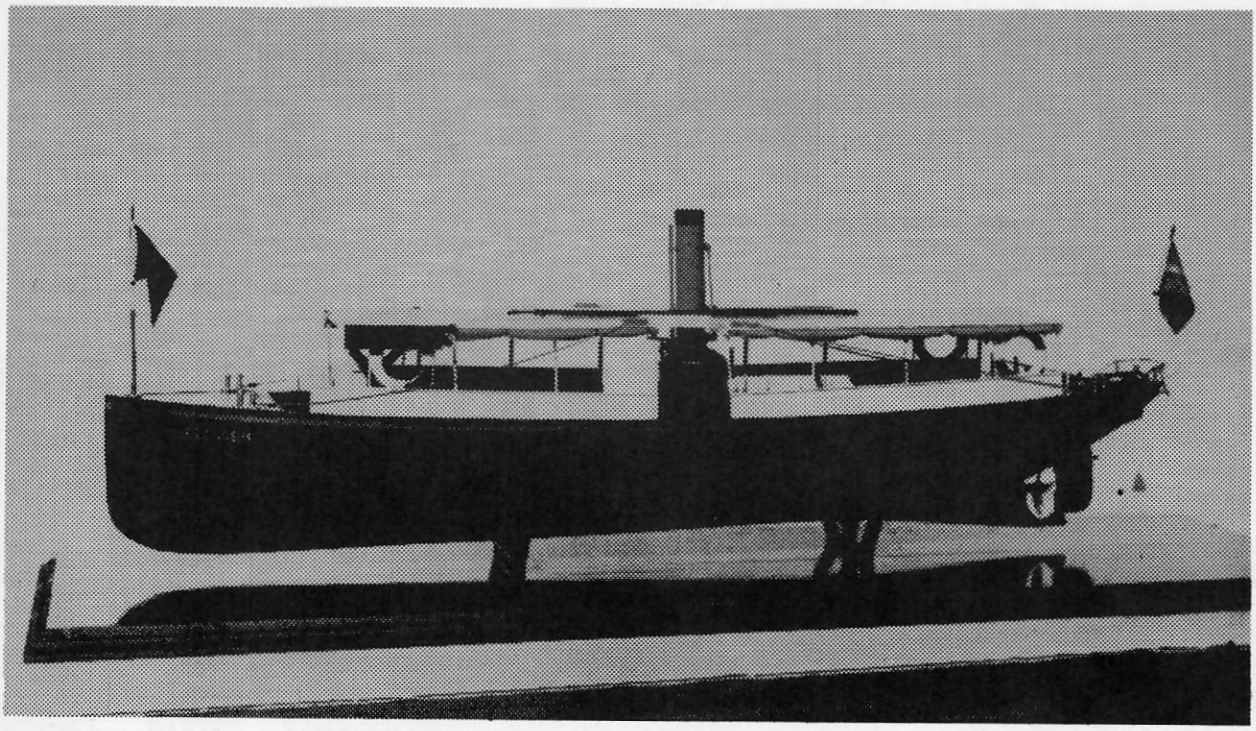


Modell av S/S Säfvelången, byggd av T Pettersson.

S/S SÄFVELÅNGEN

Författare: Tage Pettersson
Lars Lundgren har skrivit avsnittet "Ett minne av S/S Säfvelången"
Redaktör: Hans Thorbjörnsson
Granskning: Gunnar Berg och Nils Boström
Arkivstudier: Arnold Björnerås, Alf Svensson och Hans Thorbjörnsson
Teckningar: Nils Björkman efter skisser av Nils Boström, Tage Pettersson och Holger Ryding
Tryck: Tryckols, Floda

Källor och litteratur:

Nääs fabriks arkiv, Landsarkivet Göteborg
Skallsjö församlings kyrkoarkiv, Floda
Göteborgs sjöfartsmuseum

Arno Berg, Nääs fabrik 1833 - 1933
Nils Boström, Artiklar i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (1955), Göteborgs-Posten (1956), Lerums tidning (1978)

Nääs 1872 - 1942. Minnesskrift

Omslagsbilden visar hur garnbommar lastas i prånen vid lastkajen nedanför Nääs fabrik omkring år 1915, medan besättningen på S/S Säfvelången väntar på att få starta bogseringen. Lägg märke till prånens styråra och rälsen i bildens högerkant.

Personerna på bilden är från vänster: Gustaf Adamsson, Johan Eriksson, rättare Johan Bryngelsson, Valkas-Olaus Andersson, Asplund, Severin Johansson (skymd), Konrad Andersson, inspektor Daniel Risberg samt Hul-August Andersson.

FÖRORD

I slutet av 1970-talet kunde man sommartid stå vid Björkenääs brygga och se den lilla ångbåten Tämnaren stäva ut med förväntansfulla passagerare. Osökt gick då tankarna ca 40 år tillbaka i tiden till den epok då den svartmålade, vackra S/S Säfvelången tyst gled fram över den krusade vattenytan på sjön med samma namn.

Mitt intresse för denna båt växte fram efterhand. Dels har jag alltid tyckt om att vistas på och vid vatten, och dels har jag hört berättas om hur mycket båten betydde för dem som bodde vid sjön, kanske framför allt för innevånarna i Tollered. Få är väl de äldre Skallsjöbor som ej åkt med denna slup upp till Tollered eller ner till Floda, för att sedan ibland fortsätta till Alingsås eller Göteborg per tåg. Själv skall jag ha åkt med den tillsammans med min mor en gång i slutet av 30-talet och då från bryggan vid Mellannääs till Floda.

Fram till 1972 visste jag mycket lite om S/S Säfvelången. Då började jag ställa frågor om båten till äldre människor, i början omedvetet och för nöjes skull. Men mitt intresse väcktes, och snart tecknade jag ner vad som berättades. Papper efter papper blev fullskrivet och med stöd av uppgifterna kunde jag bygga en modell av båten. Från början hade jag inte haft några avsikter åt det hållet, men genom modellbygget fick jag ökad kontakt med livet och händelserna ombord på båten och runt omkring den.

Med den här lilla skriften vill jag förstärka minnesbilderna hos den äldre ortsbefolkningen och samtidigt berätta om svunna tider för de yngre och för de nyinflyttade.

Till sist vill jag tacka alla dem som bidragit med information, synpunkter, teckningar och fotografier och som därigenom gjort det möjligt för mig att åstadkomma beskrivningen och modellen. Och jag ber varje läsare som besitter ytterligare fakta och berättelser kring S/S Säfvelången att på något sätt höra av sig till mig.

Stenkullen i mars 1980

Tage Pettersson

Följande personer har bidragit med information och fotografier:

Regina Adolfsson	Tollered	Gustav Jakobsson	Floda
Elin Axelsson	Tollered	Sture Jacobsson	Floda
Gunnar Axelsson	Kullen	Albin Johansson	Floda
Jonas Axelsson	Kullen	Erik Johansson	Tollered
Gunnar Berg	Höja	Gunnar Johansson	Floda
Hilding Bergfelt	Tollered	Yngve Johansson	Lilla Nääs
Nils Bergfelt	Tollered	Erik Karlssson	Floda
Sven Bergfelt	Tollered	Frans Karlsson	Tollered
Arnold Björnerås	Åsterbo	Rune Liljeblad	Lerum
Nils Boström	Göteborg	Lars Lundgren	Kinna
Agnes Danielsson	Tollered	Carl Olausson	Floda
Evert Eriksson	Hemsjö	Ivar Olgerman	Floda
Gustaf Eriksson	Tollered	Maj-Britt Reilund	Göteborg
Greta Florell	Floda	Holger Ryding	Lilla Nääs
Algot Hansson	Floda	Lars Tidestedt	Floda
		Ture Åkegren	Floda

ÅNGSLUPEN S/S SÄFVELÅNGEN

Transportleder kring sjön Sävelången

Vi kan se på kartor och läsa i böcker var vägarna förr i tiden drogs fram. Vi finner dem på de ställen där terrängen var lättast och minst kuperad. När man inte kunde dra vägen runt berg och kullar, blev det svåra motlut och medlut, som båda kunde vara lika besvärliga för dragare och resenärer. Någon underbyggnad av vägarna var det knappast tal om. Man planade bara ut och lade på ett lager grus, vars tjocklek varierade. Bristerna gjorde att livligt trafikerade vägar kunde se bedrövliga ut.

Genom Skallsjö hade man under en kort period av 1800-talet två större vägar, en på norra och en på södra sidan av sjön Sävelången. För den nya tullvägen på norrsidan blev tillvaron kort. På 1850-talet kom järnvägsbyggarna och lade beslag på långa sträckor av dess vägbana, medan landsvägstrafiken fick återgå till den föråldrade och backiga södra vägen. Transporterna av råvaror och färdiga produkter mellan Nääs fabrik och Floda station kom med tiden att innebära särskilt svåra problem.

Styrelsebeslut kring bro och båt

Styrelsen vid Nääs fabriks AB insåg möjligheten att låta företagets transporter gå sjövägen på Sävelången till järnvägsstationen i Floda. Bron vid Nääs, med sina trånga, runda valv, utgjorde ett besvärligt hinder. Bolagsstyrelsen beslöt i maj 1895 att av August Abrahamson på Nääs söka tillstånd att bygga om mellersta brovalvet, så att det skulle bli högre och fyrkantigt till formen. Efter långvariga förhandlingar erhölls det önskade tillståndet, och sedan var det fritt fram för ombyggnad av bron och beställning av en ångslup.



Bron vid Nääs före ombyggnaden 1895

I första hand skulle disponenten vid Nääs fabrik söka skaffa en användbar äldre ångbåt; i andra hand skulle en ny ånglup beställas från Wilhelmsbergs Mekaniska Verkstad - ett varv på Hisingen i Göteborg. Det senare alternativet kom att förverkligas. Man räknade med en kostnad av cirka 5 000 kronor för brobygget och 4 100 kronor för inköpet av en ny ångslup.

Kontrakt och provtur

Kontraktet mellan Nääs fabrik och Wilhelmsbergs varv beskriver ångslupen. Längden skulle vara strax under 9 meter och bredden 2,3 meter. Djupgåendet skulle ligga på 1,0 meter med 25 passagerare och 10 timmars förråd av kol ombord. Höjden fick inte överstiga 1,8 meter, vilket mått utgjorde höjden under brovalvet vid Nääs under normalvattenstånd. Varvet lovade att uppfylla det senare kravet genom att göra skorstenen fällbar.

Ångpannan skulle bli vertikal med liggande tuber och tillverkas på Wilhelmsbergs verkstad. Kraven på ångmaskinen var att den skulle prestera 10 hästkrafter och förbruka högst 1 kubikfot bästa ångbåtskol per timma. Hastigheten skulle bli 6 3/4 knop. Man erbjöd sex månaders garanti på slup och maskin, och hela kostnaden fastställdes till 4 300 kronor.

Provturen ägde rum 13 april 1896. Hastighetsprovet utfördes mellan Kvillebäcksbron och bron vid Surte, tur och retur. Medelhastigheten beräknades till 6,85 knop och kolåtgången till 0,82 kubikfot per timma vid 10 hästkrafters effekt. (I verkligheten presterade ångmaskinen 12,6 indikatorhästkrafter under provturen.) Ingenjör Bagge, som representerade Nääs fabrik, fann att båten uppfyllde vad som utlovats i offert och kontrakt.

Leverans, utrustning och ombyggnad

Ångbåten levererades på järnvägsvagn till Floda, varefter den kördes eller drogs på Sävelångens vatten upp till Tollered. Under ledning av en särskild utrustningskapten vid namn Samuelsson - förmodligen från varvet - avslutades utrustningen och målningsarbetena.

Provturen med pråmar på Sävelången blev en svår missräkning. Båten vred sig och slingrade i den starka strömmen kring Nääs bro. Man insåg att båten måste förlängas minst tre meter för att kunna manövreras tillfredsställande.

Ångslupen fördes tillbaka till Wilhelmsbergs varv, där ombyggnaden utfördes. Vid återkomsten till Sävelången betedde den sig bättre, och kapten Samuelsson kunde avsluta sin verksamhet. Sommaren 1897 var S/S Säfvelången färdig att sättas i trafik.

Beskrivningen av slupen börjar vid dess hjärta - ångpannan

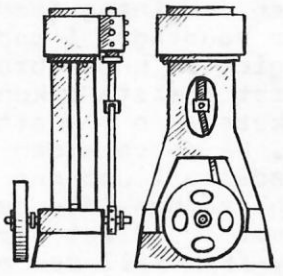
Mitt i båten arbetade den person som var både eldare och maskinist. Med skyffeln fyllde han kol i ångpannans glödande gap och med smörjkannan oljade han på de rörliga delarna, t ex pistongerna som oavbrutet gick upp och ner akterut.

Med en handpump drog eldaren upp vatten i pannan och kontrollerade i vattenståndsglaset att nivån var den rätta. Dessutom var en matarpump fästad vid maskineriets rörliga delar för att suga upp vatten genom bottenventilen och ersätta vad som gick bort i ånga och rökgaser. Med vana fingrar hanterade eldaren den kran med vilken trycket på pistongerna slogs om. Då och då kontrollerade han att säkerhetsventilen på pannans övre del var inställd som den skulle - på 6,8 kg per cm^2.

Pannan var av stående typ med en kopparbeläggning upptill som alltid var mycket välputsad - en av de små detaljer många resenärer påminner sig. Runt om pannan och maskinen sträckte sig ett plåtskydd, stagat i pannan och golvet. Kring pannan var det högre och tjockare samt tjänstgjorde som ryggstöd och värmare åt föraren. Genom en liten öppning i det svarta skyddet kunde eldaren/maskinisten krypa eller



Båtföraren på sin stol med det sinnrikt böjda benet framför ångpannan och plåtskyddet.



Ångmaskinen sedd från två olika håll.

gå ner för att komma åt maskineriets lägre delar.

Ångröret var placerat på skorstenens framsida och målat i samma färger som den, gul med ett svart band längst upp. På taket framför skorstenen satt också ångvisslan.

1941 byttes den gamla ångpannan ut mot en ny med sextums tuber. Grava anmärkningar hade vid en inspektion samma år riktats mot den gamla och svårt nerslitna pannan.

Tre signaler kunde Tollereds invånare höra. Det var fabrikens klocka som ringde till arbete på morgnarna och vid rasterna. Det var tåget som tjöt vid Ubbareds tunnlar. Men det var båtens ångvissla man framför allt lyssnade efter. Ljudet kom mycket punktligt, alltid fem minuter före avgång. Alla visste ju att en av kaptenens uppgifter var att gå fram till stationen i Floda och där ställa sin klocka. Då båten sedan anlände hem till Tollered, var en man från fabriken nere och erhöll den exakta tiden. Under en lång tid var det smeden Anders Larsson som ringde i fabriksklockan då arbetet började, 06.00, och vid rasterna 08,30, 09,00, 12.30, 13,30 men ej när arbetet var slut för dagen.

Under ett 30-tal år var det slupföraren Johan Eriksson - Båt-Johan kallad - som varje dag ställde sitt ur efter stationsklockan i Floda och därefter angav tidens gång i Tollered. Så började man sända tidssignal i radio. Men Båt-Johan fann att det var dålig ordning på dem som skötte utsändningarna. Man sände ju så ofta tidssignalen vid fel tidpunkt.

En skorsten med gångjärn

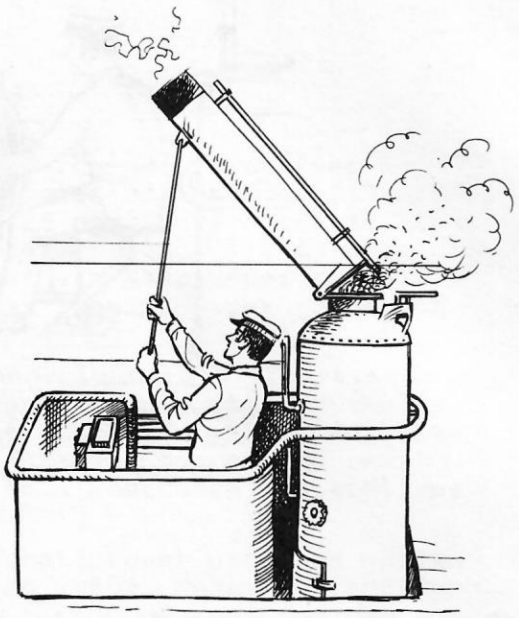
Passagen av bron vid Nääs hade utgjort ett svårt problem redan då styrelsen för Nääs fabrik diskuterade möjligheterna att starta ångslupstrafiken. Valvets ringa höjd tillät ingen normal skorsten. Båtens konstruktör löste problemet genom att förse skorstenen med gångjärn, så att den gick att fälla ner. Detta låter egendomligt, men konstruktionen förekom bl a på en del bogserbåtar vid denna tid.

