



ÅNGBÅTEN Årg 40 • Nr 1 2004 • 114

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@home.se (ansvarig utgivare)

Bertil Hedström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@gotnet.se
Mattias Jarlstedt, Asplyckeavägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mattias@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Feggarvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2004 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskomelse med redaktionen.

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

Grafisk produktion: Litrapal Media AB 2004.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2004 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgirt: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,
kaasbe: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kamor@steamboat.se

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

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

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från linjefläget vid Residensbron.

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

Försalongen

Så är det sjösättningsdags igen, för tjugonde gången för den nuvarande femmannaredaktionen. *Ångbåten* är den här gången lastad nästan till märket (= postverkets hundragravsgräns). Vi håller turlistan.

Vad väl läsarna mest ser fram emot är en överblick över sommarens turer, och lite information om vad vi sysslat med under vintern. Så bjuder vi på några återblickar, till Bergensresan för några år sedan och till Ångslupsbolagets skärgårdstrafik för ett sekel sedan. Vi ägnar också en del utrymme åt vår nyligen bortgångne chief Herbert Johansson.

Sommarens längresa ställs till Karlskrona (för många läsare känd som Pinan), där flera maritima arrangemang går av stapeln samtidigt. Påpassligt har vi fått en av våra skeppare att berätta om sin uppväxt i denna vackra stad.

Vi har fått låna tre fina tavlor visande S:T ERIK när förra seklet var ungt, och återger nu en delförstoring från en av dessa.

Vi har läst ett par nyutkomna böcker. Och som vanligt bjuder vi på en del småplock. Håll till godo!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2004: 13 april 2004

Nr 3 2004: 6 september 2004

Nr 4 2004: 8 november 2004

Nr 1 2004: 31 januari 2005

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN passerar Stångebukvad. Foto Bert-Åke Larsson 2003

Ångbåten Nr 1 2004

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Det drar ihop sig nu. Med glädje kan man märka att dagarna blir längre för var vecka som passerar. Snart är fartygen under ånga igen och vi alla som så önskar kan åter njuta av livet ombord.

Turlistan har Ingvar redan klarat ut och den kommer med nästa utgåva av tidskriften. Det blir inga stora förändringar på våra turer i år, dock blir ångaren borta från västkusten i åtta dagar, då hon kommer att delta vid ett veterarfartygsmöte i Karlskrona, som äger rum sista veckan av juli månad.

Nedan kan Du läsa om aktivmöte i början av april. Det är viktigt att alla aktiva närvarar, då vi där kommer att informera om kurser och övningar under försäsongen. Myndigheterna utfärdar nya direktiv och nya krav varje år och vi måste utbildas oss, för att överhuvudtaget kunna fortsätta vår trafik.

Sista veckan i mars går BOHUSLÄN på varv, för att dockas och bottenmålas. Besiktning av botten kommer också att göras, detta är rutin vartannat år.

Planerna är att ångaren skall gå från varvet till Stenpiren i mitten av april. Då behövs det, som vanligt, villiga städare som fejar och vaskar efter vinterns arbeten. Välkomna!

Vinterjobben fortskrider i god ordning och som vanligt är jag full av beundran och känner stor tacksamhet mot vintergänget som tisdagar och torsdagar ägnar sin tid åt att arbeta ombord. Även lördagsgänget är naturligtvis värda en eloge.

Enligt traditionen brukar jag, så här års, uppmana alla aktiva se till att läkarintyg och behörigheter är i god ordning!

Som vanligt vill jag även uppmana Er om att försöka skaffa fler besättningsmedlemmar. Påverka bekantskapskretsen och tala om att det är trevligt att arbeta i ångaren eller i färjan. Tänk om vi alla bara skaffar en ny aktiv medlem! Vilken kader att ösa ur för besättningsanskafterna!

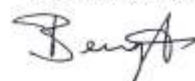
Se där, ytterligare personer värda all heder. Det kan inte vara lätt att ringa

runt bland Er och ragga ihop besättning. Hjälp dessa vänner i sommar så att dom får en dräglig tillvaro. Lättast gör Du detta genom att ställa upp som besättning, när Du blir kallad.

Två av Sällskapets trotjänare har i vinter gott ut tiden, vilket känns tungt. Kerstin Granström, intendenturchef under flera år och hennes far, nestorn bland maskinchefen, Herbert "Hebbe" Johansson. De lade ned ett otroligt jobb för oss och var dessutom goda människor och skeppskamrater, som vi saknar oändligt. Vi sänder dem en tanke och lyser frid över deras minne.

För mig återstår nu att önska Er alla ett gott nytt ångbåtsår och jag hoppas att vi ses ombord i sommar!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Aktiviteter för våra aktiva

Aktivmöte

hålls måndagen den 5 april kl. 18.00 ombord i WALONA vid Stenpiren.

Krishanteringskurser

anordnas söndagen den 25 april kl. 10.00 - 13.00 och 13.00 - 16.00 ombord i WALONA vid Stenpiren. Max. 25 per-

soner kan delta vid varje tillfälle. Teckningslista finns ombord i BOHUSLÄN och vid aktivmötet.

Säkerhetsövningar

hålls lördagarna den 24 april och 1 maj kl. 10.00 - 12.00 ombord i BOHUSLÄN vid Stenpiren.

Observera!

Deltagande i en av krishanteringskurserna och i en av säkerhetsövningarna är obligatoriskt för att Du skall kunna ingå i den mönstrade besättningen!

STYRELSEN

Innehåll Ångbåten 114

Försalongen	2	Han seglade i BOHUSLÄN ...	16
Ordföranden har ordet	3	En gosses uppväxt	20
Ångbåtssturen 2004	4	Tack för länet -	
Maskin håller ångan uppe	5	och förlät drojsmålet	22
Nordsteam 2000 i Bergen	6	Vi har läst ...	24
Ångslupsbolagets skärgårdstrafik	8	Aktersalongen	25
Mera S:T ERIK	14		

Ångbåtsturerna 2004

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går som varje onsdag i juni, juli och augusti samt 1 september. Avgång kl. 18.30, återkomst 21.30.

Söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om vädret medger det, till Skärhamn 20/6 och 25/7, till Åstol 8/8, till Härön 15/8 och till Klädesholmen 22/8. Avgång från Göteborg kl. 10.00, åter 19.30.

Söndagen 29 augusti går BOHUSLÄN upp för älven till Älvängen där vi besöker Repslagarbanan. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resenärer.

Resan från Skärhamn runt Tjörn och åter går lördagen 3 juli. Resan runt Orust ersätts i år av en tur söndagen 4 juli Mollösund-Gullholmen-Lysekil och åter.

Från Mollösund fortsätter BOHUSLÄN till Göteborg. Buss ansluter från Göteborg till Mollösund på eftermiddagen.

Det blir endast en långtur utmed kusten i sommar. Den utgår från Göteborg torsdagen 8 juli till Kungshamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss till Göteborg ansluter i Kungshamn.

Fredagen 9 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn.

Från Strömstad gör BOHUSLÄN en rundtur på eftermiddagen lördagen 10 juli samt en utflykt på Idefjorden söndagen 11 juli.

Måndagen 12 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn där buss

ansluter för återresa till Strömstad.

Tisdagen 13 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg. Om vädret medger gör BOHUSLÄN ett uppehåll i Marstrand.

På kustturerna anlöps Marstrand, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Smögen, Kungshamn, Hunnebostrand och Fjällbacka.

Upphållen på 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.

Vi rekommenderar förköp av biljetter för att undvika besvikelsen när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen. Förköpsbiljetter kan köpas till dags- och kvällsrundturerna, till söndagsutflykter och till kusturer för hela sträckan som inbegriper fram- eller återresa med buss.

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

Förköpsbiljetterna finns att köpa på inköpsställen när programmet *Ångbåtsturerna 2004* utkommer i början av maj. Programmet kommer med nästa nummer av *Ångbåten*, nr 2 2004 (115). Där finns uppgifter om var man kan köpa biljetter samt biljettpriser.

Förköpsbiljetterna finns att köpa på turistbyrån på den ort varifrån turen utgår med ångaren BOHUSLÄN eller med av oss förhyrd buss.

På kustresorna där vi serverar mat i salongerna på övre däck säljs måltidsbiljett i samband med förköp av flerdagsbiljetter. För dem som blir utan måltidsbiljett erbjuder vi en kall rätt i kafé.

Medlemsrabatter

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kusturer, således inte till rundurer, med ångaren BOHUSLÄN. Dessutom får man rabatt på de historiska hamnarna med FARJAN 4.

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg - Marstrand - Åstol/Klädesholmen/Skärhamn/Härön, resan Göteborg - Älvängen samt turerna söndagen 4 juli. Kustturerna är resorna Göteborg - Kungshamn - Strömstad och Strömstad - Kungshamn-Göteborg.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan medan anslutande bussresa betalas till fullt pris.

Resor med båt+buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg. På alla resor betalar barn mellan 4 och 14 år endast 20 kronor.

Förköp betalas till fullt pris på inköpsstället. Rabatten får man tillbaka ombord i ångaren BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och gällande medlemsbevis.

Välkommen ombord i sommar!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2004

Maskin håller ångan uppe (som alltid)!

Som vanligt har Maskin varit flitigt verksam under den biträls gångna vinteruppläggnings. Som allt annat ombord är allt välhållt och i bästa skick.

På intet sätt får detta föranleda barnsliga tankar om att det inte återstår så mycket att göra förutom lite underhåll. I Ångbåten 112 beskrev vi utförligt vad som borde, skulle eller måste göras.

Som vanligt blev det åtskilligt. En av cheferna, Paul Johansson, har gett oss en bra överblick över arbetena.

För ovanlighetens skull skall överblicken börja utanför maskinrummet nämligen i köket. I BOHUSLÄNS kök, i byssan, har alltid funnits en spis, livsviktig för vår omfattande serveringsverksamhet.

När vi hämtade ångaren på skrotvarvet innehöll byssan endast en mindre gasolspis i någorlunda skick. Några år senare byttes denna ut mot en stor oljeeldad restaurangspis, som vi köpte begagnad från Strömstad. Den gjorde god tjänst genom åren men de sista åren stod det klart att den var utbränd och måste ersättas.

Men var hittar man en liknande spis passande till vår ångare?

