



ÅNGBÅTEN Årg 39 • Nr 2 2003 • 111

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björeländavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20,
e-post ingvar.kronhamn@boase.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 75, e-post bertil@phc.gu.se

Martias Jarlstedt, Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
e-post martias@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stannark, Frogstev. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, e-post markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Premsubscriptionsavgiften för år 2003 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan ständas på olika sätt efter överenskomme med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda,
eller på Postens blankett dörda till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2003.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg

www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 2003 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 031-407 89, e-posterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,
kansler: Ove Iko, tel 031-69 89 34, e-post kassor@steamboat.se

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

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

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johanson, tel/fax 031-68 25 82.

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från flöjelaget vid Residensbron (vid Stenpiren).

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

Försalongen

Välkommen ombord när sommarbåten lägger ut!

Som däckslast medföljer *Ångbåtsturer 2003* som vi hoppas skall locka till ännu flera ångbåtsresor med våra ångare.

Efter vinteruppehållet är ångbåtarna i gång igen. Flitiga medlemmar har förberett den nya säsongen på många sätt, såväl ombord som hemma vid skrivbordet.

Både BOHUSLÄN och FARJAN 4 gick på premiärtur 1 maj, det var då omslagsbilden påpassligt togs av Åke Karlsson.

Maj är en jättekrydd månad för såväl ångbåtsfolk som andra. När någon ombord tyckte att maj gärna kunde få vara dubbelt så lång insåg vi att någon annan månad fick stryka på foten. Vi enades om november och skrattade gott åt tanken.

Passa på, njut av årstiden, läs *Ångbåten* och planera sommaren med hjälp av *Ångbåtsturena*.

Trevlig ångbåtssommar!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2003: 1 september 2003

Nr 4 2003: 10 november 2003

Nr 1 2004: 26 januari 2004

Nr 2 2004: 13 april 2004

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN på årets premiärtur 1 maj med Slottsberget i bakgrunden.
Foto Åke Karlsson

Ångbåten Nr 2 2003

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

När dessa rader nedtecknas i mitten av april har just våren anlänt. Ja, det känns nästan som om det är sommar helt plötsligt, med dagstemperatur mellan 15 till 20 grader. Då talar jag om plusgrader!

Vår vackra ångare ligger åter vid Stenpiren, nymålade och granna. När vi lämnade Gotehus varv häromdagen, efter fullbordad årlig översyn, kunde jag inte låta bli att ta en liten runda i hamnen. Vi gick ned till Majnabbe innan vi vände tillbaka mot vår kajplats, kalla det gärna en reklamrunda för det var mycket dragande i tampan till ångvisslan och många kajflanörer som vinkade. Det känns härligt att vara under ånga igen!

Aktiva medlemmar uppmanas återigen att kolla läkarintyg och behörigheter. Dessa måste ovillkorligen vara i ordning innan monstring kan ske. Kom även ihåg min ständiga uppmaning varje vår: Om alla aktiva kan värva ytterligare en aktiv medlem, som kan

segla ombord, så kommer vi att ha gott om besättning. Sätt igång med värningskampanjen bland vänner och bekanta!

Årets turlista medföljer detta nummer av vår tidning och som vanligt är styrelsen ansvarig för densamma, men konstruktör och idog arbetare för att få turlistan i tryckbart skick är Ingvar Kronhamn, som jag lyfter min keps för, som tack.

Studera nu årets fina turer, välj och ring besättningsanskaffarna snarast. Då kan vi alla leva ett lugnare liv, för det är så skönt när resorna är fullt bemannade i god tid innan respektive avgång.

Även ni medlemmar som inte deltar aktivt i jobbet ombord, är naturligtvis välkomna som passagerare. Det är alltid lika trevligt att ses igen på våra turer med BOHUSLÄN. Som synes i turlistan har vi i sommar två fina långresor utmed Bohuskusten. Boka dessa i god tid, det är populära resor.

Ni kan även se att samtliga Marstrandsturer är förlängda i år, vilket

innebär att ångaren inte ligger dryga fyra timmar i Marstrand, utan seglar vidare till olika hamnar. Dock kan Ni som föredrar att stanna i Marstrand göra detta och åter embarkera inför avgången klockan 17.00.

Så är det på sin plats att tacka "övervintrarnas gäng". Det är dom som lämpat flera dagar i veckan hela vintern och utfört nödvändiga jobb ombord. Jobb som inte märks så mycket under säsongen, men som är grunden för att vi kan segla. Tack alla ni!

Då vill jag avsluta denna korta epistel med att önska alla läsare hjärtligt välkomna ombord i både BOHUSLÄN och lilla FARJAN 4 på färderna över havet i sommar. Jag hoppas vi ses då!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 111

Försalongen	2	Mitt liv som "tjotte"	12
Ordföranden har ordet	3	En hälsning från Strömstad 1935	17
Ångbåtsturena 2003	4	Vårhälsning från Kockelj-v-lu	18
Vi besöker Käringsön	6	Rapport från däcksgången	19
Smögen under tidigt fyrtiotal	8	Aktersalongen	20
Aktuellt från FARJAN 4	10	Ångbåtsvår i Srockholm	21
Tändkulemotorns dag	11	Att stöda ett lastrum	22

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord i ångaren BOHUSLÄN vid kaj vid Stenpiren, Göteborg, måndagen den 2 juni 2003 kl. 18.00.
Alla andelsägare välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Ångbåten Nr 2 2003

Bli delägare i ångaren BOHUSLÄN

100 kronor kostar en andel i Ångbåten ekonomisk förening. Betala 110 kr. (inkl. portokostnad) ombord eller sätt in beloppet på postgiro 89 80 53-4 eller bankgiro 356-91 34. Skriv namn och adress! Gunnar Bonander sköter andelsförsäljningen tel 031-28 38 29.

Bli medlem i Sällskapet Ångbåten!

Medlemskapet kostar 150 kronor. Då får Du medlemstidningen *Ångbåten* fyra gånger om året samt programmet *Ångbåtsturena* och medlemsrabatt på vissa turer med ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4. Sällskapets postgiro är 62 16 06-3 och bankgiro 673-68 62.

Ångbåtsturerna 2003

Välkommen ombord i sommar på resor med våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4! Turerna med BOHUSLÄN pågår under juni, juli och augusti och med FÄRJAN 4 under september och oktober. Ångbåtssesongen är med andra ord ganska lång.

Ångbåtsturerna finns i turisthäftet *Ångbåtsturerna 2003* som kan erhållas på turistbyråerna i Göteborg och Bohuslän. Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man *Ångbåtsturerna* som bilaga till detta nummer av medlemstidskriften *Ångbåten*. Turerna finns även på Sällskapet Ångbåten's hemsida www.steamboat.se

Kvällstur med BOHUSLÄN

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går som vanligt varje onsdag under juni, juli och augusti, avgång 18.30.

Det finns två slag av biljetter till dessa turer. Rundturen kostar 100 kronor, paketbiljetten med reserverad plats, räk-smörgås och öl eller ett glas vin, 200 kr. Paketbiljetten kan endast köpas i förväg på Turistbyrån i Göteborg.

Söndagsutflykter

De fyra söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om vädret så medger, till Klädesholmen 29 juni, till Härön 3 augusti, till Skärhamn 10 augusti och till Åstol 17 augusti. Avgång från Stenpiren 10.00, åter 19.30.

Söndagen 24 augusti går BOHUSLÄN upp för älven till Älvängen där vi besöker Replagarbanan. Under besöket gör



BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resenärer från Älvängen.

Runt Tjörn och Orust

Resan från Skärhamn runt Tjörn och tillbaka går lördagen 5 juli, avgång 11.00, åter 15.00. Resan från Skärhamn runt Tjörn och Orust går söndagen 6 juli. Mollösund, Gullholmen och Svanesund anlöps. Buss ansluter från Göteborg på morgonen och på kvällen. På denna resa anlöps inte Marstrand.

Kusturer med BOHUSLÄN

Det bli två långturer utmed kusten i sommar. Den första kustturen går från Göteborg till Lysekil torsdagen 10 juli. Vi hoppas att kunna göra uppehåll på Käringön på denna resa. Buss ansluter i Lysekil för återresa till Göteborg.

Fredagen 11 juli går BOHUSLÄN från Lysekil till Fjällbacka med anlop av mellanstationer. Resenärer från Lysekil tar buss tillbaka. Det finns även möjlighet att följa med BOHUSLÄN tillbaka till Kungshamn.

Tisdagen 15 juli går BOHUSLÄN från Lysekil till Göteborg med uppehåll i Marstrand om vädret medger. Buss

ansluter i Lysekil på förmiddagen från Göteborg.

Den andra långturen utmed kusten startar från Göteborg torsdagen 24 juli då BOHUSLÄN går till Kungshamn med uppehåll på Gullholmen. Buss till Göteborg ansluter i Kungshamn.

Fredagen 25 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återfärd till Kungshamn.

Måndagen 28 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn med anslutande buss för återresa till Strömstad.

Tisdagen 29 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg. Upphåll i Marstrand om vädret medger.