Skorstenen stack upp ca 1,25 över taket. I jämnhöjd med taket hade den en fläns och där satt det breda gångjärnet. På baksidan av skorstenens övre del var en stång fäst, och denna stång hade i sin nedre ända ett handtag. Eldaren sträckte sig upp genom ett urtag i taket, drog i handtaget och fällde skorstenen bakåt så att den kom att vila i en vagga i det rektangulära urtaget.

För att inte röken från den skorstenslösa ångpannan (under fällningen)skulle besvära passagerarna alltför mycket, slog den vane eldaren

ifrån maskinen och intog färdigställning vid handtaget i god tid innan båten gick in under bron vid Nääs. Först i sista sekunden fällde han skorstenen med ett hastigt ryck. På andra sidan bron reste han omedelbart upp den igen. Och sedan behövde han inte ge fart framåt utan var i stället beredd att backa, ty fram till den närbelägna bryggan vid Mellannääs gled man av bara farten.

Den ovane eldaren gjorde lätt misstaget att låta maskinen ge fart framåt sedan bron passerats, men då kunde slupen inte stoppa på den korta sträckan fram till bryggan utan måste göra en ganska stor lov utåt sjön och sedan vända tillbaka.



Skorstenen fälldes bakåt.

En gång hände det att en reserveldare skulle sköta fällningen, men han glömde sitt viktiga värv, vilket fick till följd att skorstenen med ett våldsamt brak törnade emot bron. Som väl var för eldaren tog passagerarna missödet från den skämtsamma sidan, men han fick sina gliringar under lång tid efter händelsen.

Det var eldaren Knut som en gång fällde skorstenen i förtid, och röken besvärade passagerarna.
-Du skall inte fälla skorstenen förrän jag säger till, sa Båt-Johan.
Två dagar senare gick slupen med upprätt skorsten in i bron.
- Du sa ju inget, gav Knut igen.

Det dyrbara bränslet

Bränslet bestod av kol, som förvarades i bingar under golvet. Ett reservförråd fanns placerat i hinkar under bänken på styrbordssidan. Vanligtvis fyllde man på kol vid hemmahamnen i Tollered, men även nere vid Floda hade man ett litet lager.

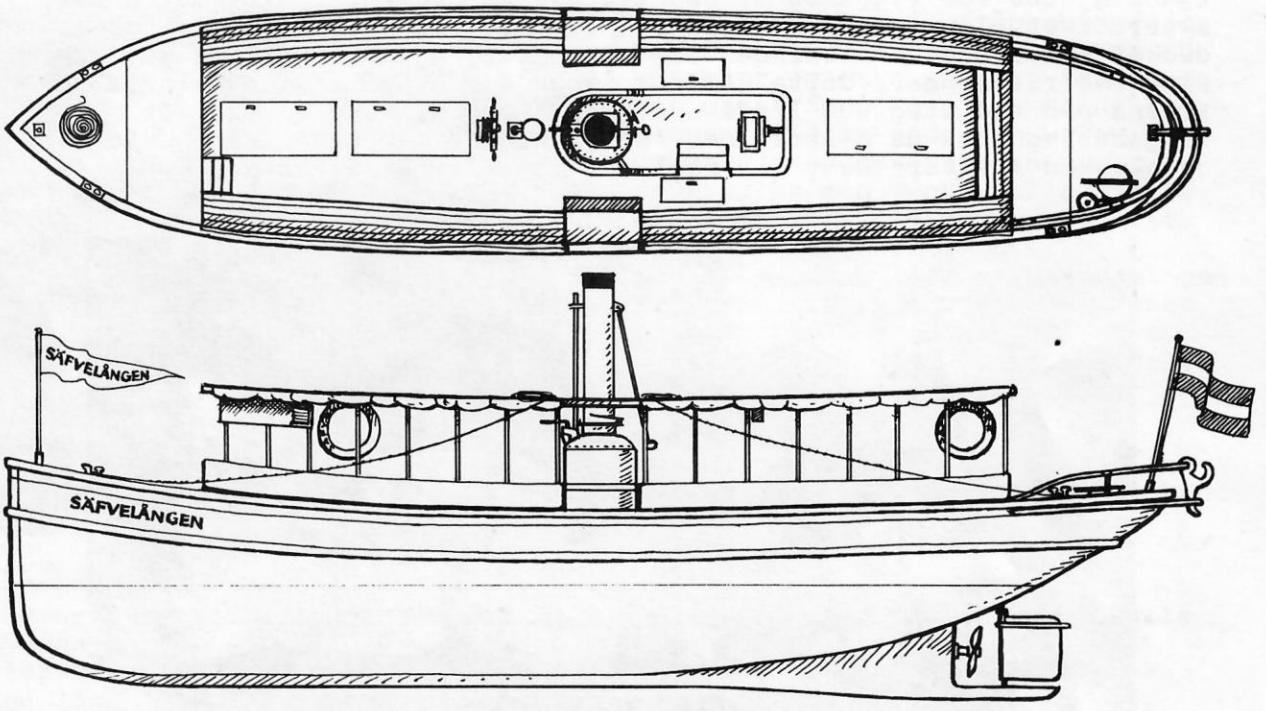
År 1920 var man tveksam i bolagets styrelse huruvida man skulle fortsätta med ångdrift. De oerhörda stenkolspriserna - 200 kronor per ton - hade gjort driften dyrbar. Disponenten fick i uppdrag att undersöka andra möjligheter. Kanske kunde fabriken inköpa en motorbåt eller också placera en elektrisk motor med ackumulatorbatterier i den gamla ångslupen. I augusti 1921 rapporterade disponenten att Tudor i Nol begärde 15 500 kronor för att bygga om Säfvelången till el.drift. Detta befanns vara för dyrt, och man beslöt fortsätta med ångdrift - särskilt som kolpriserna började sjunka strax efteråt.

Några år under andra världskriget eldades ångpannan med ved - hackad stubbved, kådig och energirik.

Skrovet

Säfvelångens skrov bestod av fyramillimeters järnplåtar, hopnitade och uppbyggda på spant. Efter ombyggnaden var längden ca 12 meter, bredden 2,4 meter och djupgåendet 1,3 meter. Ovanför vattenlinjen var skrovet svart och nedanför lyste mönjan röd.

1918 byttes två rostangripna plåtar ut på vardera sidan av skrovet. Plåtarna fick exakt storlek och form nere på varvet i Göteborg, men själva utbytet gjordes på bädden i Tollered av två uppresta varvsplåt-



S/S Säfvelången sedd ovanifrån och ifrån sidan. Skala 1:75.

Observera på den övre teckningen de fem luckorna i golvet, de två ingångarna, trappan upp till fördäck samt storleken på fördäcket och akterdäcket.

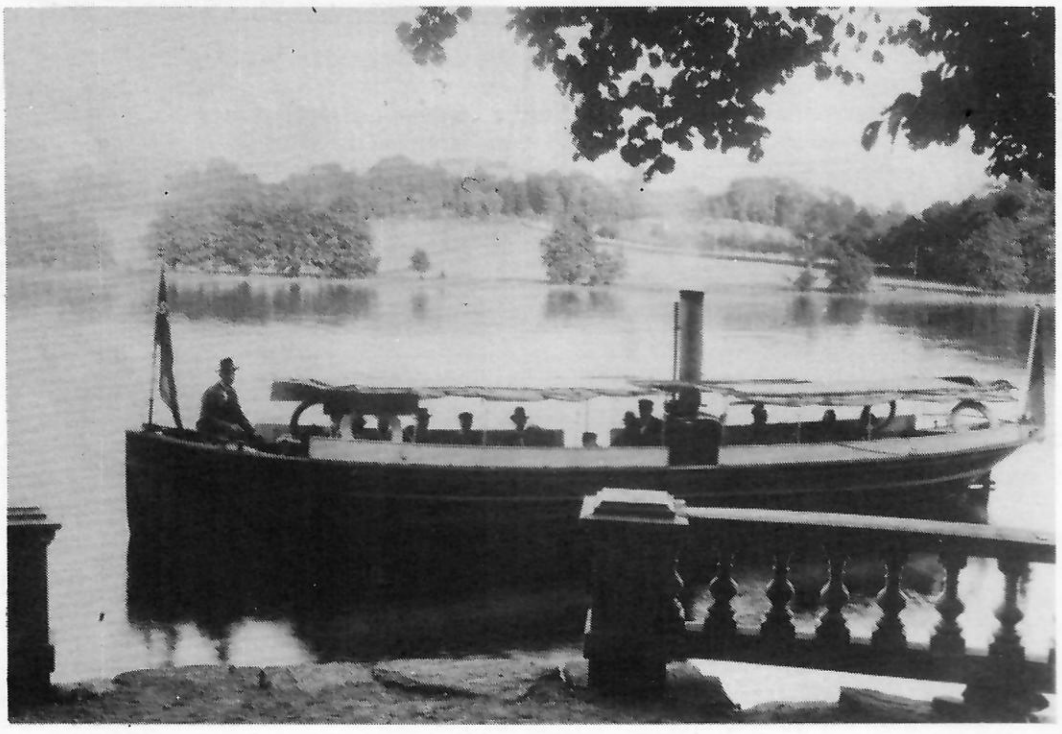
På den nedre teckningen ser vi babords lanterna på sin bräda under takets främre del. Förtöjningstrossarna ligger prydligt rullade på taket. Längst akterut sitter dragkroken.

slagare från Göteborg och en smedhantlangare från Nääs fabrik.

Utvändigt var skrovet försett med en avbärare av trä, skodd med en järnlist. Strax under relingen pryddes skrovet av en förgylld dekorationsrand, och mellan denna och avbäraren kunde man läsa namnet Säfvelången textat i tre färger, mossgrönt, rött och gult. Dessa färger var de enda som ändrades på båten, och under de sista åren skrevs namnet med gul färg.

Invändigt var kölsvinet mönjerött och den synliga delen av skrovet ekgult - för att passa till inredningen. Golvet var grått och bestod av tättspikade bräder. Det gick inte ända ut till skrovet, och skarven som uppstod täckte man med en s k "smutslist". I golvet fanns det fem luckor, var och en med en järnring, vackert försänkt, så att man inte skulle snubbla. Två luckor var placerade förut, två midskepps och en akterut. Luckorna i mitten var anbringade på var sin sida om maskinen och rätt över kolboxarna. Togs luckorna bort, gick det att krypa ner och måla kölsvinet utan att lossa golvbräderna.

Båten hade små fördäck och akterdäck, vilka gav stabilitet år skrovet. Under däcken hade man byggt skott. Framsidan av akterskottet tjänstgjorde som ryggstöd åt den tvärgående bänken. I utrymmet under akterdäcket gick propelleraxeln och rodervajrarna fram. Under fördäcket förvarade besättningen sin personliga utrustning, sin mat och sina förfriskningar. Detta utrymme nådde man genom en lucka invid den trappa med tre steg som ledde upp till fördäck. Båda däcken var mässingsbeslagna på de platser där förslitningen var stor, såsom vid dragkroken i aktern samt vid pållarna och flaggan i fören.



Ångslupen vid balustraden nedanför Vänhem.

Relingen och stänkbrädan

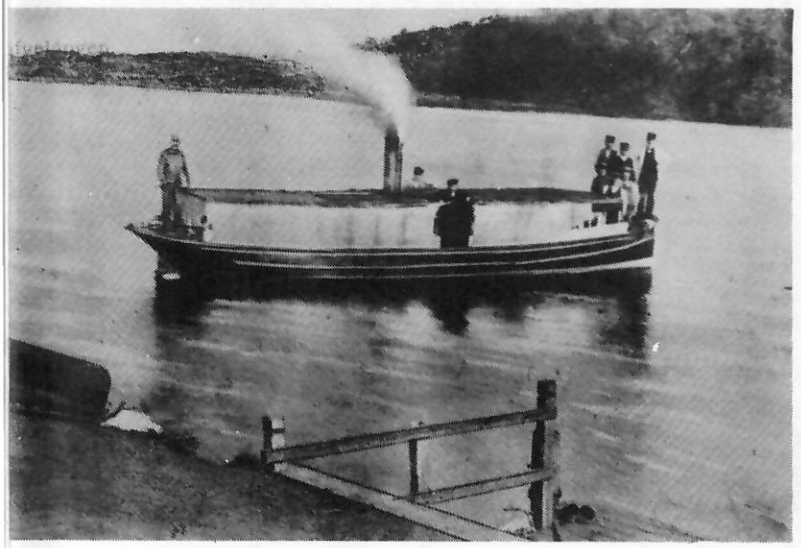
Relingen bestod av en stående bräda med en därpå liggande täckbräda. Konstruktionen stagade i högsta grad upp sidorna, vilket också var avsikten. Uppe på relingen var stänkbrädan placerad. Trots namnet var den av plåt och ca tio tum hög. Den började i höjd med akterdäcket och slutade en halv meter innan den nådde fram till fördäcket. Denna vitmålade stänkbräda åstadkom att man från sidan bara kunde se huvudena och en liten del av axlarna på passagerarna.

Bänkarna, taket och vindskyddet

Bänkarna var placerade utefter sidorna och slutade ca 1,5 meter från fördäcket; dessutom fanns en bänk tvärs för akterdäcket. De var byggda av träribbor med mellanrum lika breda som ribborna. Färgen var ekgul.

Bänkarnas ribbor vilade på en vågrät liggare, med en snedstötta från innerbordens spant. På sidobänkarna tjänstgjorde relingsbrädan som ryggstöd, och på den tvärgående bänken lutade man sig mot den aktra inbyggningen. Vid de för vinden oskyddade och en aning fotsmutsade mittöppningarna fanns enkla trappsteg.

Ofta är det taket på en båt som får passagerarna att känna det skönt och tryggt. Taket på S/S Säfvelången var av relativt tunn plåt och hölls uppe av justerbara stöttor. Det kunde höjas och sänkas - allt efter vattenståndet - för att medge trygg passage under valvet på bron vid Nääs. I relingarna satt ca 40 cm höga rör. De från taket kommande rundjärnen gick ner i dessa rör och fixerades i lämpliga höjdlägen med låsskruvar.



Taket sträckte sig från akterdäck och framåt, där det slutade ca 50 cm akter om stänkbrädans främre del. Ett urtag fanns med lucka för skorstenen. Vidare hade man urtag vid babords och styrbords ingångar, över vilka man kunde rulla ut presenningsbitar. På sidorna av det vita - ofta ganska smutsiga - taket hängde rullar av presenningstyg, som vid regn och blåst kunde släppas ner och göras fast. Även baktill fanns ett sådant förhänge.

Ångbåten utanför bryggan i Tollered någon gång under 1910-talet.

Föraren och hans ratt

Föraren - rorsmannen var placerad för om midskepps. För att han skulle kunna se akterut, hade man konstruerat en stol som var svängbar och försedd med ett böjt stolsben. När föraren svängde på stolen, kom han så långt åt sidan, att han såg förbi pannans skyddsplåtar och bakåt.

Den vackra ratten var tillverkad av ek och lackad. Som markering för rak kurs var en mässingshylsa trädd på den då rakt uppstående knaggen. Ratten satt på en rattstock. Upptill hade denna en kompasshylla med kanter runtom.

Från ratten och utefter rattstocken gick styrkedjan ner. En bit under golvet övergick denna kedja i vajrar bort till roderstocken under akterdäck.

