

**ÅNGBÅTEN**



Årgång 10 • Oktober 1974 • Nummer

**28**

# Redaktionens spalt



Nu är vi här igen!

Glada och tacksamma över det mottagande vårt förra och första nummer fick fortsätter vi vårt roliga arbete med tidningen trots höjda priser på papper och tryck.

Den uppmärksamme som saknade ångbåtens lilla silhuetta på förra numrets okonventionella framsida är väl redan lugnad. Den är på plats om än något förbättrad.

Väl medvetna om att inte kunna tillfredsställa alla våra läsare, en och annan finner faktiskt nöje i att sitta med rödpenan till hands, presenterar vi Ångbåten 26!

## Innehåll:

	6	Aktuellt i vinter
	10	Årsmötet 1974
sida	11	MS SKÄRGÅRDEN
2	16	Träpiren 1936
	18	FÄRJAN 1
3	22	Ångbåtar landet runt
4	24	Calle Skjorta och löken
7	25	"Innare viljan"

## ÅNGBÅTEN

medlems- och informationsblad utgiven av Sällskapet Ångbåten.

Tidningen Ångbåten utkommer fyra gånger per år. Redaktionen består av Gunnar Söderberg och Ingvar Eronhamn. Adress till redaktionen: "Ångbåten", Gunnar Söderberg, Fjällnejlikan 5, 5 tr., 424 48 Angered. Tel 031/302273.

Medlems- och prenumerationsavgift är för 1975 20 kr.

Meddela eventuell adressförändring!

Sällskapet Ångbåten Box 2072 403 12 Göteborg

Telefon 031/75 15 00 mån-fredag kl 10-15

Ångbåten nr 26 var klar för tryckning 11 oktober 1974

# Ångbåtskiosken

Här försäljes de trycksaker vilka sommartid kan köpas ombord.

## Ritningen

Kopia av varvets originalritning över ss BOHUSLÄN. Trevlig väggdekoration 100x75 cm. Levereras i rulle. Pris 15 kronor.

## SS BOHUSLÄN

-en historik av Dag Almén.

Denna bok som behandlar ångaren BOHUSLÄNS hela historia bör inte saknas hos någon medlem. Den är även en utmärkt gåva åt goda vänner. Köp hem den redan nu som julklapp! Pris 12 kronor.

## Färglitografier

Bohusbåtar i gången tid av Karl-Erik Ingeby.

Åtta dekorativa planscher 42x30 cm med kända ångbåtar. Pris 35 kronor.

## Gamla bohuslänska ångbåtar

16 st reproduktioner av äldre fotografier föreställande ångbåtar som trafikerat den bohuslänska kusten. Varje foto 18x24 cm. Pris 20 kronor.

## Vykort

1974 års färgvykort är två och föreställer ss BOHUSLÄN utanför Lysekil och FÄRJAN 4 vid Stora Bommen.

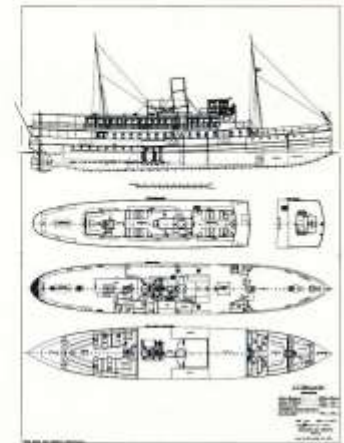
Dessa kort kostar en krona/styck.

För fyra kronor erhålls fem olika vykort varav fyra med BOHUSLÄN och ett med FÄRJAN 4.

Beställning sker enklast genom att insätta beloppet för önskade varor med en kronas tillägg på Sällskapet Ångbåtens postgiro 62 16 06 - 3. Ange varorna på talongen!

Meddela alltid adressförändring vid flyttning!

Använd postens portofria kort för ändamålet, skicka det till Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2.



## Sommarens resor.

Så är då ännu en sommar till ända och vår ångbåt har lagt sig till vila efter en händelserik säsong.

Ett fyrtiotal uthyrningar har genomförts för enskilda, föreningar och företag. Populära resmål är Nya Älvsborg och Marstrand. Vanliga är också skärgårdsturer utan uppehåll. Som längst har BOHUSLÄN i sommar anlöpt Fjällbacka under en resa från Lysekil.

Bland återkommande arrangemang märks De Gamlas resor, av Göteborgs-Posten arrangerade pensionärsutflykter.

Samarbetet med föreningar av teknikhistorisk- och hobbykaraktär resulterade i Extravaganza-Väst, en teknikhistorisk resa för allmänheten med ångbåt, ångtåg och buss till Gräfsnäs slottspark den 18 maj. SS BOHUSLÄN

BOHUSLÄN anlöper bryggan vid Norra Garn på Extravaganza-Väst den 18 maj 1974. Foto: Anders Holmström.



Däcksman demonstrerar "Fyrans" pollettbössor. Foto Gunnar Söderberg den 25 augusti 1974.

svarade för etappen Göteborg-Lödöse där bussar väntade för den fortsatta färden. Det är vår förhoppning att denna resa genomförs även nästa år.

Under midsommarhelgen företog besättningen på BOHUSLÄN en egen lustresa till Djupvik på Tjörn. Denna resa var från början planerad som medlemstur och med avlägsnare mål. Förhågor att inte besättningen skulle kunna medverka gjorde att den inställdes på ett tidigt stadium.

Populära inslag i raden av sommarens medlemsturer var jubileumsturer, kvällsturen 14 maj och Lysekilsresan 19 maj. Kvällsturen till Styrösö 5 juni följdes av Mollösundsresan 21 juli som emellertid utsattes för hård vind varför hemresan gick innanför Tjörn för att inte middagen ombord skulle störas.

Resan till Marstrand och Kläverön var populär. Visserligen utbyttes den annars obligatoriska ångbåtssnitten mot mera lättlagad kassler, det gällde ju att servera



FÄRJAN 4 backar ut från bryggan på Nya Elfsborg den 25 augusti 1974. Foto: Gunnar Söderberg.

alla ombord under den relativt korta återresan. VEST-VÅG av Dyrön skeppade över resenärerna till den vackra Klåverön som överraskade med sin idyll av åkrar, ängar, berg och vikar. Kvällsturen 29 aug bjöd på vackert väder och BOHUSLÄN förde oss söderut förbi Särö och åter.

Sommarens sista medlemstur "I KUNG RANES kölvatten" inställdes på grund av storm och ihållande regn. Mer än 200 personer var anmälda till denna resa som vi hoppas kunna genomföra nästa år istället.