Upphållen på Käringön, Gullholmen respektive Marstrand på kustturerna är alltid beroende av vädret. För att inte utsätta fartyg, passagerare och besättning för onödig sjögång går vi innanför Tjörn om sjögången är besvärande. Då utgår uppehållen och stationerna anlöps endast för att lämna eller hämta passagerare.

På kustturerna anlöps Marstrand, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Smögen, Kungshamn, Hunnebostrand och Fjällbacka om inte annat framgår av turistlistan.

Sotekanalens Dag

Lördagen 12 juli firas Sotekanalens Dag i Hunnebostrand. Då gör BOHUSLÄN turer mellan Kungshamn och Hunnebostrand genom Sotekanalens.

Rundurer från Kungshamn och Lysekil

Söndagen 13 juli gör BOHUSLÄN en kvällsrundtur från Kungshamn och måndagen 14 juli en kvällsrundtur från Lysekil.

Rundurer från Strömstad

Lördagen 26 juli gör BOHUSLÄN en kvällsrundtur från Strömstad och söndagen 27 juli en utflykt från Strömstad in i Idefjorden och tillbaka.

Förköp av biljetter

Det är glädjande att så många vill resa med oss och vi rekommenderar verkligen förköp av biljetter för att undvika besvikelsen som lätt följer när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen.

Förköpsbiljetter kan köpas till dags- och kvällsrundurer, söndagsutflykter. Till kusturer kan förköpsbiljetter köpas för hela sträckan som inbegriper fram- eller återresa med buss.

Biljett för delsträckor, utan bussresa, kan endast köpas vid landgången vid ombordstigningen. Vi reserverar alltid ett antal platser för sådana resor.

I *Ångbåtsturerna 2003* finns uppgifter om var biljetterna kan köpas och biljettpriser. Principen är att förköpsbiljetterna finns att köpa på turistbyrån på den plats varifrån turen utgår med ångaren BOHUSLÄN eller med av oss förhyrd buss.

Förköp av måltider

Av förklarliga skäl kan vi bara betjuna ett begränsat antal gäster i matsalong-

erna. I sommar kan man köpa måltidsbiljett i samband med förköp av färdbiljett. I allmänhet står ångbåtssiff och halstrad lax på menyn. Det finns alltid ett vegetariskt alternativ.

Med förköpt måltidsbiljett uppökar man matsalen när man kommer ombord och bestämmer meny, sittning och placering. För dem som blivit utan måltidsbiljett erbjuder vi istället en kall rätt i kaféet.

Idealitet och service

Ångaren BOHUSLÄN drivs av en ideell förening som försöker ge resenärerna bästa möjliga service inom givna ramar, nämligen ett levande museum, en ideellt arbetande besättning och en minimal administration.

Vi är emellertid alltid öppna för förfrågningar och förslag beträffande *Ångbåtsturerna* utan att utlova underverk. För adresser etc, se medlemstidningens andrasida.

Stadsvandringar med FÄRJAN 4

När turerna med ångaren BOHUSLÄN slutar för sesongen börjar FÄRJAN 4 sina stadsvandringar. Varje lördag i september och oktober går färjan från Residensbrons färjeläge intill Stenpiren.

Under 2 1/2 timme gör man en guidad tur genom innerhamnen och tar en promenad iland vid Lindholmen eller Klippan.

Medlemsrabatter 2003

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får

man rabatt på söndagsutflykter och kusturer med ångaren BOHUSLÄN samt stadsvandringar med FÄRJAN 4.

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg-Marstrand-Klädesholmen/Härön/Skärhamn/Åstol och Göteborg-Älvängen.

Kusturerna är resorna Göteborg-Lysekil/Kungshamn, Lysekil-Fjällbacka, Kungshamn-Strömstad, Strömstad-Kungshamn, Kungshamn/Lysekil-Göteborg samt resan runt Orust.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresa. Detta innebär att man som medlem betalar eventuellt anslutande bussresa till fullt pris.

Resor med båt+buss i Sällskapet's regi kan endast köpas i förväg, detta för att vi skall kunna beräkna platsantalet i bussarna. På alla resor betalar barn mellan 4 och 14 år endast 20 kronor. Även yngre barn som behöver egen plats i bussen skall ha biljett.

Förköp betalas till fullt pris på inköpsställen. Medlemsrabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

Medlemspriset är vid resor med båt+buss i Sällskapet's regi följande:

Ordinarie pris	Medlemspris
160 kr	110 kr
220 kr	150 kr
240 kr	160 kr (6 juli)
240 kr	170 kr (övriga)

Välkommen ombord i sommar!

INGVAR KRONHAMN

Vi besöker Kåringön

Kåringön ligger utanför Orust, tre distansminuter från Hållevisstrand. Ön består mest av klippor och är en knapp kilometer rätt över. Namnet Kåringön kommer från ett sjömärke, ett kummel, som i Bohuslän kallats kring. Att köra betyder ju på sjön att hålla så nära som möjligt.

Kåringön befolkades troligen på 1500-talet. På grund av det isolerade läget och ns ofruktsamhet gjorde ingen anspråk på Kåringön. Den blev därför kronoholme där fiskare fritt kunde bosätta sig.

Den som ville bygga på en kronoholme lade ut slnor för att markera husets läge. Om ingen granne hade synpunkter kunde bygget sättas igång.

De första och äldsta husen ligger väster om nuvarande hamnen, vid "Isackes sund". Där låg den ursprungliga hamnen.

Ju längre brt från ns gamla centrum desto yngre och större hus. Fiskarstugan, ns hembygdsmuseum, visar hur en fiskarfamilj levde förr i tiden.

Husen ligger orienterade med ena gaveln mot väster. Det finns 200 hus på Kåringön, ca 80 av dem bebos året om.

Staten r nu i färd med att göra sig av med kronholmarna. På Kåringön verlts marken under husen till husägarna medan övrig mark övertas av Orust kommun.

Under 1700-talets sllperiod ökade befolkningen i antal. Kåringön blev då egen församling och en kyrka uppfördes 1796. Man fick även en kyrkogård på n och slapp färdas till Morlanda vid begravningsgt.

Om en av prästerna på n berättas än idag. August Simson blev församlingens kapellpredikant 1849 och stannade kvar som sådan till r 1900 då han avled.

Pastor Simson engagerade sig i det mesta på n, även i kommunala angelägenheter. Han var även ns skollärare i nästan 20 r.

Simson avlönades med tionde vilket innebar del i fiskarnas fångster. Lnen bestod således av präktig, färsk, saltad eller torkad fisk som såldes mot god betalning.

Efter en kurortsvistelse, där Simson sökte bot för sina känsliga lufttr, lade han skulden fr sina krämpor på den dragiga och fktiga prästgården. Fr egna medel lär han då bygga en ny prästgård som stod färdig 1877, väster om kyrkan. För att få en trädgård lt Simson borna hämta jord från Orust.

Efter ett besök av kng Oscar II på Kåringön 1887, där denne lär sig informeras om Simsons förtjänster som präst och skollärare, tilldelades pastorn Vasaorden som han därefter ständigt bar, såväl på prstrocken som på vardagskavajen.

När Ångbts AB Bohuslänska Kusten planerade att anlöpa Kåringön sände man ut en av sina erfarna skeppare, kapten Andrew Macfie till n. Han berättar i sonsonen Gordon Macfies "Kr kurs" om denna resa.

Jag var den frste som landade med ångbåt vid Kåringns brygga, där nästan hela befolkningen mtte upp. Efter som kapellpredikanten där, pastor Simson, var den som beställde om allt på platsen - och

inte blott rysslade med andliga ting - gick jag upp till prästgården för att tala om att mitt rederi funnit det lämpligt att anlöpa n med sina fartyg, och jag undrade nu hur många gånger i veckan man kunde gå dit.

ver dörren till expeditjonsrummet, där pastor Simson tog emot, lstes i stora bokstäver: Hr träder ingen syndare in, vilket gjorde mig något konfunderad.

Sedan jag redogjrt för mitt ärende hjd Simson mig att sätta ned, och därefter väldigt ett strängt frbr om min moral och nykterhet. Jag fick betyget "Med herm godkänd". Sedan frbrdes jag i katekesen. Det var mera bevisnande, men det gick. Där blev betyget något svagare: "Andemeningen var riktig, fast ordlydelsen stmdt ej fullt med katekesen."

Som svar på min begäran fick jag till slut veta, att pastor Simson skulle bresldes meddela sitt beslut till rederiet. Där på skrev pastorn långsamt brevet som lchades och stämplades med pastorsrskets sigill. Skrivelsen som jag medförde till Ångbts-aktiebolaget Bohuslänska Kusten innehll upplymningen att pastor Simson "efter noggrant frbr och meget övervägande ansett Macfie värdig att anlöpa Kåringön två gånger i veckan tills vidare".

Detta var i början av 1880-talet.