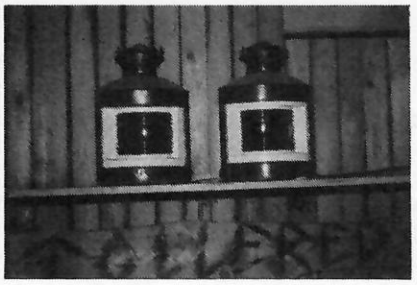
Flaggor, lanternor och kompass

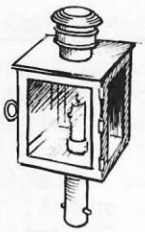
I ett halvmeterhögt rör i fören satt ibland båtens flagga på sin stång. Flaggan var svart, trekantig och hade namnet Säfvelången textat i gult. Akterut hängde så den svenska flaggan.

Sannolikt pryddes båten med flaggor bara under vissa turer. Det kunde vara när Tollered hade påhälsning av fotbollslag eller föreningar, vilka tog båten upp, samt kanske under trafiken på lördagar och söndagar.

Under mörker spreds ljus ombord av en lampa - förmodligen en fotogenlampa. I det främre "flaggröret" satt under sena turer en lampa med vitt sken. Denna lampa finns än i dag kvar i privat ägo.

Liksom alla båtar av den här storleken var Säfvelången utrustad med lanternor och kompass. Det är oklart om lanternorna fanns på båten





Lanternor och lampa.

under de sista åren, men lanternbrädorna målades ändå prydligt varje vår. Dessa brädor satt längst fram på ömse sidor av taket, och det lyste rött om babord och grönt om styrbord, på vänster respektive höger sida. Lanternorna kan fortfarande beskådas i scoutlokalen i Tollered.

Enligt våra sagesmän behövde man inte använda kompassen under turerna på Sävelångens kända vatten, men den måste alltid vara med vid besiktningarna, som ägde rum vartannat år.

Skeppsklockan, livbojarna och ankaret

Skeppsklockan av mässing hängde uppe under taket vid förarplatsen. Det ringdes i den varje gång slupen lämnade ändstationerna, bryggorna i Tollered och Floda.

Då båten var färdigutrustad fanns det sex livbojar ombord. På var och en av dem var båtens namn textat, och varje boj hade också en flagga fastsatt i ett snöre. Detta att förse livbojen med en flagga som skulle ställa sig upp i vattnet var vanligt förr, enligt litteraturen om mindre ångbåtar. Enligt besiktningarna varierade sedan antalet livbojar ombord på S/S Säfvelången. Under sina sista år var slupen försedd med fyra livbojar - utan flaggor.

Ångbåten var mestadels försedd med ett s k varpankare. Dess ankarspel var monterat på fördäck. Båtshaken låg alltid på taket, och i byglar under taket - bakom nackarna på passagerarna - hängde årorna. Trossarna var av tvinnat bomullsgarn, och de användes både ombord och vid angöring.

"Den viktigaste platsen"

Låt oss i den här beskrivningen inte glömma den detalj som alla kommer ihåg och som i minnesbilderna ofta framstår som den viktigaste:

> *"Jo, jag minns så väl att när man skulle gå på båten, så feck en trampa på den blanka mässingsbeslagna relingen, å de va la bra, annars hade väl kanten snart blevet utsleten."*

Brister i utrustningen

Protokoll från granskningar av Statens fartygsinspektion finns för ångslupen bevarade från 1919, 1921, 1923, 1925, 1927 och 1941. Efter varje inspektion ställdes krav på förbättringar, och sedan dessa vidtagits utfärdades passagerarfartygscertifikat, gällande för två år.

Vid inspektionerna 1919 och 1921 anmärkte inspektören på frånvaron av livbojar, lanternor, kompass samt ankare med kätting eller tross. Vidare påtalades att S/S Säfvelången skulle vara försedd med mekanisk mistlur eller ringklocka och att handlänspump måste anskaffas. Efter diverse brevskrivning klargjordes dock att ankardon helt kunde avvaras och att endast två livbojar behövde medföras.

1941 framfördes ett flertal allvarliga anmärkningar mot ångpannans tuber och eldstad, mot skyddsplåten runt maskineriet samt mot tak-

plåten och skorstenen. En anteckning i marginalen berättar att en ny ångpanna beställdes i februari 1941.

Målningsepisoder

Bolaget var mycket beroende av båten, så den sjösattes tidigt varje vår. Den utvändiga målningen gjordes synnerligen noggrant och kunde därför ta åtskillig tid. Med den invändiga målningen var det annorlunda:

- Det var ibland så bråttom att få i båten, att dom målade den utvändigt, medan den stod på land, medan dom målade golvet och det andra under resorna till och från Floda. Målarna åkte snålskjuts, kan man säga, fast dom var ju fullt sysselsatta med sitt arbete.

En dam stod på bryggan och ville åka med ner till Floda. Besättningen bad henne vänta till nästa tur eftersom man höll på med målning ombord. Men nej, hon skulle med; hon hade rätt att åka fritt. Damen fick sin vilja igenom, men kommen till Floda upptäckte hon målarfärg på kläderna och blev synnerligen förgrymmad. Dock, vad kunde hon göra? Hon hade ju själv tvingat sig med.

Ett maskinhaveri inträffade en gång mellan Ekenääsudden och Björkenääs. Ångslupen tappade både propellern och axeln. Trafiken fick ligga nera i två dagar, medan några montörer kom upp från ett varv i Göteborg och satte dit nya delar. Efter denna händelse målade man propellern vit för att kunna återfinna den, om olyckan på nytt skulle vara framme.

Upptagning och översyn vintertid

Båttrafiken låg i allmänhet nere under årets första kvartal, när sjön var tillfrusen - i stort sett kan man tala om uppehåll mellan jul och påsk. Det värsta isbandet brukade vara mellan Ekudden och Nääs. Där fick man ibland klubba sig fram.

- Jag minns att isen på Flodasjön kunde vara besvärlig, Vi brukade backa 50 meter för att ta sats och stånga oss genom isen. Några år senare var jag med att skrota båten. Då såg jag att plåtarna i fören rostat inifrån och på sina ställen var knappt en millimeter tjocka. Oj, oj .....

Båtupptagningen skedde vid Kroken, norr om hemmahamnen. Två långa slanor insmorda med konsistensfett lades ut, och på dem var det lätt att dra upp båten. På senare tid hade man en tralla som kördes in under båten, vilken därpå vinschades in i ett båthus.

I båthuset gjordes ett mycket noggrant vinterarbete. Alla detaljer plockades isär och putsades. Förslitna och sönderrostade delar byttes ut. Beträffande skrovet var man väl medveten om de kritiska ställena, då det gällde rost och murknande trä. Särskilt utsatta områden fanns kring balkarna vid för- och akterdäck, där det ofta blev stående vatten.

Johan och Knut sägs ha putsat sina maskindelar särskilt ivrigt när inspektor Risberg närmade sig båthuset. De ville gärna dra ut på översynen av båten så länge som möjligt för att slippa gå över till annat slags arbete. Den mångkunnige Lars Johansson (från smidesverkstaden) reparerade ofta båten under 1920-talet. Han behärskade nästan allt inom det mekaniska.

Vårens sjösättning fick inte förhindras av kvarliggande is utefter stranden. En pråm placerades framför ångslupen,och stående i prämen högg ett antal karlar försedda med klubbor,"jungfrur" och båtshakar upp en ränna ut till öppet vatten. En liknande ränna var man ibland tvungen att hugga upp på senhösten eller förvintern , då båten skulle läggas upp.

TRAFIKEN MED GODS OCH PASSAGERARE

Verksamheten startar

När utrustningen och ombyggnaden av ångslupen var klar, sattes den sommaren 1897 in i sin huvuduppgift att frakta gods. Bomullsbalar kom med järnväg från Göteborg till Floda och fördes vidare över sjön till Tollered och spinneriet där. På återresan bogserade slupen en eller två prånar lastade med tunga garnrullar, s k bommar. Från Floda transporterades dessa till väveriet i Alingsås på järnväg. Snart skedde emellertid transporterna till Alingsås med hästskjuts eller lastbil på landsvägen, och då blev det mest småbeställningar i säckar som togs i prånarna till Floda för att sedan per järnväg skickas ut över landet.

Ofta var prånarna lastade med sågat och hyvlat virke från bolagets såg. Trävarufirman Strömman & Larsson i Göteborg var en viktig kund. Vidare fraktade man stora mängder kol till bolagets ångpanneanläggning och till båtens eget kolförråd. När Norra fabriken byggdes under 1920-talet bogserades nästan allt byggnadsmaterial i prånarna, tegelsten, cement, armeringsjärn och liknande. På kvällar och nätter hände det att ångslupen gick upp till Norsesund för att därifrån bogsera hem stora släp med timmer.

Konsumtionsföreningen i Tollered hade fram till 1904 gratis transport av sina varor, men nämnda år infördes en avgift av 20 öre per 100 kg gods. Även den privatägda butiken i Tollered, August Hanssons efterträdare, använde sig av båttransporterna.

Mjölkflaskor fraktades från Ekudden ner till Floda, där några flaskor skulle bäras fram till affären, men där den mesta mjölken sändes vidare med järnväg till Göteborg.

Posttransporten till Nääs fabrik, till Tollered och till seminariet var en annan viktig uppgift. Vid ankomsten till Tollered bars en postväska upp till fabrikens kontor och en annan till affären. Där förrättades utdelningen ibland av båtkaptenen Johan som för detta besvär brukade erhålla en låda cigarrer till jul. I affären fanns också postboxar. Det hände dock ofta att Johan föredrog att bära fram den viktigaste postväskan, den som skulle till bolagets kontor.
Posten till Ekudden placerades i en särskild postlåda på bryggan. På söndagarna bars bolagets postväska upp till Ekudden för att disponenten skulle kunna studera posten, innan den av någon anställd bars vidare till kontoret i Tollered.

Även bolagsinköpen sköttes periodvis av båtpersonalen, men det var ganska krångligt för dem att hinna med en tågresa, så när automobiltrafiken kom igång mellan Tollered och Alingsås, fick chaufförerna ta hand om motböckerna. (Den inköpta mängden alkohol kunde variera avsevärt, men till en helg i början av 40-talet handlade en chaufför för 3 000 kronor, vilket var mycket pengar på den tiden.)

En viss persontrafik förekom redan kring sekelskiftet, ty vattenvägen var den bästa förbindelsen mellan Tollered och Floda. Särskilt på lördagar och söndagar reste många - kursdeltagare och andra - till och från seminariet på Nääs, och samma veckodagar kom åtskilliga besökare till Tollered.

Efter hand ökade passagerartrafiken för att under 1920-talet vara som livligast. Nedgången började då busstrafiken till Tollered kom igång under första hälften av 30-talet. Båten fick allt svårare att konkurrera, bl a därför att den inte gick vintertid.

Broproblem och fyrbelysning

Vid ombyggnaden 1895-96 av bron vid Nääs hade det låga, runda mittvalvet ersatts av ett högre fyrkantigt. Det här medförde att ångbåten kunde gå igenom vid normalt vattenstånd under somrarna, men ej vid vår- och höstfloder eller då vattnet steg av någon annan anledning, som t ex då man dämde upp nere vid Floda under kraftstationsbygget 1930. Då måste man lasta ner båten med järntackor, skrot samt vikter från spinnerimaskinerna. (Möjligheten att sänka taket något tycks man däremot sällan ha utnyttjat.) Man var mycket noga med att varje vinter elda barlasten ren från rost. Järntackorna var tegelstensstora och försedda med stämplar, alltså sådana som går till gjuterierna.

Vid högt vatten och stark blåst ökade strömmen i brohålet, och ångslupen kunde sugas fast längs med bron. Än värre blev det när man hade pråmar på släp. Nedströms hängde det mest på pråmförarnas styrka och skicklighet att klara de stora och tunga rodren på de nerlastade pråmarna. Vid uppfärden kunde det vara än jobbigare. Då fick slupen gå igenom brovalvet med lång tross och sedan dra pråmen upp mot bron. På bron brukade då finnas tolleredspojkar som kommit på sina cyklar. De hoppade ner på pråmens relingar, tog tag i valvets tak och pressade pråmen igenom.

> *På åtskilliga ställen utefter sjön hade man satt ner stänger med höjdmarkeringar för att vattenståndet skulle kunna avläsas. Men ångslupens besättning hade en egen specialmetod:*
> *- Vi la en kolbit på slupens tak och hade ett sikte på land - och så tittade vi genom siktet på kolbiten och kunde bedöma vattenståndet. Syntes kolbiten i siktet, måste man lägga några tyngder i båten.*

Vi talar i dag om vikten att utmärka farleder med fyrar och andra tekniska hjälpmedel. Även kaptenen på S/S Säfvelången styrde efter en fyr. På Nääs bro stod nämligen en lykta, anbringad rakt över mittspannet, för att båten skulle kunna klara den svåra passagen i mörker. Lyktan tjänstgjorde som belysning och på längre håll som fyr. Brolampan tändes varje kväll - från tidig vår till sena hösten - och fick brinna ut av sig själv. Nääsborna var lamptändare; vi kan t ex nämna kusken Hjalmar på Nääs och hans son. Sysslan att tända lampan avlönades med en krona i veckan. Lampan lär finnas i ett hus i Floda än i dag.

Bryggorna vid sjön: Hemmahamnen Tollered

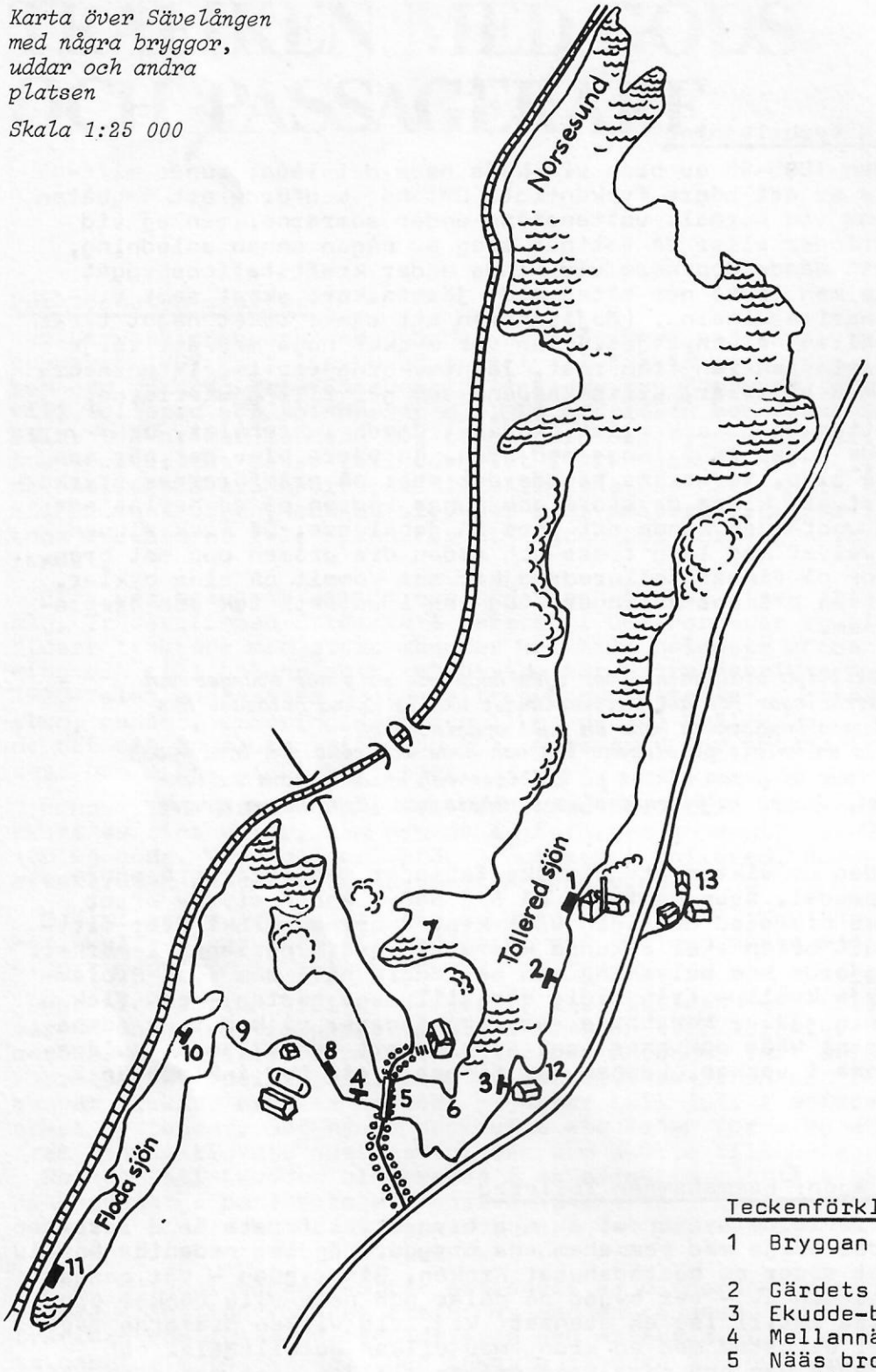
Båttrafiken föranledde byggandet av nya bryggor, i första hand lastbryggor. Låt oss börja med hemmahamnens brygga. Den låg nedanför Norra fabriken, något söder om bostadshuset Kroken. Båtbryggan - där passagerarna gick på och av - var byggd på pålar och hade vita bänkar och räcken. Alldeles intill låg en stensatt kaj, vid vilken pråmarna lade till. Kajen var utrustad med en kran, med vilken bomullsbalar och garnbommar firades upp och ner, från pråmen till en vagn som gick på räls. Kranen var handdriven i början, men blev mot slutet moderniserad till eldrift. Innan eldriften infördes, kunde lastningen och lossningen kräva 5-6 mans arbetsinsatser, så moderniseringen innebar en besparing. I anslutning till kajen låg ett magasin för bomullsbalarna och ett kolförråd. Fram till dem gick det räls - decauvilleräls med vagnar av samma slag.