Medlemstureerna med FÄRJAN 4, Göteborgs sista ångfärja, har inte orsakat någon större rusning. Vi förmodar att intresset måste växa till sig bland medlemmarna. Söndagstureerna till Nya Älvsborg i samtrafik med ms SNÄCKESKÅR var däremot välfrekventerade och inbringade välbehövligen inkomster för färjans underhåll. Sällskapet mottar varje år från Sjöfartsmuseet 5000 kronor som emellertid inte täcker våra utgifter.

## Är medlemsavgiften erlagd?

Medlemsavgiften för 1975 har höjts till 20 kronor, en summa så blygsam att den inte hindrar någon från att vara medlem. Avgiften har varit oförändrad under nästan 10 år varför höjningen inte kommer oväntad.

Medlemsavgiften kan ses som en prenumerationsavgift. För den får man medlemstidskriften och meddelanden om resor och andra arrangemang. Pappers-, tryck-, och portokostnader bör helst täckas genom medlemsavgiften.

Sällskapet Ångbåten vill givetvis nå så många som möjligt med information om sin verksamhet. Därför brukar det dröja innan vi stryker medlemmar som inte betalar årsavgiften. Den som händelsevis ännu inte erlagt sin blygsamma penning för året har ännu en chans att göra det innan höstens "utrensning" i medlemsregistret börjar!

Sällskapet Ångbåten's gamla löfte att även ge andelsägarna medlemservice i form av tidning med meddelanden börjar bli betungande. Vi vädjar därför till de andelsägare som inte samtidigt är medlemmar i Sällskapet Ångbåten! Bidra till täckandet av våra kostnader för medlemservice! Betala den blygsamma, årliga avgiften, hittills 15 kronor, från och med 1975 20 kronor per år!

Du som flyttar skall veta att Sällskapet inte har någon möjlighet att hitta den som inte meddelar adressförändringen!

Därför, om Du flyttar, anmäl genast den nya adressen!

Sällskapet Ångbåten's adress är

Box 2072

403 12 Göteborg 2

Postgiro 62 16 06 - 3

Telefon 031/75 15 00 måndag-fredag kl 10-15

## Aktuellt ombord i vinter.

SS BOHUSLÄN avslutade seglationssäsongen med årsmötes-  
turen den 28 september. Fartyget bogserades den 8 ok-  
tober till Lindholmens varv för dockning. En konstaterad  
propellerskada visade sig lyckligtvis inte vara så  
allvarlig att propellern behövde kasseras. Vi har emel-  
lertid insett värdet av en reservpropeller som nu kom-  
mer att beställas omedelbart.

Efter varvsbesöket kan vi på allvar sätta i gång med  
de arbeten som vi skall utföra ombord i vinter. För att  
hinna med så mycket som möjligt, vill vi gärna att du  
kommer ner till ångaren och hjälper till. Du kommer  
säkert att få något trevligt att pyssla med och dess-  
utom kan vi garantera att du blir av med alla fritids-  
problem.

Till att börja med kommer BOHUSLÄNs livbåtar att för-  
varas i Lackarebäckverket i vinter. Inte för att de  
behöver repareras utan för att vi skall kunna reparera  
båtdäck och byta livbåtsskrån. De gamla börjar bli väl  
veka och mjuka. Sidorna på bryggskärmen skall bytas  
mot ny bankokteak. Fronten byttes som bekant i våras.

Promenaddäcket akterut måste drevas färdigt. Trots att  
drevning pågått hela sommaren finns det fortfarande  
några meter kvar att dreva. Sedan hoppas vi man kan  
kan sitta torrskodd i caféet. Spjälsofforna på akterdäck  
har varit nedplockade för renovering under ett par år,  
nu hoppas vi att de kommer på plats till våren. Dör-  
rarna i röksalongens frontskott är oreparabla och be-  
höver ersättas med nya. I damsalongen återstår enbart  
vissa mindre arbeten, såsom byte av innertak.

Fördäcket behöver drevas på vissa ställen. Det är inte  
utan anledning som restauratrytten går under namnet  
duschen. "Kerstinorna" har lovat renovera expeditionen i  
vinter. Lastluckorna behöver målas och det gäller även  
livbältslådorna i mellandäcksgången. Den stora liv-  
bältslådan vid maskinkappen skall renoveras och sedan



Här visar vi en gammal fin bild på BOHUSLÄN när hon  
lämnar slipen efter översyn hos Marstrands Mek Verk-  
stad. Foto från Thure Bonander i Marstrand.

flyttas upp till sin gamla plats på båtdäck. Färgför-  
rådet som även varit ölbacksförråd i sommar, är tänkt  
som tvätt- och duschrum för besättningen. Ombyggnaden  
påbörjades förra vintern men hann ej göras färdig. I  
samband med detta kan nämnas att Sällskapet hyrt ett  
förråd i gamla Tullpackhuset för att slippa ha BOHUS-  
LÄN som ett flytande upplag.

Taket i gången till aktersalongen behöver bli av med  
åtskilliga lager gammal sprucken färg. Här gäller det  
att bränna färgen med största försiktighet.

I maskin behöver cirkulationspumpen repareras. Som van-  
ligt är det massor av prylar som skall gås igenom. Den  
första maj är det "provtur" och då skall allt finnas på  
plats.

Som du ser är listan lika lång som vintern. Men det är

ändå inte allt. Även FÄRJAN 4 väntar sig lite arbetsinsatser i vinter. Här behöver all gammal färg i taket brännas bort. Fönsterramarna började vi på i somras men vi har babordssidan kvar eller är det styrbord? Sofforna skall skrapas och målas bruna.

Som regel arbetar vi alltid ombord på BOHUSLÄN på måndagar, ibland även torsdagar och ofta på lördagar. Men vi arbetar inte bara utan dricker gott kaffe och pratar bort en del tid. Känn dig välkommen ombord på våra ångare i vinter!

En Annan

## Årsmötet 1974.



Sällskapet Ångbåtens årsmöte hölls den 28 september ombord i ss BOHUSLÄN när fartyget låg vid Kalvsund. Ett 50-tal medlemmar hade infunnit sig till årsmötesutfärden som också satte punkt för seglationsäsongen 1974.

Mötesförhandlingarna, som leddes av Sällskapets ordförande Stefan Forsblad, präglades av lugn och enighet. Styrelsen och övriga funktionärer omvaldes i sin helhet. Årsmötet beslöt att höja medlemsavgiften till 20 kronor per år från 1975. En målsättning för Sällskapets verksamhet, som utarbetats på uppdrag av årsmötet 1973, presenterades och accepterades i sin helhet av mötet.

Beträffande Sällskapet Ångbåtens verksamhet och ekonomiska beslutat för tiden 1 maj 1973 till 30 april 1974 hänvisas till särskilda bilagor.

