

VINGA

Skala 1:20 000



# Månskenstur till Vinga.

Ang. DANAFJORD avgår i dag onsdag kl. 8 em. direkt till Vinga. Åter från Vinga kl. 10 em.

Restauration och musik.

Pris 1 kr. tur och retur, barn 50 öre.

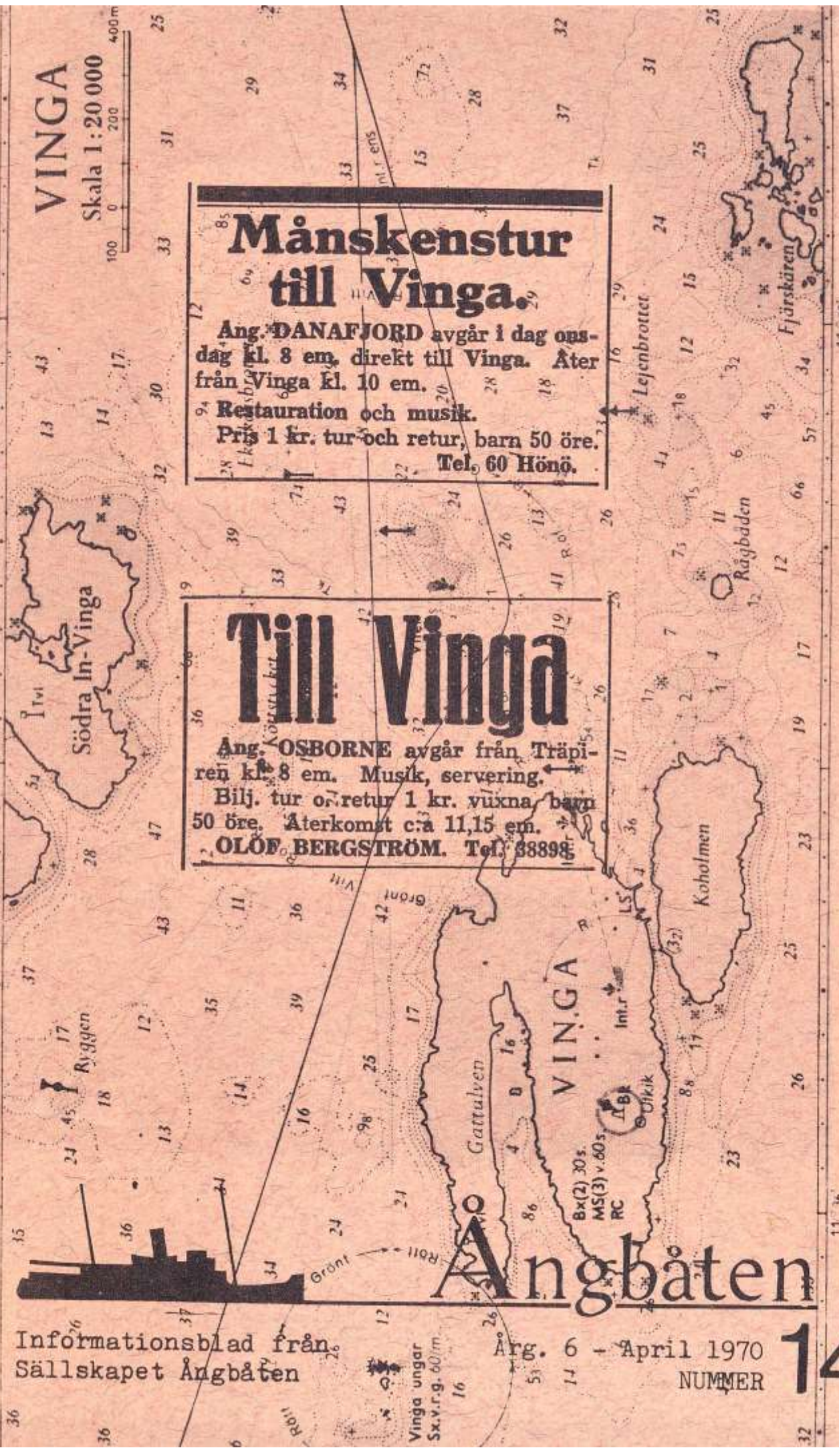
Lejenbrottet  
Tel. 60 Hönö.

# Till Vinga

Ang. OSBORNE avgår från Träpiren kl. 8 em. Musik, servering.

Bilj. tur och retur 1 kr. vuxna, barn 50 öre. Återkomst c:a 11.15 em.

Köpsticket  
OLOF BERGSTRÖM. Tel. 38898



Informationsblad från Sällskapet Ångbåten

# Ångbåten

Arg. 6 - April 1970

NUMMER

# 14

Vinga ungar  
Sx.v.r.g. 60/m

## VÄL I MASKIN - KLART I MASKIN

Maskintelegrafens kedjor rasslar. Visaren rör sig fullt slag åt båda håll. Klockorna klingar. Så stannar telegrafan på STOPP. Väl i maskin!

Vakthavande som stått fast vid manövern stänger av huvudångledningen och noterar klockslaget i dagbokskladden. Så vidtar klargöringsarbetet efter weekendens körning.

Rutinmässigt öppnas huvudmaskinens utblåsningsventiler. Vacuumet utjämnas och så kan man börja plocka ur smörjvekarna i ramlagren och slidrörelserna och vid traversen.

Cirkulationspumpen står och "tjoffar" så snällt på lågt varv för att ge kondensorn en sista avkylning.

Under tiden som vaktens personal gör klar huvudmaskineriet har frivakterna stött till och sett till att elkraften från land blivit inkopplad och fortsätter sedan med att ge pannan dess tillsyn.

Eftersom vi kört ganska länge är det bäst att "skumma", d.v.s. att blåsa bort ytvattnet i pannan. Där samlas nämligen eventuellt överskott av cylindersmörjoljan, som tillförts huvudmaskinen under gången. Det rör sig visserligen om mycket små kvantiteter, men pannan skall hållas så ren som möjligt. Blåsningen företages sedan eldningen och därmed ångbildningen upphört och vattnet i pannan stillnat.

Avblåsningen tar på vattnet i pannan. Nytt vatten måste matas in. Dags alltså att prata litet med vår vän injektorn. Liksom alla injek-

---

ANNONSERNA på omslaget har vi saxat ur Göteborgs-Posten den 25 juli 1934.

torer av den typ vi har tycker inte heller vår om varmt matarvatten. Och eftersom ledningen från förliga tanken stryker utefter pannan blir vattnet som står i ledningen lätt för varmt. Det resulterar i att injektorn drabbas av en akut snuva och nyser alldeles förfärligt. Till de kringståendes stora munterhet! Efter några försök har man emellertid fått fram vatten av en mera passande temperatur och då är det inge bekymmer. Med ett relativt diskret brus fylls pannan upp. När vattenståndsglasen visar väl tre fjärdedelar räcker det. Då har vi god marginal för nästa påeldning.

Så en sista kontroll av alla kranar och ventiler. Dottenventilerna. Matarventilerna. Brännoljeventilerna. Puh! Det var varmt! Vad visar termometern? 40 grader vid arbetsbänken! Inte så konstigt. Det har varit en härlig sommarsöndag med skön värme ute. Och när båten är stilla och pannfläkten stoppad blir det just inte kalluft, som letar sig ner i maskinrummet. En kall dricka smakar verkligen gott!

Maskingänget samlas i kafeterian. Dom som av olika anledningar måste skynda sig hem kilar efter att under en stund ha deltagit i det obligatoriska eftersnacket. En del stannar en stund längre och gnabbas kanske i all vänskaplighet lite med "däckarna". Resans händelser kommenteras.

Så är det dags att bryta upp! Men innan var och en går till sitt kommer några överens om att träffas på måndagskvällen för att börja förberedelserna för nästa veckända.