Bryggan vid Floda station

Nere vid Floda var båtbryggan i stort sett likadan som den i Tollered, medan pråmarnas lastkaj var betydligt högre. Även på denna lastkaj

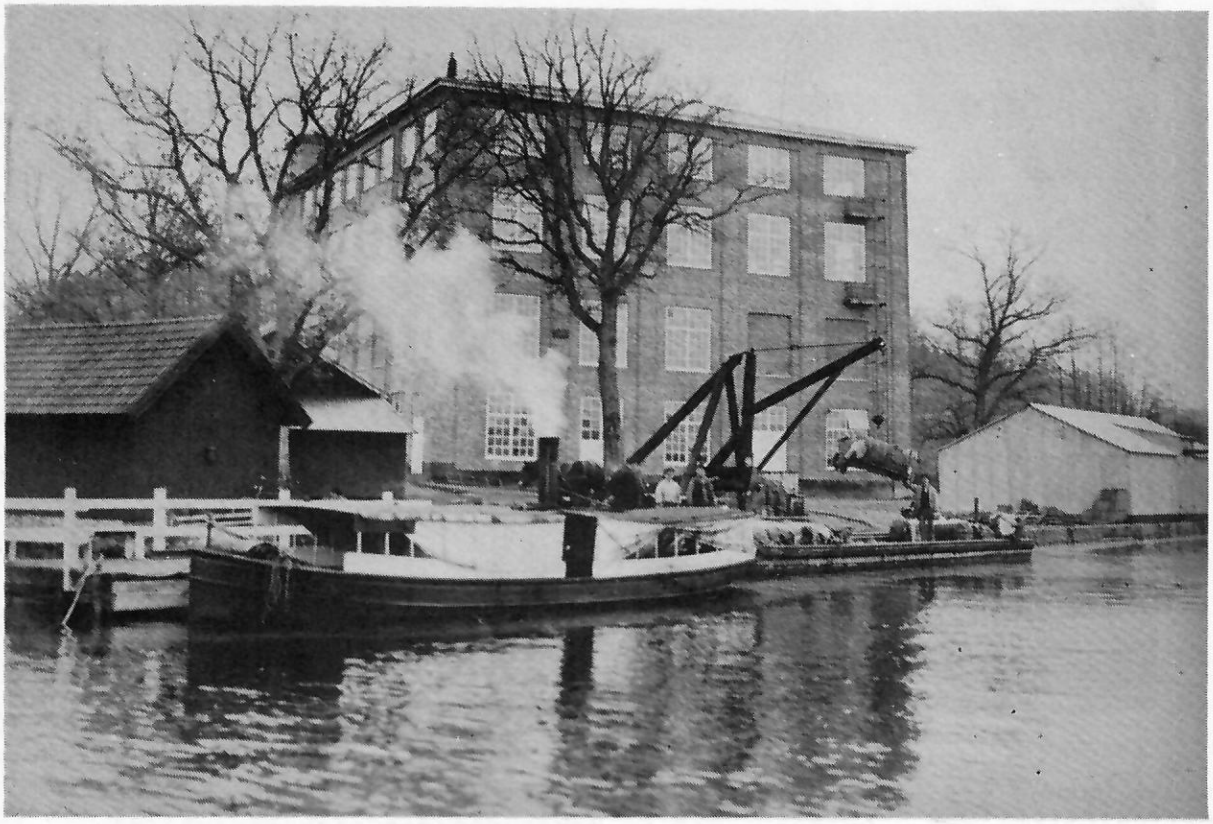
Karta över Sävelången med några bryggor, uddar och andra platsen

Skala 1:25 000



Teckenförklaring

1 Bryggan i Tollered (Kroken)
2 Gärdets brygga
3 Ekudde-bryggan
4 Mellannääs-bryggan
5 Nääs bro
6 Lusthusudden
7 Kastviken
8 Doktor Holms brygga (Björkenääsbryggan, Balustraden)
9 Jakobes udde
10 Vakt-Larses brygga
11 Bryggan vid Floda station
12 Tillfällig uppläggningsplats vid Ekudden
13 Tollered Nedergård (Båt-Johans hus)



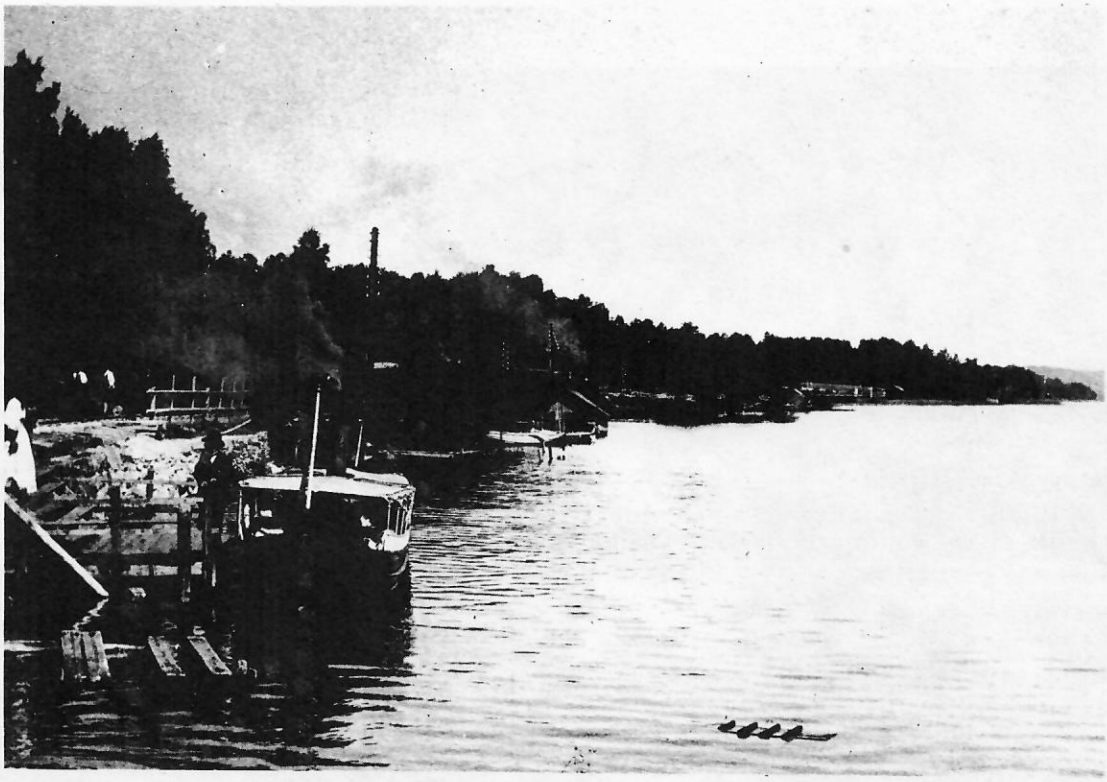
Bomullsbalar lossas vid lastkajen i Tollered. Lägg märke till hästen som skall dra upp vagnen till bomullsförrådet. Ångslupen ligger förtöjd vid passargerarbryggan.



På bryggan vid Ekudden väntar fru Clara Berg och två gäster på ångslupen. Framför dem syns postlådan, fastskruvad i bryggan. Året är 1910.



Den 28 augusti 1914. Det första världskriget har pågått ett par veckor, och några av de utländska kursdeltagarna startar oroliga sin hemresa från bryggan vid Mellannääs.



Herrskapet stiger ombord från bryggan vid Floda station.

fanns det en kran, som hela tiden förblev handdriven trots försök till eldrift. Här utnyttjade man en koksränna som gick direkt från järnvägsvagnen och ner i pråmen. Lastningen var mycket enklare än lossningen i Tollered, där man lyfte ner decauvillevagnens vagga i pråmen, fyllde vaggan och lyfte upp den på vagnen, varpå en häst drog in det hela i kolförrådet.

Stolparna efter båtbryggan kan liksom kranfundamentet än i dag studeras nere i Floda.

Från brygga till brygga - Nils Boström berättar

Det är en härlig sommarmorgon på 1920-talet. Passagerarna har på den slingrande vägen genom Tollered - mellan röda stugor och bostadslängor, förbi fabriksbyggnadernas tegelväggar - tagit sig ner till båtbryggan. Eldaren har hållit på en bra stund för att få fyr under pannan. Nu torkar han svetten ur ansiktet och konstaterar med en belåten suck att manometernålen slår upp mot fullt tryck.

Den sista passageraren har varligt klivit ombord midskepps och med böjd rygg under det låga taket sökt sig en plats, i så vindskyddat läge som möjligt. Båt-Johan reser sig från sin stol och drar värdigt i strängen till skeppsklockan. Sista signalen för avgång! Han äntrar vigt upp på bryggan för att lossa förtöjningarna, varpå han "pöttar" ifrån, så att propellern får svängrum, då maskinen stånkar igång.

Nu hoppar kaptenen ombord igen, får snabbt tag i ratten och gör en babordsgir ut på djupare vatten, där eldaren får order att ställa maskinreglaget på högsta fart. Båt-Johan nagelfar varje mötande roddbåt och söker upp sitt riktmärke rakt förut, där Skallsjö kyrka avtecknar sig mot horisonten.

Efter några minuter går vi in till Ekuddens brygga för att hämta några 50-liters mjölkflaskor. Nu återstår att runda den förrädiska Lusthusudden, innan S/S Säfvelången kan styras upp mot landsvägsbron, där några nationalklädda slöjdskole-"kursare" glatt vinkar till ångslupens passagerare. Idag klarar vi den besvärliga bropassagen bra, skorstenen fälls upp, och de rökhostande passagerarna hinner ordna anletsdragen, innan vi glider in till bryggan vid Mellannääs.

Här stiger några unga kvinnor iland för att med flera korgar fyllda med härliga körsbär ställa stegen upp mot skolans matsalar i Vänhem. Vi får många nya passagerare ombord - en sommarkurs är just avslutad

- och Johan och Knut langar ombord både väskor och koffertar.
Nästa brygga är redan i sikte, Björkenääsbryggan eller Doktor Holms brygga, som den också kallas. Här lägger vi inte till så ofta, men just idag kommer doktor Holm själv småspringande ner mot balustraden, kliver ut på träbryggan och stiger ombord.

Ångslupen rundar Jacobes udde och styr jämsides med stambanan ner mot Floda station. Knut skyfflar på mera kol, ty tåget väntar inte och de flesta passagerarna skall ju vidare med järnvägen antingen till Göteborg eller Alingsås. Och i dag hinner vi. Alla stiger raskt iland, utom de två besättningsmännen, som får en stunds paus i väntan på förmiddagståget från Göteborg.

Två mindre bryggor

Under 1900-talets första årtionde brukade ett eller två hus mellan Tollered och Ekudden hyras ut till sommargäster. När de stod på sin brygga - vid Gärdet - och vinkade, gick ångbåten in och plockade med dem på turen till Floda.
På norra sidan av Sävelången - mitt emot Jacobes udde - bodde banvakten Lars. Till "Vakt-Larses brygga" styrde slupen också in någon gång, för att ta upp eller lämna av några få passagerare.

Kapten med behörighet

Eftersom ångslupen Säfvelången var 12 meter lång, klassades den av Kommerskollegium till fjärde klassen enligt artikel 1 i förordningen av den 12 februari 1864. Det innebar bl a att den ej fick ta fler än 120 passagerare och icke göra resor som sträckte sig längre än en geografisk mil från huvudstationen.

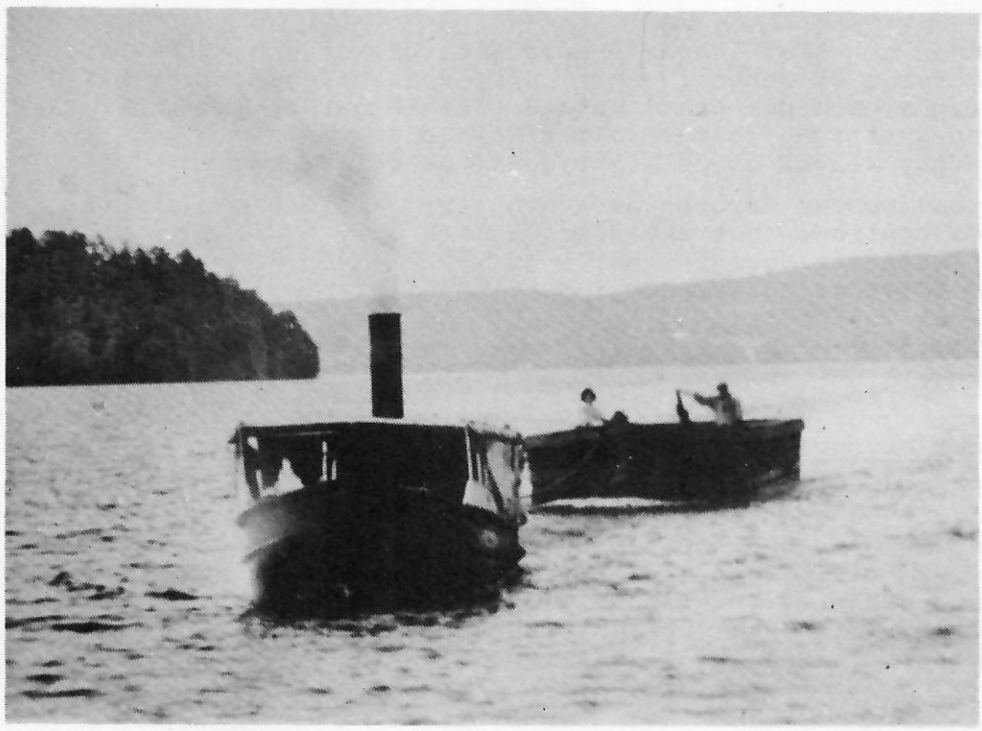
Förordningen klargjorde också att den som förde båten skulle ha den nödvändiga behörigheten. En man med sådan behörighet var kapten Andrén, som 1897 efterträdde utrustningskaptenen. Eldare och maskinist var vid denna tid Johan Eriksson.

Pråmar och pråmförare

Det tyngre godset från Nääs fabrik fraktades på pråmar dragna av ångslupen. Fabrikens egna snickare tillverkade dessa pråmar, som förslets efter några tiotal år och då ersattes, så att antalet alltid kunde hållas vid tre.
Det var oftast knäckta bord och relingar som föranledde att man dömde ut en pråm och byggde en ny. Till nybyggena tog man vara på sidorötter och kraftiga grenar i skogen - av fur eller gran. De utgjorde råvaran vid tillverkningen av ett "pråmknä" eller spant. Man tog också vara på knäna från de utdömda pråmarna, medan resten höggs upp eller blev till ved.

