASK kommit till!
- 9 BOHUSLÄN till Vänern?
- 10 Isvinter
- 11 Ångbåtsträff i Oslo 1980
- 12 Mittuppslag
- 14 HONÖ som åter blev målarbåt
- 17 Bergslagsbanan 100 år  
Göteborgs Spårvägar 100 år
- 18 JOHN E OLSON
- 21 Kapten Johan Carlsson på NORRVIKEN
- 22 Vi har läst...

Ångbåten 45 var klar för tryckning 27  
mars 1979 och trycktes i 2000 ex.

## Omslaget

visar ångaren BOHUSLÄN och BOROYSUND i  
Öresund den 15 juli 1978. Foto Arne  
Sundström.

## Klubblokal

Under vintern har Sällskapet Ångbåten  
lokaler i kajskjul 207 vid Lilla Bommen  
renoverats. Lokalerna är i två plan med  
förråd i entréplanet. Det tidigare hyrda  
förrådet i Haga har därigenom kunnat sä-  
gas upp och prylarna har flyttats till  
207:an.

På andra våningen finns två rum, pentry  
och toalett. Det större av rummen har ta-  
gits i bruk för styrelsemöten samt för  
kuvertering av tidningen Ångbåten. Säll-  
skapetets adressregister och bibliotek är  
inrymda i de nya lokalerna.

Vi vill samtidigt påminna de som sedan  
lång tid tillbaka har låneböcker hemma,  
att snarast möjligt återlämna dessa.  
Böckerna kan läggas i expeditionen om-  
bord på BOHUSLÄN under arbetskvällarna  
måndag och torsdag.

## Bildkväll

Vinterns bildkväll hölls den 7 februari i  
Hammens klubblokal. Ett 25-tal intressera-  
de hade kommit för att se diabolbilder och  
filmer från sommarresor med ångaren BOHUS-  
LÄN och FARJAN 4.

## Vi behöver dig!

Har du tänkt på hur det kommer sig att vi  
kan se ångaren BOHUSLÄN i skärgården var-  
je sommar?

Jo, det är tack vare de aktiva medlemmar-  
nas insatser i form av fritid och arbete  
ombord: utan besättning - inga ångbåts-  
turer:

Det är tack vare medlemmarnas och andras  
uppskattning av ångbåtsfärder: utan passa-  
gerare - inga pengar till bränsle och un-  
derhåll!

Vår verksamhet bygger på frivilligt arbe-  
te, oavlönat så när som på maten och nö-  
jet att syssla med något som är annorlun-  
da och intressant.

Många av våra passagerare blir väldigt  
förvånade när de får veta att ingen om-  
bord får betalt för sitt arbete. Att  
man kan göra något gratis för att det är  
roligt förefaller unikt. Låt oss emeller-

## BOHUSLÄN i Tranås

För en tid sedan ringde Gösta Nilsbro i  
Tranås och undrade om vi kunde skicka in-  
formation om ångaren BOHUSLÄN till Stads-  
biblioteket i Tranås där han skulle stäl-  
la ut en modell av vår ångbåt som han  
själv byggt. Härom dagen kom ett tackbrev  
tillsammans med ett tidningsurklipp som  
berättar hur det kom sig att Gösta Nils-  
bro byggde BOHUSLÄN i modell.

Gösta är liksom BOHUSLÄN född 1914 och  
efter många år i såväl handelsflottan som  
marinen visste han som nybliven pensionär  
vad han helst ville göra på fritiden.  
Byggsatsen till BOHUSLÄN köptes hem och  
efter ca 1000 arbetstimmar var modellen  
färdig. Trots att Gösta är förtjust i  
allt vad fartyg och båtar heter var det  
tålmodsprövande ibland, berättar han.

Ja, så kom det sig att biblioteksbesökarna  
i Tranås får se ångaren BOHUSLÄN i mo-  
dell. Kanske lockas de till västkusten på  
en tur med förebilden? Sommarturerna är  
anslagna i biblioteket.

IK



tid inte förhåva oss.

Men har du själv tänkt på hur du kan  
hjälpa till att driva ångaren BOHUSLÄN  
vidare? Det är trots allt på dig, bästa  
medlem, framtiden hänger.

Res med oss! Ta med grannar, arbetskam-  
rater och andra vänner på medlemsturer!  
Kom med ombord och hjälp till! Gör något  
som du annars inte skulle ha möjlighet  
till!

Det finns jobb åt alla: på däck, i maskin,  
i kök, kiosk och matsal. Kom ombord och  
prya redan nu! Måndags- och torsdagskväl-  
lar samt lördagar jobbar vi ombord under  
våren. Fram till provturen i maj ligger  
BOHUSLÄN vid Skeppsbron.

När BOHUSLÄN kommer till Stenpiren är  
sommaren här!

IK

## BOHUSLÄN på pubspegel

Tidigare har vi lanserat ångaren BOHUS-  
LÄN som väggprydnad, planschen finns  
fortfarande att köpa väl förpackad i ru-  
le för 20 kronor. På senaste upplagan  
finns också ventilerna i skrovet akterut!

Nu har den stora nyheten kommit!  
Planschens motiv har överförts till en  
s k pubspegel. Ångaren BOHUSLÄN i glas  
och ram pryder vilken vägg som helst.  
Spegeln är ömtålig för postbefordran och  
säljs därför endast ombord. Premiär i maj  
och därefter försäljning så långt lagret  
räcker! Pris endast 60 kronor.

## Efterlysning!

Vid ångbåtsmötet i Göteborg sommaren 1976  
gjorde Sveriges Radio en film som Säll-  
skapet Ångbåten senare fick överta. Ljud-  
bandet till filmen har lånats ut vid ett  
tillfälle men aldrig återlämnats. Vi öns-  
kar att den som lånat ljudbandet kontak-  
tar Stefan Forsblad tel 031-930909, eller  
Ångbåten redaktion, tel 188805, 512220.

3



# Vårrustning av BOHUSLÄN



Bilden visar BOHUSLÄNs uppskurna akterskepp under besöket på Donsö Varv. Några spant har skurits bort för att ersättas med nya innan de nya plåtarna nitades på plats. Sedan bilden togs har återuppbyggnaden av inredningen igångsatts. Foto Gunnar Söderberg 20 januari.

För ångaren BOHUSLÄN inleddes det nya året med bogsering i mitten av januari till Donsö Varv där omfattande plåtbyten i akterskeppet skulle ske. Dessförinnan hade vi demonterat inredning, skott och garnering i dampsalongen och hytterna på styrbordssidan. Plåtbytet omfattade tre plåtstråk från huvuddäck och nedåt, samt flera spant som fick förnyas. Sex fönster-ventiler, som vi övertagit från Styrsöbolaget, insattes i bordläggningen i likhet med som tidigare skett i aktersalongen. Samtliga plåtar har nitats där så har varit möjligt.

Den 19 februari sjösattes BOHUSLÄN från slipen på Donsö och tack vare ett gynnsamt isläge kunde Röda Bolagets LEIF bogsera BOHUSLÄN yttre vägen runt Styrsö och via Vinga sand till stan. BOHUSLÄN vinterförtöjdes vid Skeppsbron där värmefläktarna kopplades för att få draglig arbetstemperatur för vinterns arbeten ombord.