## MS SKÄRGÅRDEN

Från den största till den minsta av Marstrandsbolagets passagerarbåtar förflyttar vi oss nu i Dag Alméns följetong, dvs från den stora ss BOHUSLÄN till den lilla ms SKÄRGÅRDEN.

Återigen blir ett motorfartyg föremål för min skrivklåda - ett fartyg, som jag i motsats till ms ORUST har en hel del minnen av från mina många resor mellan Göteborg och Hjuvik.

MS SKÄRGÅRDEN byggdes 1913 av ek och fur i Sjötorp - det lilla samhället vid Göta Kanals utlopp i Vänern - för trafik mellan Lidköping och Kållandsö, som också var fartygets hemort. En av delägarna, Johannes Andersson, förde SKÄRGÅRDEN under de tre år som hon plöjde Vänerns ofta vredgade vågor. Kinnevikens kunde vara nog så besvärlig, när nordan bjöd upp till dans.

MS SKÄRGÅRDEN var som sagt inte någon imponerande skapelse - endast 18,9 m lång och 4,6 m bred. Hon drevs av två Lidköpingsmotorer och hade två propellrar.

Under första världskriget hade Göteborgs Nya Ångslups AB tvingats inställa trafiken på norra skärgården på grund av de höga kolpriserna. För att inte helt bli utan förbindelser hyrde Almqvists Fiskaffär i Göteborg (Justus Hansson, Hönö) ms KÅLLANDSÖ. Senare köptes ms SKÄRGÅRDEN som var något större. Redan efter några månader byttes Lidköpingsmotorerna mot en encylindrig 50 hästkrafters Gullbrandsenmotor med vridbar propeller. Därför skakade hon ovanligt mycket och ur den lilla skorstenen kom ibland praktfulla, fotogenosande rökringar. Maskintelegrafan var försedd med en tandspärr för att inte spaken skulle förflytta sig till ett för aktuell manöver olämpligt läge och lösa föremål fick tjudras ordentligt för att inte ge sig av på egen hand. Öknamnet "Stänka", som hon allmänt hade, var nog så träffande för det föga populära flytetyget.



MS SKÄRGÅRDEN i Lidköpings hamn 1913 eller 1914.

Göteborgs Nya Ångslups AB gjorde hösten 1921 ett misslyckat försök att konkurrera med det mäktiga Marstrandsbolaget genom att sätta in ett av sina fartyg på Marstrand. Marstrandsbolaget svarade med att låta sin ångare WESTKUSTEN anlöpa bryggorna mellan Göteborg och Marstrand och för att ytterligare understryka sitt missnöje med konkurrensen beslöt man sig för att köpa ms SKÄRGÅRDEN för att på allvar inkräkta på Ångslupsbolagets domäner. SKÄRGÅRDEN var nämligen till salu eftersom Almqvists Fiskaffär gått i konkurs. I november 1921 gick även Ångslupsbolaget i konkurs och Marstrandsbolaget övertog huvuddelen av trafiken på norra skärgården.

Under större delen av sejouren i norra skärgården fördes "Stånka" av skeppare August Hultfeldt från Kalvsund med styrman Valfrid Wijk som närmaste man. I maskinrummet regerade Arvid Johansson, även kallad starke Arvid, som gjorde vad han kunde för att motorn

skulle fungera, vilket väl inte alltid lyckades. Ibland fick man ankra upp, medan mästern fixade det bångstyriga maskineriet. Strax före andra världskriget byttes Gullbrandsenmotorn mot en Avancemotor på 50 hästkrafter.

"Stånka" gick i många år på traden Göteborg-Flyghamnen-Hjuvik. Resan utsträcktes vanligtvis till Kalvsund, så att gubben Hultfeldt skulle kunna göra besök hos de sina på sin kära ö. Man skämtade kanske ibland en aning respektlöst med "Stånka" och hennes trogna besättning. Jag minns, hur vi under stormiga sensomardagar lockade in båten till Hjuviks brygga fastän ingen skulle med. Sedan var det inte lätt att ta sig ut igen med den svaga maskinkraften. Med hjälp av trossar och villiga pojkar vändes "Stånka" med stäven mot vinden för att undvika backmanöver. Om motorn strejkade vid omkastningen, var det lätt att driva på land i den trånga viken. Men framåt gick det alltid bra. Hon dansade så käckt på vågorna vid Skalkorgarna och vakade fint i den ofta grova sjön men fort gick det inte. Det kunde ibland ta två timmar till Hjuvik.

"Stånka" var inte precis populär bland trafikanterna. "Utbyte av fartyg förbehålles" stod det alltid i turisterna. När man kom till Träpiren och fann, att lilla "Stånka" gick i stället för någon av ångbåtarna, sa styrman Wijk: - Det är väl fint att få resa med ett motorfartyg. Motorn hade i början av 30-talet ännu ej blivit vardagsmat för skärgårdstrafiken. De sk motorstänkorna av fiskebåtsmodell, vilka bl a trafikerade södra skärgården, räknades inte som riktiga båtar. Den första "riktiga" motordrivna skärgårdsbåten kom inte förrän 1936, då ms DISA gjorde entré i södra skärgården, där hon går i trafik än idag. Men då hade motorn utvecklats från en encylindrig tändkulemotor till en femcylindrig diesel.

Hur gick det då för "Stånka"? Som bekant övertogs trafiken på norra skärgården av Trafik AB Öckerö Skärgård våren 1936 efter ett år konkurrens. Snart låg SKÄRGÅRDEN vid Träpiren som en sparv i tranedansen bland alla nykomlingar. Hon fortsatte att trafikera traden Göte-



Här ligger SKÄRGÅRDEN upplagd i Marstrand något av de första åren på 1920-talet. Foto från Marstrandsbolaget.

borg-Flyghamnen som trafikerades av Marstrandsbolaget fram till 1942 då Öckeröbolaget även tog över denna traden. Marstrandsbolaget provade även SKÄRGÅRDEN på traden Marstrand-Skärhamn. Befälhavare blev nu Axel Wikström, som sedan förde motorjakten ROLAND. För August Hultfeldt ville nämligen inte lämna sitt kära Kalvsund. Och så kom kriget hösten 1939. Det blev stopp för all motordrift. Ångbåtarna kom åter till heders - om än i begränsad omfattning. Det gick ju bra att elda med ved. "Stånka" blev arbetslös och lades upp i Marstrand. De närmaste åren gjorde hon endast sporadiska turer.