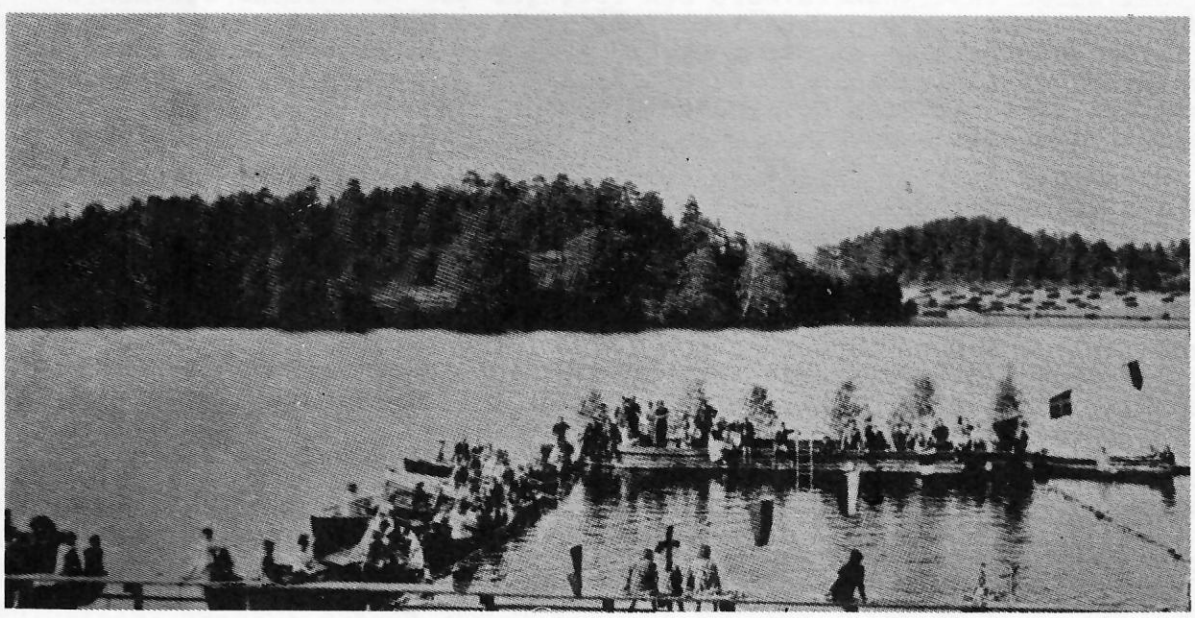
Pråmarnas storlek varierade, men längden höll sig oftast mellan 9 och 10 meter. Bredden var 3 meter och relingen ca 1 meter hög. Dessa pråmfartyg var flatbottnade och försedda med små för- och akterdäck. Man slösade ingen färg på dem med undantag av att botten tjärades.
Mestadels gick slupen med en pråm på släp, men då både bomull och kol skulle hämtas, bogserade man två pråmar, en med bomull och en med kol. Då gick det förfärligt sakta, och eldaren fick hålla trycket uppe så högt som möjligt.

Det ville till att pråmarnas förare var skickliga och starka, för pråmrodren var ordentligt tilltagna - långa, kraftiga styråror som stack ut från aktern. (Se bild på pärmen!) En av de mera kända förarna var Olaus Andersson, även kallad "Valkas-Olaus!. Särskilt besvärligt var det att styra de lastade pråmarna vid Nääs bro.



När en pråmförare gjorde ett misstag och pråmen törnade emot bron, var slupens besättning inte sen att komma med en kommentar: "Nu körde du allt i bron ordentligt!" Svaret kunde då låta: "Ja, nu körde jag allt i rektit ordentligt, va." Pråmförarna hade sitt lite speciella sätt att svara, och det fick de användning för särskilt under den sommar då man hade en ung vikarie som eldare på slupen. Han blev känd för att vara ovanligt retsam mot pråmförarna.

Varje år hade man en festlig avslutning på simundervisningen vid Nääs badplats, och då hade man alltid användning för en eller flera av prånarna. Vid ett sådant tillfälle - i juli 1942, roddes en pråm från Tollered ner till Ekenääs badplats av Algot Hansson, och Yngve Johansson. Det fanns nämligen inget kol till ångslupen. Pojkarna slet och stretade drygt två timmar denna söndag innan pråmen låg på plats, väl fastbunden. Ock sedan blev det att ta loss den och ro tillbaka till fabriken. Pojkarna begärde och fick 25 kronor för hela arbetet. Under rodden hade de fiskeredskap ute, men några napp blev det inte.



Simmarfest på Nääs. Pråmen utgör ena kortsidan i bassängen.

- Vi gick med en bomullspråm och en kolpråm på släp från Floda. När vi kom mitt för den första udden på vägen till Nääs, tittade jag akterut från min eldarplats och såg föraren på den första prämen - bomullspråmen - vifta med bägge armarna. Vi stannade slupen och backade intill prämarna. Kolprämen saknade förare!

Han hade ju lastat kol och blivit synnerligen smutsig. När bogseringen började hade han hinkat upp en spann vatten och tvättat sig ordentligt över hela kroppen; såpa hade han alltid med sig. Efteråt gjorde han som vanligt - grep tag i en repstump och hoppade naken i sjön för att skölja av sig - för att sedan med repets hjälp hala sig ombord igen. Nu var det bara att repet inte var fastbundet i prämen! Han fick simma iland, och där såg vi honom skutta helt naken i strandkanten bland buskar och trän. Han måste springa ut på Jacobs udde och hoppa ombord på sin pråm, som vi knuffat in till stranden där.
Men oj, de kvinnliga kursdeltagarna på Nääs hade sitt badhus alldeles i närheten, och hela udden var denna dag full av solbadande damer. Vilket liv det blev! Vi skrattade oss nästan fördärvade, men prämföraren var arg så det gnistrade.

Den sista prämen gick hädan i slutet av andra världskriget. Man hade använt den vid reperation av bron ovanför vattenfallet i Floda, och därifrån hade den drivit eller dragits österut, börjat sjunka och lagt sig till ro på sjöbotten nära stranden på södra sidan av sjön, mitt emot Flodas nuvarande kommunala badplats. Ivar Olgerman fick tillstånd att hugga upp prämen. Han hinkade ur vattnet, fick farkosten flott, rodde hem den och tog till såg och yxa. Så fick en fraktepok sitt slut i den olgermanska värmepannan.

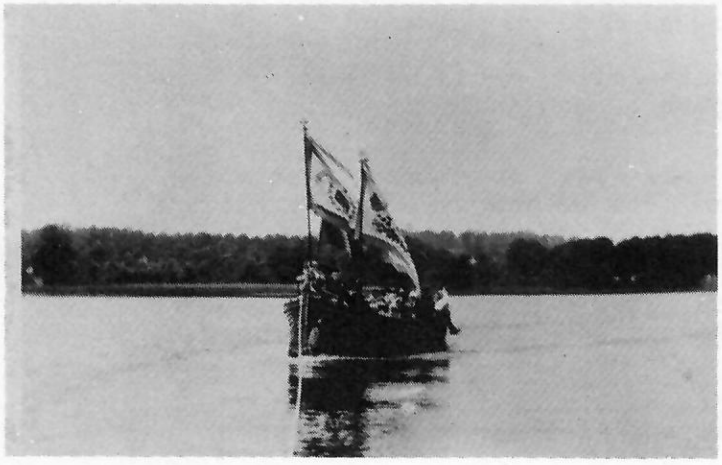
Tollered I och Tollered II

Ett flertal besiktningsinstrument från 1920- och 30-talen berättar om prämfartygen Tollered I och Tollered II. Tollered I byggdes någon gång under 1910-talet och användes långt in på 30-talet. Tollered II byggdes 1919 och besiktigades sista gången 1939. 1936-37 byggdes en ny, något större pråm som användes in på 40-talet.

Vid besiktningarna framfördes ofta anmärkningar mot prämarna. Livbojar saknades liksom lanternor, handpumpar och ankare.

Passagerartrafiken

Vid den sista besiktningen blev ångslupen godkänd att föra 47 passagerare, men vid högtrafik - under lördagar och söndagar sommartid - kunde det vara fler än så som ville följa med. Då kopplade man efter ångslupen en barkass, som var nästan lika stor som bogseraren. Det var en livbåt från Kungsholm, och under den första tiden - på 1910-talet - stod detta namn kvar i fören.



Bolaget var mycket noga med att de anställda skulle ta båten ner till Floda. "Ni tar båten!, kunde det heta. Denna inställning och den starka resandeströmmen till och från slöjdseminariet på Nääs bidrog till att det alltid fanns passagerare ombord.

Eldaren sålde små polletter till dem som ville åka med. När man sedan lagt ut från bryggan gick han runt och samlade upp pollet-

Blåbandsföreningen Hoppets Här på väg till Tollered i barkassen.



Ångslupen med barkassen under bogsering på väg mot Floda (1941).

terna som en kontroll på att alla betalat när de steg ombord. Under de sista åren övergick man till pappersbiljetter, eftersom polletterna blivit så ärgiga och smutsiga.

Biljettpriset var till en början 15 öre för enkel resa Tollered - - Floda och 10 öre för barn. Det kostade lika mycket, om man steg ombord vid Mellannääs. Omkring 1920 steg priset för enkel resa till 25 öre för att under andra världskriget vara uppe i 50 öre.

- När kurserna började och slutade på Nääs, körde vi i skyttel-trafik mellan Floda och Mellannääs. Vi mötte vid varje tåg eller lämnade av folk som skulle med tågen. Men även denna trafik tunnade ut fram på 30-talet. Kursarna började åka taxi mellan järnvägsstationen i Floda och Nääs - och vi fick mest koffertar och väskor.

Turer och extraturer

Turlistan angav de fasta avgångstiderna från hemmahamnen vid Kroken i Tollered: 07.00 , 12.00 , 17.30. Men eftersom det gällde att passa tågen, gjordes förskjutningar när tågtidtabellen ändrades.Besättningen kunde få ganska lång liggetid nere i Floda på eftermiddagen, då slupen väntade på 4-tåget från Göteborg, vilket medförde bl a eftermiddagstidningarna.

Under 30-talet mötte slupen varje söndag sporttåget, som kom med många resande till Nääs och Tollered.

- Flest passagerare hade vi på 1920-talet. När vi gick upp på lördagen var båten nästan full, och på söndag eftermiddag fick vi ta barkassen eller pråmen på släp för att få med alla.
Hade vi många passagerare vid avfärden från Tollered, tog vi med barkassen (tom) för att klara alla påstigande vid Mellannääs.
Ibland hade vi ett sextiotal passagerare i slupen. De satt nästan på varandra. I barkassen kunde vi ta ett 30-tal personer.

Restiden ner till Floda var 30 minuter eller mera, beroende på passagen av Nääs bro och antalet passagerare. Den snabbaste turen lär ha tagit 23 minuter.

När slupen på morgnarna gick ner till Floda och hade mycket folk ombord som skulle med tåget måste man ofta släppa pråmen mitt mellan Nääs och Floda för att komma fram i tid. Sedan blev det att gå tillbaka och hämta pråmen.

Mellan dessa fasta turer gjordes så turer med gods. Det var tunga drag i båda färdriktningarna, så släpet presterade inte många knop, men nu hade man mera gott om tid.

Besättningens arbetsdag behövde inte vara slut i och med att de sista passagerarna steg iland i Tollered. Fina sommarkvällar kunde

ångslupen hyras ut till sällskap av skilda slag - oftast kursdeltagare på Nääs - för en kvälls- eller månskenstur. Då hängde barkassen på släp och kanske också en rengjord och lövad pråm. Det kunde förekomma sång och musik ombord, t ex spelad av mässingssextetten från Tollered. Ja, man till och med dansade ombord har en sagesman berättat. Extraturerna gick gärna uppåt sjöns norra del, mot Norsesund och Ingared. Traktens ungdom kunde få följa med som fripassagerare - i mån av plats - något som uppskattades mycket.



Säfvelången bogserar pråmen under utfärd från Nääs.

Inkomster från gods- och passagerartrafik

I bolagets räkenskaper kan vi avläsa vad ångslupstrafiken inbringade. År 1900 skilde man inte på inkomster av gods och passagerarbefordran. Siffrorna är blygsamma och tämligen jämnt fördelade över årets månader. Förmodligen omfattar de endast passagerartrafiken och ej frakterna; dvs man belastade inte bolagets produktion med transportkostnaderna för bomull, garn och virke.

Influtit i kronor 1900

april	242	sept	153
maj	286	okt	79
juni	335	nov	380
juli	356	dec	37
aug	278		

År 1920 skiljer man på frakt- och passagerarinkomster och delar dessutom upp fraktinkomsterna.

Man ser att passagerartrafiken var livligast under sommarmånaderna - då "kursarna" på Nääs säkert var flitiga resenärer. Biljettpriset var detta år 25 öre för enkel resa.

En annan iakttagelse är att frakterna var långt mera inkomstbringande än passagerartrafiken. Under maj månad transporterades 359 ton bomull och garn samt ca 2 500 kubikfot trävaror. Under oktober var motsvarande siffror 228 ton bomull och garn samt 310 kubikfot trävaror.

Inkomster under 1920 i kronor

	Konsumtionsföreningen	Diverse	Virke	Bomull, garn	Summa frakter	Passagerare
jan	48		292	325	665	66
april	53		78	541	672	92
maj	147	51	254	1796	2248	275
juni	131	12	55	1203	1401	611
juli					1980	597
aug	127	77	66	1065	1335	689
sept	102		23	467	629	138
okt	108	47	31	1143	1329	90
nov	18	40	9	709	778	43
dec	81	?	?	508	674	22

Siffrorna för 1938 visar att särskilt passagerartrafiken minskat i betydelse, medan godsfrakterna med ångslupen fortfarande är ganska omfattande.

Bakom godsinkomsterna för april döljer sig befordran av 187 ton garn och bomull samt 5 240 kubikfot virke.

I passagerarinkomsterna ingår ren personbefordran samt frakt av väskor och koffertar. Kofferttrafiken inbringade 50 kronor under både juli och augusti. De resterande 131 kronorna svarar mot 262 resenärer med enkel biljett.

Inkomster 1938 i kronor

	Godsfrakter	Passagerarbefordran
jan	508	4
apr	1301	9
maj	1253	24
juni	1356	128
juli	610	181
aug	1063	168
sept	1070	29
okt	1485	19
nov	1552	17
dec	241	14

Kommandon och talesätt ombord

- Sakta! ... Stopp! ... och back!
Så kunde det låta när S/S Säfvelången närmade sig en brygga eller en losskopplad pråm. Givetvis var dessa och andra sjötermer vanliga, fast många gånger ansåg nog eldaren att de var onödiga. Han visste precis lika bra som båtföraren vad som skulle göras i de olika situationerna.

Nästan till muntrationerna räknades andra talesätt ombord. Man kunde höra Båt-Johan säga: "Sjölagen, den e sträng!" eller "Kapten måste vara siste man som lämnar båten vid haveri."
Äggen skulle levereras två gånger i veckan till konsumtionsföreningen i Tollered. Men glömskan gjorde att de en och annan gång blev stående kvar på kajen i Floda, medan ångslupen med god fart stävade österut på Floda sjö. Då upptäcktes fadäsen: "Ock, ock, det var nära att vi glömt äggen." Så vände man om.

Många historier handlar om glömska, och de avslutas nästan alltid med samma replik, fälld vid återkomsten till hemmabryggan Kroken: "Dom kommer med nästa tur."

Löner och arbetstider

I mitten av 30-talet tjänade eldaren på S/S Säfvelången 145 kronor per månad och båtföraren 150 kronor; han skulle alltid ha 5 kronor mer. Härtill kom vissa förmåner som fri bostad och gratis bränsle.
Besättningen hade en fri söndag i månaden men arbetade för övrigt varenda dag. På söndagarna gjorde man kanske bara en tur, men övriga arbetsdagar kunde vara långa. Eldaren måste t ex vara nere en timma före första avgång för att hinna få upp ångtrycket.