Efter ett veritabelt detektivarbete i Finland och Tyskland hittades slutligen en fabriksny spis av märket UPO, från Finland, i en lagerlokal i - Mölnlycke!

Där hade den stått i flera år, osäljbar. Lämpliga förhandlingar hölls med firma och agent. Genom vårt varvs försorg hämtades så spisen och skall snart installeras ombord.

Under vintern har ett hårt arbete lagts

ner på att skrota den äldre spisen, vilket fick ske med slaggor och liknande verktyg. Endast oljebrännaren, nyinsatt sedan två år, behölls och används på den nya spisen.

Ja, detta var ett av våra små jobb.

Ångpannan

Här har de gamla säkerhetsventilerna utmönstrats. De var visserligen original sedan 1914 men tillverkade i gjutjärn vilket inte längre är tillåtet. De nya är i stålgiutgods. Ventilerna är levererade av en svensk firma men gjorda i utlandet. Det kan nämnas, att ventilerna blåser vid 14 bar och stänger vid 13.

Under hela vintern har ångpannan varit uppvärmd. Besiktning genom Det Norske Veritas stundat, följd av provtryckning till 14 bar. Sedan driftsprov.

Självklart finns det åtskilliga "småsaker" att åtgärda.

Ångmaskinen

Hela maskineriet är indikerat: allt är kontrollerat, mätt och genomgått hur allt ligger i anspänning. Toleranserna är små. Mellantryckscylinderns tvärstyckslager, "knäleden", har demonterats, gäts igenom och åtgärdats. Här fanns tidigare ett mindre glapp.

Nya prydliga kylvattenrör har dragits fram till gejdrama (det är de "skenor" som styr cylinderstängerna, pistonerna).

Hela smörjsystemet har noga genomgäts såväl smörjpressar som smörjapparater.

Den lilla ångmaskinen som driver kondensorns cirkulationspump har fått en liten egen smörjapparat. Kondensorn

är den stora ljusgröna "burken" babord om maskin. I den kyls avloppsången åter till vatten, som sedan matas in i pannan igen. En nödvändighet, eftersom saltvatten är obrukbart till pannvattnet.

Även ångvinschen vid lastluckan har setts över. Den används huvudsakligen för ankarspelet.

Elsystemet

Som så mycket annat i ett fartyg är det besiktning och klassning på det mesta. I elsystemet skall samtliga elmotorer ombord, alltså inte bara i maskinrummet, gås genom och besiktigas, till exempel kylkompressorernas motor. Allt kablage skall "meggas". Allt skall bokföras. Under vintern har sålunda maskinpersonalen bland mycket annat kontrollerat hela elsystemet. Driftspänning ombord är 110 volt likström.

En annan "maskin" som ej tillhör maskinavdelningen är vårt ankarspel. Detta är svårt slitet och lyftes iland i höstas, liksom de två ankarlättingarna, för underhåll och besiktning.

Och så...

Den 23 mars förhalar vi till varvet, Gotenius på Ringön. Här blir det dockning och besiktning, målning av hela ångbåten. Så i april börjar man ljumma så vackert under pannan och en vecka senare blir det provkörning av maskin vid kaj. Så blir det teknisk provtur, så blir det Officiell Provtur, så blir det sommar och ångbåtssång!

BO STARMARK

Nordsteam 2000 i Bergen

En av våre norske medlemmer har dragit sig till minnes ångbåtsmötet i Bergen år 2000 och ger här - på norska - en personlig redogörelse av sin resa med ångaren BOHUSLÅN.

Jeg er siden august 2000 medlem i Sällskapet Ångbåten.

Har hatt gleden av å være om bord i BOHUSLÅN ved to anledninger. Første gangen var da båten lå i Stavanger 1.august 2000, på veg til "Nordsteam 2000" i Bergen. Det var en opplevelse å følge med båten på Lysefjorden og oppleve de høye fjellene omkring fra dekket på en dampbåt fra 1914. Jeg ble så fascinert av opplevelsen at jeg bestemte meg for å følge med båten til Bergen, byen der jeg ble født i 1947 og bodde til jeg var 23 år.

Gikk om bord i igjen i Haugesund torsdag 3.august og fikk stå framme på broen med skipper, los og styrmann. Det er en av mine desidert største opplevelser. Har skrevet dagbok fra de minneverdige øyeblikkene, og har lyst å dele noe av dette med dere. Sender også noen av bildene jeg tok under turen og fra Nordsteam 2000. Ser av bladet at Bengt har fylt 60 år, vil gjerne gratulere ham ved å sende bildene av ham på broen den dagen vi kom til Bergen.

Det var en helt spesiell opplevelse for meg å komme "hjem" til Bergen på en staselig, svensk båt under så spektakulære forhold. Høsten 1999 døde min yngste datter på tragisk vis, jeg slet hele vinteren og våren med å komme gjennom den verste sorgen med vett og



Bengt Cremonese på broen i Bergen. Foto forfatteren

forstånd i behold. "Norsteam 2000" var noe av det jeg hadde sett fram til, interessert som jeg er i båter. Å få stå oppe på broen, sammen med mannskapet, var uforglemmelig, selv om sikkert både styrmann og skipper lurte på hvem jeg var for en underlig skrue.

Sitat fra dagboken 3.august 2000: "På kablene i den uferdige Bømlabrua satt anleggsholka og kikket ned på den hvite damen fra Sverige som hilste dem med fløyta der hun gled forbi 30 meter under på veg til Bergen. Spenningen sitret i kroppen på meg etterhvert som vi nærmet oss fødebyen min. En stadig

store armada av småbåter fulgte oss inn fjorden, og da vi nærmet oss Kvarven, neset der torpedobatteriene vokter innseilingen under tyskernes invasjon i 1940, var spenningen nesten ikke til å holde ut!

For sakte fart rundet vi neset, sola badet både skip og skjær, fjord og fjell i sin rause, varme og velgjørende glans. Stoltheten over å være fra denne vakre byen som åpnet seg foran haugen sprengte på der jeg sto på broen på en svensk "luksusdampner" og ventet på å komme til kai der mine to eldste dotre med feller hadde tatt oppstilling.

I kikkerten kunne jeg se Skoltegrunnskaien, Nordnes og Nøstet fullsatt av nyfiske bergensere, det måtte være titalls tusen som hadde møtt fram..... Har aldri ankommet min fødeby på en mer stansmessig måte. Det var som å være ung igjen og realisere sine drømmer fra guttedagene om å stå på broen på sin egen, stolte skute.

Fra Zachariasbryggen led speakers rust ut over Vågen, alle båtene ble presentert etter hvert som de kom til kai, vi var nr.27 i konvoien. Sakte gled den Hvite Dronningen til kai rett utenfor SAS - hotellet på Bryggen. I folkemengden hadde jeg nettopp fått øye på Linn med sin mamma fra Ystad i Skåne og Anie med sin George fra Stavanger. De vinket og skrek og var revet med av stemningen.

Fra akterdekket på BOHUSLÅN opplevde jeg hvordan de siste, lange solstrålene bar den gamle dampbåten ØSTER de siste metrene inn til kaia. Den gamle



På broen, från vänster Claes Johnson, Ingolf I Benjaminen, Bengt Cremonese. Foto Anie Naami

sliteren var gjenoppstått fra de døde etter 35 år, og ingen øyne var tørre da samtlige båter i havna viste sin respekt ved å tute i fløytene for den 92 år gamle damen der hun fant sin gamle plass ved Zachariasbryggen.

Jeg sto som fjetret, mettet med inntrykk og følelser og ville ikke forlate den staselige dampbåten fra Sverige som hadde ført meg hjem. For første gang siden min datter døde kjente jeg en ubeskrivelig glede over å få være i live og oppleve noe så stort. Tårene rant stille ned på dekket, blikket gled over Vågen der solen forgylte mastetoppene i denne

Ångbåten Nr 1 2004

underlige armadaen av skip fra en svunnen tid.

Et vers fra Terje Vigen, Henrik Ibsens uødelige dikt om mannen som roddet til Danmark for å hente korn, men ble arrestert av en engelsk korvett på hjemveien, ble levende:

*Han satt i prisonen i mange år,
det sies i fulle fem
Hans nakke bøyd seg, grått ble hans hår
av drømmene om hans hjem
Noe han bar på, men ga ei bethjed,
det var som hans dyreste skatt
Så kom attenhundregjøvten med fred,
de norske fanger og Terje med,
førtes hjem med en svensk fregatt.*

I det øyeblikket føltes det som om vinterens fortvivelse og sorg ble avløst av livsnøt og takknemlighet. Turen med BOHUSLÅN hadde på forunderlig vis ført meg inn i et roligere farvann der følelser som hadde ligget i dvale kom til overflaten igjen og gå håp om lysere horisonter....."

Det hører med til historien at min da 82 år gamle mor måtte være med til byen dagen etter og oppleve dampbåten jeg hadde fortalt om. Hun ble mektig imponert over den høye standarden om bord i båten!

Min datter Linn Rachel er bosatt i Skåne, og jeg er ofte og besøker dem der. Trives svært godt i Skåne, og har en drøm å få arbeide om bord i BOHUSLÅN en sommer. Har noen måneders fartsstid på fjordabåter i Bergen i ungdommen og trives fremdeles på sjøen.



I salongen sitter Ruth Ström, forfatterens mor, med sønnedatter Anie Naami A. Hoben. Foto forfatteren

Jeg arbeider i videregående skole og er utdannet sykepleier med pedagogisk tillegg. Kjører turistbuss på fritiden, spiller trekkspill og liker å omgås med folk, snakker engelsk, tysk og litt fransk ved siden av noe "skånsk". Liker å ta i et tak og synes det ville vært trivelig å være om bord i en så spesiell båt som BOHUSLÅN!

Håper min beretning kan være en inspirasjon i arbeidet med båten og håper gjerne fra dere!

INGOLF IBENHARD BENJAMINSEN

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik

Det första ångbåtsbolaget som inledde reguljär trafik i Göteborgs skärgård var det 1865 bildade Göteborgs Ångslups AB. Bolaget ombildades 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB och kom under de närmaste 50 åren att utvecklas till ett verkligt storbolag med som mest 19 båtar.

Ångslupsbolaget dominerade både södra och norra skärgården och under nästan hela perioden även älvtrafiken i hamnen.