När kriget var slut 1945 snyggades hon upp och såldes till Göteborgs Trafik AB (Linjebuss) för passbåtstrafik mellan Hjuvik och Öarna i norra skärgården. Men det blev inte mycket bevänt med den trafiken. "Stånka" var definitivt utslagen och lär endast ha varit igång nå-

gon månad. Så småningom hamnade hon hos Sigvard Carlsson på Knippla, där förfallet fortsatte till det oundvikliga slutet. Hon gjorde som så många andra gamla båtar - sjönk av ålderdomssvaghet, men bärgades och såldes 1948 för 1.500 kr till verkstadsägare Tor Knutsson på Björkö för att användas som brygga. Köparen plockade ur allt som kunde användas och sedan blev det inte mycket kvar av lilla "Stånka". Resterna lär finnas på botten vid Skarviks holme vid södra inloppet till Björkö hamn.

Kanske någon forskare ännu kan finna ett stycke sjödränkt ek, som minner om SKÄRGÅRDEN som var Marstrandsbolagets minsta passagerarfartyg. Fler andrahandsbåtar skulle det bli i Marstrandsbolagets ännu växande flotta. I kommande nummer av "Ångbåten" ångar sålunda SVEA och GÖTA in i serien om företagets fartyg.



## Göteborg-Arendal-Linnevik-Flyghamnen

### TURLISTA.

fr. o. m. 30 maj 1939 och tills vidare.

Ang. Tjörn och M/b. Skärgården.

#### Lördagar.

	Skärg.	Skärg.	Tjörn	Tjörn	Skärg.
Från Göteborg ..	—	—	15,20	17,30	18,30
till Arendal ...	7,15	12,40	16,00	18,10	19,10
.. Linnevik ..	7,15	12,45	16,05	18,15	19,15
.. Hjärtholmen ..	—	—	—	18,20	—
.. Flyghamnen ..	7,30	13,00	16,20	18,30	19,30

	Skärg.	Skärg.	Tjörn	Tjörn	Skärg.
Fr. Flyghamnen ..	7,30	13,00	16,20	18,30	20,00
.. Hjärtholmen ..	*)	12,40	—	18,20	—
.. Linnevik ..	7,45	13,15	16,05	18,15	20,15
.. Arendal ..	7,15	13,20	16,00	18,10	20,20
till Göteborg ..	8,30	11,00	11,20	19,30	21,00

#### Sön- och Helgdagar.

	Tjörn	Skärg.	Tjörn	Skärg.	Tjörn	Skärg.
Från Göteborg ..	9,00	9,00	11,00	11,45	18,45	19,45
till Arendal ...	—	9,40	11,40	—	—	20,25
.. Linnevik ..	—	9,45	11,45	—	—	20,30
.. Hjärtholmen ..	—	9,50	—	18,45	—	—
.. Flyghamnen ..	9,45	—	12,40	—	19,30	—

	Tjörn	Skärg.	Tjörn	Skärg.	Tjörn	Skärg.
Fr. Flyghamnen ..	9,45	—	12,40	—	20,00	—
.. Hjärtholmen ..	—	9,50	—	18,50	—	—
.. Linnevik ..	—	10,00	—	19,00	—	20,30
.. Arendal ..	—	10,05	—	19,05	—	20,35
till Göteborg ..	10,45	10,45	18,45	19,45	20,45	20,15

\*) Hjärtholmen anlöpes efter signal från bryggan.

Kustens brygga anlöpes alla resor.

**Marstrands Nya Ångfartygs A.-B**





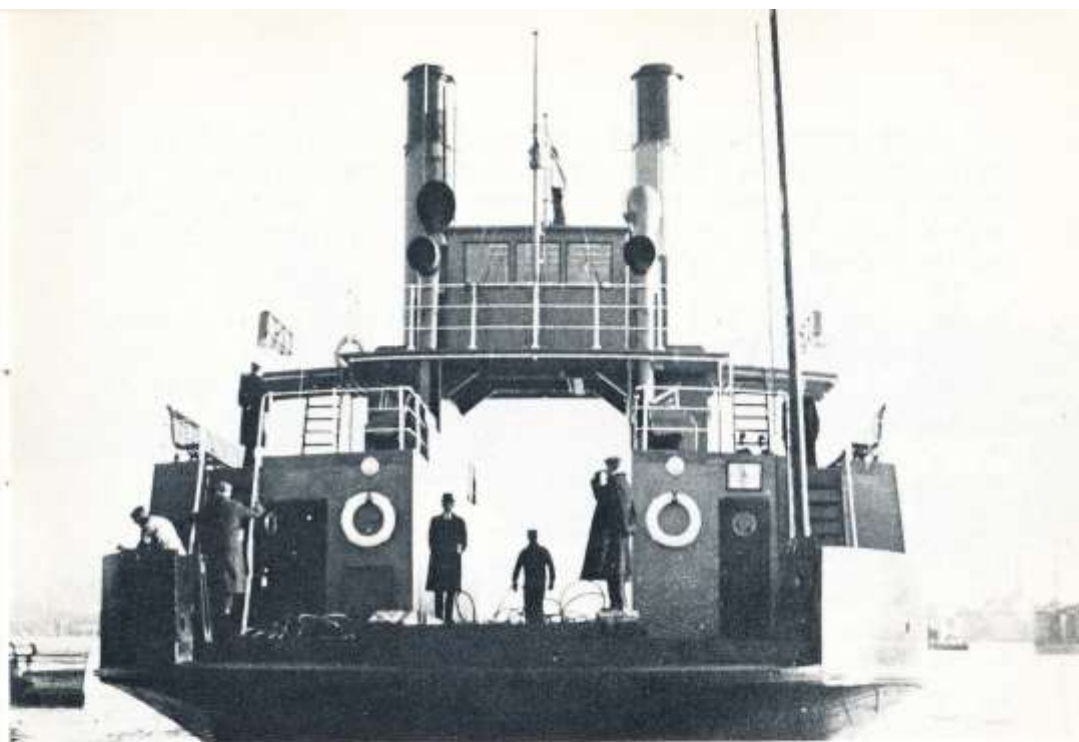
Träpiren med båtarna till Göteborgs södra och norra skärgård våren 1936. Från vänster ligger ångarna ÅRLAN, SÖDRA SKÄRGÅRDEN, VIRA II, STYRSÖ II, STYRSÖ, VIRA, DANAFJORD, WESTKUSTEN, BJÖRKÖ, TESSIN, HAVSBANDET, INLAND, SVEA, GÖTA, STRÖMSTAD och motorfartyget SKÄRGÅRDEN. Av alla dessa båtar finns idag bara SÖDRA SKÄRGÅRDEN - nuvarande SÖTEN - och STYRSÖ. Foto från Stungöbalansen.