Med ångbåtarna kom badgästerna till n. Det första sommarpensionatet etablerades 1898 på en höjd öster om kyrkan. Simsons prästgård, som donerades till församlingen vid hans bortgång, blev ns andra pensionat 1920. De båda pensionaterna hyrde ut sommarbstder i husen på n där fiskarfamiljerna flyttade ned i kllaren över

Ångbåten Nr 2 2003



Sjrddningsvllskapetets station med fartyg i Kåringns hamn. DAN BRSTRM, byggd 1967, nnerades av Ann-Ida Brstrm och Brstrmskoncernen. De vriga båtarna r LARS PRITZ och THOMAS STENBERG. Foto Ingvar Kronhamn 2003

sommaren. Pensionaten upphörde på 1950-talet.

Fr badgästerna fnns varken societetsalong eller parker. Det var istillet de friska baden som lockade. Och fortfarande badas det om somrarna. Närmaste badplatsen r viken vid hamnen, de andra ligger på ns södra sida.

Kåringön har inte bara hyst fiskare, skollärare och präster. Längst västerut bodde lotsarna, på "Lotsberget" där cks lotsutkiken står. Kåringns lotsstationen drogs in 1960.

Ångbåten Nr 2 2003

punkt 1910-1915 då invnantalet cks var som störst, 660 personer.

Sedan många r försörjer inte fisket befolkningen som istallet har fått övergå till servicenäringarna. Flera initiativ har tagits för att skapa nya arbeten på n. För att rädda posten bildades 1994 Handelshuset. Ett trettiotal bor äger bolaget som driver hotell- och konferensanläggning med post samt butik- och postorderförsäljning fr Sjrddningsvllskapet.

För att ytterligare stärka retruntboendet på Kåringön och grannn Gullholmen finns ett skrgrdsbolag, ett resultat av ett EU-projekt. Syftet är att investera i framtiden fr de båda arna.

Skrgrdsbolaget har bl.a. vertagit Kåringns skola som lades ned 1998 i brist på skolbarn. I byggnaden driver man konferensverksamhet och där finns även ns bibliotek smt tre lägenheter fr åretruntboende.

Under våren 2003 påbörjades arbetet med ett verksamhetsområde vid viken, sydst om hamnen. Hr planeras konferens- och spa-anläggning, utbildnings- och sjrddningscenter, motorverkstad, taxibrseetelse m.m.

På Kåringön finns hotell och vandrarhem, restauranger och kafeer smt flera frr. Livsmedelsaffren r öppen året om vilket är bra med tanke på att det idag bara bor 130 personer året runt på n.

Slutligen skall nämnas några givande hemsidor om Kåringön: www.orust.se samt www.karingon.cc

INGVAR KRONHAMN

Smögen under tidigt fyrtiotal

I *Ångbåten* 107 2002 sidan 9 ser man BOHUSLÄN backa ut från Smögens brygga. Året är 1938. Kvar på bryggan står tre personer, en kvarn och en mjölkstänka (?). Gruppen står i höjd med "Lagergrens", där det skulle bli ett populärt sommarkafé med målningar av den lokale konstnären Karl Larsson.

Ångbåtsbryggan anlöptes av ett stort antal ångbåtar. Det var Marstrand-bolagets ALBREKTSUND, BOHUSLÄN, LYSEKIL, MARSTRAND och S:t ERIK samt Bohuslänska Kustens något större ångare GÖTEBORG, OSLO och UDDEVALLA förutom BOHUS och BYFJORDEN. Lokalt gick SOTEFJORDEN och senare SOTEN.

Den yttersta delen av bryggan var "ångbåtarnas plats". Men där fanns andra båtar som var självklara för den här delen av bryggan: "färjan" ÅGIR som trafikerade Gravarne-Smögen med skepparna Evert och Erling Hansson och "båtbiträdet" Albert "Appé", taxibåten ZITA från Gravarne med Carl i Hagen Andreasson och Karl Allan. Vidare på somrarna "Hällö-färjan" TÄRNAN med skeppare Ferdinand Johansson, vanligtvis kallad "Färnan".

Strax innanför, i höjd med "Snusfronten", låg sommardag snopor, bl. a. RUTH med Axel Hansson "Backman" och IONA med Alrik Stranne. Dessa båtar förde badgäster till skären, Vämlingen, Noera och Södra Buskär (Johannisskären).

Därinnanför, likaså under sommarperioden, låg ett antal bredskrovade segelbåtar som tog badgäster för dagssegling.



Bilden som fick Fleming Brunnhage att ämna sig till minnes 1940-talets Smögen. Brattuslar bubar ut från Smögen så 1938. Foto från Charles de Serres

Jag ser fortfarande framför mig de dignande matkorgarna täckta av vita linneservietter och på sidobänkarna herrar med vita hattar.

Vi är nu i höjd med Smögens första fiskauktion och här börjar fiskebåtarna. De ligger i bredd in genom Vansviken och längst in ligger CHAPMAN och HELGOLAND. Även LL 667 ASTA, som idag tillhör föreningen "Töllar o Sejl" låg vid denna del av bryggan.

Lotsbåten hade särskild bryggplats och 1938 hette den HOVDING. Den ersattes i början av fyrtioåret av en ny, vacker lotsbåt med två 65:or Skandia som inte sparades!!

I denna del av hamnen skjuter en större udde ut - Lännumden - och delar hamnen. Mitt emot CHAPMAN och HELGOLAND på Lännumden låg ligger en sjöbod där ett rökeri startades. Dessutom reste sig där en mäktig vadbock och berget var klätt av garnrickor. Båda dessa hjälpmedel är tyvärr borta.

Så åter till gruppen på bryggan. En av de tre figurerna är lätt att känna igen, nämligen den som är klädd i svart kostym och vegamössa. Han hette Kurt Mattsson och var ett original, en oförarglig man, som gärna ågerade hamnkaptens långt innan begreppet fanns. Den som stod nära "tog trossen".

Ångbåten Nr 2 2001

Men som sagt, Kurt var hamnkaptenen. Han fanns alltid på bryggan när båtar kom och hade gärna en kommentar om ilandstrigande kvinnliga semesterfirare på fyrtioåret. Han var alltid klädd i svart och med ett guldglänsande märke i vegamössan. På fyrtioåret bl. a. kung Gustaf V:s monogram.

Det var tätt mellan båtarna sommartid. Marstrandbåtarna kom naturligtvis tätast och sist, vid tiotiden på kvällen, blåste "Expressen", vanligtvis ångaren MARSTRAND. "No blåser han", sa man när den sista båten för dagen signalerade sin ankomst ute på Hällöfjorden. Det var alltid "han" som blåste, inte hon eller den.

"Expressen" övernattade i Gravarne och återvände mot Göteborg tidigt påföljande morgon. Men då inte lika intressant för en tioårig pojke.

Dagtid fanns det i bryggmiljön åtskilligt, som var intressant, spännande och lösnande (!) för en pojke i de åren.

Badgäster var för Smögen ett tidigt begrepp och Smögens Havsbad, det första badhotellet, tillkom redan vid förra sekelskiftet. 1934 tillkom Smögenbaden. Hit kom badgästerna, inte för att bo, utan för att äta.

Det var lokalbefolkningen som hyrde ut för sommarboendet. Smögenfamiljerna flyttade ner i källarplanet och hyrde ut övriga rum.

Det gällde för den anländande badgästen att hitta sin hyresvärd och det är här den tioårige pojken kommer in i bilden. Vi var många som samlades



"Färjan" Ågirs trafikerade Gravarne-Smögen mellan 1936 och 1970 då Snusgubben avslöste den. Sedan dess går Ågirs lokalt i Smögen som "Magasin-färjan" till Restaurang Magasinet. Foto Gunnar Söderberg 27 juli 2001

kring vaktmästarna för hotellen för att få "visa upp" d.v.s. föra badgästen till rätt hus.

Vaktmästarna hade guldblänkande hotellbokstaver i vegamössorna och lastade storkjuliga kärror med väskor medan vi pojkar fick ta något mindre handbagage och leda gästerna till rätt plats. För detta fick vi en femtioöring och det gällde att därefter snabbt återvända till bryggan för ett nytt uppdrag.

Ett sådant var att "hära hem ett paket". Handlarna hämtade sina leveranser själva men det fanns tillfällen då man kunde få leverera ett paket. Det mest intressanta och svåråtkomliga var att få ta paketet till "Karamellfabriken".

Den utgjordes av en liten sjöbod inne i Vansviken och den lycklige leverantören mötte där Lennart Andersson

- Vinnys Lennart - som slevade upp en klick av den varma karamellsmeten på ett papper som tack för levererat gods. Så nog var det ätråvärt att få ta hand om paketet till "Karamell-Karlsson".

Smögenbryggan sjöod av aktivitet sommardag med fiskebåtar (ett drygt sextioårigt), ångbåtar, trafikbåtar, segelbåtar m.m. Längs bryggan sträckte träländerna sina linor. Botvids häst ruggade havre strax intill Judens affär. De ankommande ångbåtarna hade stark slagsida genom att resenärerna stod vid styrbordssidan strålände av entusiasm inför sommar och bad.

Men jag ser även bilden av en lugn söndagseftermiddag. "Expressen" har just kommit från Göteborg och klockan är strax före två. Två gentleman i cheviotkostymer går lugnt och målmedvetet ombord. Båten lämnar Smögen för Gravarne, varifrån den strax återvänder och en halvtimme senare stegar gentlemann land på Smögenbryggan efter god "förtäring".