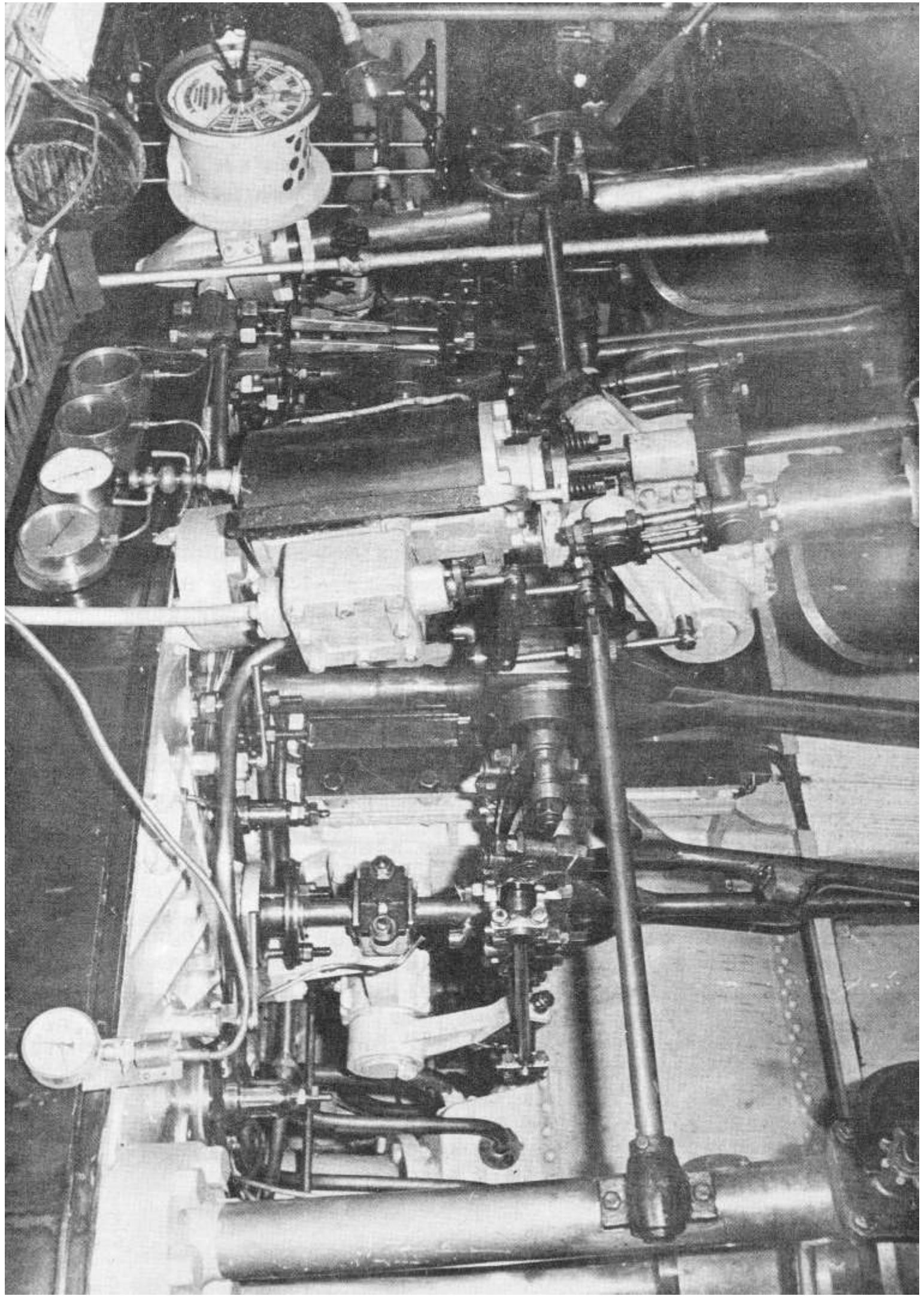
Måndag kväll. Dags för sotning. Sotardressen dras på. En sista koll av vindförhållandena. En svag vind från land ut över vattnet. Allt klart. Kompressorn går. Sotskåpsluckan slås

upp. Pannan står fortfarande under tryck så värmen är god. Det blir gott drag genom tuberna och det lätta, nästan grafitgrå sotet virvlar iväg. Visst hade det väl gått en resa till utan sotning, men det gäller att passa på då förutsättningarna är gynnsamma.

Tub efter tub blåses. Det är märkvärdigt vad många dom blir, när man ska arbeta med dom. Efter blåsningen görs en rutinkontroll av tuberna. Alla är släta och fina. Inte minsta tillstymmelse till läckor. Tubplåten har en yta som om den vore ny.

Under tiden har kamraterna pejlat brännoljaför-råden och konstaterat bränsleåtgången under den senaste resan. Vår panna är ganska hygglig ifråga om bränslekonsumtion. Håller man väl rent är den dessutom lätt för ånga med den körning vi har. Men nog har eldarna förr i tiden fått slita hårt, då hon var koleldad. Kanske har man också sett över en box eller packat om en ventil, som börjat läcka. Och så förstås det evinnerliga städandet och rengörandet, som man får hålla på med i all oändlighet utan att det egentligen märks så mycket. Men å andra sidan märks det så mycket mer, om det blir gjort!

Det blir sen kväll. Vem går ner i morgon och ser till pannan? Då kommer trycket nämligen att vara nere i atmosfärstryck och risk för vakuum uppkommer. Det gillar inte manlucks-packningarna, så man måste passa och öppna för luft. Någon åtar sig jobbet. Samtidigt kommer vi överens om vem som skall passa bunkringen, som vanligen sker på fredag eftermiddag. Därmed har man också vanligtvis gjort upp om vem som skall sköta påeldningen på dagen.



Onsdag kväll. Hej! Det är nog varmt! Den korta hälsningen innebär för den initierade, att förvärmningen är påkopplad och att generatoren är omlagd för körning med ström från land. Allt är med andra ord klart för att sticka fyr. Det är bara att starta generatoren och pannfläkten och köra igång en brännare. Det blir bara en fyr som får gå så länge att pannan kommer upp till ångbildningstemperatur.

Samtidigt med eldningen pågår vattenbunkring. Smörjolje- och fotogentankarna fylls upp. Det tar sin rundliga tid och kvällen rinner snart undan. Innan vi skiljs åt: Vem eldar i morgon? Det gör jag.

Torsdag kväll. Generatoren brummar. Pannfläkten viner. Eldaren håller ett öga på oljetemperaturen. 70 grader. Lagom. Ett rör vars färg flagnat får en strykning. Mässing putsas. Durkarna fejas. Oljetemperaturen stiger. Ångvärmen börjar verka. Dags att slå av elvärmen. Manometern på lilla ånglådan börjar närma sig 1 kg/cm. Snart ger också huvudmanometern utslag. Denna klenod till mätinstrument har slagit mången med häpnad ity att den är graderad i lbs/inch. När den sakta men säkert krupit upp till 25 eller en bit däröver, är det dags att stänga av. Då har den som skall börja på fredag middag en god grund att bygga på.

Freitag. Påeldning. Bunkerbilen kommer. Hur mycket skulle jag ha i vardera tanken? Här har jag lappen. Order till chauffören om önskad pumpning. Slang drages och slang skiftas. Följesedlar påskrivs. Tankarna kontrollpejlas och värdena förs in i kladden.

Avgång klockan 17. Vad är klockan nu? Tre.  
Vad visar manometern? Redan 125. Dags att värma och smörja.

Först cirkulationspumpen. Bottenventilen öppnas. Pumpen går. Kondensorn luftas. Cirkulationsvattnet kollas. Allt i ordning.

Pådragsventilen stänges. Likaså ventilerna till omkastningsmaskinens ångledning och till "direkterna". Kontroll av att utblåsningsventilerna på huvudmaskinen och omkastningsmaskinen är öppna. Sakta och försiktigt öppnas huvudångledningen. Försiktigt genomblåses omkastningsmaskinen. Direktventilerna låses i öppet läge och ånga påsläppes försiktigt. Därefter kommer turen till huvudpådraget, som öppnas ett "fjutt". Ångan susar lätt genom rörledningarna. Alla smörjkoppar fylls. Smörjpressarna får sin beskärda del av cylinderolja respektive hylsolja när innehålllet i påfyllningskärlen blivit tillräckligt lättflytande.