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik mötte under åren ett stort antal motgångar, som främst berodde på konkurrens från andra ångbåtsbolag, ett badhusbolag, en järnväg och slutligen motorpassagerarbåtar som oftast var ombyggda fiskebåtar.

Lustresor till Styrsö

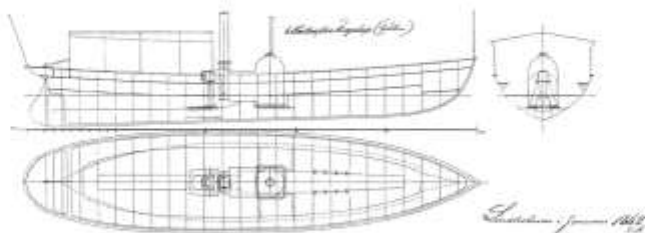
Trafiken med ångslupar på älven utvecklades snabbt efter att industrier och varv etablerades på Hisingen med början omkring 1845.

Ångsluparna kom tidigt att användas för lustresor söndagar till olika resmål i skärgården. Från 1858 utvecklades Långedrag till badort och fick från 1860 reguljär ångslupstrafik.

Göteborgarna ville gärna längre ut i skärgården och mer regelbundna lustresor ordnades till Styrsö Bratten där Öbergsska världshuset finns sedan 1850-talet. Sommaren 1864 gjorde den första ångslupen ELDERN lustresor till Styrsö.

Ångslupsbolaget bildas

I juli 1865 bildades Göteborgs Ångslups



Ångslupen GÖTHEN var byggd vid Lindholmens Verkstad 1861. Den var en typisk representant för de ångslupar som gick i älvtrafik från Skeppbron till Klippan. GÖTHEN kom även att användas i skärgårdstrafik. Ritning av Lindholmens Varvs minneskift 1845-1945

AB av ingenjör Carl Axel Möller, disponent David W. Flobeck på Eriksberg och skeppsfournerare Wennerlund. Bolaget skulle driva trafik på älven från staden till Klippan, med vissa turer förlängda till Nya Varvet.

Bolaget inköpte ångsluparna EMMA och GÖTHEN från Lindholmens Verkstad. De var byggda på Lindholmen 1861 resp 1860 och hade tidigare trafikerat linjen till Klippan.

Redan den 1 september samma år beslöt Ångslupsbolaget att av firman Alex. Keiller & Co inköpa de fyra ångsluparna RODA STEN byggd 1853, KLIPPAN och KUSTEN byggda 1857 samt NECKEN byggd 1859. De var byggda för Alex. Keiller & Co på det egna varvet Göteborgs Mekaniska Verkstad och avsedda för firmans älvtrafik. Genom affären samlades älvtrafiken mellan Skeppbron och Klippan med mellanstationer på ett bolag.

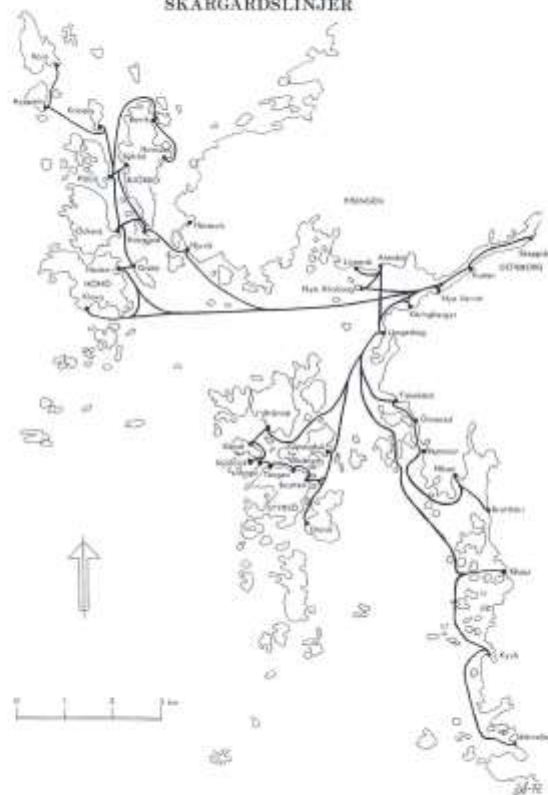
För trafiken på den förlängda linjen från Nya Varvet till Långedrag inköpte Ångslupsbolaget 1866 ångslupen LÅNGEDRAG från Alex. Keiller & Co. Även denna kom från den egna verkstaden och hade sedan leveransen 1860 trafikerat Långedrag.

Trafik till Stjernviks badort

Ångslupsbolagets trafik till södra skärgården inleddes i augusti 1867 när linjen till Långedrag förlängdes till Styrsö Bratten och den nya badorten Stjernvik på Vargö. På Stjernvik fanns nyuppförda badhus och restaurang.

Linjen trafikerades med den nyinköpta ångslupen SJÖFRÖKEN, byggd på Lindholmen 1863 för målartafik. Även GÖTHEN annonserades tidvis på samma linje. Vintern 1868 såldes LÅNGEDRAG till Linköping. Under sommaren 1868 annonserades ångsluparna DELPHIN och OSCAR på linjen till Stjernvik.

GÖTEBORGS NYA ÅNGSLUPS AB SKÄRGÅRDSLINJER



Kartan visar den maximala utbreddningen av Ångslupsbolagets linjenät.

Ångbåten Nr 1 2004

Första riktiga skärgårdsbåten

Redan 1868 är beställd Ångslupsbolaget vid Lindholmens Verkstad en ny ångslup som var bättre anpassad för trafiken till södra skärgården. Gamla SJÖFRÖKEN såldes till Lilla Edet där den fick namnet ELFFRÖKEN.

Nybygget som levererades i maj 1869 fick överta namnet SJÖFRÖKEN. Den nya båten var 22,27 m lång och 4,45 m bred (75 x 15 fot) och drevs av en maskin på 48 ihk. Inredningen beskrevs som mycket bekväm och sinnenrik.

Arendal fär trafik

Arendal på norra sidan älvmyrningen hade sedan mitten av 1650-talet varit överfartsort till den då påbörjade Nya Älvsborgs fästning. Arendal hade sedan dess gästgiveri och skjutställe.

1868 började Arendal trafikeras med ångslupen GÖTHEN med anledning av att sommargäster började hyra in sig där. Från 1874 började stora sommarvillor att uppföras på Arendal.

Nya Älvsborgs fästning upphörde 1869 som försvarsanläggning och fick 1871-1895 anlöp av båten som gick till Arendal. I fästningen fanns då en restaurang som lockade besökare.

Arendalslinjen anlöpte som regel Nya Varvet och från 1878 även Käringberget. I ena riktningen anlöpte båten vanligen även Långedrag.

Våren 1871 såldes GÖTHEN till Hudiksvall. På Arendalslinjen insattes under sommaren istället ångslupen AGNES, som var nybyggd på Lindholmen.

Expansion medför problem

Inför sommaren 1871 behövde Ångslupsbolaget snabbt ytterligare en båt för skärgårdstrafiken. Ordern gick till Ländholmen och för att korta byggtiden byggdes den med träskrov. Dimensionerna blev 19,30 x 3,86 m (65 x 13 fot) och den fick en maskin på 32 ihk.

Nybygget som fick namnet EJDERN kunde ta 130 passagerare, EJDERN var klar för trafik 9 juli och sattes in på södra skärgården tillsammans med SJÖFRÖKEN.

Ångslupsbolagets ekonomi var hårt ansträngd beroende på den snabba expansionen. Sedan 1867 hade sex nya ångslupar levererats, varav fyra var avsedda för ålvtrafiken. Dessutom hade bolaget beställt fyra nya ångslupar för ålvtrafiken från Motala Verkstad för leverans 1872. Bolagets ledning ansåg att det var nödvändigt att rekonstruera bolaget.

Ångslupsbolaget förnyas

På bolagsstämman den 20 februari 1872 beslöt att lösa upp det gamla bolaget och bilda ett nytt med namnet Göteborgs Nya Ångslups AB. Det nya bolaget övertog alla tillgångar från det tidigare bolaget och verksamhetsarten räknades från den 1 januari 1872. Interimsstyrelsen bestod av disponent David W. Flobeck, kapten J. F. Strömberg, ingenjör Carl Axel Möller och kapten Harald Fleetwood. Beställningen vid Motala Verkstad ändrades så att en av ångsluparna förstörades för skärgårdstrafik och fick en



Ångslupsbåten ca 1897 med EJDERN byggd 1880, SVANEN, ÅRLAN, GÖTA, okänd båt och LÄRKAN. Öbuvrarna destinationsflaggarna där L står för Långeslag och S för södra skärgården. Foto från Göteborgs Historiska Museum

maskin på 48 ihk. Denna båt fick namnet TÄRNAN och sattes in i skärgårdstrafiken sommaren 1872.

Ångslupsbron utgångspunkt

I Ångslupsbolagets turlistor angavs att båtarnas turer avgick från Staden. Med Staden avsågs tilläggsplatsen vid Ångslupsbron som låg vid Verkstadsgatans mynning vid Skeppsbron.

Ångslupsbron var en långsgående träbrygga som var byggd 1872-73. Bryggan kom först 1922 att ersättas av den nybyggda Träpiren.

Inför sommaren 1873 hade bolaget fått ytterligare en ny båt för skärgårdstrafik som fick namnet SVANEN. Den uppgavs vara byggd vid Motala Verkstad.

Till sommaren 1873 utökades trafiken i södra skärgården till att omfatta anlop även av Köpstadö och Styrsö Tänge. 1874 tillkom Känsö och Brännö (Husvik), som blev ny sluthygga.

Helårstrafik med post

I juli 1874 tecknade Ångslupsbolaget kontrakt med Postverket om att föra



ÅRLAN vid Styrsö Bratten eller Styrsö Havsbad som det stod i turlistan. Till höger ligger varmbadhuset och till vänster ut i vikens hallbadhuset. Vid bryggan ligger även båtvingångaren FÄRDIG. Fotat är taget före 1904 av Ellen Hansson i Göteborg

post med båtarna till södra skärgården. Ångbåtspostexpeditioner inrättades på SJÖFRÖKEN och SVANEN.

Bolaget förband sig att trafikera södra skärgården två dagar i veckan även vintertid. Tidigare hade trafiken endast omfattat sommarperioden. Genom vinterturerna som gick onsdagar och lördagar fick öborna betydligt större nytta av Ångslupsbolagets trafik.