Smögen var i alla avseenden en idyll under denna tid. Man ankom och reste med båt. Carl i Hagen med vit stjärkrage, cheviotväst/byxor täckta av blå overall var "ständig" i tjänst. ÅGIR anknöt till bussarna i Gravarne varifrån bussarna gick till järnvägsstationen i Dingje. Kronan på verket var alla ångbåtarna och främst av dem bland oss pojkar var BOHUSLÄN. Kanske för att den var smidigast med sin krysskaraktär. Och över allt detta vakade hamnkaptenen Kurt.

FLEMING BRUNNHAGE

Ångbåten Nr 2 2003

Aktuellt från FÄRJAN 4

När förra numret av *Ångbåten* utkom var det fortfarande vinter och årets seglotionssäsong kändes avlägsen. Men även för vinterupplagda ångfärjor närmar sig våren oväntat snabbt.

Klart med K-märkning

Statens maritima museers fartygsråd beslut vid sitt möte den 4 april 2003 att K-märka FÄRJAN 4 och att fartyget anses såsom kulturhistoriskt synnerligen värdefullt. I beslutet anges vidare:

"FÄRJAN 4:s historiska värde ligger bland annat i att fartyget levandegör epoken med den ångdrivna färjetrafiken över Göta Älv. Fartygets skick speglar verksamheten från 1920 och fram till 1970. Upplevelsevärdet präglas av äkthet och kvalitet både i helhet och detaljer. Det pedagogiska värdet är mycket tydligt och omfattar skeppsteknik, framförande och funktion."

Vi som arbetar med färjan känner oss förstärkt hedrade över beslutet och det är ett bevis på att vi arbetat på rätt sätt med bevarandet av färjan.

Vårutrustning

Under våren har maskinisterna arbetat flitigt med målning och hopmontering av huvudmaskinen. Vid den årliga pannbesiktningen fanns inga anmärkningar och provtryckningen med 1,5 gånger normalt panntryck gick problemfritt.

Under vintern byttes en del däcksplank och därefter slipades för- och akterdäcken. Däcken har därefter behandlats med linolja och balsamterpentin.



En glad berättning på Färjan 4 vid Lindholmen. Fr. v. Anders Åkerlind med son, Jan Luukkon, Anette Gertson, Claes Vermer och Ingemar Bengtsson. I styrbrytan skymtar Gunnar Söderberg och Göran Ringqvist. Foto: Åke Karlsson 1 maj 2003

Långfredagen skedde den traditionella avtäckningen, mastresningen och vaskningen av färjan. De kaktusgröna långsofforna var ganska slitna och har därför målats.

Åter i trafik

Första maj gjorde vi en teknisk provtur med färjan och passade på att möta BOHUSLÄN när den gick ut med inbjudna gäster.

Redan den 3 maj var det dags för den första beställningsturen som var en körning för ett bröllop med gäster från Klippan.

En intressant tur med färjan gick den 17 maj när Nätverket Svenska varv gjorde en resa i hamnen. Färjeturen är en del i programmet för Varvsforum som nätverket arrangerar på Sjöfartsmuseet 17-18 maj.

Varvsforums målgrupp är föreningar och institutioner som verkar för att bevara och bruka minnen från de svenska varvens storhetstid. I styrgruppen för nätverket finns bl. a. Statens maritima museer, som ju tog beslutet om K-märkning av färjan.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2003

Tändkulemotorers dag

I år är det 10 år sedan Föreningen L. Laurin bildades i Lysekil. Syftet med föreningen var att inköpa ett fartyg med en större Skandiamotor samt att renovera gamla tändkulemotorer.

Skandiamotorn

Föreningen har fått sitt namn efter Lars Laurin, som grundade Lysekils Mekaniska Verkstad 1899. Den första tändkulemotorn byggdes 1902 och inom loppet av några år utvecklades tändkulemotorerna snabbt.

Laurin övertalade 1903 vadslaget Korpen från Smögen att sätta in en tändkulemotor och prova den gratis under ett år. Motorn gjorde succé och från 1904 blev verkstaden överhopad med beställningar när allt fler fiskelag ville ha motorer i sina båtar.

Från 1909 tillverkades motorerna under namnet Skandia. 1920 ändrades företagsnamnet till Skandiaverken. Tillverkningen av de vidareutvecklade tändkulemotorerna och de nyare dieselmotorerna upphörde 1966. Därefter licenstillverkades dieselmotorer från B&W. Skandiaverkens verksamhet upphörde 1984.

Tändkulemotorers dag

Föreningen L. Laurin började verksamheten med att hösten 1993 inköpa bogserbåten HARRY, som är försedd med en fyrcylindrig Skandiamotor på 300 hk.

1994 ordnades den första tändkulemotorers dag i Lysekil. Arrangemanget har därefter utökats och sedan några år



Två handtagfemmor Skandia från 1956 i bogseraren STORMPRINCESS. Maskinisten Bert Johansson ser liten ut jämfört med cylinderns diameter på 380 mm.



Föreningen L. Laurins bogserbåt HARRY har fyra fjuttiofemmor Skandia från 1950. Båda bilderna togs 19 augusti 2000 av Gunnar Söderberg

håller föreningen till i Skandiaverkens gamla lokaler i Lysekils norra hamn.

Förra året, när Skandiamotorn fyllde 100 år, kördes ca 50 motorer under de båda dagarna. Många av motorerna transporterats landvägen till Lysekil och körs på den stora planen utanför Skandiaverken. Vad sägs om Yngve Palmqvist från Huddinge som hade med sig en 14 ton tung fyrcylindrig Skandia på 300 hk eller Björn Pettersson från Orust med en tvåcylindrig Skandia på 150 hk?

Det fanns förstås också motorer i de gästbåtar, bl. a. Sällskapet Ångbåtens tidigare bogserare STORMPRINCESS, som numera tillhör Göteborgs Maritima Centrum.

I sommar hålls Tändkulemotorers dag 16-17 augusti klockan 10-15. Då kan man säkert köpa CD-skivan med tändkulemotorljud, som blivit en försäljningssuccé. Vill man ha det lite tystare finns böcker om Skandiamotorer

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2003

Mitt liv som "tjotte" eller hur jag blev mä

Åtskilliga gånger har jag blivit ombedd att skriva ner några rader om mitt liv som "tjotte" och lika många gånger har jag slingrat mig, för att till sist ta fram datamojen och låta fingrarna löpa på tangenterna.

Vad är nu en "tjotte"? Jo, det är vad vi badgäster i Göteborgs norra skärgård kallades och fortfarande kallas av öborna.

Under mitt mer än 50-åriga liv har jag nästan varje sommar varit på Hönö, inte som nu någon semestervecka. Nej, i min ungdom var det från den dagen som skolan slutade i juni till dagen innan den började igen i mitten på augusti. Det var sommarlov i sin rätta bemärkelse.

Eftersom vi alltid hyrde vår sommarbostad kunde boplatsen skifta då och då. Även sättet att ordna bostad varierade från ren dörrknackning till egen annons eller att svara på annons. Ibland hände det att vi ryktesvägen fick ett tips på bostad. Ställena som vi bodde på varierade alltså, men jag skall begränsa mig lite till ett enda som lög i Röd på Hönös nordvästra sida.

Vid den tiden lög Röd lite avlågret från själva kärnan på Hönö så det var inte det mest populära stället att bo på. Allt nog så svarade min mamma på en annons från Anna och Johannes "Svarvarn" Andersson i slutet på april 1958. Det var alltid mamma som skötte detta med sommarbostad.

Vi åkte ut en söndag med ångbåten, som dock inte längre var någon ångbåt, eftersom Öckeröholagets alla båtar



Öckeröholagets REGENT anlöper ångbåtsbryggan vid Hönö Huden på resa mot Stenpiren. Foto: Claes Förner omkring 1960.

redan då var motoriserade. Ånåla till trafikslutet 1969 kallades de ångbåtarna i folkmun. Vi knallade tvärs över ön till Röd där Johannes satt tillsammans med några andra gubbar på en bänk vid vadbänderiet, som idag kallas gubb-dagis. Än idag kan jag för mitt inre se Johannes sitta där på bänken när jag cyklar förbi!

Efter sedvanligt hälsande gick vi hem till Johannes, som bodde vid det sista huset innan dom märkliga Rödbergen tog vid. Anna tog emot med en bärsk min som stod i bjärt kontrast till Johannes vänliga blick.

Anna hade dessutom den karaktäristiska knuten i nacken, vilken jag förstummad senare på sommaren såg utvecklad, lite i smyg en tidig morgon vid stranden. Badsade gjorde sällan öborna på dagarna. Det gjorde man oftast tidigt på morgonen innan vi "tjottar" invaderade stränderna.

Bostaden inspekterades och godkändes. Mamma förhandlade om hyran, med Anna givetvis, eftersom detta var fruntimmergöra även för uthyraren. Därefter inmundigades kaffe med dopp i finrummet som en bekräftelse på ingångent avtal.



Clas i sommarbostadens pojkrum i Röd. Klokan visar 12.15 och tidsningglöning i sängen tycks locka mer än sovlivet på ön. Foto: sannolikt från 1959.