I år görs en större översyn av huvudmaskinen. För att råda bot på läckande pack-

boxar på mellan- och högtryckscylindrarna har kolvstänger och bussningar svarvats. Till mellantryckscylindern är nya kolvringar beställda. Pådragsventilen till huvudmaskinen är nyrenoverad. Vid indikering av vevaxeln visade det sig att akterramlagret och lågtryckscylinderns vevlager behövde nygjutas. Arbetet har lämnats ut till Lundby Mek Verkstad som även skall skava in övriga vevlager. Därmed bör vi få en mer tystgående maskin än vi varit vana vid den senaste sommaren.

Donkeypumpen som sitter på babordssidan i maskinrummet är nyrenoverad med nya kolvringar. Pannan är på sedvanligt sätt rengjord på vattensidan och i eldstäderna, samtidigt har pannarmaturen setts över.

Renoveringen av elsystemet ombord fortsätter och nu installeras en ny 380 V central i maskinkapen samt en central för 110 V i lastrummet.

På däckssidan är som vanligt arbetena ombord oändliga. I skansen pågår snickeri-



Före monteringen av ventilerna i akterskeppet fick all gammal färg avlägsnas och sedan försågs ventilerna med nya gummipackningar. Bilden visar Jan Olofsson under arbetet med ventilerna den 27 januari.

arbeten med inklädnad av takbalkarna. I de förliga hytterna sker den slutmålning som ej hanns med till förra sommaren. Bordläggningen i köllaren är delvis ny-målad och avsikten är att arbetena skall fortsätta när det blir lite varmare. Vi hoppas även att vi skall hinna lägga duk i köllaren som används som öl- och livsmedelsförråd.

I lastrummet pågår målning av bordläggning och skott med teakfärg. Till uppsnyggningen av lastrummet hör även storstädning och då kasserar vi allt obehövligt material. Även i lastrummet behöver ny duk läggas.

Passagerarnas herrtoalett är under renovering och får ny wc-stol och nya golvplattor. Därmed hoppas vi att toaletten skall bli lättare att hålla snygg.

I akterinredningen under däck pågår återuppbyggnaden av dampsalong och hytter efter plåtbytet. Utrymmet mellan bordläggning och garnering isoleras ordentligt, vilket bör ge den nya plåten större möjlighet att motstå rostangrepp p g a fukt. Fartygsventilerna som monterats i bordläggningen ger fint dagsljus och hytterna kommer att få en helt annan atmosfär jämfört med tidigare.

Detta var en sammanställning över de större arbeten som pågår inombords på BOHUSLÄN. Men listan blir mycket längre om vi tar med allt annat som måste göras innan BOHUSLÄN är klar för sommarens turer. Tyvärr är det så att vi är för få aktiva ombord för att kunna underhålla ångaren på det sätt vi önskar. Med en allt större användning av BOHUSLÄN ökar ju slitaget och därmed det nödvändiga underhållet. Av Sällskapet Ångbåtens ca 1500 medlemmar är det bara 1 procent som arbetar ombord vintertid när allt arbete skall göras för att få en väl fungerande och trygg ångbåt till sommarens många resor. Därför måste vi framhålla vikten av att så många som möjligt kommer ner till BOHUSLÄN och hjälper till.

"Däckarna" vill ha hjälp med vaskning och målning av ångaren inför premiärturen den 1:a maj och maskingänget behöver fler härdiga medhjälpare. Men vänta inte med att komma till båten sista veckan före premiärturen för då är det som jäktigast och svårt att ta hand om nya medhjälpare.

Vi finns ombord på måndags- och torsdagskvällar samt lördagar och vi lovar att sysselsätta de som kommer ner i vår.

GS



# Ångaren BOHUSLÄNS Sommarturer 1979



Ångaren BOHUSLÄNS på väg att lägga till i Kyrkesund på reguljär resa i september 1955. Observera namnvimpeln i förmasten och det "nya" Marstrandbolagets skorstensmärke. Foto Bengt Wall.

Sommarturerna med ångaren BOHUSLÄNS blir allt populärare och därför kan vi även i sommar öka antalet resor.

## Kvällsturer

Kvällsturerna med avgång från Stenpiren onsdagar kl 18.30 med tre timmars skärgårdskryssning, kommer sommaren 1979 att gå varje onsdag med början 30 maj t o m 29 augusti.

Uppläggningsen är den vanliga beprövade: kaféserving och musik medan BOHUSLÄNS går ut genom hamnen, förbi Långedrag, genom södra skärgården, över Vinga sand, rundar Kalvsund och går åter till stan.

## Dagsturer

Dagsturerna inleds 19 maj med en resa till Slussen på nordöstra Orust. På re-

san anlöps Marstrand och Stillingsön. Ett utmärkt tillfälle att färdas i de inre fjordarna som Bohuslänska Kustens ångare trafikerade förr. Resan är ganska lång och uppehållet i Slussen blir därför kort, ca 45 minuter. Avresa kl 09.00, återkomst 21.25.

Lysekilsturerna blir i sommar tre till antalet. Lördagarna 9 juni, 7 juli och 11 augusti avgår Ångaren BOHUSLÄNS från Stenpiren kl 09.00 på sin gamla trade: Marstrand, Kyrkesund, Mollösund och Gullholmen anlöps på resan till Lysekil där uppehållet blir drygt 1 tim 30 min. Skulle det mot all förmodan vara svår sjögång går färden inre vägen genom Skäpesund med åtföljande försening. Istället för Kyrkesund anlöps då Djupvik på Tjörn.

Säsongens sista dagstur går lördagen den 25 augusti Tjörn runt (medurs) med drygt

1 tim 30 min uppehåll på Rossön i Stigfjorden. Vi får se den nya Skäpesundsbron under byggnad. Medan Lysekilsturerna är i Göteborg kl 21.25 är turen Tjörn runt tillbaka redan 19.25.

## Marstrandsturer

Dessa turer som BOHUSLÄNS och STYRSÖ samrådes om förra säsongen blev en framgång. BOHUSLÄNS behåller sina fyra söndagsturer medan STYRSÖ börjar lördagsturerna redan 30 juni.

Det går således skärgårdsbåt mellan Göteborg och Marstrand varje lördag och söndag från 30 juni t o m 19 augusti 1979. STYRSÖ ersätter BOHUSLÄNS 15/7 och fortsätter lördags- och söndagsturerna i augusti.

Avgången från Göteborg är kl 10.00 och från Marstrand kl 16.00. Restiden är ca 2 tim 15 min.

## Fallens Dag

Denna tur till Trollhättan arrangerad som rundtur med ångbåt och ångtåg i samarbete med Bergslagens Jernvägssällskap går i år lördagen den 21 juli. Biljetterna säljs endast av G-P Resetjänst och kan inte beställas från föreningarna. Se annons i Göteborgs-Posten i juli och separat broschyr.

## Servering ombord

På ångaren BOHUSLÄNS Sommarturer finns det alltid någon form av servering. På kvällsturerna och Marstrandsturerna (söndagar i juli) är det kaféserving. På övriga dagsturer är förutom kaféservingen på akterdäck även matsalarna i gång på övre däck där frukost serveras på utresan (ingen beställning) och på återresan middag. Beställ plats i matsalen till middagen i god tid efter ombordstigningen på morgonen.