I turlistorna annonserades som regel inte båtmännen på de olika turerna. När ångbåtspostexpeditionerna infördes registrerade Postverket vilka båtar som

trafikerade respektive linje. När Ångslupsbolaget senare fick flera linjer var det som regel de nyaste båtarna som användes i södra skärgården där lönsamheten var högst.

Till norra skärgården

På öarna i norra skärgården började göteborgare hyra in sig under somrarna från början av 1870-talet. Efter viss inledande försökstrafik började Ångslupsbolaget 1876 reguljärt trafikera Kalvsund, Bjöckö, Öckerö, Grötö och Hönö (Heden).

Även norra skärgården fick från 1876 vintertrafik onsdagar och lördagar. Enligt Postverkets förteckning var det SVANEN som blev postbåt i norra skärgården med början 1878.

Båtarna till norra skärgården anlöpte Hästevik åren 1877-1878. Hästevik hade varit utgångspunkt för gästgävarskjutsen till Göteborg, men låg lite avsides för båttrafiken. Från 1879 anlöpte båtarna istället Hjuvik som låg alldeles intill farleden från Göteborg. I norra skärgården förlängdes vissa turer till Rösö 1879-1881.

Hård kritik medför nya båtar

Under 1870-talet fick Ångslupsbolaget ofta kritik för dåligt skött trafik med inställda turer och dåliga båtar. Det förekom åtskilliga gånger att båtarna fick maskinhaverier och blev liggande i väntan på bogsering.

Båtarna var så maskinsvaga att resorna tog mycket lång tid vid kraftig vind och sjö. I dagspressen nämndes som exempel att SVANEN behövde tre timmar från Björkö till Göteborg.

Det blev bättre när nybyggda SVALAN sattes i trafik på södra skärgården i juni 1877. Den var byggd vid Ländholmen och var 26,72 m lång och 4,90 m bred (90 x 16,5 fot). Med en maskin på 80 ihk gjorde den 10,25 knops fart.

SVALAN var betydligt större än de tidigare båtarna och hade inbyggt mellandäck, salong under halvdäck akterut och under fördäck.

Redan 1880 var det dags att ersätta EJDERN med en ny båt. Då levererades



Ångslupsbolagets SVLA byggd 1895, LÄRKAN 1882 och ÄRLAN 1884 vid Steyrö Brattens klassiska träbrygga. Fotat är taget senast 1903 eftersom båtarna har svarat över med brungula överbyggnader. Inför sommaren 1904 blev de vitmålade. På den stora skylten vid landfästet går det att skönja texten Steyrö Hajbåd. Kullbåtens ut i viken måste ha varit en imponerande träbyggnad. Foto från Steyröbolaget

en ny EJDERN från Göteborgs Mek. Verkstad. Den hade dimensionerna 22,27 x 4,45 m (75 x 15 fot) och drevs av en compoundmaskin på 65 ihk som gav ca 9 knops fart.

Till Bildal och Skörvalla

1876 startade Ångslupsbolaget en ny sommarlinje till Bildal på kuststräckan söder om Göteborg. Vid Bildal var det så grunt att bolaget fick muddra varje år för att båten skulle kunna gå in till bryggan.

1883 förlängdes Bildalslinjen söderut till Kivik, mivarande Kyvik vid Kullavik, där bönderna hade byggt en brygga. 1892 förlängdes linjen ytterligare söderut till Skörvalla, ca 1 km norr om Särö.

För bönderna längs båtlinjen innebar förbindelsen att det blev lättare att transportera produkter till Göteborg. Båtlinjen medförde också att sommarvillor började uppföras längs kusten. Linjen trafikerades från slutet av maj till början av september.

Under högsommaren trafikerades linjen måndag till lördag med som regel en tur från Skörvalla 07.00 med retur från staden 17.15. Dessutom gick en tur från staden 13.15 endast till Bildal med retur 15.00. Lördagar gick en kvällstur från Skörvalla 20.00. Restiden hela sträckan var ca 2 tim, 20 min.

Säröbanan tar över trafiken

När första etappen av järnvägen Göteborg-Särö öppnades till Slåp den 13 juli 1903 mer än halverades restiden



Skärgårdstrafiken

Hvardagsarar

fr. o. m. den 6 Juni tillvidare:

från staden

till Nya Varvet kl. 11 f. m., 1,16, 2, 2,46, 6,30, 7,16, 8,30 a. m.

- Käringberget kl. 11* f. m., 1,16, 9,45*, 6,30* 7,16 a. m.
- Arendal kl. 7,45, 11 f. m., 2,46, 6,22, 7,16 a. m.
- Långedrag kl. 7, 10, 11 f. m., 1,16, 2,46**
- B. 5,16, 5,30***, 7,16 a. m.
- Bratten och Sjövarvik kl. 6, 10 f. m., 1,16, 6,30, 7,16 a. m.
- Bildal kl. 6, 30 f. m., 1,16, 6,30 a. m.
- Bildal kl. 1,30, 6,18 a. m. Kivik 6,18 a. m.
- Björkö, anl. vanl. stationer, 1, 5,18 a. m.
- via Arendal och Långedrag. ** via Arendal. *** via Nya Varvet, Arendal och Käringberget.

Till staden

från Bäckö kl. 7,16 f. m., 18,45, 8, 7,30 a. m.

- Sjövarvik kl. 7,30 f. m., 1, 8,16, 6,18, 6, 9 a. m.
- Bratten kl. 7,30 f. m., 1,16, 8,30, 8,30, 8,16, 8,16 a. m.
- Långedrag kl. 8,16 f. m., 12 midd., 1,45, 2,30, 4, 6, 6,18, 8,45, 9,10, 9,40 a. m.
- Arendal kl. 8,18, 11,40* f. m., 8,30, 6*, 9,30 a. m.
- Käringberget kl. 8,30 f. m., 18,10, 9,38, 6,10, 6,18 a. m.
- Nya Varvet kl. 6,50, 8,36 f. m., 18,30, 1,40, 2,36, 3,45, 6,30, 8,48, 9,36 a. m.
- Bildal kl. 8 f. m., 8,16 a. m. Kivik 7,30 f. m.

ÖBB. Hvarje Måndag, Torsdag och Lördag efter afgr. båten från Kivik kl. 8 endast från Bildal kl. 8,30 a. m. till staden.

Björkö, anl. vanl. stationer, kl. 6,46 f. m., 2,40, 8 a. m.

ÖBB. Extra turer till och från Särö Skärgården fr. o. m. den 18 Juni s. v., Måndagar, Onsdagar och Lördagar.

från staden till vanliga stationer, utom Björkö, kl. 8,30 a. m., till Björkö anl. vanl. stationer kl. 7 a. m.; till staden från Grotö 3,55, Hård 4, Öckerö 4,10, Kullbåd 4,50, Hvarik 4,40 a. m.

* via Långedrag.

Vanliga stationer anlöpas.

Bildalsstrafiken börjar med bårens afgång från staden kl. 1,30 a. m.

för den som valde tåget. Båtlinjen kunde förstas inte konkurrera med järnvägen som till stora delar följde kusten.

Lördag 18 juli upphörde trafiken på Bildal, men det annonserades en extra-tur den 25 juli och att trafiken på Kivik och Skörvalla skulle fortsätta, men några fler turistor annonserades inte.

Först den 31 mars 1904 var Säröbanan klar för trafik den sista etappen på 1,5 km till Särö.

Enligt Postverkets förteckning trafikerades Bildalslinjen av EJDERN 1882, SJÖFROKEN 1883-91 (den blev förlängd och namnändrad till DUFVAN 1886) och slutligen SVÄLAN 1892-1903.

Tre nya båtar

För trafiken till södra skärgården beställdes från Motala Verkstad en ny båt som vid leveransen 1882 fick namnet LÄRKAN. Den var av ny typ med genomgående huvuddäck och ett stort öppet övre däck. LÄRKAN var 23,83 m lång, 4,90 m bred och fick ta 190 passagerare. En maskin på 100 ihk gav ca 10 knops fart.

1884 kom nästa nybygge för södra skärgården som fick namnet ÄRLAN. Den var byggd vid Lindholmen och av förstora Lärkantyp med plats för 209 passagerare. Dimensionerna var 25,36 x 5,32 m och maskinstyrkan 120 ihk.

Redan 1885 kom en ny SVANEN från Göteborgs Mek. Verkstad. Det var en mindre båt som var avsedd för trafiken till Arendal och Långedrag. Den hade dimensionerna 21,10 x 4,17 m och en maskin på 60 ihk.

GUNNAR SÖDERBERG

Artikeln fortsätter i nästa nummer.

Mera S:t ERIK

Som vi berättar på sidan 22 har vi från Mollösundsborna Margareta Wejdle fått låna tre vackra bilder på S:t ERIK, tagna på 18 x 24 cm glasplåtar när förra seklet var ungt.

En av bilderna visar ångaren vid kaj 1904, taget i Marstrand, med besättningen uppstadad dels på fördäck, dels midskepps. Här återger vi en delförstoring visande den senare gruppen. (Folket på backen får vänta till ett kommande nummer.)

På bryggan står Margaretas morfar, kapten Carl Oskar Olsson. Vem den sittande gentlemannen med vit hatt kan vara vet vi inte.

De tre damerna är förstas restauratri-

sen, "trissan", och två av hennes medhjälpare - troligen är det samma trissa som stod till rors under den hemiska julresan 1902 som vi berättat om i tidigare nummer. (En fjärde dam står på fördäck - orsaken till denna gruppering är vi inte riktigt säkra på.)

På kajen ser vi en liten flicka och en liten pojke. Barn till någon i besättningen?

Kanske finns någon läsare som känner igen någon person på bilden, eller som har andra kommentarer. Hör av er! Införda bidrag honoreras med hedersomnämmande.

BERTIL HOLMSTRÖM



Han seglade i BOHUSLÄN ...

Herbert Johansson, "BOHUSLÄNS meste chief", Hebbe för alla ombord, avled stilla strax före jul 2003 efter en kort sjukdom. Han blev 92 år gammal.

Herbert föddes bildligt talat med sjön i blodet. Fadern Teodor Johansson, född 1879, gick till sjöss som fjortonåring (inte alls ovanligt vid den tiden), hann med att segla på de flesta av "de sju haven", och rundade Hornet ett antal gånger i lastförande segelfartyg (sådant som sedermera kom att bli antagningskrav för Kap Horn-klubben). Han hade varit skeppskamrat med Jack London, sedermera berömd författare.