# FÄRJAN 1 — störst bland ångfärjorna i Göteborgs hamn.

I tidigare nummer av "Ångbåten" har Bertil Söderberg skrivit om några av ångsluparna som trafikerade Göteborgs hamn i seklets början. I detta avsnitt om hamntrafiken presenteras flaggskeppet bland ångfärjorna i hamnen, nämligen FÄRJAN 1.

Genom att Göta Älv delar staden i två delar har det i alla tider varit ett problem, hur man på bekvämaste och snabbaste sätt skall kunna ta sig från ena till andra sidan av älven. Många förslag har framlagts och åtskilliga timmar har man debatterat saken i stadens myndigheter. FÄRJAN 1 får väl anses vara resultatet av att bilen gjort sitt intåg i landet i ökat antal år från år. Enda möjligheten att komma över älven med fordon var antingen med FÄRJENÄSFÄRJAN - "Bonnafröjda" - på linjen Klippan-Färjenäs eller över Hisingsbron vid Lilla Bommen. Dessa båda älvförbindelser togs i bruk 1874. Efter sekelskiftet började både färjan och bron att bli för små för den ökande trafiken. Eftersom industriernas antal hastigt ökade på hisingsidan uppkom behovet av en fordonslinje Fiskhamnen-Sannegården.

Den nya färjan kontrakterades den 15 sept 1913 och 14 månader senare gick hon ut på provtur från Lindholmens Varv. Efter leveransen till Göteborgs Hamnstyrelse sattes FÄRJAN 1 - som hennes namn blev - in på linjen Fiskhamnen-Sannegårdshamnen. Det var många som ville åka med den nya färjan. Det berättas, att när färjan kom fullastad med passagerare - hon kunde ta 575 personer - till Sannegårdshamnen ville de inte stiga iland. Kaptenen uppmanade dem att gå iland men det hjälpte ej. - Vi har inte åkt över till Sannegården för att gå iland utan för att få åka med den nya fär-



FÄRJAN 1 på provtur utanför Lindholmens Varv 15 november 1914. Foto från Sjöfartsmuseet.

jan, så vi betalar gärna turen till stan igen. Därefter lär det aldrig ha varit så många passagerare på FÄRJAN 1.

FÄRJAN 1 får väl anses som ett skrytbygge. Hon var hela 29,60 m lång, 11,02 m bred, 3,65 m djup och djupgåendet var 2,80 m. Bruttotonnaget var 325 reg ton, dvs lika mycket som BOHUSLÄN. Visserligen var hon stor och pampig men jämfört med hur många fordon hon kunde ta - 14 s k "Hisingskärror" eller 4 lastbilar eller 6 personbilar - var hon inte mycket att komma med. Gamla "Bonnafröjda" kunde ta 12 "Hisingskärror" eller 4 personbilar så ökningen i fordonsplatser var mycket liten.

"Ettan" utrustades med två livbåtar men dessa togs bort efter andra världskriget. Inredningen var helt enligt tidens krav. Belysningen ombord var elektrisk. I navigationshytten fanns soffa, skåp, tvättställ med

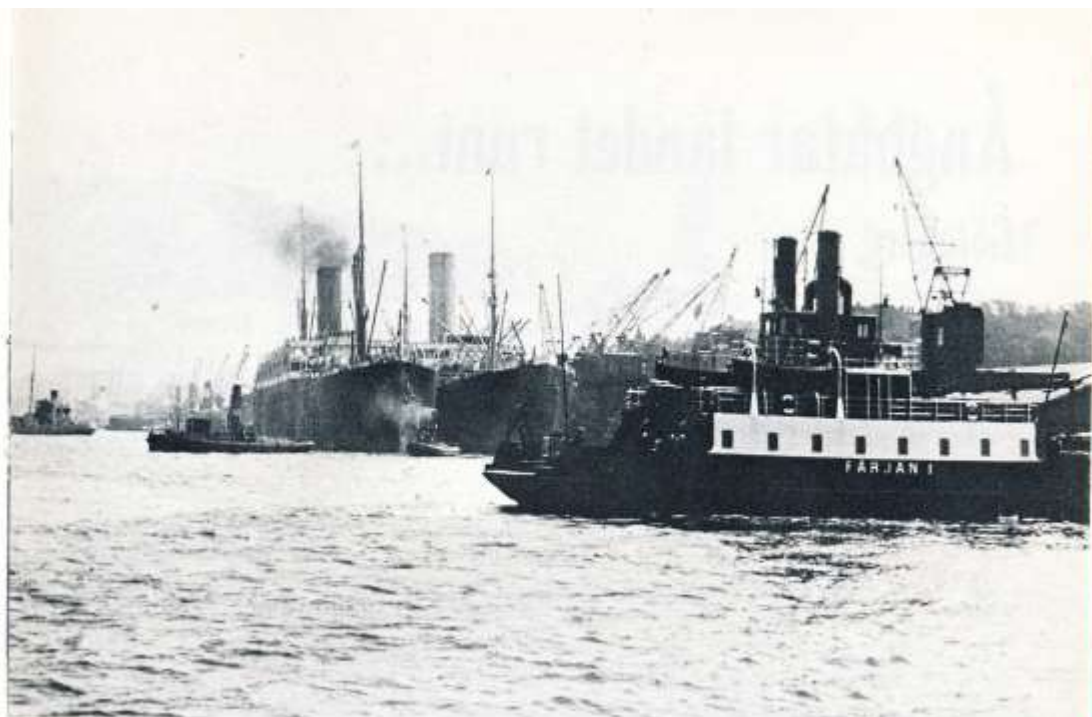
hel porslinstopp, spegel och ställ med karaff och glas. På durken låg en tjock korkmatta. Besättningen utgjordes av fem man och i skansen fanns 6 kojor, lika många skåp, tvättställ etc. Färjan var utrustad med centralvärme i alla utrymmen.

"Ettan" hade en 300 ihk trippelmaskin med ytkondensator. Omkastningen av sliderna skedde för hand. Maskin- och pannrum låg var för sig. Pannorna var två med drygt 13 kg ångtryck. Normalt kunde "Ettan" köras med en panna påeldad men vid gång i is behövdes bägge. Kolåtgången var 122 kg per timma och bunkerkapaciteten 250 hl.

Åren gick och FÄRJAN 1 blev mer och mer otidsenlig. När Nordiska Kullager lades ned i slutet av 20-talet, sjönk antalet trafikanter märkbart. Tillkomsten av FÄRJAN 2 - ex LIDINGÖFÄRJAN 1 - som ersatte gamla "Tvåan" - dvs "Bonnafröjda" - 1928 på linjen Klippan-Färjenäs, inverkade negativt på "Ettans" trafikunderlag speciellt sedan avgiften slopades på Färjenäslinjen 1946. Göta Älvbrons öppnande 1939 påverkade givetvis "Ettans" beläggning i hög grad - nu kunde ju hisingsborna även åka spårvagn in till stan.