Sedan hände egentligen ingenting förrän i slutet på maj när det fejades hemma och små högar med packning staplades runt matsalsbordet; sänglinne, kastruller, husgeråd, kläder m.m. Man fick vackert ta med sådana idag självklara saker som porslän, kastruller och täcken. Allt packades sedan i stora trä-lådor. Det som fanns där man hyrde var i stort sett bara möbler och ibland knappt det.

Till slut kom äntligen den där dagen – examensdagen – när allt skulle hända, men först av allt var det en livlig diskussion om jag skulle ha fluga eller ej.

Mamma ringde hem till bästisen Thomas. Jo, även han skulle ha otyget så det var bara att finna sig i situationen och knalla upp för backarna till Johannebergsskolan. Därifrån tågade vi till Johannebergskyrkan med svenska flaggan i täten. Det skulle vara fullständigt otänkbart idag!

I kyrkan mässade prästen och stipendier till flitiga elever delades ut, men jag kände väl aldrig riktigt att jag behövde spärta upp örönen utifall mitt namn skulle nämnas. Jag satt mest och var oeroglig för att missa båten ut till Hönö.

Några timmar senare kutade jag hem

med betyget i ena handen och med flug-eländet i den andra. På gatan stod last-bilen från pappas jobb som skulle frakta lädorna, cyklarna och inte minst mig själv till Stenpiren. Självklart hade möblerna hemma fått de obligatoriska sommaröverdragen.

Här måste jag skjuta in en händelse som skedde förra året, strax före jul, när jag besökte en butik i Göteborg som säljer avancerade bilmodeller m.m. Där hängde en gammal affisch med en Volvo Snabbe eller Trygge från 1950- eller 60-talet som var just exakt den bilen som jag nyss nämnde. Röd och gul med ett lätt maskerat T, som i Trelleborg, på sidan. Chauffören kände jag också igen som lagerchef Torsten Petré, självklart iklädd slips och lagerrock. Ett för mig trevligt återseende.

Allt nog så för bilen ner till Stenpiren där det då var full aktivitet. Som jag uppfattade det, skulle större delen av Göteborgs befolkning nu åka ut till skärgården. Norra skärgårdens båtar lög vid Stenpiren medan båtarna till den södra lög utmed Skeppsbron.

Självklart var det flaggskeppet REGENT som skulle frakta ut oss. Allt lastades ombord, med cyklarna på för-däck placerade så att dom som skulle först av ställes ytterst. Skepparen Algot Ricksand stod i sin styrhytt och övervakade det hela. Gissa om jag ville komma upp och se hur det såg ut däruppe. Det blev inte verklighet förrän långt senare, på 1970-talet, när REGENT lög som kafé i Bildalstrand på allt nautiskt och maskinellt.

Strax efter klockan 14 hördes ett ljud som jag än idag kan känna i hela kroppen. Motorn i REGENT, den fyr-cylindriga Skandian, startade! Frågan är om jag får gå ombord på ångaren BOHUSLÄN efter denna bekräftelse, för vad går upp mot att höra en tändkula starta?

Prick 14.20 var det dags för nästa ljudupplevelse, plinget från maskin-telegraf! REGENT backade ut och vände i älven. Vilken känsla att som liten sjutring stå där och bara insupa lukten, ljudet och känslan av att ett helt sommarlov bara låg och väntade på att tas i besittning!

Lite drygt en timma senare, när vi rundade Grötös södra udde och såg väderkvarnen på Hönö Heden, var lyckan fullständig. Eleganta manövrerades båten till Hedens brygga. Våra pryglar lastades av båten och upp på Astors vagn, som drogs av en vacker svart häst. Att åka tvärs över ön sittande på kuskbocken bredvid Astor var fantastiskt. En viss skillnad mot idag när vägverkets kökfåt glider in i sina färjelägen och man själv kör av med pick och pack och åker direkt dit man skall.

Väl framme där vi skulle bo hade mamma och pappa ett slit för att få ordning på allting medan syrran och jag kollade läget runt om för att se om det fanns några "fiskarungar" att leka med.

Här skulle jag kunna berätta hur mycket som helst, men eftersom det är en tidning som handlar om sjötrafik så skall jag försöka berätta vad ångbåtsstrax-



Ockeröbolaget RÖN anlöper Heden. I bildens mitt Asta och Anders Karlson som var familjens Verners grannar i stan. Innan de går iland får de lämna sina hjälpetter till däckman. Foto Claes Verner troligen 1961 som var sista året RÖN var i trafik.

fiken betydde för oss därute på 1950- och 60-talet.

Vid ångbåtarnas ankomst till Heden försökte man nästan alltid ta cykeln dit för att möta. Nyfikenheten var stor. Hur skulle tillägningen gå? Vem var med?

Alltid hände det något av intresse, ibland hände det att båten missade uppbackningen och då låg den med stäven uppe bland stenarna tills den drogs loss. Om jag minns rätt var det oftast SVEA som hade den egenheten.

Inte minst var ångbåtsbryggan en träffpunkt och där skall jag berätta en sann historia. Handlaren Tjims, eller

James Larsson som han egentligen hette, gick ner till båten från sin affär på Heden med en cykelkärra lastad med varor som skulle till filialen på Grötö, dit båten skulle efter anlöpet av Hönö Heden.

Men Tjims var en synnerligen social person och kom därför in i en lång diskussion. Han fick syn på båten som skulle till filialen på Grötö, dit båten skulle efter anlöpet av Hönö Heden. Men Tjims var en synnerligen social person och kom därför in i en lång diskussion. Han fick syn på båten som skulle till filialen på Grötö, dit båten skulle efter anlöpet av Hönö Heden. Men Tjims stod på sig så Dagmar ringde skamsat till handlarn på Grötö

Ångbåten Nr 2 2003



SVEA lägger till vid Stenpiren. I bildens mitt Verners bekanta Signe, Jörgen och Per Hirschfeldt. Bakom SVEA dymmar TURISTEN. Foto Claes Verner från början av 1960-talet.

för att be om ursäkt, vilket visade sig helt onödigt för besättningen på båten visste ju att Tjims alltid hade varor som skulle med båten så det fixade dom utan hans vetskap. Det kan man kalla service!

Innan semestern kom pappa ut på helgerna och då menar jag inte från fredag, nej lördag eftermiddag var det dags att möta upp vid båten. Pappa kom alltid prydlig i sina grå byxor och blå clubblazer med vit skjorta och GKSS-rändig slips. Självklart hade han seglarnössan på huvudet. Finkladd var man alltid, stora som små, när man åkte med ångbåten.

Ångbåten Nr 2 2003

ningsentreprenören. Sommaren 1959 var ju den berömda varma getingsommaren.

Syrran och jag fick gå runt med skrivna inbjudningar till begravningen. Pappa fick hedersuppdraget att vara begravningsvärd. Detta gjorde att han fick ta ångbåten in till stan mitt under semestern för att hämta fracken.

Till begravningen kom fiskebåtar med gäster från Grundsund, där Johannes var Ridd. Själva begravningsceremonin började med att man samlades i trädgården där kistan stod för att sedan transporteras till kyrkan. Mycket folk var det som skulle med den inhyrda Linjebussen. Pappa fick inte plats inne i bussen utan stod i frack och allt på fotsteget. Den synen glömmar jag aldrig!

I två dagar hade man sedan kalas och givetvis hade man äggost, för det var ju en riktig bohuslänsk begravning!

Så gick sommaren och så småningom var det dags att ta ångbåten hem igen dagen före skolstarten. Allt som hade ordnats i juni gjordes nu om i bakvänd ordning och då var Stenpiren målet för resan med båten.

Alla dom nygamla ljuden som då mötte mig var fascinerande; bilar, spårvagnar och inte minst knarret i parketten när man kom hem till stan.

Ären gick och ångbåtarnas turer blev allt glesare. TURISTEN hade nästan alltid problem med sina motorer, trots att det var två Rolls-Royce. Båtar lades efter hand upp och till slut var det, om jag minns rätt, bara REGENT och BURÖ kvar i trafik.

15

Ute på Hönö började det komma upp affischer på telefonstolparna; "Skall BOHUSLÄN skrotas ned?" Man kunde satsa 100 kronor för att rädda henne! Det gjorde jag dock inte då, eftersom det för mig var en allt för hög summa (jag bättrade mig dock 1988 och köpte en andel).

Men intresset var väckt så några kompisar och jag funderade på om inte vi också skulle ha en ångbåt. Kan dom så kan vi tänkte vi. En dag när vi var i stan, det borde varit 1966, så väntade vi in REGENT när hon kom in till Stenpiren och hade ett affärssamtal med Algot Ricksand, skepparen ombord.

Vi fördarade oss villiga att köpa SVEA för 7 000 kr. Han avböjde dock budet, vilket vi idag är innerligt tacksamma för, så några ångbåtsägare blev vi inte vid detta tillfälle. Det blev lite senare någon annan som köpte henne för, om jag minns rätt, 4 000 kr.