Teodor gick iland i USA och blev spårvagnsförare på kabelbanan i San Francisco. Han blev amerikansk medborgare, tog värnning i US Navy, och kom på så sätt att delta i det korta spansk-amerikanska kriget under vintern och sommaren 1898. Bl.a. deltog han, som förste kanonsiktare, i amiral Deweys framgångsrika aktion den 1 maj mot Manilas hamn.

Under denna rubrik presenterar vi då och då personer som under kortare eller längre perioder arbetat i BOHUSLÄN eller någon annan av Marstrandsbolagets fartyg (se Aftersalongen). Två har nu kommit till vår nyss berättade mångåriga medarbetare Herbert Johansson. Texten är baserad på en intervju vi gjorde med honom strax efter hans viltidrägsdag. Bilderna är familjalbumet, här vi fått låna från hans dotter Anita Petersson, Trana.

En bit in på det nya seklet återvände Teodor till hemlandet, bosatte sig i Malmö och bildade familj. Sonen Herbert, vår Hebbe, föddes i Malmö den 7 juli 1910 som äldst av tre syskon. Det genetiska materialet har visat sig högklassigt - ännu i början av det nya millenniet var alla tre vid full vigör, kroppsligt som själsligt. Första gången Herbert var inlagd på sjukhus var när han som 79-åring fick lunginflammation. Doktorerna var lite förhryllade över att inte ha några gamla journaler att gå tillbaka till... (Herberts bror Ivan gick bort tidigare hösten 2003.)

Hebbe började på Kockums varv som fjortonåring. Bland de fartyg som byggdes på varvet var Sveabolagets första SVEADROTT, en torrlastare på 8100 t.d.w., som levererades 1929 (ej att förväxla med motortankern med samma namn, levererad 1938).

När SVEADROTT gick ut på sin jungfruresa mönstrade Herbert på som andre motorman, lägsta graden inom maskin. Man gick direkt över Atlanten till amerikanska västkusten, där Herbert sedan i några år trafikerade kusten från Puget Sound (Vancouver, Seattle, Tacoma) till sydamerikanska hamnar som Valparaiso och Callao. SVEADROTT gjorde bara 12 knop, och en rundtur tog ett par månader.

Sydgående laster var stycke gods av varierande slag. En återkommande last var avelstjurar och d:o kor. En särskild skötare följde med och såg till att dessa fick hö och vatten, ren halm att lägga sig på, och vänligt bemötande. Lossnings-



Herbert Johansson som sextonåring. Ur familjalbumet

proceduren var dock långt ifrån djurvänlig, för att uttrycka sig mildt: djuren släpptes i sjön med en repstump om midjan, och fick simmande ta sig iland. Skötarens högljudna protester klingade ohörda. - Nordgående laster var bl. a. kopparmalm från Peru till ett kopparverk i Tacoma.

År 1931 mönstrade Herbert av och återvände till hemstaden, för att fullgöra sin värnplikt. Under sommaren hann han med ett par månader på GUDUR, hans första stimbåt. Med sin långa sjötid fick han mönstra på som smörjare, och gick på chiefens vakt - snäppet högre än simpel eldare, och klart bättre än den stackars lämparen.



En del av m/s SVEADROTTs besättning under fartygets jungfruresa 1929, med Herbert sittande på däck längst till vänster. Ur familjalbumet

GUDUR gick på den så kallade "fläsktraden", fjortondagars rundresor Skåne - Kielkanalen - London - Amsterdam / Rotterdam och åter. Utöver vanligt stycke gods hade man regelbundet stora mängder fläsk från Helsingborg, vilket lossades uppe i centrala London, till ett fryshus på Southwarksidan ovanför Tower Bridge, med GUDUR stående på botten i leran vid lägvatten. Vanliga returlaster från Nederländerna var bl a tobak. Ofta hade man några passagerare, mest från Malmö till London. Man lämnade Skåne på lördagarna och passerade Kielkanalen på utväg under söndagen - något som gjorde att Hebbe i alla sina dar förknippade söndagsmiddag med fläskstek.

Så kom åtta månader i kommissen 1931-32 vid Härsfjärden och på DROTTNING VICTORIA. Efter muck läste han in "tredjen" på en privat intensivkurs och började på Malmö Navigationsskola. Nästa år avlade han "andren", och mönstrade på en ny stimbåt, OTHEM av Slite. Man gick i trampfart, med 8 knops fart på last. Maskinbefälet bestod av två man, chiefen och andren (alltså Herbert). Man gick 4-5-6-vakter, vilket betydde att man arbetade 10 timmar vartannat dygn, 14 timmar vartannat.

Förhållandena ombord ter sig i dag obeskrivliga - ingen elektricitet, inga kylar, karbillampor som belysning i maskinrummet. Ordet "luftkonditionering" var ännu okänt på svenska tramp-

båtar. Bland annat seglade man på Västafrika där man lastade jordnötter långt i upp Gambiabloden för transport till Marseille. Man tog ombord ett gäng svarta stuveriarbetare nere i Bathurst som följde med upp för floden och skötte lastningen - i 40-gradig värme och 90-procentig luftfuktighet.

Nästa arbete var som andremaskinist i malmöångaren GLITT, något större än OTHEM. En ruskig resa var en vintern på början av trettioalet. GLITT hade lastat i Kotka (bland annat en monteringsfärdig träkyrka) och lämnade hamn på annandag jul för, som man tänkte sig, en fjortondagarsresa till Saint Malo på franska kanalkusten. På Nordsjön drabbades man av hård storm, och drev tidvis iväg ända upp mot Norge. De vänstade fransoserna gjorde korstecknet när man äntligen efter en månad fick ta emot GLITT och den väntade kyrkan.

Så följde ännu ett år på skolbänken. År 1935 avlade Herbert maskinistexamen vid Malmö Navigationsskola, och fick sitt första jobb som chief, en av de yngsta i svenska handelsflottan. Det blev WORMO, som just då levererades till Sveabolaget från Öresundsvarvet i Landskrona, och som var nummer två (efter WARUN) i en serie på åtta lastmotorfartyg byggda speciellt med tanke på gång i hård is. Med kraftigt isförstärkt skrov och stor maskinstyrka kunde man förlänga trafiken på övre Norrlandskusten med flera månader. Vid ett tillfälle fick WORMO tillfälle att triumfera över statsbrytaren YMEB, något som senare straffade sig genom att Svea-

bolagets WARUN-båtar hade ovanligt svårt att få isbrytarassistans när så någon gång erfordrades.

Vintern 1936 blev WORMO liggande i Hangö under fem dagar i följd. Under tiden blev chefen på WORMO bekant med en söt flicka, Tyra Sandberg. Ömsesidigt tyckte uppstod. Följande år förlovade de sig, och ytterligare ett år senare gifte de sig. Herbert lämnade sjön, fick jobb på gasverket i Göteborg, familjen skaffade bostad i Kungsladugård, och utökades efterhand med tre små flickor. (I *Ångbåten* nr 113 hade vi den snärtsamma uppgiften att berätta att mellandottern Kerstin gått bort.)

Under kriget låg Herbert inkallad i tre år. Han tjänstgjorde som "uppbördsmaskinist" (Kungl. Flottans benämning på chief) på ångslupen ATHENE, som fungerade som sambandsfartyg åt pansarskeppet MANLIGHETEN. Man fraktade förnödenheter ut till pansarskeppet, personal i båda riktningar, längs kusten från Göteborg upp till Lysekil. Någon gång blev det höjdare i staden som togs ut till Marstrand för att på nära håll äse en regatta. ATHENE hade sin bas på Nya Varvet, och uppbördsmaskinisten kunde oftast cykla hem till familjen på Slottskogsgatan på kvällarna.

Efter kriget fortsatte Herbert arbetet vid Göteborgs Energiverk (numera Göteborg Energi AB), först gasverket, senare kraftvärmeverket i Rosenlund. Vid en personalfest 1972 kom han att prata med en äldre kollega, Knut Svenningsson, aktiv i musciångaren BOHUSLAN. Man gjorde ett studiebesök om-



WORMO assisterar en annan Sveabåt under vintern 1939-1940. Foto Oscar Bladth. Ur Bertil Ståhlberg's samling

bord, rittade på den välskötta trippelmaskinen och pratade med de hängivna och kunniga amatörer som arbetade ombord. Herbert fastnade direkt. Under många somrar var Herbert i stort sett den ende med chiefbehörighet, och det blev ofta ett femtiotal resor per sommar, plus många långa arbetskvällar under vintersäsongen.

Under åren 1978-1987 var Hebbe vice ordförande i Sällskapet Ångbåten. Intresset för verksamheten delade Herbert med hustrun Tyra och dottern Kerstin, som gjorde många resor i intendenturav-

delningen på BOHUSLAN, och med Kerstins make Kjell Granström, flitigt verksam som befälhavare (och Sällskapets ordförande under åren 1991-1995).

Åren har gått. År 1992 hade tidningen *Maskinbefälet* en presentation av Hebbe som "världens äldsta vaktgående maskinbefäl". När *Allers* sex år senare gjorde ett reportage hette chefen fortfarande Herbert Johansson. Och under det nya millenniets första sommar seglade han ett halvdussin resor, inklusive turen till Trollhättan på Fallens Dag.

Som maskinchef gick Herbert inte



"Vad har dom skrivit om oss nu då?" Hebbe granskar något misstroget ett färiskt nummer av Lysekils-Posten. Urnått av bild tidigare införd i *Ångbåten* nr 83 (1994). Foto Bo Sturmark

gärna upp på bryggan - där uppe var skepparens revir. Han brukade skoja med att det blev ett enda besök varje säsong. "Så var det gjort för i år" brukade han säga när han åntrade nerför lejdaren till promenaddäck.

Långt efter det Herbert lämnat aktiv tjänst i BOHUSLAN var han en flitig och uppskattad gäst ombord. Nu är han inte längre med oss, men vi minns hans trygga Malmömål och hans godmodiga leende. Maskingången kommer inte att vara sig riktigt lik i fortsättningen.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 1 2004

Fartygsdata

(från *Sveriges Skepplista 1949* och *Undervisning för manskapet vid flottan 1948*):

s/s ATHENE av Göteborg (Lars Allan Harrysson, Gravarne), reg.nr 8369, byggd i Göteborg 1915, brutto 75 reg.ton, 25,83 x 4,52 m, 75 hkr.

s/s BOHUSLAN av Göteborg (Ångbåten Ek. För.), reg.nr 5592 SDKM, byggd 1914 i Göteborg, br. 330, 42,42 x 7,26 m, 700 hkr.