Ombordstigning i Göteborg kan ske tidigast 20 minuter före avgång. Fartyget måste städas innan passagerarna får komma ombord.

## Resmål

Medan kvällsturerna bjuder på en rundtur från Stenpiren och åter Marstrandsturerna vänder i Marstrand finns det goda möjligheter att göra andra utflykter på övriga turer. Såväl Stillingsön, Kyrkesund, Mollösund och Gullholmen är väl

värda ett besök och tänk på att uppehållet då blir längre än om man följer med till "ändstationen".

## Biljetter

till alla resor utom Fallens Dag säljs ombord under resan. Plats kan inte beställas i förväg. Vill du vara säker på att komma med, kom då minst 30 min före avgång från Stenpiren.

Bussar och spårvagnar stannar i närheten och p-platser finns i grannskapet. Det händer ytterst sällan att det är helt fullsatt ombord.

Barn under 12 år reser fritt i vuxens sällskap, utom i grupper. Biljettpiserna framgår av programmet Sommarturerna som medföljer detta nummer av Ångbåten. Programmet kan även erhållas ombord och på turistbyrån eller informationscentralen i Göteborg m fl ställen.

## Välkommen

till en ny sommar med ångaren BOHUSLÄNS! Ta med grannar, arbetskamrater och andra vänner! Det finns trots allt de som inte känner till de fantastiska möjligheterna att färdas med ångbåt i vår fina skärgård!

IK



BOHUSLÄNS på hemväg från Marstrand den 30 juli 1978. Foto Per Ahlquist.



# Nu har PÅSK kommit till!

PÅSK skall uttydas Passagerarångfartygens Samarbetskommitté och är ett samarbetsorgan för rederier och stödföreningar till äldre svenska passagerarångfartyg.

Inträdesvillkoren är att fartygen är byggda senast 1925 och har gällande passagerarcertifikat. Av alla tänkbara ångare står endast Waxholmsbolaget utanför med NORRSKAR och STORSKAR. Bolaget betraktar sig som myndighet (!) vilket gör det mindre lämpligt att deltaga i samarbetet.

Följande fartyg och rederier är anslutna till PÅSK:

#### BJÖRKFJÄRDEN

Angf AB Saltsjön-Mälaren, Stockholm.  
Trafikerar Stockholm-Björkö i Mälaren.

#### BLIDÖSUND

Roslagens Skeppslag AB, Stockholm.  
Trafikerar Stockholm-Blidösund-Furusund/Söderöra.

#### BOHUSLÄN

Sällskapet Angbåten.

#### BOXHOLM II

Boxholms AB, Boxholm.  
Trafikerar sjön Sommen vid Tranås.

#### DROTTNINGHOLM

Nya Rederi AB Strömma Kanal, Stockholm.  
Trafikerar Stockholm-Drottningholm (Mälaren).

#### GUSTAVSBERG VII

Nya Rederi AB Strömma Kanal, Stockholm.  
Trafikerar Stockholm-Gustavsberg.

#### EJDERN

Museiföreningen Angfartyget Ejdern, Södertälje.  
Trafikerar Södertälje-Farstanäs.

#### FÄRJAN 4

Sjöfartsmuseet i Göteborg.  
Stödförening: Sällskapet Angbåten.

#### MARIEFRED

Gripsholms-Marsiefreds Angfartygs AB, Stockholm.  
Trafikerar Stockholm-Mariefred.

#### MOTALA EXPRESS

Rederi AB Kind, Motala.  
Trafikerar Vättern (Askersund).

#### THOMEE

Östersunds kommun.  
Trafikerar Storsjön.

#### THOR

Stiftelsen Smålands Museum, Växjö.  
Trafikerar Helgasjön.

#### TRAFIK

Sällskapet s/s Trafiks Vänner, Hjo.  
Trafikerar Vättern (Hjo).

Efter ett inledande möte mellan representanter för svenska passagerarångare ombord i s/s BJÖRKFJÄRDEN i Stockholm 16 december 1978 konstituerades PÅSK 27 januari i år. Det är alltså en tämligen ny organisation.

Anledningen till det uppkomna samarbetet har sin grund i det brev som Museiföreningen Angfartyget Ejdern sände ut i höstas till "museilångfartygsföreningarna". Orsaken var då den utredning som Sjöhistoriska Museet gjort om bevarandet av äldre fartyg och de bidragsmöjligheter utredningen föreslagit. Ejdern-föreningen föreslog en samarbetskommitté som skulle fungera som remissinstans i ångbåtsfrågor.

Vid vårt första möte visade det sig finnas flera anledningar till samarbete mellan ångbåtarna, förutom att kretsen av fartyg vidgades. En samarbetskommitté skulle således kunna hävda ångfartygens intressen gentemot myndigheterna, vara ångbåtssakkunnig remissinstans, opinions- och informationsgrupp etc.

Inget av de aktuella fartygen företräds av någon annan organisation och hänsyn tas därför inte till passagerarångarnas särart och antikvariska värde när nya författningar utarbetas.

Mötet var av den uppfattningen att om det finns ett allmänt intresse av att ett antal av våra äldre ångfartyg bevaras och hålls i trafik så är det också samhällets skyldighet att stödja de föreningar, företag och museer som bevarar fartygen.

Vid det konstituerande mötet, även det ombord i s/s BJÖRKFJÄRDEN, 27 januari enades man om att de sista kvarvarande passagerarångfartygen lever i en hård värld och att de har så mycket gemensamt att ett närmare samarbete vore motiverat.

Därmed bildades Passagerarångfartygens Samarbetskommitté, PÅSK, som representerar Sveriges samtliga passagerarångare i trafik, byggda senast 1925, med undantag av Waxholmsbolagets NORRSKAR och STORSKAR.

Det löpande arbetet inom PÅSK skall skötas av ett arbetsutskott. En otymplig administration skall undvikas av såväl praktiska som ekonomiska skäl. I AU ingår representanter för EJDERN, BLIDÖSUND, MARIEFRED och BJÖRKFJÄRDEN. Dessa har utarbetat stadgar som nu är på remiss hos medlemmarna. AU kommer att meddela lämpliga myndigheter och organ om PÅSK existens. AU förbereder även en uppvaktning hos utbildningsministern.

Av stadgarna framgår PÅSK uppgift, nämligen, att vara samarbetsorgan för redare och stödföreningar till äldre svenska passagerarångfartyg, att gentemot myndigheter verka för att förordningar och stödåtgärder utformas så att bevarandet av fartygen understöds och underlättas, att utbyta erfarenheter och råd i bl a underhålls-, utrustnings- och driftsfrågor, att medverka i opinionsskapande aktioner för bevarandet av passagerarångarna. PÅSK är ej någon arbetsgivarorganisation.

Slutligen skall nämnas två riksdagsmotioner som berör oss. Den ena av Torke Lindahl (fp) föreslår en utredning för att "se över förutsättningarna för bevarande av kulturhistoriskt värdefulla

fartyg". Den andra av Elver Jonsson (cp) Margot Håkansson (fp) föreslår en utredning "med uppgift att se över förutsättningarna för bevarande av kvarvarande ångfartyg". Det har börjat röra på sig med andra ord.