Mot slutet av 50-talet och fram till den 19 aug 1963 gick "Ettan" endast under rusningstid på morgnar och kvällar. Därmed var det slutfärjat för "Hästefärja", "Sannegårdsfärjan" eller enbart "Ettan", som hon kallades gemene man emellan. Efterträdare blev FÄRJAN 6, som samtidigt blev avlöst på linjen Haket-Hisingstad av nybyggda motorfärjan DAN BROSTRÖM.

Nu lades "Ettan" upp vid Hammens varv. Förslaget väcktes att sätta in "Ettan" på Klippan-Färjenäs till dess Älvsborgsbron skulle bli klar hösten 1966. Enligt ett obekräftat rykte skall hon ha varit ute vid Färjenäs och provat möjligheten att använda färjelägena där. Tyvärr passade de ej utan större kostnadskrävande ändringar. Det hade varit en grann syn att se FÄRJAN 1 och 2 ånga över älven tillsammans med de betydligt yngre motorfärjorna DAVID CARNEGIE och JOHN E OLSON.



FÄRJAN 1 vid Fiskhamnen. Vid Stigbergskajen ligger ss DROTTNINGHOLM och ss STOCKHOLM (ytterst). Foto från Göteborgs Hamns arkiv.

1964 såldes FÄRJAN 1 till Skrot- & Avfallsprodukter i Göteborg för 41.000 kr. Hon skars ned till bildäcket och såldes som pråm till Nya Marstrandsverken. Hon fick nu namnet N M V 1. Hennes nya sysselsättning blev att transportera fartygssektioner till varven i Göteborg - en kanske lugnare sysselsättning än att transportera fordon och folk över älven.

Vad hände då på linje 3, som var "Ettans" gamla trad? Jo, "Sexan" gick här fram till 1 januari 1966. Då slopades linje 3 och istället utsträcktes linje 2 - som trafikerades av FÄRJAN 3 - till att även anlöpa Sannegårdshamnen. 1968 lades även linje 2 ned.

# Bilden på sidan 21 i nr 28

-ångbåtsvännen Dag Almén tillrättalägger.

"Jag tackar för ett prydligt nummer av Ångbåten nummer 28 men kan inte låta bli att ta fram rödpennan för att rätta till ett litet fel i texten till bilden på sidan 21. Fotot visar nämligen två systerfartyg, ångfartygen STOCKHOLM (närmast kajen) och KUNGSHOLM med sin något kortare skorsten. De hette tidigare POTSDAM respektive NOORDAM och hade byggts för Holländska Amerika Linjen 1901 resp. 1902 i Belfast. NOORDAM förhyrdes åren 1923 och 1924 av Rederi AB Sverige-Nordamerika (från år 1925 namnändrat till Svenska Amerika Linjen) som gav fartyget namnet KUNGSHOLM.

Bilden var således intressantare än vad texten gör gällande. Den är faktiskt unik emedan ss KUNGSHOLM inte avbildades så ofta. Att få de båda systrarna på samma foto är ännu mera ovanligt!"

# Ångbåtar landet runt...

## Göteborg

FÄRJAN 3, som uppträder under artistnamnet FÄRGAN, sjönk som bekant i våras men bärgades och lyftes upp på kajen hos Hammens varv. När färjan skulle "städas" efter vistelsen på älvbotten, revs allt trä bort ovan huvuddäcket. Nu har skrovet tätats och målats och färjan ligger nu åter förtöjd i Prämhamn nr 3 på Ringön.

## Stockholm

EJDERN får i höst tillbaka sin originalångmaskin från 1880. Sedan 1963 har den 65 ihk starka compoundmaskinen stått på Östra Södermanlands Museum i Södertälje. Även EJDERNs styrhytt har tillhört museet men har tidigare i år återlämnats till EJDERN. Ångaren är den äldsta kvarvarande ångbåten från Götaverken och kommer troligen att göra en resa från Stockholm till sin gamla hemstad Göteborg nästa sommar. EJDERN tillhörde ursprungligen Göteborgs Nya Ångslups AB och trafikerade norra skärgården 1880-1898.

DROTTNINGHOLM har legat upplagd sedan i somras då maskinbädden sprack. Nu repareras bädden och i oktober skall ångaren börja som restaurangbåt mellan Slussen och Djurgården.

## Östersund

THOMÉE har i sommar åter ångat över Storsjön efter att ha legat upplagd under några år. Ångaren byggdes redan 1875 och är nu landets äldsta ångbåt. Förutom badturer till Sandviken har THOMÉE gjort längre rundturer på den vidsträckta Storsjön. Redare är Östersunds kommun och föreningen bakom båten heter THOMÉES Vänner.

LAS VEGAS f d ÖSTERSUND kommer eventuellt att vara under ånga nästa sommar. Den nye ägaren behöver dock en



EJDERN i Roxen 1902. Foto från Linköpings museum.

del maskindelar som tidigare stulits. Avsikten är att reservdelar skall plockas från SVANINGEN i Ströms Vattdal när den ångaren får ny maskin. ÖSTERSUND byggdes redan 1874 av Oskarshamns Mek Verkstad och fraktades i delar till Storsjön.

## ...och andra på västkusten.

STYRSÖ fick styrmaskin i våras. Därmed kunde rorgångaren sparas in. Även masten har sparats in i år. Det är den nya bron mellan Styrösö och Donsö som är orsaken. I sommar har STYRSÖ mest använts som uthyrnings- och extrabåt.

DAGA som också tillhör Styrösöbolaget, har fått ny motor i höst. DAGA trafikerar vanligen traden Saltholmen -Asperö N-Brännö Rödsten tillsammans med AINA.

# Calle Skjorta och Löken

När jag i somras gjorde en tur med ms BY-FJORDEN från Lysekil till Uddevalla, fick jag av befälhavaren Joel Larsson höra en ny Calle Skjorta historia, som jag inte vill undanhålla läsaren.



En tid efter det omtalade haveriet på grundet Löken utanför Grundsund, vilket inträffade den 20 januari 1932, kom servitrisen upp till den barske Calle Skjorta på bryggan för att höra, vad han önskade till middag. - Vill kapten ha lök på biffen? frågade hon försynt - ett obetänksamt yttrande, som resulterade i en rejäl utskällning. Förskräckt drog hon sig hastigt tillbaka till sina köksregioner.

Efter den olycksaliga januariresan tålde kaptenen nämligen inte att höra talas om lök i någon form. Man får väl förmoda, att antipatin mot lök försvann så småningom, även om Calle väl aldrig glömde grundstötningen på Löken, som enligt hans egen uppfattning satte en ful plump på hans för övrigt obefläckade sjömansbana.