HMS DROTTNING VICTORIA, pansarskepp, SCPA, byggd i Göteborg,

byggd 1921, 120,9 x 18,6 m, deplacement 7120 ton, 4 st 28 cm och 6 st 15,2 cm kanoner.

s/s GLITT av Malmö (RedAB Malmöhus), reg.nr 7628 SEKU, byggd i Newcastle 1907, br. 1155, 73,88 x 10,65 m, 1550 t.dw., 420 hkr.

s/s GUDUR av Stockholm (Sveabolaget), reg.nr 7469 SFJA, byggd i 1928 i Helsingör 1928, br. 1232, 80,52 x 11,36 m, 2025 t dw, 935 hkr.

HMS MANLIGHETEN pansarskepp, SBKA, byggd 1904, 90 x 15 m, deplacement 2450 ton, 6 st 15,2 cm kanoner.

s/s OTHEN av Slite (RedAB Slite), reg.nr 5597 SFXR, byggd 1914 i Sandefjord, br. 681, 55,00 x 9,17 m, 1025 t dw, 500 hkr.

m/s SVEADROTT (i) av Stockholm (Sveabolaget), byggd i Malmö 1929, 8100 t.dw.

m/t SVEADROTT (ii) av Stockholm (Sveabolaget), reg.nr 8292 SLPN, byggd i Malmö 1938, br. 10018, 156,75 x 19,20 m, 15310 t dw, 5500 eff hkr.

m/s WORMO av Stockholm (Sveabolaget), reg.nr 8023 SKWE, byggd 1935 i Landskrona, br. 805, 65,86 x 10,86 m, 1115 t dw, 1040 eff hkr.

Litteratur

"Världens äldsta vaktgående maskinbefäl", Maria Jonsson, *Maskinbefälet 7 - 92* "Sveabolagets Wormo", Lennart Pettersson, *Lämpumpen* 1995:3

"S/S Bohuslän drivs fram av ånga och ett gäng eldsjålar", Margareta Bremertz, *Allers* 30/98

En gosses uppväxt

En av våra shoppare ombord i ångaren BOHUSLÄN, Robert Qviding, berättar om sin uppväxt i Karlskrona, hans barndoms stad och målet för BOHUSLÄNS längörens i sommar.

Efter att ha anställts av Sten Allan Olsson i februari 1965 och flyttat till Göteborg, fick jag tidigt lära mig alla aspekter på kabblet mellan Stockholm och Göteborgare om vilket som är Sveriges framsida.

När nu ångaren BOHUSLÄN skall besöka Karlskrona i slutet av kommande juli, finns det plötsligt anledning för mig att poängtera att jag anser Blekinge skärgård vara Sveriges framsida.

Karlskrona är helt uppbyggd på öar. Staden har ca 35 000 innevånare och alla har mindre än tio minuters promenad ned till närmsta vatten och de flesta som har båt har den förtöjd utanför köksfönstret - det kan inte ens Stockholm konkurrera med.

Stockholms stad och skärgård är erkänt vackert, men vattnet runt huvudstaden är himla fillefjönligt jämfört med Göteborgs skärgårdsvatten som är salt, blått och skönt att bada i.

Vill man ha både och, skall man naturligtvis se Blekinge skärgård som det vackraste och därmed det främsta området i Sverige. Varför?

Tjaa...Varför?... Ja, jag är part i målet, ty det är där jag är född och det är där jag tillbringade mina första levnadsår. Jag föddes medan far och mor bodde i en lägenhet på Drottninggatan i Karlskrona, längst ned mot hamnen på



En bändis i Karlskrona: Gubben Rosenboom, fattigbåsan framför Animalitetskyrkan. Vykort, Ultningslaget

fjärde våningen i en tämligen stor lägenhet. I andra ändan av Drottninggatan står den berömda statyn Rosenboom.

Man har talat om för mig att jag inte var särskilt gammal när jag ramlade i hamnen första gången. Jag minns inte heller när jag lärde mig simma. Det blev förmodligen bara en tvingande nödvändighet. Mina första egna minnen från denna tid inskränker sig till bilder av en innergård med utedass, segel-skutor i hamnen, skriidskoäkning och en ovanligt bred fönsterbräda, varifrån min storebror försökte lära mig att släppa

ned vattenfyllda brödpåsar på gatan nedanför, mest för att ha någon att skylla på när någon nedstänkt flanör ringde på ytterdörren.

Mina egna rörliga minnen härstammar mest från Sultö, dit vi flyttade när jag var 4 1/2. Det var krig och bortom närmsta hus stod ett luftvärnsbatteri som användes ganska flitigt. Det var naturligtvis omöjligt att hindra oss småkillar, som var 5, 6, 7 och 8 år gamla under kriget, från att noga bekanta oss med allt och alla som hade med detta luftvärnsbatteri att göra, från värnpliktiga och officerare till kanoner och strålkastare.

Vi var fem småkillar som höll ihop i vad som idag skulle kallas ett gäng. Vi visste det mesta om varandra och allt om Sultö. Vi simmade till simskolan eftersom det var kortare väg än att springa runt till en aktivitet vi naturligtvis ville vara med om. Att vi redan kunde simma tyckte inte vi då var särskilt betydelsefullt.

Vi gick till skolan inne i Karlskrona över isarna eftersom det var den kortaste vägen. Att vi blev tvungna att korsa ångbåtsrännan var ofta spännande och, i dagens ögon, bara en extra krydda på tillvaron. Det hände alltför ofta att någon av oss kom alldeles dyblöt till skolan. Vi sprang aldrig ensamta över isarna och det var självklart att man såg till att värna om, och försvara, de andra i gänget mot oförstående lärare och bestraffande, oeröliga föräldrar. Det är beklagligt att man på den tiden inte begrep den fulla



Garna långt ut i sydost i Karlskrona skärgård är läga och vindpånade. Här Ungshån, mellan Utlängan och Längören. Foto Bertil Holmström 1983

innehörden av ordet vänner och därför inte vidmakthöll kontakten med "gänget" när man som jag åter flyttade till ett nytt ställe.

Sommarna tillbringade jag till största delen inackorderad hos en äldre dam på ön Längören eftersom mor och far låg under skilsmässa. På den tiden kunde en skilsmässa dra väldigt långt ut på tiden och jag minns inte när bråket började, men skilsmässan fastställdes när jag hade fyllt sju.

Jag fortsatte att tillbringa somrarna ute på Längören tills jag skulle fylla 10

och jag minns dem som en underbart härlig tid. Vi badade, solade och fiskade och jag fångade min första gädda på ett spö och ett drag jag hade fått i födelsedagspresent av min pappa.

Längören är en ganska liten ö som på den tiden beboddes av endast tio familjer. Några var fiskare och resten var lotsar ty Längören var en lotsstation för de fartyg, mest skutor, som önskade segla in till Karlskrona från öster.

Närmaste by var Torhamn som ligger på fastlandets allra sydostligaste udde och dit rodde man för att handla.

Roddturen kunde ofta ta en hel timme var väg. Ön är inte större än att var än man befann sig på ön, så nog hörde man när tändkalemotorn på lotsbåten drogs igång. Då sprang vi alla för att hinna åka med ut.

Längören ligger NO om Utlängan som i sin tur är den yttersta ön åt SO, bortsett ifrån den numera obebodda Utklippan. Vi som var ungar på den tiden fick ofta sitta utkik i lotsutköken och spana efter fartyg med flaggan "G" hissad. På den tiden fanns ingen VHF, ingen radio på kustfartyg och heller ingen radar så någon annan möjlighet att meddela lotsstationen att man ville ha lots än att hissa flaggan "G" - det fanns inte.

Det fanns sex stycken lotsar på stationen med varierande tjänstgöring efter ett schema som inte jag kände eller känner till, eller för den delen, på den tiden ens brydde mig om. Vad vi däremot brydde oss mycket om var hur många lotsar som var i tjänst ty högsta lyckan var när sista lotsen fick ett lotsuppdrag ty då fick vi ungar köra lotsbåten tillbaka till stationen på Längören. Första gången jag, stolt och tuff som en självväcker tupp, fick köra lotsbåten från utsidan på ett fartyg i leden, in till bryggan på Längören, var jag knappt 8 år. Jag var befälhavare för första gången!

Visst är Blekinge och Karlskrona Sveriges finaste framsida och när nu ångaren BOHUSLÄN skall dit är min högsta önskan att jag får bli en av de få utvalda som får lov att följa med.

ROBERT QVIDING

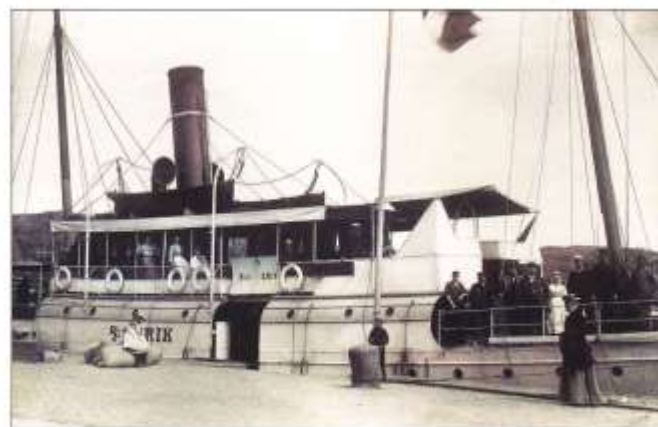
Tack för lånet ...

Från Margareta Wejdle, boende i Mollösund sommartid och i Göteborg på vintern, har vi fått låna tre vackra tavlor visande Marstrandångaren S:T ERIK, fotografier tagna på 18 x 24 cm glasplåtar när förva velet var ungt.

Vår bantering av Margaretas tavlor ligger beklagligtvis långt under den nivå en långivare bör ha rätt att förvänta sig av en seriös tidning som har ett låna foto för avfotografering. Signaturen Aktergasten, som är ansvarig för schabblet, gör här ett evokant försök att förklara sig.