1969 lade Öckeröbolaget ner persontrafiken och fortsatte ett tag till med fraktfarten för att året därpå helt upphöra. REGENT fanns kvar några år i olika tappningar. Hon skulle bland annat renoveras av en skola, med av detta blev det inget. Hon hamnade som kafébåt i Bildal och så småningom vid Gullbergskajen där hon sjönk för att senare bärgas och göra sin absolut sista resa över älven till Ringön & Skrot och Avfall där hon högs upp.

Nu skall jag avslutningsvis återvända till rubriken och det av mig lånade uttrycket "blev må". Vad är det då jag svafar på? Jo, givetvis karriären i Sällskapet Ångbåten.

Rund- och Badtur till Hönö
Öckerö
Björkö
Hälsö
Knippla

vardagar kl. 7.00, 10.00, 14.20.
Till Hyppeln och Rörö kl. 10.00, 14.20.
Billiga biljettpriser. Återresa enl. turlista.

TRAFIK AB ÖCKERÖ SKÄRGÅRD
Skeppsbron 2. Göteborg C. Telefon 10 55 60, 10 55 67

Annon i Göteborgs-Posten juli 1962

Den började genom att vår framlidne skeppare och ordförande Stefan Forssblad en dag 1985, när jag åkte som passagerare på BOHUSLÄN, med sin berömda stämma vrålade ner mig för brygglejderen för att jag hade ställt mig på babords bryggvinge. Vad Stefan inte visste var att jag hade fått löfte från styrman Kim Forssblad att stå där.

I den stunden bestämde jag mig för att där skulle jag kunna stå utan att bli "bortvrälad", vilket ordnades genom att jag satte upp mig som aktiv besättningsman till nästa resa. Och på den vägen är det.

Första gången jag styrde BOHUSLÄN på Sälöfjorden på väg till Göteborg med Arthur Eriksson som skeppare gjorde mig näst intill sömnlös av uppbetsning. För att inte tala om känslan några dagar senare när jag var zorgångare under avgång från min barndoms Stenpiren med alla goa minnen därifrån. Eller att

styra genom natten i Albrektsunds kanal med Lennart Bergdén och Kjell Granström knäpp tyta på bryggan. Andra härliga stunder var i diskrummet med disk upp till hakan, i kafeteri en varm onsdagstur, skaffa däckbesättning, ta hem grejor och fixa i köllaren över vintern. Ja, listan kan göras lång med kul saker som är värda att pröva på!

När jag några år senare själv blev skeppare på FARJAN 4 och styrman på BOHUSLÄN, med ett gott gäng skeppskamrater och trevliga passagerare omkring mig, så har jag, från att som liten grabb tittat på och åkt med ångbåtarna, fortsatt till att själv i högsta grad vara aktiv. Jag tycker det är en kulturgärning att hålla igång våra fartyg som levande museer. Det kallar jag att vara "må"!

CLAES VERNER

Ångbåten Nr 2 2003

En hälsning från Strömstad 1935



Den sedan länge försvunna ångbåtsbryggan på Styrsö, med mf ARTUR. I bakgrunden Ödö. Fyrbort, Förlag Nordisk Konst, Stockholm

För flertalet läsare är Styrsö namnet på en ö i Göteborgs södra skärgård, på Snobbrännans södra sida, med grosshandlarvillor från förra sekelskiftet. Många tänker väl också på STYRSÖ, den motoriserade f.d. skärgårdsångaren som i många år kompletterade (och i viss mån konkurrerade med) BOHUSLÄN, men som till slut såldes till Norge, byggdes om till eigenkänlighet och döptes om till HENRIK ISSEN.

Men det finns en ö med samma namn i Strömstads skärgård, på styrbordssidan när man går in mot staden från Kosterfjorden. Styrsö har en av skärgårdens bästa sandstränder. Som fram-

går av vidstående vykort hade man tidigare också en ångbåtsbrygga, churu trafikerad enbart med motorfartyg.

Kortet är poststämplat Strömstad 15.10.35. Vi vill inte undanhålla Ångbåtens läsare texten på adressidan:

Käre Olav! Hela staden ligger öde och tom. Jag har ännu ej upptäckt en enda kvinnlig varels, och nu slår jag upp resten av xx så du förstår att det vill till att ha ångan uppe. Hälsningar Gustav (fingerat namn)

Och med mindre stil, där frimärkena borde fått breda ut sig, ett PS:

Men i kväll antar jag, det blir stor fest hos Järnhandlaren Kristenson, samt hos

Systr. Kristenssons, som vi gästade i sommar.

Ett tack till vår medlem Ali Drømmer som lånat oss kortet!

Motorfartyget ARTUR var byggd i Göteborg 1909 som bogserbåt, men utrustades tidigt med ett soltak så att han kunde användas för passagerartrafik. Under årens lopp sattes han (se fotnot) in på varierande rutter: från Svinesund (innan bussförbindelsen kom 1924), innare vägen från Rossö, från Ramsö. Det som gällde var tur in på morgonen, åter ut på eftermiddagen. På somrarna blev det skyteltrafik till badöar: 1911 Långö (som senare blev Alaska), 1915 Blåtebogen på Öddö, och under 1930-och 1940-talen Styrsö.

ARTUR hade fiskebåtsregistrering, SD 678. I vilken omfattning han användes för fiske är mig okänt.

Efter den stora branden i juli 1920 utrustades ARTUR 1925 med en brandpump med en kapacitet om 600 liter per minut. Såvitt jag vet kom den aldrig till användning, och den var givetvis bortmonterad under sommarens passageraruturer.

Under de kalla krigsvintrarna var det ARTUR, med sina blygsamma 25 hästkrafter, som i det längsta försökte hålla Strömstads hamn öppen. Men det får bli en alldeles egen historia.

BERTIL HOLMSTRÖM

Fotnot: Ordet "han" används i norm Bohuslän för alla båtar, oavsett deras namn, även båtar med flicknamn som fokbåtarna ELSA och NORA.

Vårhälsning från kockdj-v-ln

Ovanstående epitet kräver kanske sin förklaring. Grönköpings Veckoblad utlämnar alltid åt läsaren fantasi att komplettera stötande ord, vad gäller s-x, p-r, spr-t, st-rk-l, och kraftord såsom f-n, h-nd-n och t.o.m. värre.

Vår ordförande och tillika kapten Bengt Cremonese gav mig ganska snart detta hedrande tillmäle, *Kockdj-v-ln*, när vi träffas ombord. Jag, liksom han, står för det.

Läste i årets första nummer av årets *Ångbåten*, att krafter behövdes ombord för diverse uppgifter med vård, utrustning och kosmetika inför sommaren för "Den gamla damen". Eftersom jag bor centralt passerar jag ofta Henne där hon tryggt ligger i sitt vintertäckelse. En vacker torsdag i mitten av mars gick jag ombord och träffade då stora delar av "maskingänget", som jobbade med för mig otroligt stora, komplicerade, livsviktiga inre organ för sommaren kommande utmaningar för "damen" ifråga.

Följande lördag besökte jag henne igen och träffade då **Edgar Blidberg** och **Erling Risfeldt**, som var sysselsatta med ett femte lacklager på livbåtslärar och trallar, d.v.s. fotskrapor som spegelblanka ligger och välkomnar våra gäster.

Fick sen nöjet att med välbehövligt muskelarbete hjälpa en av stöttepelarna, **Åke Karlsson**, att förse livbåtarna på övre däck med "block, tackel och tåg", eller vad det nu heter för en önsatt landkrabba. Tungt var det, men roligt.

Moderna livflottar finns ju, nödvändiga, men inte lika vackra och historiskt intressanta.



Övre bilden t.v. Åke Karlsson i riggertaget vid arbetsbänken i mellandäck. Foto Anders Carlberg

Övre bilden t.h. Friska taljelpare i livbåtarnas däckvarn. Foto Anders Carlberg

Nedre bilden t.h. Nya klädseln på soffan i navigationshytten. Foto Ingvar Kvarnhamn

Åke kan berätta senare i denna skrift. Bilderna får visa en skön stund ombord en solig lördag i mars. Förvänta en **lika solig** och **mycket varmare** sommar i och utanför "byssan."

ANDERS CARLBERG



Ångbåten Nr 2 2003

Rapport från däcksgänget

I föregående nummer av *Ångbåten*, nr 110, redovisades alla de kvalificerade arbeten som utförts i maskin under vintern. På däcksidan förekommer även en del arbeten, stora som små och vilkas resultat kanske till en del blir litet mera synliga för våra passagerare.

Den stora uppgiften är fortfarande återställandet av hytt nr 9 under akterdäck och varom skrivits i *Ångbåten* 107. Denna hytt börjar nu se mera färdig ut, kojerna är på plats och en snygg förvaringsbyrå har byggts. Kvar återstår den ganska komplicerade inklädseln av skott och tak. Allt det gamla virke som skall återmonteras ligger nu rensat och klart efter många timmars arbete.

Under detta arbete var det intressant att än en gång konstatera hur väl den gula kulör i vilken vi laserat samtliga salonger under akterdäck stämmer överens med den ursprungliga kulören, som efter idogt brännande och skrapande kom fram hos det gamla virket.