Omkastningsmaskinen röres försiktigt så att den blir jämnt uppvärmd.

Vattenstånd och ångtryck i pannan kollas. Dags att starta donkeypumpen för att hålla undan kondensatet ur kondensorn. Det första, som kan antas vara oljebemängt, får inte följa med till tanken.

Värmningen fortsätter under ofta företagen handpåläggning för kontroll av att värmningen sker jämnt. Tiden går fort. Snart har värmningen pågått en timma. Smörjvekarna sättes i. Förbindelsen mellan kondensorn och varmvattentanken stänges. Donkeypumpen får arbeta lite mera. Vakuummetern börjar ge utslag. Pådraget öppnas lite mera. Maskinen börjar sakta röra sig. En

sista kontroll av att matarledningen är helt öppen. Pådraget öppnas ytterligare något. Maskinen rör sig, men får inte gå runt utan att stoppas och vändes med omkastningen. Spärrarna på direkterna tas bort och deras pådrag öppnas helt liksom pådraget till omkastningsmaskinen. Litet mera ånga genom huvudpådraget och litet hjälp från direkterna. Och se, nu går den runt! Utblåsningarna stänges delvis. Luftpumpen börjar ge resultat. Vakuomet ökar. Vår fina maskin går runt lugnt och fint, men tills vidare helt sakta.

De övriga i maskingänget som skall svara för den förestående resan droppar in undan för undan. En eldare törnar till och tar över pannan.. Matar eventuellt in litet mera vatten. Tar upp trycket om så erfordras.

Chiefen kommer. Han hälsas välkommen på öv-

---

Befälhavarens kontakt med maskinrummet - maskintelegrafan. Foto Bo Starmark





ligt sätt. Han förhör sig om hur läget är och kontrollerar att allt är i ordning. Vaktlistan göres upp.

Fyrarna stoppas några minuter medan landkabel tas in. Generatorn kopplas till lysemaskinen, som sätts igång. Den har värmts och smorts tidigare. Så tänds åter en fyr eller två eller alla tre beroende på trycket.

Befälhavaren kommer ner och hälsar. Är ni klara i maskin? Allt klart för avgång.

Vakthavande på plats. Klockan är 17. Maskin-telegrafens kedjor rasslar. Visaren rör sig fullt slag åt båda håll. Klockorna klingar. Visaren stannar först på STOPP och därefter på HELT SAKTA FRAMÅT. Vakthavande svarar med samma slag på svarstelegrafen. Klart i maskin!

SHB

---

#### SEGLINGSKALENDARIUM 1969

- 27/4 Provtur
- 30/4 ToR Marstrand med Kristna Studentföreningarna.
- 7/5 ToR Wallhamn med Wilson & Co,
- 10/5 Kungälv-Älvsborg med Akademiska Kören
- 15/5 Marstrand-Rönnäng med våra medlemmar
- 16-17/5 Uddevalla-Gullholmen och åter med Bohus-Dals Simförbund
- 18/5 ToR Marstrand med Fotografiska Föreningen
- 23-24/5 ToR Marstrand (övernattning)
- 29/5 ToR Marstrand med Göteborgs Kvinnliga Bilkår
- 30/5 Kvällstur i skärgården för Broströms

- 31/5 Skärgårdstur från Uddevalla för Bohus-  
länningen
- 4/6 ToR Nösund med ICHCA
- 6/6 ToR Marstrand
- 7/6 ToR Marstrand med Droskägareföreningen  
samt kvällstur för British Consulate  
General
- 8/6 ToR Lysekil med IOGT
- 13/6 Kvällstur för läkare från Mölndal
- 15/6 Stenungsund-Nösund-Tjörn runt för  
Svenska Bandfabriken
- 29/6 ToR Skärhamn med Tjörns Hembygds-  
förening
- 6/7 ToR Lilla Edet med Hjuviks Båtklubb
- 7/7 Till Götaverken för ombordtagning av  
5 ton ballast
- 11-12/7 Från Lahälla till Nordkoster med  
Knarreviks Sommarstugeförening
- 13/7 Gullholmen-Edshultshall-Bovallstrand  
och åter med Föreningen Gullholmen
- 18-20/7 Till Bovallstrand och Orust runt med  
Föreningen Mollösund
- 25-28/7 Till Marstrand och Bovallstrand samt  
Strömstad och Fjällbacka (se Ångbåten  
nr 12)
- 1/8 Kvällstur i skärgården för våra med-  
lemmar
- 22/8 Hjuvik-Vargö för Volvo
- 23/8 Skärgårdstur för GDG
- 26/8 ToR Marstrand för Styröbolaget (100:e  
gångdagen i Sällskapets regi)
- 30-31/8 Uddevalla-Orust runt med arbetsle-  
dare från Trollhättan
- 1/9 ToR Nya Älvsborg för AB Recip
- 6/9 Skärgårdstur för Sällskapets med-  
lemmar
- 7/9 ToR Marstrand för IOGT
- 13-14/9 Grebbestad-Göteborg med sjöhisto-  
riker
- 16/9 ToR Marstrand



## BÅTAR KOM OCH BÅTAR GICK.....

Från Kajstyrmannens plats  
Sommarlördag 1937

Klockan är 7.15 f.m. och första båt från norra Skärgården kommer. Det stod 7.25 i tidtabellen, men både kapten Karlsson på HAVSBANDET och kapten Wennersten på ÄRLAN brukade ha fin tid denna tur. Dessa båda båtar alternerade.

Träpirens dag började egentligen kl. 5.00 när den ena av de nämnda fartygen gick ut på tidningsturen. Vid kl. 6.00 gick en Styrsofbåt och kl. 6.10 gick kapten Hellqvist till Hönö Klova med SVEA. Kl. 6.30 var det kapten Hultfeldt som puttrade till Flyghamnen med Stånka - SKÄRGÅRDEN.

En Styrsofbåt och Hönö Klova-förbindelsen STRÖMSTAD med kapten F E Frennesson vid ratten, kom vid 1/2 8. Kl. 8.00 sågs den pampiga BOHUSLÄN lämna Stenpiren för expressturen till Gravarne.

Kl. 8.40 blev det verkligt intensivt en stund. Vad som nu skulle kallats pendlarna kom. 6 st Öckerö-båtar på 5 min. BJÖRKÖ med kapten Ekeberg kom ända från Rörö. Öckerös kapten Östling hade haft nattkvarter vid Hälsö. Kapten J F Plate med INLAND eller EJDERN, som den var ny-namnändrad till, började inturen vid Öckerö Bagglebo. TESSIN med den unge flotte (kvinnliga resandes omdöme) kapten Harry Ambrusson på bryggan gick ut från Öckerö Hamn, och måste köra på

kapp med konkurrenten TURISTEN, så kom HAVSBANDET eller ÄRLAN (den som gått 5.00) åter med resande från Hönö Heden. SVEA från Hönö Klova borde nämnts först för hon ledde oftast kolonnen. Så 4 Styrsöbåtar och konkurrenten SÖDRA SKÄRGÅRDEN - och SKÄRGÅRDEN.

Kl. 9.00 stävade NORRA SKÄRGÅRDEN ut med kapten Lundholm vid rodret. Detta år var hon visst ensam i farleden. Oftast gick eljest Marstrandsbåten vid samma klockslag, men 1937 gick visst inte ALBREKT-SUND förrän kl. 10.00.

Kl. 10.00 var en större avgångstid, ÖCKERÖ i "långa" turen (till Rörö) och HAVSBANDET i "korta" turen (d.v.s. hon vände vid Hälsö). DANAFJORD med kapten Hellqvist junior (son till han på SVEA) gick till Hönö Klova. Två Styrsöbolagsbåtar gick också kl. 10.00, medan kapten Sjölander med SÖDRA SKÄRGÅRDEN väntade till kl. 10.10.