Minskat trafikunderlag - bränslebrist - uppläggning - skrotning

Lastbilstransporterna av garn och tomgods mellan spinneriet i Tollered och väveriet i Alingsås tog bort ett stort trafikunderlag från ångbåten. Särskilt gällde detta sedan även Nääs fabrik skaffat lastbil i början av 1940-talet. Nu kom även bomullen på lastbil. De sporadiskt förekommande transporterna av virke och trävaror förslog inte.
Vi kompletterar ovanstående med busskonkurrens, med bränslebrist under andra världskriget och med nerslitning av båtmaterialet och konstaterar att båtens öde var beseglat. 1941 blev sista riktiga trafikåret. Sommaren 1942 lade man upp båten för gott. Det gick några år och så följde skrotningen i slutet av 40-talet. Ångpannan som var nästan ny hamnade så småningom i ett tvätteri. Men nu låter vi Lars Lundgren, driftsingenjör vid Nääs fabrik 1941-49, berätta.

Ett minne av S/S Säfvelången Lars Lundgren berättar.

På hösten 1941 kom jag till Nääs Fabrik som driftsingenjör. Världskriget pågick för fullt, och det satte sin prägel på allt. Jag blev också mycket riktigt inkallad - till flottan - strax efter det jag tillträtt min tjänst och även senare, då under kortare perioder. Ung, modern och uppvuxen i storstad förundrade jag mig storligen över vissa företeelser i Tollered, t ex att man använde hästskjutsar och t o m å n g b å t för att hämta gods från Floda till fabriken.

Vintern 1941-42 blev kall och lång, och Säfvelången kom sent i vattnet. Jag hade föreslagit min chef, civilingenjör Gunnar Berg, att man skulle försöka få till stånd en tjänstemannaförening, gemensam för de tre syskonföretagen Nääs fabrik - Alingsås Bomull - Nordens Textilfabrik. Förslaget tycks ha passat bra i tiden, ty när inbjudan till en sammankomst på Nääs fabrik så småningom gick ut, anmälde sig inte mindre än 92 personer. Av dessa var blott ca 25 hemmahörande i Tollered. Problem uppkom hur de övriga skulle kunna ta sig dit. Det var då, som jag för första gången på allvar kastade mina ögon på S/S Säfvelången.

Tåg till och från Floda fanns det gott om, men bussförbindelserna till Tollered var få. Och bilar var inte att tänka på; det var ju krig och de flesta stod uppallade eftersom staten rekvirerat däcken. Båten städades, snyggades upp och pryddes med björkris och annat grönt, och man fick tillgripa även barkassen för att kunna transportera 50-60 personer Floda - Tollered t o r. Jag har i mina papper hittat den uppgjorda tidtabellen, och så här såg den ut:

Söndagen den 16 augusti 1942

Tåget ankommer t. Floda jv.stat.	11.20
Säfvelången avgår fr. Floda kaj	11.30
anländer till Nääs bro	12.00
besök på Nääs slott	
avgår från Nääs bro	12.45
anlöper Ekuddens brygga	14.30
anländer till fabrikens kaj	14.50

Själv åkte jag med båten ned till Floda för att där ta emot gästerna, och det kom att bli den enda resa jag gjorde på S/S Säfvelången, ty på återvägen åkte jag i barkassen, förmodligen därför att jag som nyss hemkommen från beredskapstjänst i Kungl. Flottan ansågs användbar som Hopp-i-land-Kalle. Jag minns att jag mellan Floda och Nääs började ogilla ångbåtar, ty sot och rök slog ner i barkassen. Jag kommer också ihåg, att vädret inte var särskilt bra den där söndagen. Regnet hängde i luften, och besöket på Nääs slott kortades av till ett minimum. Som syns av tidtabellen hade jag beräknat 1 tim 35 min för själva båtresan. Slupen Säfvelången var visserligen täckt, men för oss, som åkte i barkassen, var utsikten att sitta i regn en timma inte särskilt lockande. Att båtresan beräknades ta så lång tid kanske berodde på släpet: jag var ängslig att barkassen skulle ränna in i "moderfartyget", när detta saktade farten för att lägga till, och förmodligen hade jag därför räknat in extra långa bromssträckor, när tidtabellen gjordes upp.

Hur det nu var, så blev det inget regn under båtresan, och ingen kollision heller. Eftermiddagen förflöt i trevlig samvaro, med fabriksbesök och med sight-seeing i Tollered. Man kom överens om att bilda den tänkta föreningen och att träffas en gång årligen. Och så kom till sist höjdpunkten: festen i Österlyckan! Av någon anledning, som jag inte längre kan erinra mig, skulle middagen avätas i fabrikens stora tält, som en gång hade anskaffats till 100-årsjubiléet.

Tältet hade rests intill och bakom Österlyckan, och dans och muntrationer skulle ske i nämnda lokal.

När vi satt oss till bords, ca 90 personer, började det regna, först försiktigt, sedan strilande, och slutligen som ett skyfall. Det kändes till en början en smula ruggigt i tältet, man undrade när taket skulle börja läcka, och stämningen var dämpad. Men efter snapsvisor, några mer eller mindre spirituella tal, kaffe och cognac - ja, t o m punsch, efter vad jag kan se i pappren! - blev stämningen istället desto högre. Man riktigt hejade på varje ny störtskur. Lagom till att taffeln skulle hävas och dansen trådas, upphörde regnet tvärt. Men ett nytt problem hade skapats: mellan tältöppningen och trappan upp till Österlyckans entré hade bildats en stor vattenpuss. Pöl, är kanske lämpligare här än puss. Damerna var rädda om sina skor och strumpor. Men inget ont, som inte har något gott med sig. Jag såg chansen och bjöd upp ingenjör Bergs syster Marie-Louise och fick bära henne mellan tältet och danspalatset. Mitt hjärta svällde av lycka. Men efter dansen fick jag inte bära henne tillbaka. Hon ville stanna inne i Österlyckan - i väntan på någon bättre kavaljer, kan tänka. - Musiken presterades av "Minors Sväng Gäng", men vem som dolde sig under namnet Minor har jag glömt, likaså vilka som var med i gänget.

Fram på nattkröken, kl 23.15, skulle Säfvelången avgå till Floda för att hinna föra gästerna till sista tåget. Det rådde stor förvirring, och en eller annan av Alingsås-kavaljererna stod inte att finna. Jag hade jämt schå att få ner gästerna i båten och samtidigt hålla kvar värdfolket på land, och till sist måste jag resignerat konstatera, att en av charmörerna från Alingsås definitivt försvunnit. Samtidigt saknades också sjuksköterskan på Nääs Fabrik, och det undrades om det fanns något samband. Äntligen kom dock båten iväg med rätt antal passagerare, och jag drog en lättnadens suck, där jag stod kvar på fabrikskajen. Men för tidigt.

Fram på morgonen visade det sig, att en av kavaljererna från Alingsås dröjt sig kvar i Tollered och så småningom fått gå till fots den långa vägen hem. Att antalet båtpassagerare ändock stämt, berodde på att en av de sötaste kontorsflickorna på Nääs under kvällen blivit bedårad, förlorad, förledd av någon gästande kavaljer, så att hon följt med honom och båten till Floda. Där hade hon under avskedstagandet blivit uppdragen på tåget och tvungen att följa med till Alingsås. Det jämnade sålunda ut sig: Alingsås - Nääs 1-1, skulle man kunna säga. Men dagen därpå var det jag som fick skulden, när man från bägge håll ringde och efterlyste de sina.

Min befattning med Säfvelången efter dessa episoder blev ringa. Tiderna förändrades, fabriken skaffade lastbilar för sina godstransporter, - naturligtvis gengasdrivna, ty kriget fortsatte. Den första bilen anskaffades på något sätt ihop med försvarsmakten: den var militärgrå, stor, tung och fyrhjulsdriven, och den skulle då och då in och göra militärtjänst, vill jag minnas. Den döptes omedelbart av folkhumorn till Kronlund. Dess efterträdare blev så småningom helt civil och kom att heta Grönlund. Under tiden hade båttrafiken upphört och Säfvelången alltmer förlorat sin plats i tollereds- och flodabornas föreställningsvärld. Båten låg kvar i sitt skjul och sattes inte mer i sjön. Ångmaskinen hade plockats ur och förvarades någon annanstans, jag minns inte var.

När kriget äntligen var slut stod det klart, att epoken med hästskjutsar och ångbåtstrafik gått till ända. Man beslöt att sälja båten, och den utannonserades till salu. Svaren var få och ointressanta, och jag skrev i stället brev till Svenska Turistföreningen och till några andra tänkbara köpare, ty jag ville hellre se båten räddad till liv än sänd till slakt. Och si - ett ögonblick glimmade det till av en hoppets stråle, och det såg ut som om jag skulle lyckas. Turistföreningen tyckte att Säfvelången skulle passa bra för turisttrafik på Stora Lulevatten - eller var det kanske Akkajaure. Man kunde betala högst 4 - 5 000 kronor, tror jag det var, men då ville man ha

båten levererad på järnvägsvagn däruppe. Men vi räknade snabbt ut att det skulle kosta mycket mer att bara få upp den på vagnen - det fanns ju inga kranbilar då.

Och därmed var båtens öde beseglat. Den låg kvar ännu något år men såldes så småningom i två delar, så att säga: ångmaskinen separat för någonting omkring 300 - 400 kronor och skrovet för ett par tusenlappar. Detta skedde strax efter det att jag slutat min anställning vid Nääs Fabrik, och jag känner inte till detaljerna. Jag vet bara, att jag alltsedan dess, d v s i trettio år, gått och grämt mig över att jag inte hade förstånd nog att låna ihop tillräckligt med pengar för att köpa den själv ...

Men det måtte väl finnas en himmel för gamla fina båtar, hoppas jag, så att S/S Säfvelången kan få klyva nya, lugna insjövatten däruppe och stolt få visa upp sin lilla rökplym.

Lars Lundgren

Minnen från Säfvelången-epoken

När ortsbefolkningen talar om ångslupen på Sävelången, får lyssnaren ett intryck av att dess verksamhet symboliserar en bekymmersfri epok. Det skapades en idyll kring båten, och när båttrafiken måste läggas ner, upplevde man starkt att någonting fattades. Men minnet lever, och kring händelser och tillbud talar man gärna.

Förutom den muntliga traditionen, fotografierna och de skriftliga dokumenten kan man finna en del mera handfasta minnesmärken från ångbåtens tid.

De stensatta kajerna i Tollered och Floda står kvar ännu 1980 och detsamma gäller kranfundamenten. Av träbryggorna står en hel del pålar kvar och kommer fram särskilt vid lågvatten. De vita balustradräckena lyste oförstörda i seminariets park fram till mitten av 70-talet. Men borta är träbryggan vid Mellannääs - den som utnyttjades så länge och på vilken man kunde se dansande kursdeltagare svänga om.

Det bäst bevarade minnesmärket är dock det fyrkantiga mittvalvet i bron vid Nääs, och så kommer det nog att förbli.

Konstnären Riddarsporre bodde under seklets början åtminstone periodvis vid Nääs och målade då flera tavlor av båten, en av dem försedd med årtalet 1906.

I gångtunneln vid Floda station kan man studera den version av ångslupen som Alléskolans elever målat.



Vid stationsbryggan i Floda.

MÄNNISKOR OCH HÄNDELSER

Kapten Andrén blir uppsagd och startar eget

De minnesvärda händelserna har levt vidare, ibland utsirade och lätt förändrade i muntlig tradition, ibland kallt och klart återgivna i fabrikens styrelseprotokoll. Ur det senare hämtar vi den tragikomiska episoden från sommaren 1906.

Under midsommardagen hade ångslupsföraren Andrén av någon anledning blivit uppretad och vägrade därpå att till Floda återföra det stora antal lustresande - bl a en grupp engelska pressmän - som under dagen anlänt till Nääs och Tollered. Andrén blev uppsagd men lät sig inte godvilligt fördrivas från sjön Sävelången. Med en egen motorbåt startade han konkurrenttrafik. På samma rutt och med användande av bolagets bryggor både i Tollered och Floda! För att få ändring på förhållandena måste styrelsen hota med vräkning - Andréns bostad ägdes av bolaget. Om vräkningen måste sättas i verket, skulle familjen Andrén anvisas ny bostad i något torp på Sävhult.
Upplösningen blev att Andrén lämnande trakten i slutet av september och flyttade in till Göteborg.

Legenden Båt-Johan

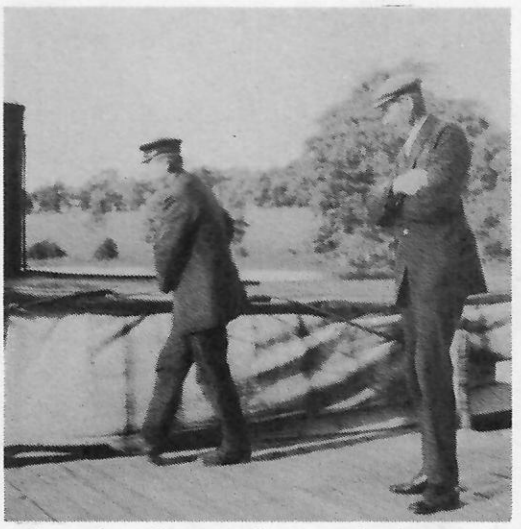
Johan August Eriksson hade under S/S Säfvelångens första nio år varit eldare ombord och den som hållit trycket uppe. Han blev 1906 mannen att efterträda Andrén som förare och befälhavare.

Flertalet tolleredsbor omnämndes vanligen med sitt smeknamn. Med smeknamnet kunde man lättast och säkrast klargöra vilken person man avsåg. Johan Eriksson kallades sedermera Båt-Johan, och under det namnet kommer hans minne att leva länge, länge.

Båt-Johan förtjänar att tona fram som en rejäl hedersman, särpräglad och med skarp blick för detaljer och egenheter. Han kämpade oförtrutet i regn, kyla och ruskväder och fick därför rättvist uppleva njutningen att tuffa fram under sköna sommardagar med nöjda passagerare ombord. Han skötte sina plikter, och även då han blev sjuk och trött, lyfte han envist sina säckar och lådor mellan pråm och kaj. Hans gamla eldare säger med värme: - Båt-Johan var den snällaste människa man kan tänka sig.



Johan Eriksson



Båt-Johan "pötter" ut från bryggan vid Mellannääs, medan slöjdlärare Henriksson på Babel tittar på.

Behörighetsbevis

Eftersom ångslupen medförde passagerare var det angeläget att Johan hade bevis på sin behörighet. I juni 1906 ansökte man om ett sådant hos kommerskollegium. I denna ansökan ingick "lämplighetsintyg" från Nääs fabrik och från förutvarande arbetsgivare i Göteborg. Först den 31 december 1914 kom tillståndet som meddelade att Johan Eriksson hade behörighet att tjänstgöra som befälhavare å inomskärs gående bogserångfartyg.

Samtidigt kom behörighetsbeviset för maskinisten. Eldaren som nu skulle tillträda efter Johans befordran var Severin Julius Johansson, även han tolleredsbo. Då det ibland hände sig att Johan behövde en avbytare på befälsposten, skaffade man ett sådant intyg även åt Severin. Ansökan lades in 1909 och sex år senare var det hela klart. Senare erhöll flera andra besättningsmän behörighetsbevis, t ex Knut Bryngelsson och Carl Olausson.

Med Båt-Johan i stridens hetta

När Båt-Johan övertog befälsskapet 1906, fick han konkurrens om passagerarna av sin företrädare, Anders Andrén. Denne körde en motorbåt, snabbare än S/S Säfvelången, men fick ett svårt handikapp då han motades bort från bolagets bryggor. Hans passagerarantal blev magert.