Elver Jonsson, riksdagsman från Alingsås, har nyss överlämnat museijärnvägsutredningens förslag (SOU 1979:18) till utbildningsministern. Däri föreslås ett årligt stöd på 1,5 miljoner kronor till de föreningar som driver museibanorna. Föreningarna har sammanlagt 5000 medlemmar. 130000 människor reste med ångtåg förra året.

IK



## BOHUSLÄN till Väner?

Under förutsättning att tillräckligt intresse finns bland de aktiva gör ångaren BOHUSLÄN en rekreations- och informationsresa till Väner i juli.

Vänerresan startar från Göteborg den 9 juli och återkommer den 17 juli efter besök i förslagsvis Karlstad, Kristinehamn, Mariestad och Lidköping. BOHUSLÄN blir inte ensam, norska BOROYSUND, TRAFIK från Hjo och lotsångaren POL-STJÄRNAN som för övrigt i år fyller 50 år, har alla uttalat sitt intresse för att mötas i Väner i sommar.

## FÄRJAN 4

bogserades den 10 januari 1979 av STORMGIRL från Gotenius Varv till Stora Bommens färjeläge. Under april skall arbetet med byte av avvisaren slutföras. I slutet av mars började maskinisterna med en genomgång av maskin och panna. Färjan 4 skall åtminstone vara klar för gång den 26 maj då Klubb Maritim skall göra en hamrundtur med färjan.

## Årsmöte

för andelsägare i Angbåten ekonomisk förening hålls ombord i BOHUSLÄN vid Stenpiren måndag 7 maj kl 19.00.



# Isvinter



M/S DISA passerar utanför Köpstadsö 27 januari 1979. DISA förlängdes och moderniserades i höstas och har i vinter gjort god tjänst i södra skärgården. Foto Gunnar Söderberg.

Den gångna vintern har varit ovanligt svår för sjöfarten på västkusten. Kombinationen av kyla, vind och snö har ingen motsvarighet sedan 1804 då statistik började föras i Göteborg. All skärgårdstrafik i Göteborgs och Bohuslänns skärgård har drabbats av de svåra isförhållandena med förseningar och ibland helt inställda turer som följd. Båtarna har fått slita hårt vilket gett sig till känna genom bl a sönderkörda propellrar.

I södra skärgården började issvårigheterna för Styröbolaget redan under nyårshelgen. Inom två dygn hade isen lagt sig så att lättmetallbåtarna fick tas ur trafik. Eftersom den isbrytande YLVA och EJDERN, som klarar gång i lättare is, var på varv för haverier återstod endast två isbrytande båtar: DISA och VESTA. Sedan VESTA fått problem med kylvattnet fick taxibåtarna VIKING och HAMNESKAR tidvis rycka in. På nyårsaftons morgon kunde inte HAMNESKAR ta sig ens till Styrö. Tången där isen låg fast. På kvällen kom dock åter VESTA i trafik som tillsammans

med DISA fick klara trafiken på nyårsdagen. För att klara den fortsatta trafiken fick Kostertrafiks SVANÖ hyras in och från den 2 januari fick isturlista tillämpas vilket innebar tre båtar i trafik och Brännötrafiken omlagd från Rödsten till Husvik. För att undvika förseningar på morgonturerna sattes VESTA in nattetid för att hålla ränsorna öppna.

Efter drygt en vecka var all is borta och ordinarie turlista kunde tillämpas igen från den 10 januari. Kylan kom dock snabbt tillbaka och den 16 januari var det dags för isturlistan igen.

I mitten av februari var isläget som kärvast med ca 40 cm fast is i skärgården. Dagstemperaturen låg på ca 20 grader minus. Godsfärjan GÖTA som var enda fartyg som gick i leden från Saltholmen mot stan fastnade i isen den 14 februari och fick hjälpas loss av bogserbåt både på in- och utresan. Under två dagar fick godstrafiken med GÖTA ställas in och istället insattes YLVA på godsturer från Saltholmen.

Några dagar senare hade isläget förbättrats så att isturlistans tider kunde hållas utan förseningar. Den 19 februari kunde GÖTA åter sättas i trafik men då yttre leden via Böttö och väster om Öarna. När isen låg som tjockast var det en del som passade på att köra bil till Donsö och Vrångö. Fr o m den 9 mars kompletterades trafiken med HAMNESKAR som hyrdes in för morgon- och eftermiddagsturer till Rödsten sedan rädda brutits av bogserbåt. Den 23 mars var huvuddelen av skärgården isfri varför ordinarie turlista med fem båtar i trafik kunde tillämpas.

I norra skärgården har vägverkets färjor till Björkö och Öckerö fått hjälp av bogserbåtar under långa perioder i vinter. Kulmen nåddes fredagen den 9 mars då stora mängder packis drev in i norra skärgården. Trots bogserhjälp körde färjorna fast i isen och det var ju inte så konstigt när isvallarna var 2-3 m tjocka. Sex bogserbåtar med maskinstyrkor mellan 500 och 4400 hk kämpade i flera timmar för att få ismassorna att röra sig norrut i Björköfjorden. Eftersom färjorna låg stilla fick resenärerna transporteras med bogserbåtar och Nordöfärjorna som med lite hjälp från bogserbåtar kunde ta sig fram. Resenärerna fick ställa bilarna i Torslanda sedan parkeringarna vid Lilla Varholmen blivit fullbelagda. Via lokal-

radion uppmanades öbor som befann sig i stan att försöka övernatta där eftersom kapaciteten på bogserbåtarna var starkt begränsad jämfört med färjorna. Redan under lördagen hade issituationen lättat så att vägverkets färjor åter kunde gå.

För Nordötrafiken har isturlista tillämpats under perioden 12 februari-25 mars då endast de två Nordöfärjorna varit i trafik. Normalt körs trafiken med POLSTJARNAN, BURÖ (f d STJARN II) och en Nordöfärja.

Även Kostertrafiken har drabbats av svåra isproblem under den gångna vintern. Trafiken har upprätthållits med STJARN som tidvis gått endast en tur om dagen mot normalt tre. När isläget var som sämst tog en resa mellan Strömstad och Koster sex timmar mot normalt 45 min! För att byta en sönderkörd propeller på STJARN fick man ta till den något ovanliga metoden att lyfta aktern med en mobilkran för att komma åt att skifta propeller, eftersom det ej gick att få upp båten på slip.

Övriga bätlinjer i Bohuslän har också haft problem med den ovanliga isvintern. Käringsbåten AINA fick i början av vintern ställa in sina turer och ersättas med sjöräddningskryssaren DAN BROSTRÖM.

GS

## Ångbåtsträff i Oslo 1980

Veteranångfartygsmötena i "Nordsteams" regi kommer att hållas vartannat år. Efter en informell träff i Tönsberg 1975 hölls första mötet i Göteborg sommaren 1976. 10 ångbåtar i varierande storlekar och typer deltog.

1978 ägde mötet rum i Köpenhamn men med ett betydligt blygsammare deltagande. Det är därför med stort intresse vi ser fram

mot nästa ångfartygsmöte 1980 i Oslo där Norsk Veteranskibsklub blir värd.