Kl. 11.00 gick SVEA (sedan trafikkapten Tord Eiserman fått stabiliserat turlistan) till norra skärgården och STRÖMSTAD till Hönö Klova - Fotö och SKÄRGÅRDEN till Flyghamnen.

Kl. 11.30 avseglade någon av bröderna - kaptenerna Joel Bengtsson med STYRSÖ eller Jonas Bengtsson med STYRSÖ II till södra skärgården.

De kom tillbaka också förstås. NORRA SKÄRGÅRDEN, SÖDRA SKÄRGÅRDEN, HAVSBANDET, DANAFJORD och SKÄRGÅRDEN mellan 12.10 - 13.00 SVEA, VIRA, STRÖMSTAD och ÖCKERÖ mellan 13.45 - 14.20.

Kl. 14.20 hade kajstyrman A F Hansson i Öckeröbolaget 7 båtar att "släppa" för. DANAFJORD och STRÖMSTAD (ca 500 passagerare) till Hönö Klova - Fotö. REGENT 401 passagerare till Björkö. HAVS-

BANDET direkt Hälsö och de norra öarna 236 passagerare. BJÖRKÖ med 312 Öckeröresenärer, ibland med hjälp av ÄRLAN som fick ta 219 resenärer men kanske bara samlade ca 160 till Hönö Heden och Grötö. NORRA SKÄRGÅRDEN till St. Varholmen och Hjuvik fick ta 197 men samlade ca 80 till de platserna så där fanns reserv.

Hanssons kollega, trafikmästare Bror Kristensson hade skickat iväg 4 båtar kl. 14.15 och blängt illa efter SÖDRA SKÄRGÅRDEN som gick 14.10.

Kl. 19.15 ångade EJDERN åstad, sista reguljära tur mot norra skärgården. Kl. 19.20 ångade VIRA mot södra skärgården. Då har vi glömt TJÖRN 17.30 och SKÄRGÅRDEN kl. 18.30 på Flyghamnstraden.

Vissa lördagar körde skeppare Arvid Johansson en extratur kl. 20.00 till norra skärgården med ms VARHOLMEN.

Sedan var det bara "månskensbåtarna" kvar. Skärgårdskryss med dans: ångare ÖCKERÖ. Till dansen på Björkö Trollvik ångare FALKEN. Eventuellt Frälsningsarméns aftontur till Hönö ångaren DANAFJORD.

En lördag hade kommunistpartiet månskenstur med 1.000 deltagare. Hela den disponibla Öckeröflottan gick ut samtidigt med de 3 redan nämnda, samt TURISTEN och SÖDRA SKÄRGÅRDEN som också gjorde kvällsturer. (Det var före STENA DANICAs tid det här!)

Omkring kl. 22.30 var EJDERN tillbaka igen, och därmed var kajstyrmannens arbetsdag slut. NORRA SKÄRGÅRDEN övernattade vid Rörö och STRÖMSTAD i Hönö Klova.

"Månskensbåtarna" fick förtöja utan någon som tog emot "änden" och tog i landgången.

**Stig Widén**

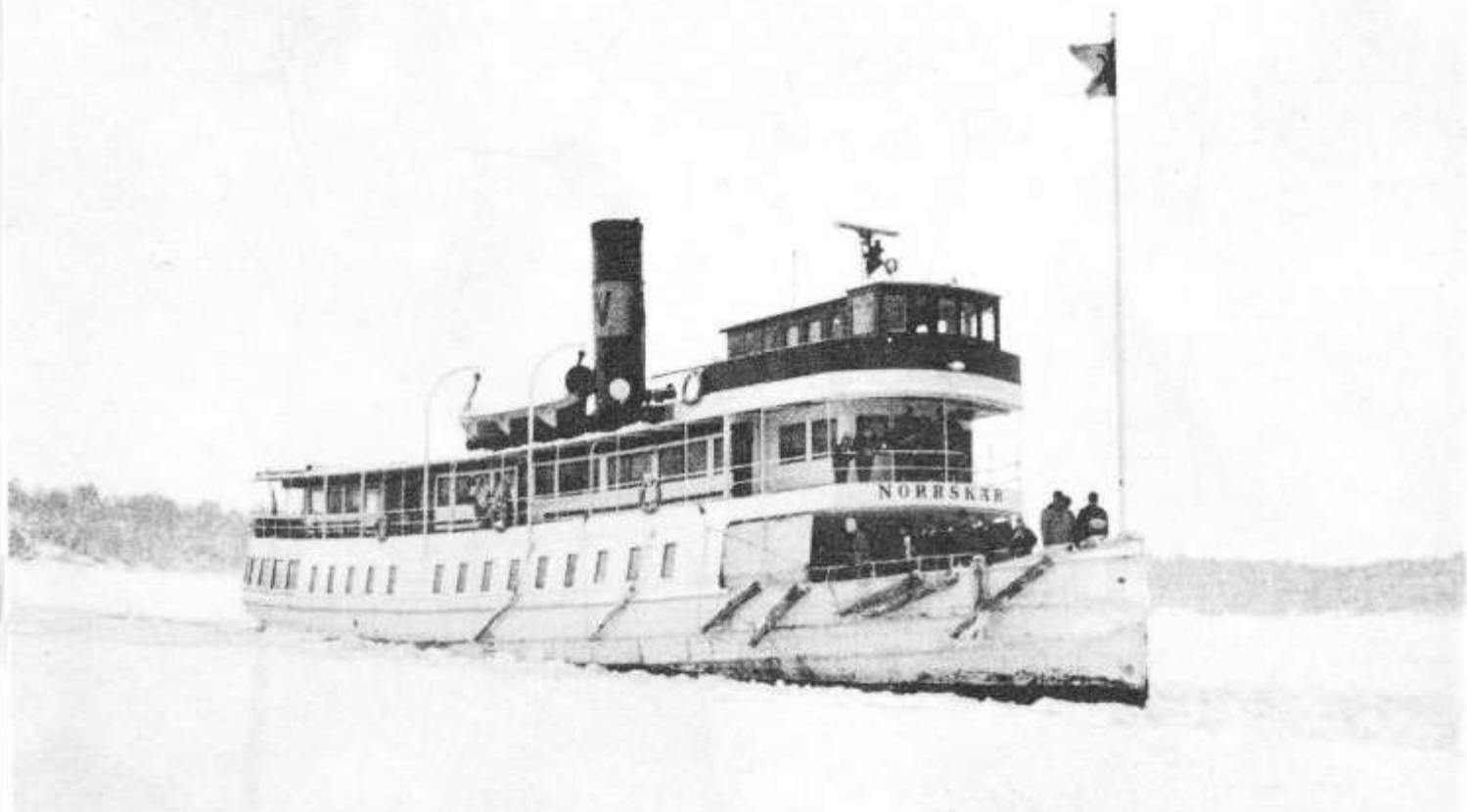
## VINTERÅNGBÅT

Snart är det vårpremiär för vår ångbåt, som övervintrat vid sin kajplats intill VIKINGS grandiosa bogspröt. Det var många år sedan man kunde resa med ångbåt i Bohuslän vintertid. Om jag inte minns fel gick Marstrandsbolagets WESTKUSTEN som sista vinterångbåt 1952 på sin trad Göteborg - Marstrand - Klädesholmen.

I Stockholms skärgård har det emellertid i vinter varit möjligt att resa med Waxholmsbolagets ångbåtar, som tappert kämpat sig fram i frusna isrännor. När detta skrives brottas flaggskeppet WAXHOLM med skärgårdens isar på skilda trader.