Konkurrenterna lade eller hängde ut rep och vajrar för att förstöra varandras propellrar. Man försökte också ramma motståndarbåten. Det senare skedde helst under mörker, då man låg på lur vid Nääs bro eller ovanför Jacobs udde. Det senare bakhållet hade man stor förkärlek till, eftersom det låg mera undanskymt utan risk för vittnen. Vid dessa sammanstötningar kom båtshakar fram. Besättningarna försökte knuffa varandra i vattnet - och ibland lyckades de.

Båtkrigets hetaste episod utspelades den minnesvärda dag då S/S Säfvelången helt lugnt kom tuffande nerifrån Floda och just hade passerat Jacobs udde. Då stack Andréns motorbåt ut från sitt gömställe bakom udden och körde med god fart in i sidan på ångslupen. Men denna var byggd av plåt och klarade sig helt oskadd medan motorbåten, som var av trä, fick betydande skador.

Vid Lusthusudden lurade många faror. Där stod två kanoner och i en av dem hade några pojkar - helt utan anknytning till båtkriget - laddat med krut och skrot. En provsalva hade de fyrat av uppåt sjön, och nästa salva skulle skjutas mot ångslupen. Alla förberedelser var klara, och när båten kom mitt för udden tände de bålda kanonjärerna på. Som tur var, small inte skottet av. Det hade kommit fukt i tändhålet, och därigenom förhindrades den stora skada som skrotet skulle ha kunnat åstadkomma på båten och dess besättning.

Farliga farvatten och starka drycker

På två platser utefter resvägen var det risk för grundstötning, nämligen vid Lusthusudden och Jacobes udde. Orsakerna till grundkänningarna var främst av två slag: a) dåliga väderleksförhållanden under dimma, blåst och mörker b) besättningens och passagerarnas ibland rätt förfriskade tillstånd.

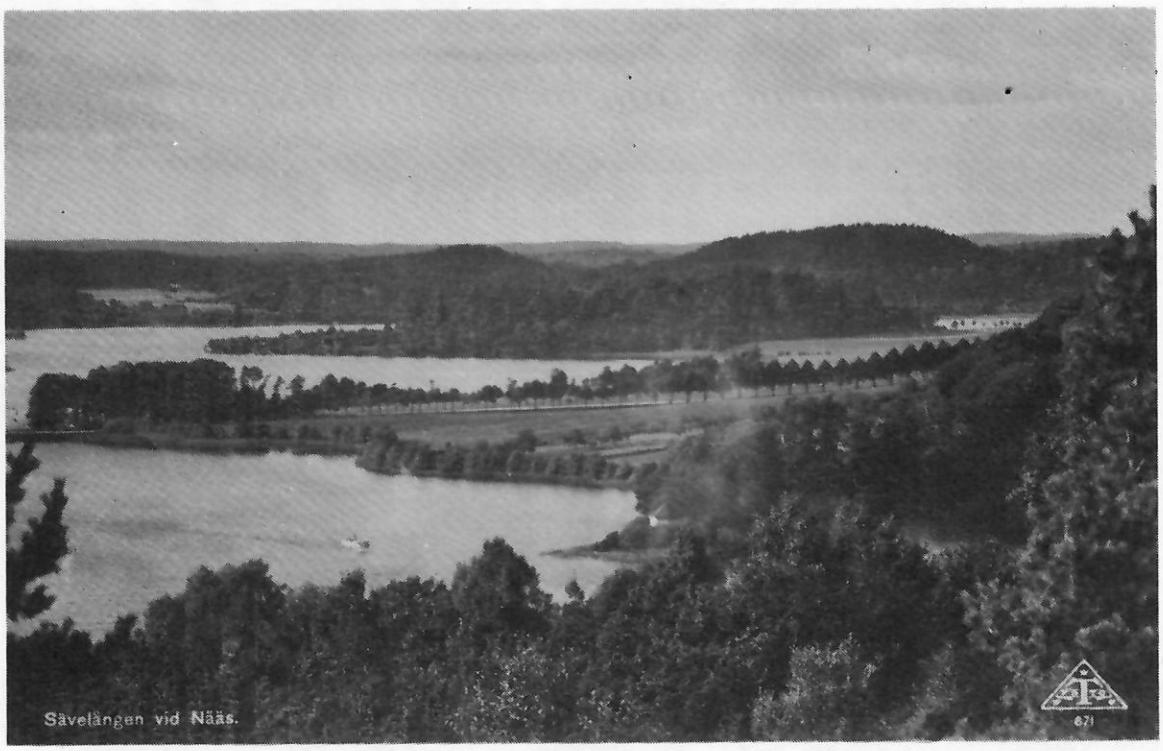
Båten kom från Floda och var på väg uppåt sjön. Kapten och maskinist var påverkade av starka drycker. Som passagerare ombord fanns vår sagesman och hans far samt ytterligare fyra män och en kvinna. Då slupen närmade sig Jacobs udde, såg uppgiftslämnaren vass på båda sidor om båten. Han ropade genast till kaptenen att denne körde för långt in i vassen. "Ingen fara, du pöjk; jag ser allt var jag kör", ljöd det trygga svaret. Och så körde slupen rakt upp i dyn. Passagerarna blev livrädda. Då trodde att båten skulle sjunka och ropade på hjälp i högan sky.

En man som bodde på udden kom utroende i sin eka. Under tiden hade kaptenen visat alla ombord, att vattnet kring båten endast var en halvmeter djupt. Sagesmannen och hans far följde med ekan in till land, medan man i slupen började flytta barlasten akterut. På så sätt fick man loss båten. Glädjen blev stor ombord. Man stojade, sjöng och drog i ångvisslan ända upp till bron.

Redan på kapten Andréns tid visade sig Lusthusudden vara ett hot mot den säkra sjöfarten. Det är oklart av vilken anledning båten rände upp på grundet där. Den sydliga vinden kan ha kommit in på styrbords sida och pressat båten in på grundet, när den kom ångande från bron. Barlasten slängdes överbord, och loss kom man. Avsaknaden av barlast fick man sota för då båten kom ett stycke upp på Tolleredssjön, och vågorna blev allt kraftigare. Slupen blev svårmanövrerad och började rulla; det talades t o m om att besättning och passagerare blivit illamående.

Att ha blivit sjösjuk på sjön Sävelången måste av Andrén och Eriksson ha uppfattats som en skam och nesa, och inte blev det bättre när de tänkte på den överförfriskade person som stått på bron och ropat: "Ska jag dra er loss, eller ...?

Händelsen hade även iakttagits av pojkarna på Plikten (ett bostadshus). De klev i en eka, rodde över och plockade upp den barlast som besättningen på Säfvelången hade måst lämpa överbord. Efter ivrigt dykande fick de upp nästan allt och sålde sedan fångsten som skrot i Alingsås. En av dessa barlasttackor finns dock fortfarande kvar som minne i Skallsjö.



Ångslupen passerar Lusthusudden på väg till Tollered

En dimmig höstmorgon lade S/S Säfvelången ur med en båtlängds sikt och med Johan bakom ratten. Man körde på rutin som det hette, men rätt som det var stod båten på grund. Johan såg sig förvånad omkring och yttrade: "Ock, ock, nu vet jag precis var vi är! Vi är i Kastvika." Så backade han ut och körde ner utefter Nääslandet. Sjöförklaringen visade, att man aldrig girat babord efter utläggningen från bryggan vid Kroken utan kört rakt över sjön.

Under somrarnas senare del brukade skogsbefolkningen ha som bisyssla att plocka skogsbär som blåbär, lingon och vildhallon. Dessa avyttrade man i Göteborg, och då gällde det att börja kommersen tidigt på morgonen, om man skulle få ett bra pris för sina varor.

Ett äkta par från Tollered hade i arla morgonstund rott ner till Floda i sin eka och tagit tåget in till Göteborg med alla sina bär. De återvände till Floda station fram på förmiddagen, och då låg ångslupen inne med Båt-Johan som kapten. För att slippa ro hem till Tollered, bad paret Johan om bogsering, vilket beviljades. En tamp slängdes ut från ångslupen och togs emot av den som satt i fören av ekan - och som tyvärr blev sittande kvar där, när slupen drog igång. Ekan borrade sig ner i vattnet, och torghandlarna fick ett oväntat bad.

Ur floran av historier kring S/S Säfvelången

Det tycks finnas en närmast oändlig mängd historier kring ångslupen och dess besättning. Författaren har under sina forskningar fått höra ett femtiotal, många snälla men också en del elaka. Låt oss lämna de sistnämnda åt glömskan och i stället glädja oss åt de mera oförargliga. Här följer några exempel:

Under de första åren - på kapten Andréns tid - visade man både intresse och nyfikenhet. Stora skaror av människor kunde stå på hemmabryggan och vänta på ångslupen. Vid ett tillfälle, någon gång 1898, stod även en av de ansvariga för båtköpet på bryggan. Han hette Edvard i förnamn.

Ideligen fick han frågor varför båten inte kom. "Var det kanske svårt att hålla tiden så där i början?" Till slut svarade Edvard mycket kortfattat: "Jo, strax vid Lusthusuddden och frustande."

Många föreningar har besökt Tollered genom åren. Gästerna har tillhört fackföreningar, nykterhetsrörelser, idrottsföreningar och många andra sammanslutningar. I fråga om både fotboll och friidrott kunde Tollered bjuda aktningsvärt motstånd. För många i dessa föreningar utgjorde ångbåtsturen en höjdpunkt under besöket. Vid sådana tillfällen hängde man alltid en barkass efter ångslupen och tog sina fanor med sig. Fyra eller fem vajande fanor i barkassen var ingen ovanlig syn.

Blåbandsföreningen Hoppets Här - en nykterhetsförening - hade under dagen besökt Tollered. Programmet var slutfört, och gästerna hade gått ombord i båt och barkass. På bryggan stod en ansenlig skara människor, nyanslutna medlemmar, nyvunna vänner och de enbart nyfikna. Kaptenen "pötte ifrån", vinkningarna började, båten gjorde den sedvanliga loven och var på väg neråt sjön, då en namne till kaptenen steg fram och ropade: "Farväl, farväl, du onda värld!" (På bilden sid 18 ser vi just Hoppets Här i barkassen.)

Vid hemmahamnen i Tollered användes ångslupen som gömställe av svärmande ungdomar. Satte man sig nära den varma ångpannan, kändes det varmt och skönt ett bra tag, ty det dröjde länge innan pannan svalnade.

Besättningen visste väl vilka ungdomar som brukade hålla till i båten. Var det något slags oordning i slupen, när arbetet skulle börja, hörde man genast yttrandet: "Jaså, nu har NN:s pojkar varit här igen!"

Båten var ett kärt tillhåll för de många som metade. Huvudsakligen fiskades mört, och otaliga är de brödtuggor som här kastades i sjön för att locka in mörten och få den att nappa. Även mellan prånarna och barkassen "keckades" det mycket och många abborrar, stora och små, drogs upp här. Från relingen kunde man också snara en och annan gädda, när fiskelyckan var riktigt god.

Som vi tidigare nämnt, gick det sakta vid passagen av Nääs bro, och detta utnyttjades av fripassagerare som från bron hoppade ner i prånarna. En gång, när en tös vid namn Alma, från Nääs, skulle hoppa ombord, bar det sig inte bättre än att hon hamnade mitt i knät på inspektor Risberg. Denne Risberg åkte ibland ner till Floda för att övervaka lossning och lastning, och denna gång fanns han i prånen, till stort förtret för Alma.

Den minnesgode kommer säkert ihåg att det förr stod små bänkar på Nääs bro, för flanörer att ta igen sig på. Många är säkert de kursare och ortsbor som med en vän suttit här en sommarkväll och sett solen försvinna borta över Håvareviken.

Ångslupen kom på den sena kvällsturen nere ifrån Floda. Lyktan på bron spred sitt varma, vägledande ljus. Då var några pojkar från trakten framme och hängde en av de små bänkarna framför valvet på ovansidan av bron. Tanken var att båten skulle köra rakt på bänken. Men ynglingarna räknade ej med Johan Erikssons syn och reaktionsförmåga. Han sprang fram och fick med båtshaken undan bänken.

- Vi brukade nästan aldrig ta upp några passagerare vid Björkenäsbryggan, men vi lämnade tidningar. Doktor Holms arga hund Ruster sprang alltid ner på träbryggan utanför balustraden, och vi stack tidningen i gapet på honom, när vi strök förbi utan att stanna. Och Ruster lunkade upp till husse, som strax kunde sätta sig att läsa.

När båten låg vid någon brygga, befann sig både fören och aktern en bit från bryggkanten. Knut och Albin skulle kasta en låda fisk till slupen. De tog i var sitt handtag - och botten på lådan gick ur, och all fisk och alla isbitar åkte i sjön på andra sidan slupen. De fick låna en eka av Kruse och plocka upp den fisk det gick att få tag i.

En arbetare höll på att ösa prånen en dag. Som bekant samlades alltid vatten i aktern, och detta östes ur med spann. I aktern fanns också ett hål med en bastant plugg i, som gjorde tätt. När denne arbetare höll på att ösa , kom en av hans överordnade vid fabriken, tittande förvånat på den ösandes ansträngningar och frågade varför i allsin dar drar han inte ur pluggen i hålet så att vattnet kunde rinna ut.

Mera om Båt-Johan

Att så många historier handlar om Båt-Johan förvånar väl ingen. Han fanns ju ombord i 40 års tid! Vi tar ett knippe till:

Vi människor skaffar oss vanor, som vi har svårt att frångå, och så var det också med Johan Eriksson. Han vistades ständigt ombord på båten, där det inte var full ståhöjd under taket, vilket fick till följd, att när han hälsade, kunde han inte göra någon större sväng med mössan. Det blev att lyfta den en liten bit över huvudet och sedan rakt ner igen. Denna vana satt i, så när Eriksson hälsade uppe på bryggorna eller i samhällena åkte mössan bara upp och ner den lilla biten över huvudet. Men det räckte ju till för att visa artighet.

Båten skulle just lägga till vid Doktors Holms brygga. I vanliga fall var det eldaren som hoppade iland och tog emot, men nu skulle Båt-Johan stå för handlingen. Han hoppade, missade och hamnade i vattnet mellan båten och bryggan. Alla väntade att få så Johan dyka upp vid nerslagsplatsen, men se, det ville inte Johan. Han kölhalade sig själv och kom upp, blåsande och frustande, på utsidan av båten.

Båt-Johan var ingalunda hopp-i-land-kalle, men däremot hade han uppgiften att trycka eller "pötta" ifrån vid avfärden, för att inte propellern skulle skadas mot pållarna. Då han en gång skulle sköta detta nere vid Floda brygga, tryckte han så länge att han själv inte kom med. Eldaren fick köra en runda för att komma tillbaka till bryggan och hämta sin kapten'

Liksom på många andra ställen spelades det då och då kort ombord på S/S Säfvelången. Sagesmannen till historien följde med sin far upp till Tollered. Under resan fick han styra båten ute på öppet vatten, medan passagerarna och besättning spelade kort.

Leken hörde till båten och hade under flitigt begagnande blivit så smutsig och sliten att en av spelarna själv undrade vilket kort han satt med på hand. "Ock, ock, får jag se", sa Johan och tittade på baksidan. "Du har spader dam." Så märkena på baksidan var tydligare än figuren på framsidan.

Fru Holm - rektorns fru - hade vid Floda station en låda stående och den ville hon ha hem till slöjdseminariet med båten. Detta hade hon meddelat Båt-Johan. Men lådan blev kvarglömd nere vid Floda. Då ångslupen anlände till bryggan vid Nääs, stod så frun där, och med henne en del resenärer och mötande. Frun ställde genast frågan. "Har Johan sett min lår?" Johan vände sig och frågade i sin tur eldaren: "Har du sett fruns lår?" Efter Johans oskyldiga fråga blev det allmänt skratt på bryggan. Och sista ordet blev naturligtvis: "Kommer med nästa tur."

Båt-Johans pojke - Gustav Eriksson - mötte ingenjör Berg, vars pappa var kapten vid armén. Följande dialog utspann sig:
Berg - Vad är du för en?
Gustav - Jag är kaptenens pojk.
Berg: - Kaptenens pojk? Vad heter din pappa?
Gustav: - Han heter Johan.
Berg: - Säg då Båt - Johan, så man vet vem det är.