Alla ångbåtsägare som är intresserade av att komma till Oslo sommaren 1980 med egen ångbåt uppmanas kontakta Norsk Veteranskibsklub, Postbox 1287, Viken OSLO 2 eller ringa John Schröder 00947-2567715.

IK

## Mittuppslaget

visar en hamnväg mellan Skeppsbron och Träpiren i förgrunden omkring år 1950. Från vänster syns barken VIKING, Hönö Klövaångarna ÖCKERÖ och HÖNÖ, Styröbolagets fraktbåt ALDO, ångarna STYRSÖ II, STYRSÖ och REGENT. Utanför VIKING smyger HAKEFJORD II medan DISA vänder utanför Träpiren för att följa VESTA och VIRA II mot södra skärgården. BURÖ på väg mot norra skärgården har just fått upp farten och ligger strax bakom ångaren VIRA II. Längre ut syns ångaren TÖRN på ingående. Isbrytarna ligger förtöjda vid pålverket i älven. Vid Masthuggs- och Stigbergskajen syns långa rader av nu säkert försvunna fartyg. Foto från Per Palmér.

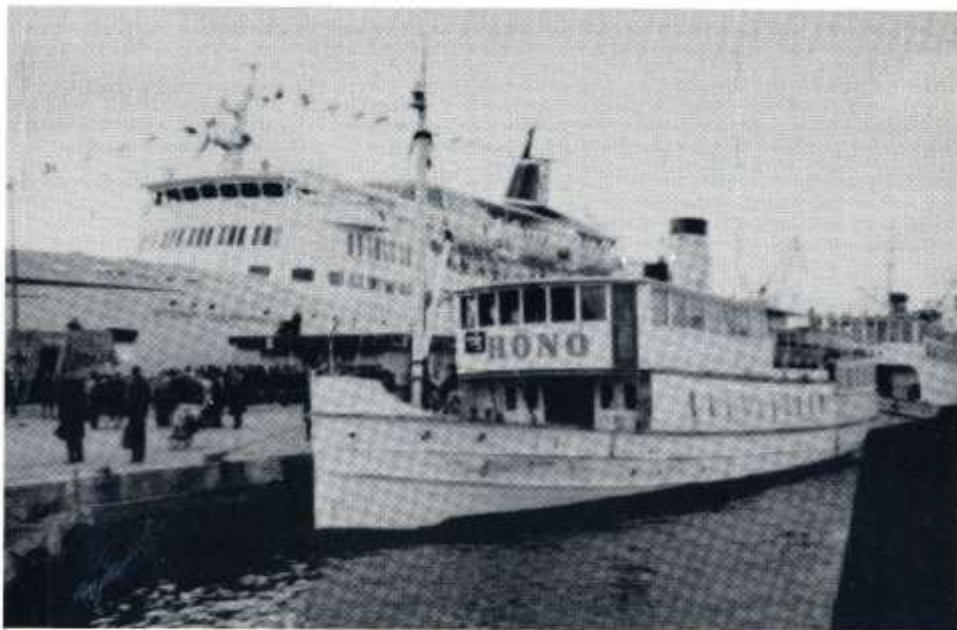












Den 21 april 1967 gjorde HONO sista turen från Stenpiren. Akter om HONO ligger SVEA som fick ersätta på Hönö Klovatraden. Samma dag döptes STENA GERMANICA vid Stenpiren varefter hon gick premiärturen till Tyskland. Foto Gunnar Söderberg.

Sommaren 1963 minskade trafikunderlaget kraftigt eftersom det då gick att köra bil till Hönö via Öckerö. Då hade den statliga vägförjan mellan Lilla Varholmen och Öckerö varit igång ett halvår. Sommargästerna föredrog att sitta i bilköerna vid färjan istället för att som tidigare resa med båtarna. Även godsmängderna minskade trots att Paul Olofsson skaffade en liten lastbil för att distribuera godset från båten till mottagaren utan kostnad. Båttrafiken fortsatte dock enligt samma mönster som tidigare med två båtar under sommaren och HONO ensam under vintern med en tur vardagar och två på söndagar.

I april 1967 invigdes den kommunala linjefärjan mellan Hönö och Fotö och HONO lades upp medan Paul Olofsson övergick som skeppare på färjan. Öckeröbolaget fortsatte dock med Hönö Klovatrafiken, först med SVEA under våren och från sommaren med då nyrenoverade TURISTEN. Öckeröbolaget fortsatte trafiken till november 1969 då hela passagerartrafiken lades ned. An idag går det dock att skicka gods till Hönö med lastbåten ÖCKERÖ som går från stan fem dagar i veckan.

Under tiden hade HONO sålts 1968 till Rederi AB Bayard i Askersund och sommaren 1969 gjorde hon rundturer på Vättern under sitt gamla namn BAYARD. Samma höst såldes hon igen och kom åter till Mälaren och det nya Rederi AB Mälaren-Hjälmaren. BAYARD sattes in på turer från Köping och Torshälla till bl a Västerås. Hösten 1973 gick båten som skoaffär i Mälaren och Saltsjön.

Våren 1974 övertogs BAYARD av Strömma Kanalbolaget i Stockholm och sattes bl a in på Strängnästraden. Efter en del maskinkrängel sommaren 1974 låg BAYARD upplagd fram till 1976 då hon med nyinredd matsal på övre däck, sattes in på den nya linjen till Sigtuna och Skokloster. Vintern 1978 byttes den gamla Skandiamotorn, som hade omkastning och fordrade maskinist vid manövrarna, mot en begagnad diesel på 1000 hk. Samtidigt fick hon överta skorstenen från ett ångmudderverk. Den nya maskininstallationen gav dock nya problem och BAYARD fick i somras ersättas av först SIMSON och senare ANGANTYR på Skoklosterlinjen. Vi får hoppas att maskinproblemen går att lösa och att BAYARD kommer i trafik i sommar igen.

GS

## Bergslagsbanan 100 år

I kretsen av teknikhistoriska föreningar i Göteborg sällar sig Bergslagens Jernvägssällskap, förkortat BJs. På några år har BJs samlat till sig ånglok och vagnar som påminner oss om den enskilda järnväg som ligger oss västsvenskar mest varmt om hjärtat nämligen Bergslagens Järnväg, Göteborg-Falun (-Gävle). Föreningen är nu en av de större i museijärnvägssammanhang.

Sedan 1974 samarbetar Sällskapet Ångbåten med BJs i olika sammanhang. Ärligen återkommande är t ex rundresan med tåg och båt till Trollhättan och Fallens Dag. Förutom detta arrangemang skall lok och vagnar i år luftas i två 100-årsjubileer.

Det första gäller Dalslands Järnväg mellan Mellerud och Norge vars 100-årsjubileum firas 24 maj av Eds kommun, BJs och Jernvägssällskapet Amål-Arjäng (JAAJ). Angloksdragna tåg från Göteborg och Amål möts i Mellerud varifrån resan går gemensamt till Kornsjö vid norska gränsen.