### Med s/s NORRSKÄR till Finnhamn

Lördagen den 17 januari hade jag nöjet att göra en färd i isen med s/s NORRSKÄR från Stockholm till Finnhamn i närheten av Husarö och åter. När fartyget under befäl av kapten Gunnar Blomstrand backar ut från Strömkajen kl. 8.30, är hon välbesatt, då även passagerare till Möja följer med för att i Vaxholm gå ombord på m/s SKARPÖ. Luften är vinterdissig och temperaturen omkring  $-8^{\circ}$ . Isen möter oss redan utanför Beckholmen, men bjuder inte på några problem, då den är väl uppkörd av trafiken på Stockholm. Vi följer stora farleden ut mot Granholmarna, där vi växlar in på Vaxholmsspåret - om uttrycket nu tillåtes på sjön. Här går det genast långsammare, då rännan är smalare och bjuder större motstånd. Men till Vaxholm kommer vi utan någon större försening. Någon Möjabåt finns emellertid inte där. Passagerarna får följa med ut på Trälhavet, där m/s SKARPÖ ligger och väntar på oss. Fartygen ma-



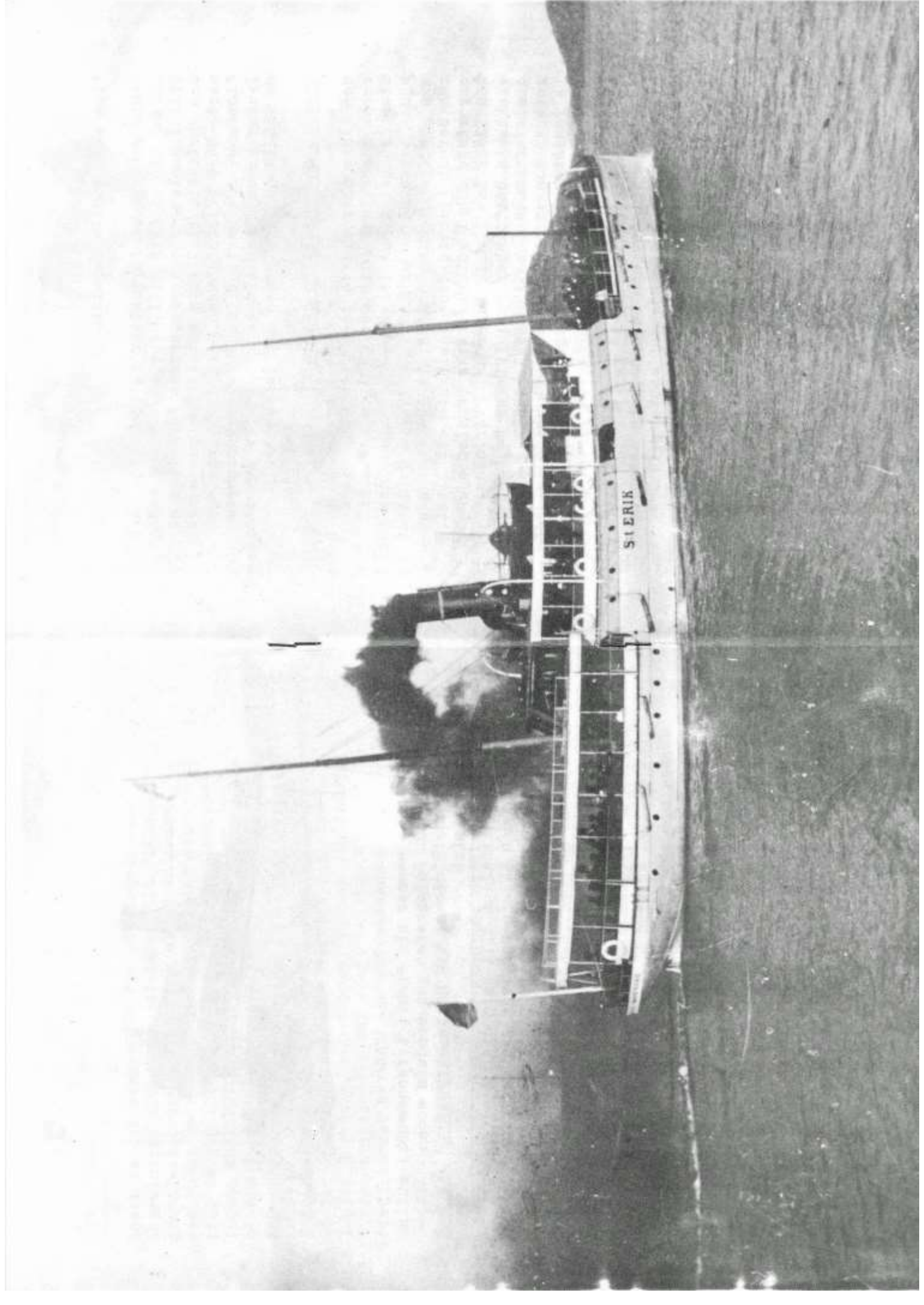
SS NORRSKAR kämpar sig fram i isrännan på Träsköfjärd. Fotografen går bredvid medan ångaren sakta närmar sig nästa brygga.  
Foto Tom Smith

---

növreras skickligt till varandra, landgången läggs ut och Möjaresenärerna vandrar över till SKARPÖ, som sätter kurs på Lindalssundet och banar väg för NORRSKÄR, som följer efter i rännan som en hund. Ö-båten har emellertid en del tillägg i sundet och snart är det vi som anger takten, men det blir inte så länge. Den spetsiga, kilformade ångbåtsstäv bryter inte lika bra som SKARPÖS bulliga, bredbukiga förskepp, och snart är hon med dunder och brak förbi oss på väg mot Gällnö och Möja. Vi girar babord in i rännan mot Karklö och nu börjar besvärligheterna. SKARPÖ har visserligen brutit åt oss på natten, men kylan har fått rännan att frysa igen. Mot Alsviks brygga får vi stöta oss fram mellan upprepade backmanövrar. Solen tittar fram och ger liv åt det fros-

---

Nästa uppslag: Otvivelaktigt en ångbåt - Marstrandsbolagets S:t ERIK lämnar Marstrand. Fotografen okänd.





tiga skärgårdslandskapet.

Sakta men säkert fortsätter vi vår isiga färd. Ibland når vi fram till bryggan, ibland endast till iskanten, där passagerarna får kliva av och fortsätta till fots mot sin infrusna sommarö. Över Träsköfjärden når vi så småningom Finnhamn, där fartyget med vissa svårigheter lyckas vända i den trånga rännan för att anträda den långa återfärden mot Stockholm.

### Trevlig underhållning ombord

Men tiden blir aldrig lång. När Möjaresenärerna lämnat oss blir det gott om plats. Vi äter frukost i den trivsamma matsalen, och här bjuds också på underhållning. Ombord befinner sig nämligen radiomannen och ångbåtsentusiastten Berndt Friberg, som spelar in ett litet reportage och i entusiastiska ordalag sjunger NORRSKÄRS lov i alla tonarter. "Världens vackraste båt" säger han. Trivsam är hon - gamla NORRSKÄR (ex SANDHAMNS EXPRESS) - men inte är hon särskilt vacker - i varje fall inte i jämförelse med vår egen BOHUSLÄN - eller hur Berndt?

En liten orkester är också med ombord. Det blir både allsång och solosång och stämningen är hög, medan vintermörkret sänker sig över den ogästvänliga vinterskärgården. Ångbåtsbiffen smakar härligt till middagen och den fribergiska underhållningen gör resan angenäm. Med strålkastarens hjälp söker vi oss fram längs rännan samma väg vi kommit. NORRSKÄR rister och ruskar på sig ett tag, när den vassa stävskenan med dunder och brak klyver något isflak, som drivit in i rännan. Ibland blir det stopp, back och ny satsning för att övervinna ett tillfälligt hinder. Men snart



Passagerarna kliver ned på isen via en isig landgång, varför det kan behövas en hjälpande hand. Foto Dag Almén.

är vi inne i stora farleden igen mot Lindalsundet och ljusen från Vaxholm avtecknar sig mot vinterhimlen. Hemmahamnen nås utan några extra bekymmer. Här går en del passagerare i land till väntande bilar, medan vi fortsätter mot storstadens ljusglob i fjärran.