Förlåt oss, Margareta! Vi skall aldrig göra så mera. Hoppas vi.

REDAKTIONEN



I den gamla dåliga tiden då folk rökte cigaretter hände det ofta att någon bad att få låna en tändsticka. Långivaren hade inga förväntningar att få stickan åter, i varje fall inte i ursprungligt skick. Helt andra krav och förväntningar ställdes på den som ville låna en tia, eller rent av ett fotografi för avfotografering. Och här börjar några återblickar.

Aktergasten har under mycket lång tid haft oregelbundet återkommande anfall av Mycket Dåligt Samvete, framkallade av sporadiska städningssatsar då det dykt upp tre stora fotografier av den gamla fina Marstrandångaren S:T ERIK. Samma fråga inställde sig varje gång: vem var det som lånade ut bilderna, vad tänker hon om mig, när och hur kan vi träffas igen och återställa lånet?

Ångbåten Nr 1 2004

... och förlåt dröjsmålet!



Tavlorna ställdes undan på en ny plats, i avvaktan på att den där lilla lappen med namn och adress skulle dyka upp.

Alltsammans började i Mollösund en försommarekväll på tidigt 1970-tal. Vi hade en heldagskörning och hade gått tomma upp kvällen innan. Folk samlades på kajen, mera företagsamma hörde sig för om man kunde få en liten titt ombord, "den här båten åkte jag alltid med när vi skulle till Göteborg..." Vi i besittningen visade stolta omkring, tacksamt slickande i oss alla beröm.

En dam berättade att hennes morfar hade varit kapten på S:t Erik, och att hon hade tre fina tavlor hemma från början av seklet. Den alltid alerte Aktergasten kom på idén att detta vore någonting för vår tidning *Ångbåten*,

redaktören var sträse på jakt efter bidrag. Skulle vi kunna få låna tavlorna, för avfotografering?

Jo då, det tyckte damen verkade vettigt. Om hon bara fick tavlorna tillbaka någorlunda snart, förstas. Jo, detta var ju fullständigt självklart för Aktergasten. Damen gick iland, och kom tillbaka med de tre tavlorna.

Någonstans skrev Aktergasten upp damens namn och adress. Men det skulle nog inte bli av att lämna tillbaka tavlorna förrän i början på hösten? Jo, det tyckte damen verkade acceptabelt.

Detta var alltså i början på säsongen, och det tog ett bra tag innan tavlorna blev avfotograferade, en bit fram på hösten. Resultatet blev inte riktigt perfekt. Gamla 18 x 24 cm glasplåtar är

otroligt skarpa, och bilderna innehåller en massa detaljer som vore värda att förstora upp och visa som separata bilder. Det vore nog befogat att kosta på en mera professionell avfotografering...

Tiden gick. Åtskilliga år senare fick vi in andra bilder för kopiering. Tekniken hade under tiden gått framåt, det handlade nu om digital inskanning. I samma veva hade Aktergasten återigen gjort en garderobsstädning och snubblat över Det Dåliga Samvetet. S:T ERIKs-tavlorna lämnades in för skanning. Och nu var skärpan oerhört mycket bättre - det gick att blåsa upp en liten del av en tavla till fyrdubbla storleken med bibehållen hyfsad skärpa.

Men vi kan ju inte bara publicera bilder innan originalen är återlämnade till ägaren, med tack för lånet och en djup ursäkt för det oförlåtliga schabblet.

Som genom ett under hade även namnlappen dykt upp strax innan. Med hjärtat i halsgropen ringde Aktergasten det angivna telefonnumret. Ägarinnan skulle förstas bli glad över att äntligen få tillbaka sina tavlor, men kunde hon hålla tillbaka den frustration hon gått och närt genom åren?

Farhågorna visade sig obefogade. Margareta visade enbart glädje över att äntligen återse sina kära tavlor. Till sommaren, om inte fört, är de tre förtärliga ljusa fläckarna på salsväggen i stugan på Mollösund ett minne blott.

Och Aktergasten sover en liten smula bättre.

AKTERGASTEN

Vi har läst ... om DROTTNINGHOLM och

Ångfartyget DROTTNINGHOLM
och båttrafiken till det kungliga slottet
sammansatt och utformad av
Gunnar Friberg och utgiven av
Ideella stödföreningen för ångbåten
Drottningholm, Stockholm 2003
ISBN 91-631-4228-7
84 sidor, häftad, format 24x17 cm,
rikt illustrerad med fotografier i
svart-vitt och färg

DROTTNINGHOLM, den minsta av Stockholms passagerarångare, har en intressant historia. Som en av tre syster byggdes ångaren under namnet VALKYRIAN vid Motala Verkstad 1909 för Stockholms Ångslups AB.

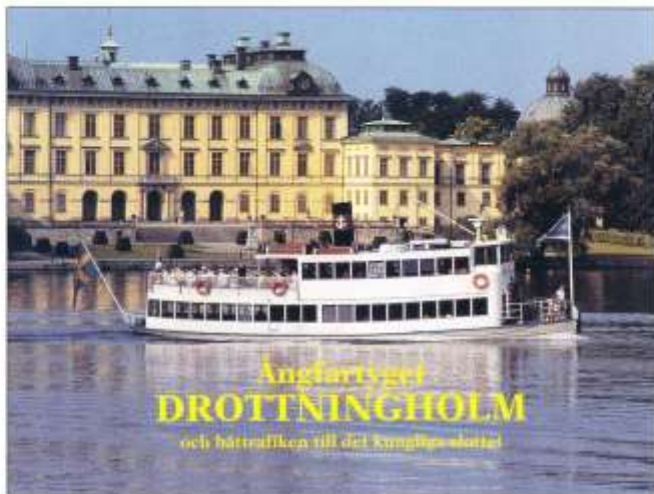
VALKYRIAN och hennes syster var isbrytande, enkelt inredda lokalbåtar för åretrunktrafik i Stockholms omgivning. VALKYRIAN fick en trippelångmaskin på 130 bkr vid halv fyllning och 240 varv i minuten. Maskinen saknar kondensor.

1918 såldes VALKYRIAN till Waxholmsbolaget och blev reserv- och extrabåt för decennier. I slutet av 1940-talet genomgick ångpannan en omfattande reparation samtidigt som en salong på övre däck tillkom.

Den koleldade lilla ångaren fortsatte att cycla in där det behövdes.

Vintern 1963 spelade VALKYRIAN waxholmsbåten SALTKRÄKAN I i Astrid Lindgrens TV-serie *Vi på Saltkräkan*.

Våren 1964 köpte Ångslupsbolaget tillbaka VALKYRIAN från Waxholmsbolaget och 1968 köptes gamla "Valle"



Ångfartyget
DROTTNINGHOLM
och båttrafiken till det kungliga slottet

av Richard Grönstedt som planerade trafik med ångaren Stockholm-Sandhamn genom Strömma Kanal. Vid provturen visade sig kanalen vara för grund för båten varför den istället sattes in 1969 på linjen Stockholm-Drottningholm under namnet DROTTNINGHOLM.

I början av säsongen 1980 brann fartyget, endast skrov och maskinrum återstod. Den ideella stödföreningen bildades och det likaledes nybildade Mälarnas Ångfartygs AB satte igång med återuppbyggnaden.

Säsongen 1982 var DROTTNINGHOLM åter i trafik och varje sommar sedan dess

går ångaren mellan Klara Mälstrand och Drottningholm.

Ett flertal personer medverkar i denna bok om ångfartyget Drottningholm, alla med ingående kunskaper om fartyget och dess trafik.

INGVAR KRONHAMN

Boken om Drottningholm kan köpas från Stiftelsen Skärgårdsbåten inkl. porto inom Sverige. Priset är häftad 110 kr och inbunden 170 kronor.

Använd postgiro 55 50 01-7 eller bankgiro 5111-0476. Uppge namn, adress och vad beställningen gäller.

lotsliv

Tom Roeck Hansen (text och idé)
Stig Fyring (akvareller, teckningar)

Lotsliv

Lotsarna berättar. Från Mälaren till
Väderöarna. Leder och lotsplatser
Breakwater Publishing Göteborg 2003
ISBN 91-974379-6-4
216 sidor, inbunden, format 24x30 cm
illustrerad med akvareller, teckningar
och fotografier. Pris 380 kr inkl.
porto genom www.breakwater.se

Lagom till att lotsarnas yrkesförbund Svenska Lotsförbundet fyller 100 år 2004 har boken *Lotsliv* kommit ut.

"För biträde åt sjöfarande håller staten lotsar..." säger lotsförordningen och vidare "Lotsen skall ange och övervaka de åtgärder för navigering och manövrering som fordras för fartygets säkra framförande. Lotsning skall ske så att fartyget förs med hänsyn tagen till sjösäkerheten och risken för skador på miljön."

Syftet med boken *Lotsliv* har varit att samlas och bevara berättelser från lotsar, båtmän och andra som kunnat berätta om lotsarnas liv i arbete och på fritid. Berättelserna har samlats in under åren 2000-2003. Några av berättarna var över 90 år och de flesta är pensionärer. Aktiva lotsar och båtmän har berättat om dagens lotsliv under lotsningar och båtresor. Lotsinstrur har bidragit med att berätta om sina och familjernas liv.

Berättelserna tärker den svenska kusten från Väderöarna till Mälaren och Kalix, inklusive Trollhätte kanal och Mälaren.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2004

Aktersalongen

"Han seglade i Bohuslän"

Under denna (eller liknande) rubrik har vi under årens lopp presenterat personer som arbetat i BOHUSLÄN eller någon annan av Marstrandsbolagets ångare, under kortare eller längre perioder.

Urvalet har oftast styrts av slumpen - vi har fått kontakt med personer som kunnat berätta om (eller själv skriva om) någon anhörig som passat in inom denna ganska vida ram.

Vi har presenterat trojänare under Marstrandsbolagets tid: ett par befälhavare, John Plate (nr 99) och Martin B. Olsson (nr 107), och en äldare, Mickel Isaksson (nr 105). Vi har berättat om "sommarfåglar" för vilka en kortare tid i en ångare varit ett första steg mot en karriär: bröderna Osten och Sten Christensson (nr 101).