Årets stora arrangemang i järnvägskretsar blir Bergslagsbanans 100-årsfirande veckoslutet 1-2 september. I detta deltar BJs, JAAJ, Gävle-Dala Jernvägs museiförening och Nohabs Lokklubb m fl. Jubileumsfest-

ligheterna inleds redan fredag kväll med avtäckande av minnesplatta på Bergslagsbanans stationshus i Göteborg, det så kallade Vita huset. Ytterligare minnesplattor avtäckts dagen efter i Amål, Kil och Falun.

Jubileumståget avgår lördag morgon från Göteborg mot Kil och Falun. Två ånglok drar till Trollhättan där det ena vänder med några av vagnarna (avsett för de som inte orkar med att färdas hela sträckan). Från Amål och Falun går samtidigt ytterligare ångtåg mot Kil där alltså tre tåg strålar samman. I Kil avtäckts minnesplattan av kommunikationsministern som medföljer tåget vidare norrut då jubileumsmiddagen serveras i BJs restaurangvagn. Vid ankomsten till Falun väntar ytterligare festligheter med bl a ångloksparad där ytterligare ånglok förväntas delta. Återfärd till Göteborg sker på söndag.

Till jubileet har ett särskilt Bergslagsbaneöl tagits fram med jubileumsloket, BJ 112, på etiketten. Dessutom ges en minneskrift ut.

Vidare upplysningar från Bergslagens Jernvägssällskap, Box 269, 401 24 Göteborg.

IK

## Göteborgs Spårvägar 100 år

Det är i år 100 år sedan de första hästspårvagnarna underlättade förbindelserna i Göteborg. Detta kommer att uppmärksammas av Göteborgs Spårvägar med ett omfattande jubileumsprogram som kulminerar under augusti och september.

Spårvägen kommer således att ta ut gamla vagnar i daglig trafik för allmänheten. Det blir visserligen inga hästspårvagnar men tillräckligt intressanta elektriska antikviteter som inte gått i reguljär trafik på många år.

Mellan 4 augusti och 1 september trafikerar "Ringlinjen" (Centralen-via linje 1-Stottskogen) måndag-fredag kl 9.30-14.30. Mellan 5 augusti och 24 september trafikerar "Lisebergslinjen" (Centralen-Liseberg) kl 12-22. Vanlig taxa tillämpas.

100-årsjubileet förbereds med utställningar på Informationscentralen och Stadsbib-

lioteket under våren och sommaren.

25 och 26 augusti går Karnevalen med kavalkad med äldre vagnar från Majorna genom centrum till Liseberg. Tåget beräknas bli ganska långt och kommer förmodligen att skapa en fin trafikstockning.

Lördag 23 september är det nolltaxa, dvs fria resor på alla GS-linjer, tillsammans med "öppet hus" vid GS-anläggningarna i Majorna (vagnhall och bussgarage).

Till 100-årsjubileet ger Svenska Spårvägssällskapet ut en bok med inriktning på historisk dokumentation. Även Spårvägen utger en jubileumsbok.

Vidare information om Spårvägens jubileum presenteras senare i dagspressen.

IK



# JOHN E OLSON



JOHN E OLSON på sista turen över Älven mellan Färjenäs och Klippan den 2 april 1967. Foto Bildservice.

Byggt 1960 av AB Bröderna Larssons Varv & Mek Verkstad i Kristinehamn för Göteborgs Hamnstyrelse.

Reg nr	10076
Signalbokstäver	SIGY
Längd över allt	36,80 m
Bredd	11,02 m
Djup	2,69 m
Djupgående	2,10 m
Bruttodräktighet	197,92 reg ton
Nettodräktighet	82,60 reg ton
4 st Volvo-Penta MD 96B dieselmotorer, totalt	508 ehk
2 st Voith-Schneider propellrar	
Passagerare	700
Besättning	3
Personbilar	ca 20

Trafiken på den gamla färjeleden Klippan-Färjenäs ökade i takt med bilismens frammarsch på 1950-talet. Färjan DAVID CARNEGIE som sattes in på leden år 1951 kunde inte klara trafiktopparna tillsammans med den gamla ångdrivna FÄRJAN 2. Planer på en broförbindelse hade disku-

terats så länge leden funnits och utsikten att få en bro byggd de närmaste åren var minst sagt oviss fastän debatten var igång hos berörda myndigheter.

Under nämnda förutsättningar ansåg Hamnstyrelsen att ytterligare en färja borde sättas in på leden. Efter förhandlingar lades ordern hos AB Bröderna Larsson Varv & Mek Verkstad i Kristinehamn. Varvet hade färjor som specialitet. Tidigare hade man byggt ett flertal färjor för för huvudsakligen Vägverket, så det var vana byggare som fick jobbet med den nya färjan. Kontraktssumman var 860.000 kr.

Den 4 maj 1960 flaggades det på varvet för nybygget som då var sjösättningsklart. I dopet erhöll färjan namnet JOHN E OLSON. Det var Göteborgs och landets siste segelfartygsredare som färjan uppkallats efter. Den 12 september mottog Hamnstyrelsen det efterlängtdade nytillskottet på leden Klippan-Färjenäs. JOHN E OLSON var av ungefär samma storlek som den nio år tidigare levererade DAVID CARNEGIE. Skillnaden var att JOHN E OLSON i större ut-



JOHN E OLSON på väg till Hammens Varv på Ringön. Vid Östra Frihammsbryggan ligger ångaren BOHUSLKN vars räddningsaktion just hade inletts. Foto Krister Bång den 2 juni 1965.

sträckning än någon tidigare färja var byggd för biltrafik. Däckshuset på ena sidan hade ersatts med en tredje fil, i första hand avsedd för tvåhjuliga fordon men med en bredd som passade för personbilar.

Färjan saknade roder och styrdes med hjälp av två Voith-Schneider propellrar. Drivkraft erhöles från fyra Volvo-Penta MD 96B dieselmotorer om totalt 508 ehk vid 1800 varv/minut. Farten var 8,5 knop. Vid normal gång användes endast två motorer. Vid svåra is och strömförhållanden kopplades de övriga två in. Motorernas arrangemang medförde att man kunde ta bort en motor för renovering, utan att därför ta färjan ur trafik.

På premiärturen den 30 september 1960 inträffade ett litet missöde när JOHN E OLSON anlöpte Klippans färjeläge. Av förmodad premiärnervositet gjorde däcksmannan en felmanöver med klaffarna varvid färjan fastnade i läget. Genom händelsen som inträffade vid rusningstid kl 7, kom många försent till sina arbeten. Efter ca en timma var felet avhjälpt och trafiken flöt normalt.



Första turen med JOHN E OLSON från Färjenäs den 30 september 1960. Foto Bildservice.





JOHN E OLSON efter ombyggnad till pontonkran för containers. Foto Krister Bång den 22 mars 1972.

Vid Älvsborgsbronns tillkomst i november 1966 lades biltrafiken ned på leden. JOHN E OLSON kom dock att fortsätta färjtrafiken men enbart för gång- och cykeltrafikanter på morgnar och kvällar. Att köra med en bilfärja för enbart persontrafik var oekonomiskt och man beslöt att lägga ned linjen helt från den 2 april 1967.