Rurik och Anna Holm på väg mot balustraden och träbryggan nedanför Björkenääs.



NÄÄSMÅLNING PÅ RIM

Profeternas sjöfärd

Här färdas herr Rurik över vattnets blåa ban
i en skuta som ej lätt kan gå i kvav
Han har doktorshatt på hjässan och en svarter prästkaftan,
och mot knäna står hans säkra vandringsstav.

Hög och värdig är hans uppsyn, ty han seglar till den strand,
där han ställer och styr som direktör.
Men de fula fiskar stirra upp mot relingens rand:
"Se på doktorn, så vådeligt han kör!"

Och vid doktorns sida sitter det desslikes en profet
bred och säker som en skåning vara skall.
Han är god och glad till sinnes, ty för visso han vet,
ingen sten x) bringar skutan på fall.

Trygg sitter ock kaptenen på sin vinglande stol
och tummar på sin snurrande ratt.
Han känner leden säkert, han kan köra den i sol,
han kan finna den i svartaste natt.

Utmed stränder går färden, som blomma i prakt,
vilkens like ej på denna jorden fanns.
Det är som om man fore rakt till paradisets trakt.
där man bländas av dess färger och dess glans.
Och i fören på skutan, på stadiga ben
hög och ståtlig står dess goda genius.
Se, över hennes anlet lyser glädjens återsken
och på kinden en rodnande puss.

Hon har fånglinan redo och hon längtar till hamn,
vilken av oss gör icke likaså?
Snart sträckes väl mot henne en välkomnande famn.
Stopp och back då! Låt ankaret gå!

x) Malm- E.N.

(Dikten är hämtad ur "Nääs 1872 - 1942 . Minnesskrift" På bilden överst ser vi från vänster: teologie och filosofie doktor Rurik Holm, överlärare Gunnar Nilsson, ångslupsförare Johan Eriksson, sekreteraren fröken Hellman.)

BILAGOR

1 Besättningslistor

Utrustningskapten Samuelsson:

Denne man tillhörde troligen varvet i Göteborg och tjänstgjorde endast under utrustning och inkörning. Ingen minns något om honom utöver själva namnet. Eftersom utrustningen bibehölls i stort sett oförändrad fram till 1942, kan det om Samulesson sägas att han skött sin uppgift väl.

Kapten Anders Andrén:

Andrén var född 1860. Han anställdes 1898 vid Nääs fabrik som slupförare, men inflyttningen till Tollered från Örgryte församling i Göteborg registrerades först i maj 1899. Under hela anställningstiden bodde han i Svea, ett av bolagets stora bostadshus.

Andrén sägs ha varit en reslig och stilig karl. 1903 uppgick hans årslön till 863 kronor, förutom bostad, vedbrand och potatisland. I lönen infördes något senare en provision, beräknad bl a på de fraktkostnader som konsumtionsföreningen betalade.

1906 blev Andrén uppsagd från tjänsten och startade konkurrenttrafik på Sävelången. Då denna trafik inte bar sig flyttade han i slutet av september samma år till Masthugget i Göteborg.

Kapten Johan Eriksson:

Johan August Eriksson - Båt-Johan - föddes den 27 mars 1872 i Skallsjö församling och avled i Tollered den 11 mars 1949. Fadern var anställd hos riksdagsman Andreasson, och Johans barndomshem var Övre kvarn, "där Johan kunde sitta i fönstret och meta samt somna till forsens brus" som en inneboende har berättat.

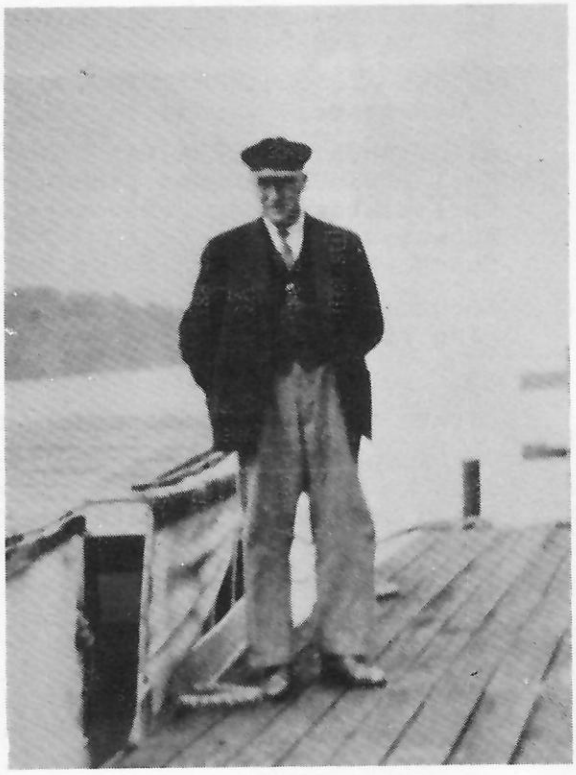
Sin första anställning vid Nääs fabrik erhöll Johan i februari 1885. Därefter arbetade han i Göteborg, ombord på bogserbåtar samt vid en mekanisk verkstad som filare. 1896 återanställdes han av bolaget i Tollered, nu som eldare och maskinist på ångslupen Säfvelången. Behörighetsbevis som befälhavare (och maskinist) erhöll han 1914.

Johan Eriksson gifte sig 1906 med Elisabeth ("Båt-Johans Betty", 1880--1962) - en tös från Nääs - och paret flyttade 1910 till Tollered Nedergård, sedan kallad Båt-Johans hus, en av Tollereds äldsta byggnader, uppförd i slutet av 1700-talet. År 1936 slutade Johan sin anställning som slupförare på grund av sjukdom. När han gick bort vid 77 års ålder, var han en känd profil inte bara i Tollered och Floda utan även väl känd i grannsocknarna.

Kapten Knut Bryngelsson (1894-1942)

"Knut på båten" är den mest kände båtföraren efter Johan Eriksson. Han efterträdde sin bror, Severin Johansson, som eldare redan 1913. Sedan skötte han panna och maskin fram till 1936, då han övertog sysslan som båtförare. Knut gjorde sig känd som en saklig och rättfram person. Han var gift med Hildur (1892-1975) och paret bodde i bostadshuset Kroken.

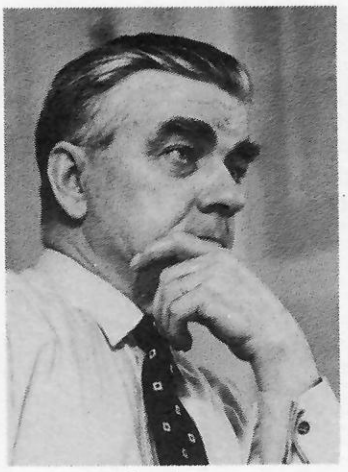
Severin Julius Johansson (1884-1957) var eldare på ångslupen 1906-1913. Under den perioden och även senare vikarierade han då och då som slupförare. Efter 1913 tjänstgjorde han som nattvakt vid fabriken. Severin var gift med Ida (1886-1968) och bodde i Dana.



Knut Bryngelsson



Severin Johansson



Carl Olausson



Karl Johan Liljeblad

Carl Fredrik Olausson (född 1900) var smed vid Nääs fabrik. 1937-41 tjänstgjorde han som eldare och maskinist på Säfvelången, men hade tidigare vikarierat kortare perioder. Då och då var han också slupförare, en kompetent sådan med behörighetsbevis. Carl är gift med Karin och har bott i Tollered och Floda. Carl är son till "Valkas Olaus.

Svarvaren Gustaf Adamsson (född 1885),även han försedd med behörighetsbevis, och Karl Johan Liljeblad (född 1892) vikarierade både som eldare och slupförare. Karl Johan var med på båtens sista turer 1942, tillsammans med Ernst Johansson.

Eldare och maskinister:

Johan Eriksson	tjänstgjorde åren	1896 - 1906
Severin Johansson		1906 - 1913
Knut Bryngelsson		1913 - 1936
Frans Karlsson		en kortare period kring 1934
Carl Olausson		1937 - 1941
Gustaf Adamsson	vikarierade under	1930-talet
Karl Johan Liljeblad	vikarierade under	30-talet och början av 40-talet
Ernst Johansson	vikarierade omkring	1940

Pråmförare:

Olaus Andersson,"Valkas Olaus" kanske den förste pråmföraren
Karl Edvin Johansson (1894-1965)
Karl Viktor Albin Johansson (född 1897), bror till Karl,(Ubbaredspojkar)
August Andersson
Svante Johansson

Förutom de ovan nämnda var det många av bolagets utearbetare som någon gång fick hoppa in som pråmförare.

Förare och biljettförsäljare på barkassen:

Denna uppgift var en ren fritidssyssla, då den utfördes efter arbetets slut samt på lördag eftermiddag och söndag. Oftast sköttes den av någon bland bolagets utearbetare eller av någon anhörig till båtbesättningen. Namn som har nämnts är Hilding Bergfelt, Axel Andersson och Rune Liljeblad.

2 Ur kontrakt mellan Nääs fabriks AB och AB Wilhelmsbergs Mekaniska verkstad, 30 november 1895.

En ångslup med maskin på 3 nominella hästkrafter (10 indikerade hästkrafter) levereras senast 1 april 1896 till ett pris av 4 300 kronor.

Längd: ca 9 meter. Största bredd på spant: 2,3 meter. Djupgående: 1,0 meter (med 25 passagerare och 10 timmars förråd av kol).

Utrustning: Durkar av furu. Kolboxskott av järn anbringas på sidorna av maskin och panna. Kolboxar med kol för 12 timmars gång. Solsegel av duk. Materiellåda på varje sida under sofforna. Trappa av ek med järnskodda steg (vid backen). Vid sofforna på varje sida skall finnas en pall att utnyttjas, när slupen lägger till.

Maskinen byggs enligt högtryckssystemet. Svenskt bessemerstål utnyttjas i axlar, vevstake och pistongstång. Matarpump att drivas såväl med ånga som för hand. Länspump att drivas för hand. Nödiga smörjkoppar och smörjledningar för de rörliga delarna. Alla rör görs av koppar. En enkel maskintelegraf med ledning till rorsmannen sättes upp i maskinrummet. Ångpannan göres vertikal med liggande tuber. Arbetstryck: 7 kg/cm^2. Pannan målas två gånger med mönja och klädes därefter med patentcement och järnplåt. Skorstenen göres dubbel och anordnas för att lätt kunna nerfällas. En reservpropeller levereras. Maskineriet skall kunna prestera 10 hästkrafter. Kolförbrukning: högst 1 kubikfot bästa ångbåtskol per timma. Hastighet: ca 6 3/4 knop.

Inventarier: 2 topplanternor, 1 lykta vid trappan, 1 lykta att placeras akterut, 1 maskinlykta, 2 livbojar, 1 korkfender, 1 par åror, 1 handspruta, 2 vattenpytsar, 1 båtshake, 1 bärling, 1 landgång med räcke, 1 svensk flagga, 1 namnstandert, 1 ringklocka, 1 svabel, 2 förtöjningstrossar, 1 levang

Sex månaders garanti lämnas på slup och maskin (materielfel). Slupen levereras lastad på järnvägsvagn vid Göteborgs kaj.

3 Ur rapport från provtur på Göta älv den 13 april 1896.

Hastighetsprov utfört mellan Kvillebäcksbron och Surte bro. Tid: 77 minuter på uppåtgående och 62,5 minuter på nedåtgående. Distansen är enligt uppgift 14 500 meter - finnes dock ej markerad på sjökort. Hastighet: 6, 718 knop.
Hastigheten beräknades också mellan Kvillebäcksbron och Agnesberg, mellan vilka platser en exakt uppmätning kan göras på sjökort. Genomsnittshastigheten för tur- och returresan blev här 6,849 knop.

Maskinprestanda: Cylinderdiameter: 6 1/4 tum. Dito area: 30,7 kvadrattum. Slagets längd: 7 ½ tum. Antal slag: 218 per minut. Pistonghastighet: 272,5 fot per minut. Mediumångtryck: 92 ~~lb~~ Effekt: 12,6 indikatorhästkrafter.

Kolförbrukning: På uppåtgång till Surte: 1 kubikfot på 58 minuter. På nedåtgång till Kvillebäcksbron: 1 kubikfot på 57 minuter. Detta innebär 0,082 kubikfot per timma och indikerad hästkraft. Om maskinens effekt hade minskats till 10 hästkrafter, hade vid provturen en förbrukning av 0,82 kubikfot/timma kunnat uppmätas.

4 Tidigare ångbåtstrafik på Sävelången?

Kanske var S/S Säfvelången inte den första ångbåt som klöv vattenspegeln på sjön med samma namn. August Abrahamson, mannen som ägde Nääs 1868 - 1898 och som grundade Nääs slöjdseminarium, lär ha haft en ångbåt, fast mindre i storlek än S/S Säfvelången. Båten utnyttjades enbart för Abrahamsons egna sjöturer, t ex ner till Floda.
Vintertid förvarades båten i det båthus som låg nära den i japansk stil byggda fisksumpen, nedanför bron. Andra tider på året sägs den ha legat på andra sidan sjön, några tiotal meter från nuvarande Galleri Mellannääs. Båten var på 1890-talet i så dåligt skick att den ofta sjönk till botten där i strandkanten.

5 Ångbåtstrafik på Mjörn och Aspen

S/S Säfvelången hölls i trafik under hela 45 år, från 1897 till 1942. Det kan vara intressant att jämföra med liknande trafik på de näraliggande sjöarna Mjörn och Aspen.

En öppen ångbåt, S/S Mjörn, inköptes i maj 1868. Den havererade sommaren 1871 och såldes samma år. I juli 1880 skaffade man en annan ångbåt, till ett pris av 4 700 kronor. Till utseendet var den ganska lik Säfvelången. Båten döptes till S/S Johan Alströmer och gick i trafik till i augusti 1918, dvs under 38 år.

Nästa båt kom först 1934 och erhöll namnet M/S Carl Albert, alltså ingen ångbåt. 1938 blev dess sista år i trafik på Mjörn, kanske beroende på att det fanns en konkurrerande båt, M/S Lusi. Även den senare upphörde med sin seglats i slutet av 30-talet.

Vi ser att ångbåtstrafik har pågått på Mjörn i ca 45 år, ungefär lika länge som på Sävelången. Den liknande trafiken på sjön Aspen har haft annan inriktning och varit mycket kortvarigare.

A E Seaton skaffade i slutet av 1800-talet en ångslup som döptes till S/S Aspenäs. Han använde den till att transportera gäster från Jonsereds station till sin egendom, Aspenäs. Vid 1900-talets början ersattes den av en elektriskt driven båt med namnet Giralda El.

KUNGL. MAJ:TS

OCH

RIKETS

KOMMERSKOLLEGIUM

Gör veterligt: Sedan Johan August Eriksson,

vilken är född den 27 mars 1872,

styrkt sig hava före den 29 mars 1912 utövat visst befäl, meddelar Kungl. Kollegium honom detta *behörighetsbevis* med rättighet att utöva befäl såsom befälhavare å inomskärs gående bogserångfartyg.

Stockholm den 31 december 1914

A. A. Bexell

Ackelstråle

G. Kullman

Behörighetsbevis för J. A. Eriksson

N:r 3120 år 1914



SKALLSJÖ HEMBYGDS- OCH FORNMINNESFÖRENING, 448 00 FLODA

Skallsjö Hembygds- och fornminnesförenings skriftserie:

Nr 1 Ortnamnen i Skallsjö (1972)

Nr 2 Nääs, Högsboholm och Floda 1655, Floda 1700 samt Skallsjö By 1768, Tre kartor med kommentarer och tolkningar (1972). *Slutsåld*

Nr 3 Stjärnvisor från Skallsjötrakten (1973)

Nr 4 Livet på Floda Säteri kring sekelskiftet (1976). *Slutsåld*

Mr 5 Järnbruket i Floda 1738 - 1858 (1978)

Förutom ovannämnda häften finns till försäljning;

E Widell: Skallsjöboken (2:a utökade upplagan, 1978)

Ström: Wädlte härad 1758 (Faksimilupplaga, 1973)

TRE BÖCKER
ORD. PRIS
28 —

TryckOls Floda