Ovanpå denna ursprungliga gula färg hade under tidernas gång ommålats i ljusgrått, gråvitt, ljusgrått igen och slutligen grått, alltså fyra lager. När så all denna, från sammantaget fem färglager, rensade panel kommer på plats återstår grundning, spackling, slipning och slutligen, givetvis, den gula lasyren.

Sist skall den röda plyscklädseln komma på britsarna. Detta säger att hytten inte blir klar inför denna säsong, men vi börjar skönja resultat.

I mässen under fördäck, tidigare tredje klass matsalong, har korkmattan rivits ut och dunkplankorna justerats. Flera av

dessa hade lossats från underliggande stål balkar och fästes nu medelst bult. En av balkarna hade dessutom släppt från styrbordssidan, vilket orsakat nivå-skillnader i durken. Efter avjämning lades ny linoleummatta i melerad brun färg, varefter de gamla pelarborsten återmonterades.

I hytterna nr 1 och 2, även dessa under fördäck, har viss uppsnygning skett och mera praktiska hyllarrangemang ordnats. Därvid har kojerna blivit ca 15 cm längre och litet bättre anpassade för nutidens resigare besättning.

Livbåtslådorna på fördäck, som får stryk av väder och sjö, har fräschats upp och oljats med flera lag. De fina trallarna av teakträ på promenaddäck har renskrapats och oljats och kommer säkerligen att ge ett välvärdat intryck i våra passagerares ögon. På båtäck har ginorna till livbåtarna restaurerats och försetts med färskt tågvirke.

Den gamla trälandgången på fördäck, av besättningen benämnd "hönsbrådan", och som måste finnas där för reserv och nöd, är i dåligt skick. Ersättes av en ny som är under tillverkning. På baksidan av föregående nummer av *Ångbåten* syns just två sådana landgångar, numera ej godkända för ordinarie bruk.

Flera stolar i kafeterian visar trötthetstecken. Några har reparerats och andra har kasserats. Ett antal nya stolar av samma modell är beställda för ersättning och för kommande behov. Summa gäller de hopfullbara klappstolarna och de små viktarettorna som i gott väder används på fördäck.

I navigationshytten på övre däck finns en fast soffå med klädseln i utpräglad jugendstil från 1914. Måste ha varit en utomordentlig kvalitet! Nu går emellertid tyget sönder här och var och även resårer och sadelgjord ger sig.

Tyvår hade navigationshytten omdisponerats under fartygets Öresundstrafik och man träder numera in genom styrhytten. Från att ursprungligen ha varit placerad på hyttens förkant finns soffan följaktligen nu på akterkant mot den tidigare ingångsdörren och mellan fönstren. Där har den under de senare ca 40 åren utsatts för blekande solljus.

Soffan med tillhörande rygg- och gavelstycke samt plym lämnades till tapetserare för sakkunnig renovering. En dyr historia, men det får bli vårt! Ny klädsel har valts i kraftig ljusställd kvalitet med dämpad färg och med diskret men stilriktigt mönster. Gamla klädseln var troligen färgrik med sitt ganska yviga mönster.

Många inredningsdetaljer i vårt fartyg är klart påverkade av jugendstilen, som var fihärskande när fartyget byggdes, och detta skall vi beakta. Vi förvaltar ju ett numera K-märkt fartyg!

Detta är ett axplock av de flesta av våra verksamheter på däcksidan ombord under vintern. Så kommer förhoppningsvis gott värväder och däcksgänget ägnar sig åt utarbeten såsom målning-bättringar, oljning där så behövs av relingar, brygg, bänkar mm. Vi ser alla fram mot en ny säsong med ett fräscht och välunderhållet fartyg!

CH. S. DE SERVES

Aktersalongen

Den gamla ångbåten Julorkanen – hur gick det sedan?



I Ångbåten nr 106 berättade vi om hur "Kosteröarna fått en egen ångbåt – en unik händelse i Kosteröarnas historia".

Det var år 1945, och Nils på STJÄRN hade köpt ångaren DUNCKER och döpt om den till KOSTERFJORDEN. Fartyget hade under krigsåren gått i Göteborgs skärgård i Charles Ericssons regi, mellan Saltholmen och Brännö Rödsten.

Ursprungligen byggdes DUNCKER för trafik på Umeälvens nedre lopp, och hade fått sitt namn efter överstelöjtnanten vid Savolaks jägarregemente Joachim Zachris Duncker, som stupade vid Hörnefors 1809.

Vi är nu i tillfälle att visa en bild på DUNCKER i trafik på Umeälven, som vi fått från vår medlem Tomas Berglund i Umeå.

Finns det någon i läsekretsen som kan skicka oss en bild på DUNCKER under Göteborgstiden, eller som har några minnen därifrån?

Efter skildringen av julnattsorkanen i Ångbåten 109 fick vi brev från Bengt Wedel, sommarboende i Mollösund.

Det var ju i färliden mellan Mollösund och Nösund denna händelse utspelade sig för 100 år sedan. Ångaren S:t ERIK hade förtjuts för natten i Mollösund julaftonen 1902. Endast rorgångaren, lämparen och restauratrisen övernattade ombord.

Mitt i natten övervakades de av orkanen som kom in från nordväst. Medan S:t ERIK slet sig och började drivas genom nordet började lämparen elda på. Rorgångaren stack ut ankare och all kätting. I sista stund het ankaret vid Lyr och fören girade upp mot vinden.

När ångan räckte för att hålla igång maskin togs ankaret upp. Det bar av genom Tångeund mot Nösund där S:t ERIK sattes på grund inne i Boxeviks kille.

Hur det gick med lossstigningen av båten visste inte Henning Olsson som återgav händelsen för Erik Johansson i Eds-bultsbull.

Bengt Wedel skriver till Ångbåten:

Eftersom jag om somrarna sedan år 1939 har bott på Mollösund (jag är väl nu den äldste badgästen där) har jag hört en del berättelser om Marstrandsbåtarna och deras kapten, men aldrig denna.

Nu undrar jag: vad hände sedan? Var man något om detta. Hur fick man loss S:t ERIK som måste ha stått på hårt i leran? Blev det någon slags sjöförklaring?

Finns det i rederiets arkivhandlingar någon rapport eller liknande om händelsen? Fick de tre personer, som helt klart räddade fartyget, medalj eller liknande för rådligt ingripande? Finns det någon som sitter inne med kunskaper om detta, vore det ju väldigt intressant om det kunde bli en uppföljning i ett senare nummer.

Vidare kan man undra hur kaptenen kände sig när han på juldagens morgon nåddes av underrättelsen att hans fartyg ej längre låg kvar vid ångbåtsbryggan.

När jag var grabb hörde jag de äldre berätta om att S:t ERIK en gång hade slitit sig från ångbåtsbryggan i Mollösund och drivit ned mot sjöbodarna och ryckt med sig bryggor och "vråuar" och ästadkommit en hel del förödelse.

Detta hade också skett en stormig natt i början av förra seklet. Man hade väckt folk i stugorna och en driftig fiskare vid namn Olle Niklasson fick fram en lång och kraftig vajer som han la runt grundens på sitt hus. På så sätt lyckades man få "förtöjt" båten. Med tanke på den stabila grundens (svåla, sa man i Mollösund, med tjockt v) lär Niklasson ha ropat åt den drivande ångbåten: "No kan du röcka!"

Det märkliga enligt min mening är: har S:t ERIK slitit sig två gånger från ångbåtsbryggan i Mollösund?

BENGT WEDEL

Ångbåten Nr 2 2003

Ångbåtsvår i Stockholm

Från Christer Samuelsson i Solna har vi fått bilder från Stockholm där man genomlidit den hårdaste isvintern sedan 1996 i skärgårdsstrafiken.

På övre bilden ser vi Waxholmsbolagets TYNNINGÖ vid Husarö brygga 15 mars i år. TYNNINGÖ som vintertid är lokalbåt i Vaxholm har under vintern gjort åtskilliga resor på Husarölinjen sedan den yngre kollegan WAXHOLM II gett upp.

TYNNINGÖ är 39 år gammal och byggdes tillsammans med två systerfartyg, RAMSÖ och SKARPO, vid Bröderna Larssons varv i Kristinehamn.

På nedre bilden ligger Waxholmsbolagets två ångbåtar, NORRSKÄR och STORSKÄR, i Östra Beckholmsdockan för besiktning och bottenmålning. Christer tog bilden 2 april.

NORRSKÄR är byggd 1910 vid Eriksberg och STORSKÄR 1908 vid Lindholmen.

Under vintern har stora arbeten gjorts på STORSKÄR. Förnyelsen av huvuddäcket är nu färdig och inredningen vid torget har förnyats i ursprunglig stil med ådrade skott. Försalongen är återuppbyggd och har försetts med ny skänk vars marmorskiva hämtats från gamla WAXHOLM II.

I maskinrummer har STORSKÄR fått nya hjälpmaskiner med effektiv ljudisolering och i skrovet har stävskenan med angränsande bottenplåtar förnyats.

I NORRSKÄR har axel och huvudmaskin riktats inför sommarsäsongen.

STORSKÄR började värtrafiken 9 maj, medan NORRSKÄR, av tekniska skäl, kommer i trafik först i juni.