På morgonen lördagen den 2 april hade ett hundratal Maj- och Färjenäsbor mött upp vid Klippan för att vara med om den sista turen på den klassiska färjeleden mellan Klippan och Färjenäs. Vädret var vackert denna vårdag när JOHN E OLSON gjorde sin sista tur över älven. Väl framme vid Färjenässidan talade Hammens trafikchef Paul Dahlberg om utvecklingen som medfört nedläggningen av den gamla färjeleden. När leden startades vet man faktiskt inte men man har kännedom om bortåt 350 år av dess historia. Dagen till ära bjöds resenärerna på kaffe med dopp och en minnesskrift samt en bok, Färjan 6 - ur skeppsdagboken. Därpå gick JOHN E OLSON över till Klippan varvid de trogna 200 passagerarna lämnade färjan för sista gången. En epok var slut.

Nu var JOHN E OLSON överflödig och lades

upp på Hammens varv på Ringön. Några nya arbetsuppgifter hade man inte utan den utannonserades till försäljning i augusti 1967. Någon försäljning blev dock inte av. Förslag att bygga om JOHN E OLSON till självgående pontonkran för containers framlades i början av 1968. Utvecklingen inom sjöfarten medförde att hammens äldre kranar inte orkade med containerlyft, inte ens då man sammankopplade två kranar. Enda möjligheten var då att använda hammens pontonkranar. Dessa krävde dyrbar bogserhjälp. Byggs man om JOHN E OLSON så fick man en snabb och flexibel pontonkran för containerlyft. I hård konkurrens med femton andra svenska företag tog Smögens Plåt & Svets hem ordern på ombyggnaden av färjan. Färjan utrustades nu med en 17 m hög kran med en 22 m lång arm och drygt 20 tons lyftkapacitet.

Efter provtur och leverans i juli 1968 anlöpte JOHN E OLSON sin hammahamn Göteborg och visade upp sig i en helt annan skepnad än tidigare. Den stora kranen dominerade fartyget och inte var hon vacker precis. Nu började en ny era för JOHN E OLSON som pontonkran i Göteborgs hamn, en uppgift som den har än idag.

BERTIL SÜDERBERG

## Kapten Johan Carlsson på NORRVIKEN

Den 31 oktober 1919 på morgonen lämnade ångbåten NORRVIKEN Grebbestad för att som vanligt gå till Lysekil. Efter någon timme återvände hon med flaggan på halv stång. Befälhavaren, sjökaptens Johan Carlsson, hade avlidit. Han satt vid sitt skrivbord i navigationshytten, då en hjärtattack ändade hans liv.

Med Johan Carlsson gick en av många nordbohusläningar välkänd och respekterad person ur tiden. Född den 21 november 1853 i Nolby i Kville socken gick han tidigt till sjöss och avlade år 1887 sjökaptensexamen vid navigationsskolan i Strömstad. Innan han blev delägare i NORRVIKEN och från 1912 ensam ägare, hade han seglat på de sju haven, bl a som den ene av fartygets två kaptener. Han svarade i sin egenskap av examinerad sjökaptens för navigeringen, medan den andre kaptenen, ofta redaren, var administrativ chef ombord. Snäckor från Söderhavet i min ägo påminner än idag om Johan Carlssons långväga seglatser.

Ett foto av Johan Carlsson ger en god karaktäristik av honom. Det visar honom ombord på NORRVIKEN iklädd sjöstövlar, rejäl överrock och mössa men inga galoner eller andra tecken tyder på att det är befälhavaren man ser. Enkelhet och flärdfrihet var utmärkande för honom. Men han kunde säga till när det behövdes och hans blick kunde få den trotsigaste att lyda. Ibland behövdes det hårdare tag, t ex då passagerare på hemvägen från Lysekil fått i sig lite för mycket till bästa. Då kommanderades "av med luckorna" och så placerades de värsta oroselementen i lastrummet för att plockas fram vid hemstationen och sättas iland.

Då och då hände det, att passagerarantalet överskred det tillåtna och en nitisk polisman i Lysekil fick en gång för sig, att han skulle räkna passagerarna när de gick ombord. Detta upptäckte kapten Carlsson och lät då lägga ut den aktre landgången och beordrade passagerarna att cirkulera med den påföljd, att den stackars polisen gav upp för att aldrig mer försöka igen.

Som en följd av tjänst i engelska fartyg blev Johan Carlsson en hängiven englandsvän, vilket framför allt visade sig, när orosmolnen hopade sig över Europa i början av seklet. Det svenska kungahusets sympatier för Tyskland kunde han inte för-

dra och han hyste över huvudtaget ringa värnrad för kung och kungligheter. Detta förorsakade honom en reprimand från kung Oscar II, då NORRVIKEN i Marstrand passerat kungafartyget DROTT utan att hälsa med flaggan. Men eftersom kapten Carlsson var egen redare, fick erinringen ingen praktisk betydelse.

Välkänd var kapten Carlssons skickliga sjömanskap, parat med en god portion djärvhet. Någon dumdristighet var det dock aldrig tal om. Säkerheten fick aldrig åsidosättas.

"Männtrö NORRVIKEN kan passera Soten i dag?", frågade sig några smögenlotsar under den svåra decemberstormen 1909. NORRVIKEN kom och på lotsarnas fråga, hur det varit på Soten, blev svaret: "Då ä krabbt!" Sedan spilldes inga fler ord om den färden.

Någon fyrbelysning i våra dagars bemärkelse fanns inte längs bohuskusten vid denna tid och mörkernavigeringen kunde erbjuda stora svårigheter. Kapten Carlsson löste problemen på sitt eget vis med hjälp av kompass, klocka och en anteckningsbok, där han antecknat tidpunkten för olika passager och kursändringar. Med den exakta kännedom han hade om sitt fartyg, kunde han med hjälp av klockan beordra kursändringar i mörker i rätt ögonblick.

En trång passage utanför Bovallstrand vågade kapten Carlsson dock inte navigera genom med hjälp av sin anteckningsbok. Den mörka årstiden lejde han därför en fiskare, som rodde ut när NORRVIKEN väntades och som med en stormlykta markerade när kursen skulle ändras. För att klara infarten till Grebbestad i mörker hade han avtalat med rektor för folkhögskolan att ha lampan på expeditionen tänd. Numera är det av förklarliga skäl få människor, som kan minnas kapten Johan Carlsson och hans båt NORRVIKEN och GREBBESTAD, den senare även kallad "Latern". Jag har nämnt några av kapten Carlssons egenskaper och avslutar med ett par ord av konsul Gustav Karlsson, Lysekil: "Under alla de år jag kände kapten Carlsson, hörde jag honom aldrig tala illa om någon människa." Ett finare omdöme är få människor förunnat.

PER-OLOF WANNERSKOG



## Vi har läst . . .

I höstnumret fanns en reklambilaga från Bokförlaget Rediviva. Två klassiska böcker i facsimiltryck erbjöds Ångbåtens läsare.

### Handbok för passagerare

under Resor med Ångfartygen på Mälaren, är titeln på den ena av böckerna och utkom första gången år 1825. Formatet är 95 x 140 mm, antal sidor 60, ca-pris 24:50.