#### FOTNOT:

Carl J Johansson - även kallad Calle Skjorta - var ss BOHUSLÄNS legendariske befälhavare åren 1916-1949.

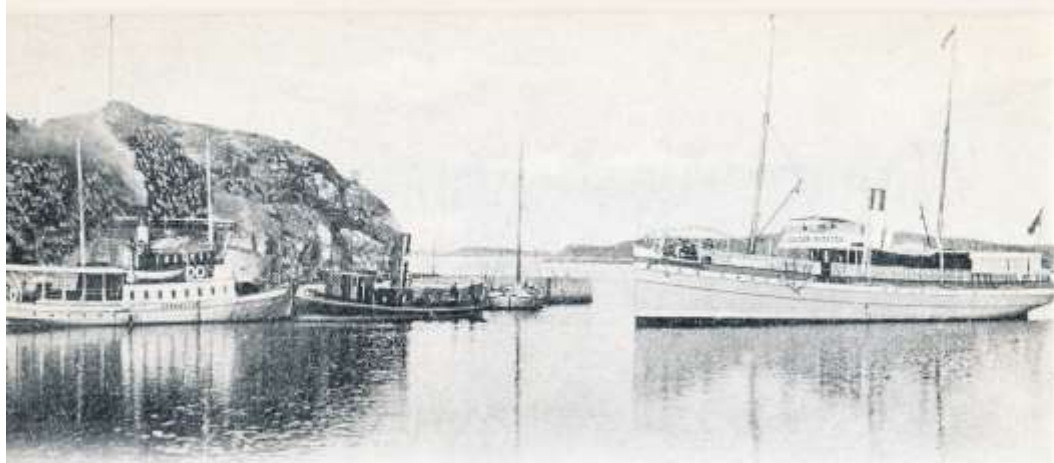
# »Innare väjen» — tankar kring några gamla turlistor.

Sällskapet Ångbåten har, vid sidan om sin huvuduppgift att åt eftervärlden söka "bevara ångaren BOHUSLÄN som ett skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikepok", även till uppgift "att främja intresset för denna trafikultur". Det kan väl därför vara befogat att ägna några sidor i vår tidning åt en viss båtrutt snarare än åt ett visst fartyg.

Den trad jag här skall ägna mig åt är den inre farleden - "innare väjen" på ortens mål - från Strömstad och söderöver, på insidan Öddö, Daftö, Tjärnö och Rundö, på utsidan Rossö och sedan till Resö och Galtö. Utgångspunkten för mina reflexioner är ett gulnat nummer av tidningen Norra Bohuslän från maj 1926, ett par turlistblad från 30-talet samt en hel del personliga minnen. Håll tillgodo!

Den inre farleden har aldrig trafikerats av BOHUSLÄN eller någon annan av Marstrandsbolagets eller Bohuslänska Kustens stora ångare. Den är helt enkelt för trång och för krokig. Men just detta ger den en charm som inte har så många motstycken längs kusten.

Sommaren 1926 kunde man välja mellan två båtar längs "innare väjen". Den ena var ms MAX: "Lördagar från Havstensund kl 7 fm anlöpande Resö, Rossö, Dillhuvudet, Nappsta, Gångargärdet, Kingen och Bålerödstrand. Återvänder kl 3 em." Tydligt var båten det naturliga fortskaffningsmedlet inte bara för öbefolkningen (av de tre öbryggorna var det bara Rossö som hade väg- och broförbindelse med fastlandet) utan även för folk på fastlandet. Totalt fanns på den tiden vid de fyra fastlandsbryggorna inte mycket mer än ett halvdussin hus. Helt uppenbart utgjordes trafiken vid dessa bryggor