Ångbåten Nr 2 2003

Ur gamla ångbåtar: Att städa ett lastrum

Signaturen Aktergasten debuterade i Ångbåtens spalter i nummer 16, 1971. Han berättade där hur han helt fröligt höll på att kvajla upp aktertamparna nere på vad vi ombord kallar poopen när han överföll av nerdroppande sjök av sjök vit färg. Käseriet återgavs i Ångbåten nummer 99, 2000.

Utan att låta sig nedslås fortsatte Aktergasten sin corksambet ombord. Nedanstående episod utspelades våren 1972. Käseriet publicerades i nummer 21, 1972.

Det var en afton i slutet av maj.

Västkustens enda (och, enligt vissa tyckare, Sveriges vackraste) Ångbåt var på väg söderut över Hjärteröfjorden. Aktergasten stod på fördäck och mediterade. Det hade varit en fin tur! Tomtur upp till Lysekil på fredag kväll, mysigt raj-raj i röksalongen på kvällen med sill och färskpotatis och dragspelsmusik av båtsman. Lördag morgon, överfart till Fiskebäckskil, därifrån norrut med en hembygdsförening, som skulle gästa en systerförening i Fjällbacka, så åter till Fiskebäckskil, och så nu en tomtur till Göteborg.

Strax före Kyrkesund hade vi mött GRATIA för fulla segel på väg norrut. Styrman hade med milt våld fått hindra vår kvinnliga eldare (som älskar alla former av tystgående farkoster och som är instruktör på GRATTITUDE) att hoppa över bord och simma över till Kryssarklubbens tjugiga flaggskepp. Och det hade varit precis nätt och jämt tillräckligt med ljus för att aktergasten

skulle kunna filma, när GRATIA besvarade vår hälsning med flaggen.

Det började bli kyligt. Aktergasten drar sig ner för halvtrappan till mellandäck. Skulle han kanske...? Ja, lejdaren ner i lastrummet utövar en oemotståndlig dragningskraft. Titta, en sådan välstädad dunk! En bunt tomma sopsäckar pryddigt hopvikta på en hylla om babord. En hyvelbänk på förkant med snyggt ordnade verktyg. En hylla på styrbordsidan med en del tågvirke, och en annan med lite trävirke, snyggt och överskådligt. Nedsänkt under duckhöjd bredvid lejdaren står Kompressorn (den där mojangen, som gör vissa vinterkvällar så outhärdliga för alla ombord utom för Den Tappre Mannen Med Öronproppar. På akterkant av lastrummet pryddiga hävor med tryckluftslang – några hundratals meter säkert. Aktergasten ser sig omkring ett ögonblick, men så inställer sig ett lätt obehag, när tankarna vandrar tolv timmar tillbaka i tiden.

Visst händer det då och då malörer ombord även i en ångbåt. När aktergasten på morgonen hade lämnat sin sovpåls i (den fortfarande icke restaurerade) punschsalongen längst akterut, på väg till kaffet och den bägrande frukosten, hade han passerat en hög med glasskärvar utanför dörren till gamla skepparhytten, den som har (eller snarare, hade haft) en skiva av mjölkglas i stället för den övre dörrspegeln. Vid frukosten hade lättmatrosen uppträtt med vänstra handen i paket – det var han som hade sovit i hytten och dörren hade kärvat,

när han skulle ut, varvid han tagit i lite väl häftigt, och...

Ett par timmar senare, sedan vi lämnat Fiskebäckskil, fått ner gösen och upp friholtarna och lowajlat upp trossarna och övergått till sjövaktsystem.

Den stackaren som hade diskörnen hade sett pläggad ut vid åsynen av inte bara frukostdisken utan även siltrallrikarna från kvällen innan, och så passagerarnas kaffekoppar. Aktergasten hade i ett anfall av hjälpsamhet kommenterat ett par av jungmännen ut i disken för att hjälpa till. För att se till att de inte smet sin väg sysslade han lite med städningsarbete. Alltid skräpigt hur mycket man än städat! Öppningen ner till lastrummet är öppen till en tredjedel (det är där lejdaren går ner), och så ligger det två lämmar över de återstående två tredjedelarna. På dessa travar med backar med utdruckna öl- och läskflaskor, tomma brödbackar, pappkartonger med skräp, repändar, ett par hörselskydd (jämför ovan), en pappkartong med signalfaggor. Åkej, någonstans måste ju det finnas.

Då var det värre med all bråte på däck framför. Aktergasten börjar plocka. Det ena efter det andra försvann från däck, rätt mycket visade sig passa bäst i sopsäcken. Lösa tomglas på plats i backarna – bruna får sig, vita får sig, bryggarn vill ha det så.

Till sist var det bara en trave kartonger med kanelbullar kvar på däck. Skulle inte den också kunna få plats uppe på lämmen ovanför lastrumsöppningen?

Beslut och handling sammanfaller ofta för aktergasten. Så även denna gång. Visserligen fick kanelbullarna inte riktigt plats mellan skottet mot byssan och den första stora pappkartongen, men man kunde väl knö lite? Jodå, pappkartongen gav snällt efter, och om ett ögonblick skulle kanelbullekartongtraven vara snyggt och pryddigt på plats på lastluckan, och däck framför skulle äntligen vara fritt från bröte.

Det finns vissa episoder i livet som verkar utspela sig i ultrarapid, när man tänker tillbaka på dem. Just som aktergasten knödde iväg den där pappkartongen för att få plats med kanelbullarna, upptäcker han att på andra sidan pappkartongen står två backar med tomglas, kusligt balanserade på kanten av den bortre lastluckelämnen, alldeles vid öppningen ner mot avgrunden.

Backarna tänker väl för allt i världen inte ge sig av ner i lastrummet?!

Innan den tvivlande aktergasten helt hinner överväga sannolikheten för eller emot denna möjlighet, eller utreda vilka åtgärder som eventuellt skulle kunna tänkas vara påkallade för att påverka händelseförloppet i gynnsam riktning, ger sig svaret av sig själv:

JOO, SANNERLIGEN!!

Det låter inte alls så färligt, när trettiotvå tomflaskor och två tombackar slår emot en dunk två meter nedanför en. Men det blir ganska många glasskärvar, det upp-

täckte aktergasten snart. Sju eller åtta av flaskorna var hela, åtskilliga hade gått sönder i ett par tre rejäla bitar, men alldeles för många hade gått sönder i något som påminde om grus fast med mycket skarpare kanter.

Aktergasten fick sällskap av sin äldste son (som dock snart lyckades skära sig på en glasbit och lättad återvände till disken). Och av lättmatrosen, vars bandagebyte från frukosten nu reducerats till ett "Salvekvick Storebror".

Aktergasten och lättmatrosen, uppfyllda av en sorts själarnas sympati inför världens elände i allmänhet och glasets bräcklighet i synnerhet, började plocka upp de största glasbitarna från lejdaren och från lastrummets botten, som redan innan glaskrossningen täckts av allsköns bråte om vartannat, inklusive snörstumpar, två högskor (varav en trasig), ett ormbö av tryckluftslang, lösa muttrar utan bultar, lösa bultar av andra dimensioner och utan muttrar, plankbitar, en hammare här och en skifvnyckel där, och över alltihop ett tjockt lager damm och sot – kort sagt, typexemplet för Ett Ostådat Ångbåtslastrum.

Aktergasten och lättmatrosen fann snart att det var lättare att få väck glasskärvar – framför allt mindre sådana, som fordrade sopborste och skyffel – om man samtidigt slängde undan en del av de onyttiga ting som låg i vägen (se ovan), och gav sig i kast med att hänga upp tryckluftslangen, och plockade upp verktygen, och ja, den ena saken gav den andra.

När skepparna blåste för broöppning i

Sotenkanalen, hade tre säckar skräp (ja, lite glas också) placerats på förkant för vidare befördran upp på däck när väl passagerarna gått i land, och lastrummet i övrigt förvaridlats till ett typexempel på Ett Välstädat Ångbåtslastrum.

Lättmatrosen och aktergasten gav varandra en lång blick av ömsesidig beundran och gick upp på däck för att njuta av naturscenerierna.

När aktergasten kommit så långt i sin återblick på morgonens händelser hade all känsla av obehag förflyktigats och livet var återigen odelat trivsamt. Må undra... Den där farbrorn, som muttr inter ont anande utanför sin stuga vid kanalbanken, med ryggen mot oss, just när vi tutade för broöppning på sydgående... Skällade han sig på kaffet han spillde ut? Ångbåtar går ju så tyst, utom förstas när de tutar. Och hamnrösgångarens replik till chieften vid livbåtsmanövern i Fjällbacka, just som styrbordsbåten tog vatten... Nej, här är det nog bäst att sluta, innan käseriet glider in på något annat än vad som var tänkt från början: hur det kan komma sig att man städar ett lastrum.

-o-o-o-

Epilog en afton i början av hösten: Fy farao, vad det här lastrummet ser skräpigt ut egentligen!

AKTERGASTEN

Sällskapet
Ångbåten
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

B FÖRENINGSS-
BREV

SVERIGE



PORTO BETALT



FÄRJAN 4

vid Lindholmen på premiärturen 1 maj 2003

Foto Åke Karlsson