Boken är tillägnad "Brukspatron och Rid-daren Herr Samuel Owen", engelsmannen som blev Sveriges förste ångbåtskonstruktör. Vid hans verkstad i Stockholm tillverkades trettio fartygsångmaskiner, fem trä-fartyg och de första järnångfartygen i Sverige, förutom tröskverk, valsverk och åtskilliga stationära ångmaskiner.

Boken inleds med en presentation av de fem ångbåtar som fanns i Stockholm 1825. Tre ägdes av Owen som också tillverkat maskinerna till alla fem.

Därefter följer en uppräknig av de platser ångfartygen passerar "under resorna till Upsala, Mariefred, Strängnäs, Västerås och Arboga jemte korta underrättelser om de förnämsta ställen vid vilka ångfartygen lägga till och dels passera förbi".

Trots textens frakturstil och gammalstavning bjuder den lilla boken på roande och intressant kulturhistorisk läsning. Den bör i alla händelser avnjutas inför ångbåtsfärderna på Mälaren som varje sommar har tre passagerarångare i reguljär trafik

IK

### Bref om ångbåtar

är mera omfattande till format och innehåll men lättläst genom sin stora och tydliga text.

Denna bok utkom ursprungligen år 1816 och är en klassiker inom ångbåtslitteraturen. Den innehåller "Utkast till en Historia om Ångmaskiner, om användandet af dem, till Fartygs Drifvande, om Ångfartens uppkomst och tillväxt, samt de försök i denna väg, som hos oss blifvit gjorde, och den nytta vi af denna uppfinning kunna lofva oss".

Boken utgavs anonymt i form av ett brev till en fru "med egendom vid Mälaren". Författare var Gustaf Broling som var metallurg och vid vars fabrik den första ångmaskinen i Sverige byggdes. Han ger i boken en populär men sakkunnig skildring av ångteknikens utveckling. Han beskriver ångbåtar i allmänhet och särskilt de försök som gjordes i Sverige 1816, samma år som boken gavs ut. Samuel Owen satte då in ångpanna och -maskin i en tröskuta

som dessutom försågs med propeller emedan han redan insett nackdelarna med hjul. Det var Sveriges första ångbåt.

Boken bidrog på sin tid till att sprida och befrämja kunskapen om, liksom utbredningen av det nya transportmedlet som skulle revolutionera samfärdseln inte bara i Sverige. Författaren målar upp vad som senare skulle bli verklighet, nämligen ångbåtslinjer längs kusten, i skärgårdarna, på insjöar, floder och kanaler. Med ekonomiska kalkyler jämför han ångbåtarna med det dittills kända färdssättet, hästskjutsarna. Att detta sker till ångbåtarnas fördel är uppenbart. Dessutom, skriver han, "på ett ångfartyg njuter man alla bekvämligheter som saknas vid landfragt, kommer förr fram, för lindrigare kostnad och med så mycket saker man vill medtaga".

Format 135 x 215 mm, 60 sidor, ca-pris 55 kr.

IK

## Ångbåtarna på Storsjön

av Gustaf Modigh, 104 sidor, bunden, ca-pris 46 kr. Frank Stenvalls Förlag.

Nu har även ångbåtstrafiken på Storsjön fått sin egen bok!

Författaren, Gustaf Modigh, är född 1896 och var i sin ungdom verksam som däcksmän och senare som skeppare på ångbåtar i trafik på Storsjön i Jämtland. Som pensionär började han dokumentera Storsjöns ångbåtstrafik som under mer än hundra år utgjorde en viktig del av livet kring sjön.

Boken inleds med en karta och förteckning över Storsjöns mer än 80 bryggor följda av författarens egna upplevelser från sjön. Så följer en historik över ångbåtstrafiken och en beskrivning över timmerflottningen som Gustaf Modigh själv varit med om.

Större delen av boken är en katalog med text och fotografier (även teckningar) över de 40-tal ång- och motorbåtar, passagerar- och bogserbåtar, som trafikerat Storsjön.

Materialet till boken har hämtats från arkiv och tidningsartiklar, från intervjuer och författarens egna upplevelser och anteckningar. Fotografierna är av god kvalitet och historiskt mycket värdefulla.

En bok som rekommenderas alla ångbåtsvänner.

Ångbåtarna på Storsjön kan beställas från Frank Stenvalls Förlag  
Malmgatan 3  
211 32 Malmö  
Tel 040-127703

IK

## MARIEFRED och målarbåtarna

- 150 års trafik med 30 ångfartyg på Mälaren av Lennart Rydberg. 64 sidor, medelstor stil. Allt om Hobbys förlag. Häftad 30:- inb. 40:-.

Boken handlar om ångbåtstrafiken på Mälaren mellan Stockholm och Mariefred. Den börjar med en presentation av 75-åriga ångfartyget MARIEFRED som ännu varje sommar går i reguljär trafik på traden. Därefter följer mariefredstrafikens historia från 1820-talet till våra dagar.

De olika rederierna och fartygen beskrivs ingående liksom människorna som drev rederierna, arbetade ombord, fraktade varor eller reste med fartygen. Man får även följa de ansträngningar som gjorts och fortfarande görs för att upprätthålla trafiken med MARIEFRED främst från Stiftelsen Skärgårdsbåten, en av våra kolleger i Stockholm.

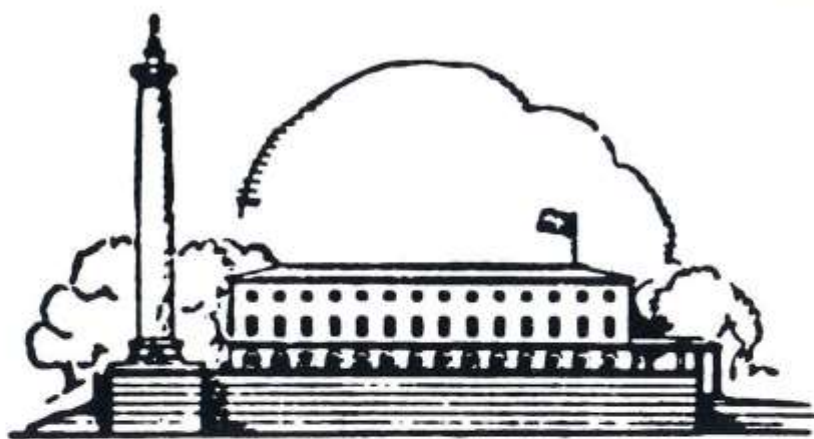
Författaren själv aktiv ångbåtsräddare, har hämtat sina uppgifter från böcker, tidningar, bolagshandlingar, egna anteckningar och intervjuer som målade belyser arbetet ombord i ångbåtarna.

Boken innehåller en mängd historiskt intressanta fotografier av god kvalitet och avslutas med en skeppslista med historik och fotografier av de fartyg som trafikerat målarstaden Mariefred.

IK







## Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

*Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.*

### ÖPPET

**Vinterhalvåret september—april:** tisd.—fred. 12.00—15.00, lörd., sönd. och helgd. 10.00—17.00, månd. stängt. Kvällsöppet onsd. 17.00—21.00.

**Sommarhalvåret maj—augusti:** alla dagar 11.00—16.00.

## Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

*Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.*

### ÖPPET

**Sept.—april:** lörd. 10.00—15.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.

**Maj—augusti:** vard. 10.00—17.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.