#### Vi räcker en hjälpande hand till en kollega

I den utomordentliga kommunikationsradion hör vi ett litet nödrop från en kompis, som ohjälpligt fastnat i isen vid Granholmen. Det är ANGANTYRS befälhavare, som ber om hjälp. Han har den propellerskadade SAGAN på släp och kommer ingenstans i issörjan. Vi går upp jämsides och rensar rent i rännan, så att fartygen hjälpligt kan klara sig till Stockholm. Som

ett upplyst sagoslott passerar Siljalinjens stora färja FENNIA på väg till Åbo. Hon hälsar oss med strålkastaren och försvinner akteröver i stora farleden mot Oxdjupet.

En strålkastare kan användas till mycket. När vi passerat Fjäderholmarna säger Berndt Friberg: "Jag skall se om min fru är hemma" och riktar strålkastaren mot huset på Lidingö. Efter en stund glimmar det till i ett fönster på höghuset och Berndt konstaterar med tillfredsställelse att hon var hemma.

Klockan 22.15 lägger vi till vid Strömkajen - "bara" 3½ timma försenade enligt turlistan. Men ingen kan begära att den skall kunna hållas under rådande förhållanden. Kapten Blomstrand och hans besättning kan vila ut ombord efter en lång arbetsdag. På söndag morgon kl. 8.30 bär det av igen på en ny isresa för att hämta de passagerare, som givit sig ut på lördag för att se till sina insnöade sommarstugor.

#### Ett nytt isbrytande fartyg önskvärt

Sedan denna resa företogs den 17 januari har issituationen förvärrats ytterligare. Den starkare ångaren WAXHOLM har fått ersätta NORRSKÄR. Men de gamla båtarna slits hårt i vintertrariken. Trots trivseln på en ångbåt av den gamla modellen, skulle man nog önska, att det kommunalägda Waxholmsbolaget fick möjlighet att skaffa ett nytt, isbrytande fartyg för vintertrafiken. Men det skall gå tyst och vibrationsfritt och ha en passagerarvänlig inredning med en trivsam matsal, där man kan njuta av färden över isbelagda skärgårdsleder, men ändå komma fram till bestämmelseorten, innan vintermörkret sänker sig över snöklädda vidder.

Dag Almén

## REGULJÄR KUSTTRAFIK OTÄNKBAR anser Dag Almén

"Är skärgårdstrafiken död?" frågar sig en osignerad insändare i förra numret av Ångbåten och undrar samtidigt om den långsgående kusttrafiken kommer att återuppstå.

En missvisande uppgift om att det idag på västkusten finns åtta rederier, som bedriver året-runttrafik i skärgården, ger läsaren den uppfattningen att skärgårdstrafik måste vara en lönande affär. Dessa rederier, som med mycket små enheter trafikerar sådana platser, som inte kan nås av bil via broar och färjor, för i allmänhet en ganska tynande tillvaro. En del har upphört sedan artikeln skrevs. Trafik A.B. Öckerö Skärgård har sålunda lagt ned sin passageraretrafik och den lilla IDUN, som upprätthållit förbindelsen mellan Orust och Käringön, orkar inte längre med. Men de bebodda öarna, som alltmer avfolkas, måste ha sin årliga förbindelse, vilken alltmer övertas av stat och kommun.

Den hektiska sommartrafiken, som når sin kulmen under några få juliveckor, får täcka vintertrafikens förluster. Under regniga somrar är inte ens sommartrafiken lönande. Det är därför otänkbart att någon skulle vilja offra pengar på en långsgående kusttrafik, som genom sina längre sträckor fordrar ett dyrbart tonnage av en helt annan storleksordning än de torftigt inredda lokalbåtar, som ännu går i trafik. Skribenten får förmodligen förgäves vänta på en återupplivad kusttrafik - tyvärr.

Vi får vara glada så länge ångaren BOHUSLÄN genom stora ideella uppoffringar kan hållas igång och stödja verksamheten var och en efter

## SKÄRGÅRDSTRAFIKEN - ÄR DEN DÖD ?

I förra numret av Ångbåten påstod vi att åtta rederier bedriver trafik längs västkusten. Detta gav upphov till brev med frågor och protester. Vid närmare efterforskningar visade det sig att vi tagit till i underkant, antalet var inte mindre än nio. Och då har inte färjorna tagits med och ej heller sommartrafikbåtarna BYFJORDEN, SUNNINGEN, GUSTAFSBERG, STÅNGEHUVUD och GRANITA II.

Och så har vi ju godsbåtarna FRISCO, VEGA, ÖCKERÖ och SOLAMIT.

<u>Rederi</u>	<u>Linje</u>	<u>Fartyg</u>
Charles Eriksson Göteborg	Saltholmen- Förö-Asperö- Brännö	Gulli, Roland, Daga, Aina
Styrsöbolaget, Göteborg	Göteborg-Salt- holmen-Södra skärgården	Styrsö, Disa, Vesta, Ylva, Fröja
Göteborgs Spår- vägar	Hjuvik-Norra skärgården	Tärnan, Munin, Polstjernen

---

sin förmåga. En annonserad tur kanske någon gång skulle kunna åstadkommas för att få ett begrepp om allmänhetens intresse att resa med båt istället för bil. Är vädret vackert kanske det kan bli ett litet överskott. Är det dåligt täcks inte ens annonskostnaderna.

Detta är inte ett utslag av bottenlös pessimism utan av realism, som bygger på en mångårig iakttagelse av mänskligt beteende i dessa sammanhang.

Olsson & Co., Skärhamn	Tjuvkil-Dyrön- Rönnäng	Dyrön, Vestvåg
Elve Karlsson & Co.	Klädesholmen- Rönnäng-Åstol- Dyrön	Tjörn
Lysekilsrederiet	Lysekil-Grund- sund-Rågårds- vik-Ellös	Munken
Gunnarsson & Co. Käringön	Käringön-Hälle- viksstrand	Idun
Br. Karlsson, Kungshamn	Kungshamn- Malön-Lysekil	Soten, Sote- fjorden
Kungshamn Kostertrafik, Koster	Strömstad- Koster	Rex, Stjärn II, Kosterö

---

### SS DUNCKER

På sid. 99 i nummer 10 berättas om ss Duncker. Skrivaren undrar på vilken trad Charles Eriksson använde båten på. Det var allt hans vanliga. I krigets dagar när olja ej fanns att tillgå för pengar.... Duncker var nog den största båt som listat sig genom Asperö-rännan till Brännö.

Stig Widén

För dem som till äventyrs inte är hemma i Göteborstrakten kan nämnas att Charles Eriksson trafikerar bl.a. leden Saltholmen - Brännö Rödsten (på ostsidan, den välkända men numera nedlagda Brännö Brygga ligger vid Husvik på västsidan).

---

LIVLIGT I SOTENKANALEN. Under tiden januari november förra året har 6141 båtar passerat Sotenkanalen medan 3056 gått under bron.

Styckegods ur Nautisk Tidskrift  
nr 1 1937.