I nr 100 uppmärksammade vi tre av våra egna veteraner som lämnat det aktiva: Åke Larsson och Herbert Johansson som dragit sig tillbaka med ålderns rätt, och Boel Fagerström som flyttat från Göteborg. I nr 102 hade fick den sorgliga anledningen att summera Åke Larssons verksamhet ombord, och nu har alltså turen kommit till Herbert Johansson.

Vi har en del material "på lüt", att publiceras när utrymme gives. Men vi är fortfarande tacksamma för flera bidrag.

Har du själv eller någon anhörig arbetat i någon av Marstrandsbolagets fartyg under tiden före 1965, hör av dig!

Mera om Hebbes båtar

Några smärnotiser om ett par av de fartyg som Herbert Johansson seglade i:



mv's Sveadrott i okänd botten. Foto (trålligen) Herbert Johansson. Ur familjalbumet

Sveadrott (i) samtrafikerade i början med norska Knutsen Line på Amerikas västkust, senare Den Skandinaviske Syd-Pacific Linie mellan hamnar på Sydamerikas västkust och norra Europa. 1932 börjades skeppningar av färska äpplen från Chile till Europa - på en tur hade man en last av 22 000 lådor äpplen till Le Havre. Råkade samma år ut för en brand på Themsen, och låg på varv i flera veckor för reparation. Sålades 1937. Namnet ärvdes av den året därpå byggda motortankern.

GUDUR var utrustad med isbrytarstöv och med kylrum för matvarutransporter (fläsk, smör) från Sydsverige till England. Förliste i storm på Bottenviken 1942, bärgades, sattes åter i trafik efter reparation.

Karlskrona 2004

Dagarna 29 juli - 1 augusti är det tre maritima evenemang samtidigt i Karlskrona: Sail Karlskrona, Hörtent Regatta och EMH-kongressen 2004. Det blir en maritim festival med den traditionella sjöfartskulturen i centrum.

I festivalen samverkar Karlskrona kommun, Statens Maritima Museer - Marinmuseum med European Maritime Heritage, den europeiska paraplyorganisationen för traditionsfartyg, organisationen för Baltic Sail, Sveriges Segelfartygsförning och Sveriges Ångbåtsförning.

Till Karlskrona har inbjudits alla kategorier av historiska fartyg. Även ångaren BOHUSLÄN kommer att besöka Karlskrona.

Vad är EMH?

European Maritime Heritage (EMH) är ett europeiskt nätverk för alla som arbetar med frågor kring bevarandet och bruket av traditionella fartyg.

EMH bildades 1992 under en kongress om det maritima kulturarvet och anordnar sedan dess en kongress vart tredje år. Den femte kongressen hålls i Karlskrona 28 juli-1 augusti.

Program

Förutom en rad andra aktiviteter under Karlskrona Sail har ett speciellt program utarbetats för de gästande besätningarna. För vidare information om museet, evenemang och programpunkter, se www.marinmuseum.se

Lördagen 31 juli kommer Statens

maritima museer att hedra de fartyg som blivit kulturhistoriskt märkta vid en högtidlig ceremoni.

Om tillfälligt boende i Karlskrona för intresserade som inte ingår i någon besättning, se kommunens hemsida, www.karlskrona.se

Västsvensk Maritimhistoria

Från vår medlem Gösta Johannesson i Holmedal har vi fått följande inlägg:

Med viss förjusning läser jag i senaste numret av *Ångbåten* (4:2003) i artikeln "Västsvensk Maritimhistorisk Mobilisering"; *Många goda krafter arbetar med vår maritima historia men de behövs utstås ännu mer.*

Ja, visst ställer jag gärna upp i denna mobilisering och även om de båtar jag skrivit om (i *De vita båtarna* 1, 1983), IDUN, FLORA och NORDMARKEN, hade sina hemmahämar i Lennartsfors i Värmlands län, så var det dock Västra Götalands län de anlöpte i Bengtsfors och Dals Ed. Det var egentligen en slags matartrafik till Uddevalla - Längelångbanan i Bengtsfors och Dalslandshämar i Dals Ed.

Även sedan denna trafik upphört blev de Västra Götaland trogna: FLORA trafikerade Halden, Hvaler och Strömstad under det nya namnet OLAVA och även IDUN kom till Bohuslän.

Hösten 1944 när jag vikarierade i skolan på Stora Körnö och råkade vara inne i Lysekil dök hon plötsligt upp där: IDUN gick då mellan Gårvarne och Lysekil, senast blev det Gullholmen - Lysekil.

Apropå varvshistoria så var både

FLORA och NORDMARKEN byggda på Torskogs varv i Lödöse medan IDUN byggdes på Ljunggrens Mek. Verkstad i Kristianstad.

HERRERT som jag skrivit om i fortsättningsboken *De vita båtarna 2* (recenserad i *Ångbåten* nr 3 2002) var byggd på Eriksberg och bogserade virke och pappersmassa på Stora Lee till Dals Ed för vidare befördran med tåg till Halden. Nu finns HERRERT i Alingsås där Mjörns Ångbåtsförening rustat upp den gamla bogserbåten.

Den verkliga veteranen på Dalslands kanal finns dock i Bengtsfors: STORHOLMEN, byggd i Oskarshamn 1896 för dansk räkning. Efter att ha haft Gävle, Enköping och Holmsund som hemorter kom hon 1933 till Ljungskile och trafikerade bland annat Marstrand. Det var i Marstrand som Oskar Persson köpte STORHOLMEN 1938 och sedan dess går hon alltjämt på Dalslands kanal.

Som sagt, i denna maritimhistoriska mobilisering ställer jag upp så som jag en gång i forntiden lät mig mobiliseras till Kungl. Bohusläns regemente i Uddevalla i Västra Götalands län. Jag är ju göteborgare i grund och botten trots mina 39 tjänsteår som lärare i Holmedal i Värmlands län med anknypning till Dalslands kanal.

GÖSTA JOHANNESSEN

Icke signerat material i Aktersalongen producerat av redaktionen, denna gång Bertil Holmström och Ingevar Kronhamn. Välkomna med korta inlägg, frågor, tips!

Ångbåten Nr 1 2004

FÄRJAN 4 på Sjöfartsmuseet

Lördagen 17 januari återinvigdes Sjöfartsmuseet efter den långa jultstängningen. En ny utställning, *Skatter ur magasinet*, öppnades. Nu kan vi äntligen se museets FÄRJAN 4 även på museet.

Christer Eliassons förtämliga modell av färjan har tagit plats i den nya utställningen. Den är verkligen värd ett besök medan originalet ligger och rycker i förtyningarna inför en ny säsong. Missa inte heller höstens historiska hamnturer!

Vären på Sjöfartsmuseet

V varje lördag är det guidad visning av *Skatter ur magasinet* kl. 13.00 (t.o.m. 24/4). Onsdagsaktiviteter kl 19.00 ingår i entréavgiften, med följande program.

10/3 Svenska Amerika Linjen

Örjan Slätte visar och berättar i museets utställningar.

17/3 Från Maltren till Nordkoster

Esbjörn Hillberg om våra svenska fyror

24/3 Fortsättningen på vikingaskeppen

Bildspel om båtbyggaren Gösta Johansson, Anette Krantz berättar

31/3 Segling i Västindien

Karl Nordström visar bilder

14/4 Den kinesiska inspirationen i svenskt 1700-tal

Elsebeth Welander-Berggren visar bilder och berättar

21/4 Påskmatens fiktraditioner

Ilona Miglavs visar och berättar

28/4 Filmskatter ur museets arkiv

Besök även museets nya hemsida: www.sjofartsmuseum.goteborg.se

Ångbåten Nr 1 2004

Linjär färja över Kosterundet

En linjärfärja över mellan Nord- och Sydkoster invigdes 14 december 2003. Den hade då redan varit i drift en tid.

Färjeleden är ett EU-projekt "Mål 2 Öar" med kommunen som redare. Kostnaden ligger på 6,5 milj. kr. Avsikten är att de boende på öarna på sikt skall ta över ansvaret för färjan.

Färjan med pontoner och landstigningsanordningar har byggts av Smögens Plåt- och Svetsindustri AB som generalentreprenör. Den är 6 meter lång och 5 m bred och avsedd för högst 12 passagerare, största last är 1200 kg.

Färjan drivs av en elmotor på norra sidan och manövreras med magnetkort och knappar. Likheten med en hiss är slående. Ledens längd är 65 meter.

Färjan kan användas av den som fyllt 12 år och som genomgått utbildning och läst ett magnetkort som kostar 100 kronor. Två månader under sommaren kommer färjan att vara bemannad. Då kostar en resa 10 kronor per person.

Det är nu klart att linjärfärjan kommer att beta KOSTERLÄNKEN, vilket anger både platsen och syftet: att länka samman de båda Kosteröarna.

Sällskapets webbsida

Du som har dator - du tittar väl in på våra sidor emellanåt? Meddela mycket gärna om du upptäcker något om du ser borde ändras - en felstafvning händer så lätt.

Besök också gärna vår medlemsarea - användarnamnet är *steamboat* och lösenordet *maskintelegraf*.

Så det kan bli...

Redaktionen idoge men något svärtyglade medarbetare Tyrckfölsnisse har fått en skopa övert för att han i på sidan 7 i förra numret förvanskade Boel Fagerströms namn.

Däremot är det redaktionen själv, inte artikelöförfattaren, som bär ansvaret för det felaktiga namnet på S:T ERIKS kapten på sidan 17 i förra numret. Vi borde faktiskt tänkt på att det var Carl Oskar Olsson som förde befälet, ända fram till 1908 då Johannes Skantze tog över. (Vi återkommer till båda i ett kommande nummer under rubriken "De seglade i Marstrandbolaget")

Ångslupsbolaget

Turlistan på sidan 13 var publicerad i Göteborgs-Posten den 8 juni 1888.

Akterspegeln

Ångfartyget EJDERN byggdes 1880 av Göteborgs Mek. Verkstad (senare Göta-verken) är Göteborgs Nya Ångslups AB för trafiken i Göteborgs skärgård.

1898 såldes EJDERN för att trafikera andra förvatten. Inför invigningen av Götaverken Cityvarvet, där hon en gång byggdes, återkom EJDERN till Göteborg från Södertälje, där hon är verksam sedan många år.

På bilden ligger Ejdern vid Götaverken Arendal för att föra kung Carl Gustaf till invigningen av Cityvarvet den 11 juni 1976.

Foto Per Ahlqvist

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 FÖRENINGSG-
BREV