## SKÄRGÅRDSTRAFIKEN IDAG

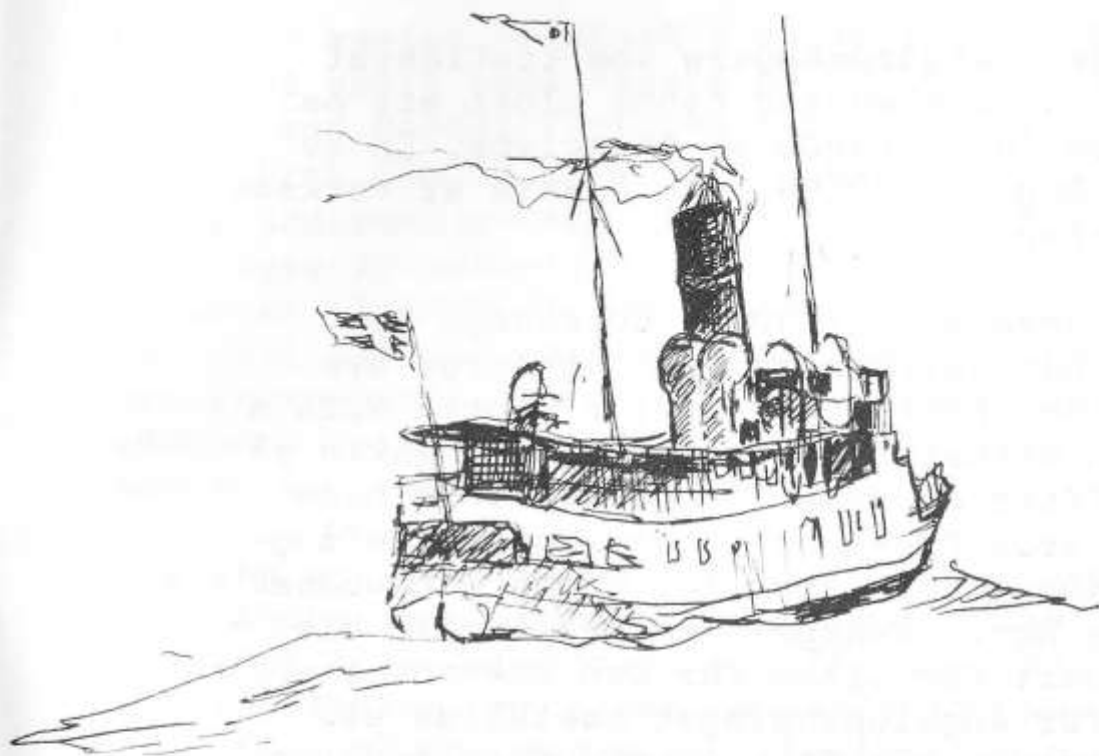
En ny linje har öppnats i mellersta Bohuslän. Det är passagerarbåten MUNKEN, välkänd för resenärerna till Klädesholmen, Åstol och Dyrön, som nu trafikerar bl.a. Rågårdsvik och Ellös i sin nya ägares regi. Även om det inte är tätt mellan turerna i listan så här på vintern så är det i alla fall en remarkabel händelse med en ny båtlinje i dessa landsvägs- trafikens dagar. Om MUNKEN kan förtäljas att hon (?) byggdes 1926 i välkända Skredsvik som robust ekbåt, nu med en Pentamaskin.

En annan ekbåt från början av 30-talet, STJÄRN II från Koster, har under vintern fått sin tvåcylindriga tändkula av Skandias tillverkning utbytt mot en Pentamaskin. STJÄRN II kilar huvudsakligen sommartid fram och tillbaka mellan Koster och Strömstad med gods och passagerare.

Norröarna i Göteborgs norra skärgård, d.v.s. Hyppeln, Rörö och Knippla, får snart bilfärjeförbindelse med resten av ökommunen Öckerö. Så snart färjelägena på Hälsö är färdiga sättes nybyggda bilfärjorna NORRÖ I och NORRÖ II i trafik. De nya fartygen har byggts vid Åsiverken i Åmål och Öckerö kommun är redare.

Välkända gamla NEPTUN från Grundsund, som tidigare trafikerade Grundsund - Gåsö - Lysekil, har efter den för fartyget ödesdigra kollisionen förra vintern reparerats och sålts som lustfartyg till Trollhättan. Hon tillhörde i slutet av 30-talet Styröbolaget.





Arne Gadd

En av våra mera kända medlemmar, konstnären, författaren och bohuslänkännaren Arne Gadd, ställde i februari ut teckningar och akvareller på Galleri Kusten i Göteborg. Utställningen omfattade ett 70-tal verk, varav så gott som allt såldes, bland annat en stor del av materialet till hans senaste bok Bohuslän, vilken kom ut förra året. Inom parentes kan nämnas att han tidigare givit ut tre böcker - Puffer, Rökar vid synranden samt Kust i väster.

Arne Gadds välkända sätt att med några få streck fånga ett fartyg eller en båt, eller att med finstämda kulörer uppleva ljusets skiftningar i vattnen och berghällar, och nästa få betraktaren att känna skrovets rörelser och förnimma dofterna från omgivningen framstod klart när man såg denna utställning.

**forts.**



## SKRUFÅNGFARTYGET "EJDERN"

Av alla de skärgårdsångare som trafikerat någon del av västkusten finns blott ett par fartyg som fortfarande är ångdrivna. En av dessa är ångare EJDERN, som numera är verksam på ostkusten.

EJDERN levererades 1880 av Göteborgs Mek. Werkstad och beställare var Göteborgs Nya Ångslups AB. Fartyget var 21 m långt, 4,26 m brett och utrustat med en högtrycksmaskin på 60 ihk. Eftersom ordet propeller inte hade kommit i bruk fick hon benämningen skrufångfartyg. Ångslupsbolaget lät henne i huvudsak trafikera Norra Skärgården. Emellertid blev EJDERN snart för liten för den växande trafiken, varför Ångslupsbolaget beställde ett större fartyg, som fick överta företrädarens namn vid leveransen 1899. Året dessförinnan såldes gamla EJDERN till Roxens Nya Ångslupsbolag och gick huvudsakligen på linjen Linköping - Grensholm.

1906 köptes EJDERN av Södertelge Ångslupsbolag, som i mitten av 1920-talet sålde farty-

---

Vi vill här endast försöka ge läsaren en aning om vad som visades. Teckningen ovan torde väl knappast behöva någon förklaring, annat än att konstnären välvilligt lånade ut den till Sällskapet's julkort för något år sedan och att den under utställningen överlämnades som gåva till Sällskapet, vilket vi är mycket tacksamma för.

Dessutom visades i en monter dagboksanteckningar samt sjökort med studier av gamla skeppares och kustbors farleder och mejar, vilka framkommit under hans umgänge med kustbefolkningen, något som det fordras mycken vana och känsla till.



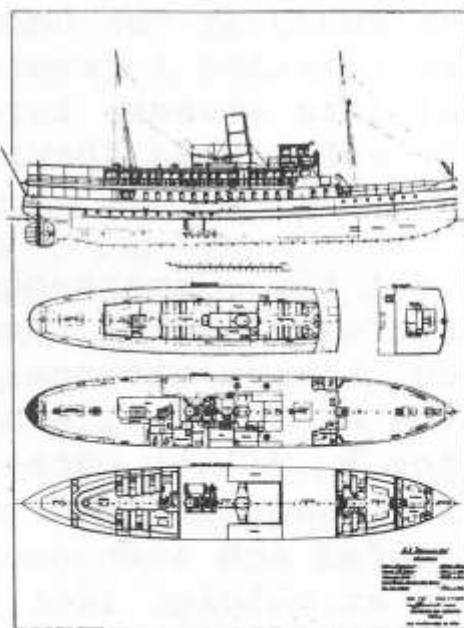
get till kapten Fredmark i Södertälje, som redan då varit befälhavare på EJDERN i flera år och som behöll fartyget till 1957, som var sista året EJDERN gick i trafik. Året därpå köpte Södertälje Stad EJDERN och hade sedan under några år servering och våffelbruk ombord. Därefter låg EJDERN öde och plundrades på nästan allt som gick att ta loss. Ångmaskinen tog hembygdmuseet hand om innan fartyget skulle sänkas i Östersjön, eftersom staden bara hade besvär med det som återstod.

I sista stund lyckades ett par stockholmsgrabbar hindra sänkningen och fartyget bogserades istället till Stockholm. Tillfälligt skaffades en dieselmotor och efter välbehövlig uppsnygning fick EJDERN medverka i TV-inspelningen av Hemsöborna. Senare anskaffades en ångmaskin från en bogserare, som även fick bidra med panna. Till sommaren skall den gamla västkustbåten gå i trafik till Skokloster och dessemellan göra charterresor i Mälaren och Saltsjön.

GS

#### RITNING PÅ SS BOHUSLÄN

Genom vänligt tillmötesgående från Göteborgs Sjöfartsmuseum har vi möjlighet att erbjuda våra medlemmar och andra intresserade vidstående ritning på SS BOHUSLÄN. Den är tryckt på kraftigt papper i format 75 x 100 cm. Priset, 15:–, kan insättas på postg. 621606 eller bankg. 67-3686, Sällskapet Ångbåten, Billdal. Märk talongen med "Ritning".



## OM ÅNGBÅTARS EGENHETER

Det är ju ett välkänt faktum att fartyg och båtar är personligheter som man inte ostraffat behandlar hur som helst och det lär ju finnas en mångfald historier om hur det kan gå i sådana fall. Även denna lilla Ångbåt har sina små nycker och egenheter, något som den idoge Läsaren uppmärksammade redan i nummer 12. En av dessa är att den med största envishet vägrar att följa någon som helst turlista, en annan, som redan blivit smått legendarisk, är att den med förkärlek ligger kvar vid kaj så länge som möjligt och inte sticker ut förrän någon bokstavligt talat kapar förtöjningarna och exempelvis säger att "Nu skall Du banne mig iväg, för annars blir det inget årsmöte." Och denna trevliga sammankomst vill vi naturligtvis inte vara utan, så därför kan Du läsa detta nummer nu.

Det finns även en annan underlighet, som till en del sammanhänger med vad som ovan nämnts. Nämligen att denna Ångbåt har nummer 14, trots att den föregående hade nummer 12. Vilket härmed meddelas för undvikande av eventuella missförstånd i framtiden. Att mellanliggande tal inte använts torde vara alltför självklart för att behöva förklaras.

Red.

I det här sammanhanget vill vi också beklaga den mångfald tyrkfel föregående nummer var behäftat med. Liksom att numren 11 och 12 kallades årgång 4. Det skulle naturligtvis ha varit årgång 5. Vilket härmed meddelas till den som till äventyrs inte redan lagt märke till det. Tyrkfel och även andra fel är ju annars något som är väldigt lätt att hitta, förutsatt att man inte själv är orsak till dem.

## OMBORD - aktuellt från fartyget

Vintern har som bekant varit kall, men inombords har fartygets lilla värmepanna lyckats hålla frosten stången i de flesta utrymmena. Trots kylan har ett intensivt arbete kunnat fortgå med renovering och genomgång såväl på maskin- som inredningssidan. Däcksarbetet har av naturliga skäl helt legat nere sedan frosten slog till.

På maskinsidan har bl.a. huvudmaskinen fått sin årliga vinteröversyn och börjar nu så smått återta sitt ordinarie utseende. Kondensorn har setts över och en ny ventillåda håller på att tillverkas då den gamla hade tröttnat.

På inredningssidan pågår arbetet med att renovera två hytter samt gången i akterinredningen samt att restaurera kaptenshytten och den närmast akter därom tidigare liggande dubbelhytten till ursprungligt skick så långt det går med hänsyn till dagens bestämmelser. Herrtoaletten och besättningstoaletten renoveras och köket får en översyn. Gasolanläggningen i kafeteriapentryt ändras enligt nu gällande bestämmelser.

Vid varvsbesöket i höstas byttes några bottenplåtar i lastrum och "källare". Den gamla färskvattentanken på 2,5 ton slopades och en ny tank rymmande ca 6 ton insattes. Färskvattenförsörjningen ombord har varit ett problem, i synnerhet på tredagarsresorna då den gamla tanken ej räckt till. Dessutom har ett vattentätt skott insatts på förkant lastrummet omedelbart för om den nya vattentanken för att öka sjösäkerheten och skrovets styrka. Arbetena

är inte avslutade och skall färdigställas vid ett varvsbesök omkring påskhelgen i samband med dockningen, då de nya bottenplåtarna skall sandblästras och målas. Då är det också hög tid att börja tänka på fartygets nu en aning slitna utsida, som skall målas, skrapas, lackas och putsas.

Det är som synes åtskilliga arbetstimmar som erfordras för att underhålla ett gammalt fartyg och arbetskvällarnas lilla skara, omkring 15 personer, får ett hårt arbete med att få fartyget sjöklart och presentabelt till månadsskiftet april-maj, då vår säsong börjar med provturen. Vi tar oss därför friheten att påpeka

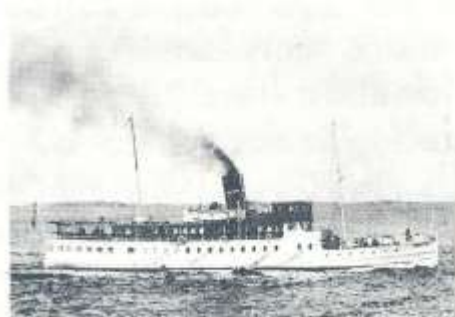
---

#### FOTOFÖRSTORINGAR PÅ SS BOHUSLÄN

Vi kan nu erbjuda intresserade personer fotografier i storlek 40 x 60 cm. Bild nr 1 och 2 visar fartyget på Marstrandfjorden, bild nr 3 i Marstrands hamninlopp, där hon hälsar åskådaren med ångvisslan. Bilderna levereras omonterade i rulle och kan lätt monteras på kartong eller masonitskiva om så önskas. Priset per styck är 25:–, vilket kan insättas på postg. 621606 eller bankg. 67-3686, Sällskapet Ångbåten, Billdal. Märk talongen med "Fotografi nr 1" respektive nr 2 eller nr 3.



1



2



3

att vi behöver all den hjälp vi kan få ombord

att vi arbetar ombord regelbundet måndag- och onsdagskvällar samt lördagsförmiddagar och dessemellan när vi får tid över

att alla som är intresserade av att fartyget kommer igång till våren (tänk på de trevliga medlemsturererna) är välkomna ner att hjälpa till, det finns säkert ett passande arbete även till Dig

att SS BOHUSLÄN som vanligt ligger vid kajplats 1 vid Lilla Bommen, strax intill VIKING. Skulle hon inte finnas där ligger hon på Roos & Hagströms varv på Ringön.

sab

---

## ÅNGDÖDEN

Om man ger sig tid till att studera olika årgångar av Sveriges Skeppslista märker man hur snabbt ångfartygen gått tillbaka de sista decennierna i svenska handelsflottan. I 1951 års Skeppslista återfinnes grovt räknat 715 ångfartyg och 700 motorfartyg av totalt 1415 fartyg. Ångfartygen representerar alltså omkring 51 %. Går man så till 1967 års Skeppslista finner man att av totalt 1140 fartyg är det 52 ångfartyg, 19 turbinfartyg och 1070 motorfartyg. Ångfartygen utgör här cirka 5 % och turbinfartygen knappt 2 % av den totala mängden. Man finner alltså att antalet fartyg har minskat med 275 stycken eller cirka 20 % - men istället har bruttodräktigheten ökat från omkring 2 milj. ton till bortemot 4,5 milj. ton på knappt 20 år.

sab

NY ADRESS

SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Box 2072

403 12 GÖTEBORG 2

Som nämndes i föregående nummer är vår nya postadress ovanstående. Då flera personer efterlyst adressen till Sällskapet Ångbåtens ordförande meddelar vi även denna här.

Stefan Forssblad

P1 6775

430 41 KULLAVIK

tel. bost. 031/930909

kont. 031/530070

#### LOKALKONTOR I LYSEKIL

Vid årsskiftet flyttade vår sekreterare och därmed sekretariatet till Lysekil. Adressen dit är

Bo Starmark

Gamla Strandgatan 29

453 00 LYSEKIL

tel. 0523/13414

---

SOM VANLIGT är vi alltid intresserade av bidrag till Ångbåten, såväl text som bilder. Då och då dyker det upp små trevliga artiklar, och det är vi tacksamma för, men det kunde vara många fler. Beträffande textmaterial så underlättar det för oss om det är maskinskrivet med en spaltbredd av 11-12 cm och enkelt radavstånd (lika som i Ångbåten). Då kan man snabbt se hur stort utrymme som fordras.

---

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 40312 Göteborg 2. Postgiro 621606, bankgiro 67-3686. Redaktionen adress:  
c/o Boman, Hästeviksgatan 12, 42171 Västra Frölunda. Författarna är ensamma ansvariga för sina artiklars innehåll.