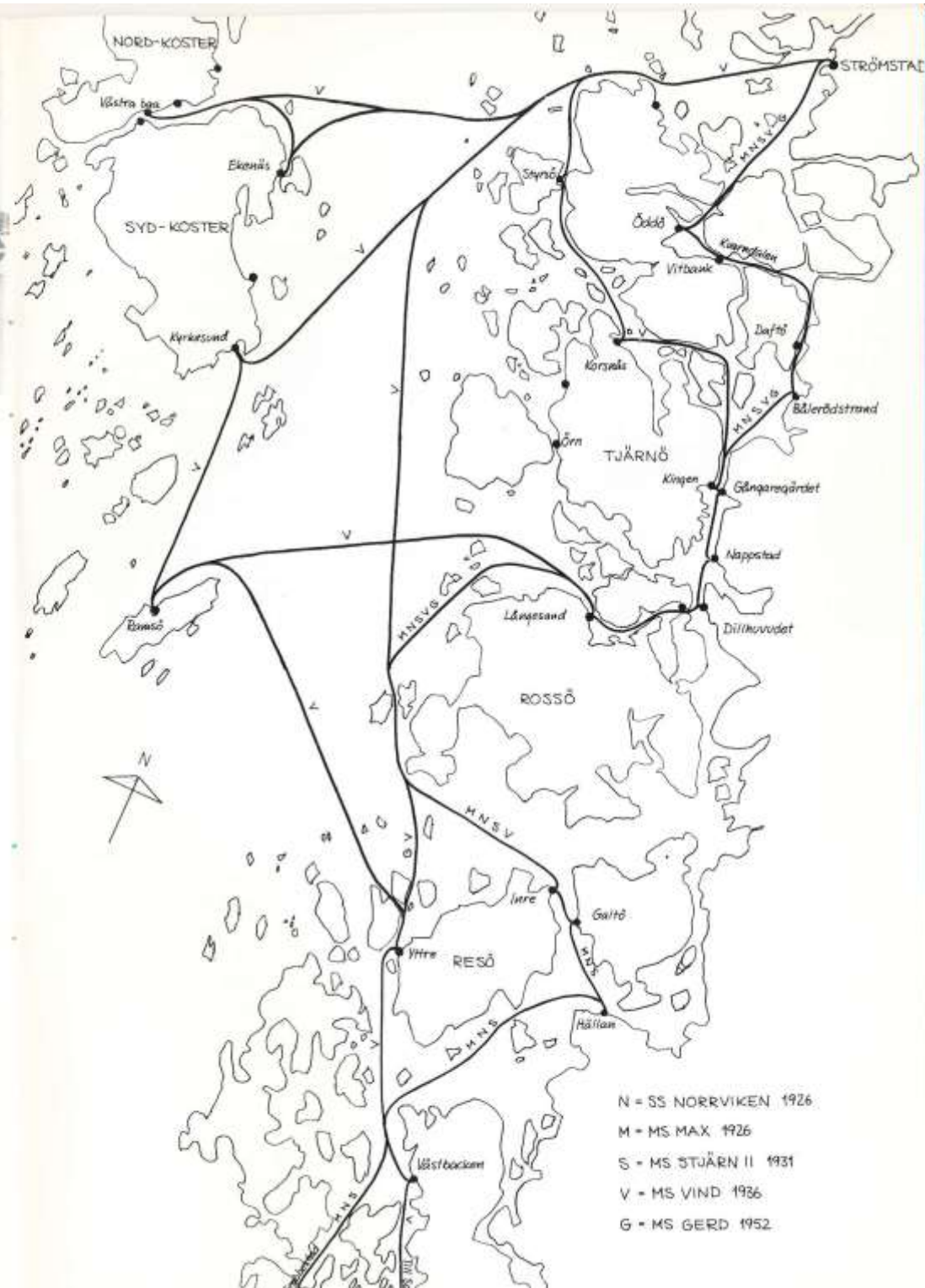


"Ångbåtsbron", nu Laholmskajen, i Strömstad någon gång före första världskriget. Vid kajen ligger ångaren STRÖMSTAD och en bogserbåt. Ångaren OSCAR DICKSON är på ingående. Vykort.

till stor del av folk från den innanför liggande jordbruksbygden - Skårsbygden. (Skårsbygdsvägen, den nuvarande södra infarten till Strömstad, blev inte färdig förrän en bit in på 40-talet.)

Samma tidningsnummer innehåller även "Turlista för ång NORRVIKEN". Hamburgsundsångaren delade sina gracer lika mellan Lysekil (onsdagar och lördagar) och Strömstad (tisdagar och torsdagar, "anlöpande vanliga stationer"). Man påpekar att "på Strömstadstureorna går ångaren å en vackra vägen inom Öddö, Tjärnö och Rossö, en vacker turistled". Tydligen sökte man med dessa ord få ett övertag över GÖTEBORG och OSCAR DICKSON om turisterna från Fjällbacka och Grebbestad till Strömstad och omvänt. De "stora" fick ju vackert hålla sig till Kosterfjorden.

Mitt tidningsnummer nämner ingenting om ångaren STRÖMSTAD, som annars trafikerat traden sedan seklet var ungt. Båda ångbåtarna, NORRVIKEN och STRÖMSTAD, försvann från rutten i slutet på 20-talet, den förra för skrotning, den senare för trafik i Göteborgs skärgård (där den fanns kvar fram till 50-talet). Så här skalade en föregångare till Kjell Kraghe i en nyårsrevy, kanske 1930: "I forna tider Strömstad var/ en stad med



flotta stor/ nu har vi bara Maxen kvar/ som fraktar kosterbor".

MAX var en gammal bogserbåt, nödtorftigt utrustad med soffor och sol(regn)tak. Inte mycket bättre blev det när STJÄRN (sedermera STJÄRN I, "Lellestjärn") kom. Det var en 32 fots fiskebåt med styrhytt akter och soffor längs sidorna samt en skans, dit passagerarna fick gå ner när det drog kallt. Båten hade fått sitt namn efter sin byggare, Karl Stjärn på Galtö. På senare år gick den bl a båturer till Alaska (Nord-Långö).

Så kom nyheterna slag i slag. År 1930 kom ms STRÖMSTAD, en träbåt (byggd 1914) med gammaldags ångbåtsskrov och inbyggt mellandäck men med tändkulemotor. Året därpå kom STJÄRN II ("Storestjärn"), byggd av Berg på Hälsö och med omisskännliga fiskebåtlinjer men med styrhytten fram och med inbyggt mellandäck och "salong" (ett litet mörkt kyffe under däck akter om maskinrummet, ljuveligt gott och varmt när vinterblåsten pinade ovan däck). STRÖMSTAD finns numera i Stockholms skärgård under namnet SVAN, medan STJÄRN II ännu i denna dag kämpar vidare över Kosterfjorden, sommar som vinter.

Det var alltså trafiken på Kosteröarna som var STJÄRN-båtarnas huvudsakliga tråd - med anlöpande av Örnebryggan på Tjärnö tre gånger i veckan.

Men de förekom även på "innare väjen". Sålunda finns det i den allra första turlistan för "nybyggda, moderna och sjösäkra" ms STJÄRN II en fredagstur från Havstensund via Resö innersida till Strömstad och åter "genom den natursköna Kvarndalen och inre farleden till Havstensund. Fortsätter från Havstensund till Koster och Strömstad. Trevlig rundresa." Kvarndalen (korrekt uttal "Kvännadarln") är den smala passagen norr om Daf-tö, med natur som växlar från tvärbranta 30 meter höga bergstup till leende ängar med mediterande rödbrokiga kor.

STJÄRN IIs rundreseidé var ett försök att bredda kundunderlaget genom att vädja till nya avnämarksgrupper. I



"Söndag är båten ledig för uthyrning." MS VIND vid Nyckelbyklåvan på Tjärnö, på extratur med någon Strömstadsförening 1934. Foto tillhörigt författaren.

konkurrensen båtarna emellan gällde det att uppnå en maximal andel av presumtiva kunder genom ett optimalt differentierat utbud. Nåja, riktigt det ordvalet använde väl inte den anonyme "telefon Koster 6" från år 1931 och inte heller Ragnar Holmström när han fem år senare totade ihop sommarturlistan för ms VIND (se bild). Här borde det väl ändå finnas någonting för var och en: Fem olika dagsprogram för fem olika veckodagar och till råga på allt ibland flera olika turer per dag. Lägg till tid för tomturer till och från hemmabryggan vid Klinken eller Kingen och ni får ett ordentligt antal arbetstimmar på en vecka.

VIND var en fiskebåt som hade byggts om till passagerarbåt å la STJÄRN II i mitten av 30-talet. Han försvann efter några år till Vättern och traden Jönköping -Visingsö-Gränna men ombyggdes därefter åter till fis-





MS GERD anlöper Kingen, troligen 1952. I bakgrunden knappt skönjbara rester av ångbåtsbryggan vid Gångaregärdet. Foto tillhörigt Olga Blå.

kebåt och är numera hemmahörande i Torhamn på Blekingekusten.

Under en sommar på 30-talet gjorde ms SOTEFJORDEN ett försök att återuppliva trafiken från Hamburgsund och Fjällbacka via "innare väjen" till Strömstad. Försöket lyckades tydligen inte tillräckligt väl för en fortsättning.

Siste skepparen på leden var Birger Andersson. Hans första båt hette BÖLJAN, en liten däckad fiskebåt med soffor för passagerarna men utan styrhytt - Birger styrde med rorkult från en "sittbrunn" akterut. Birger gick snart över till den något större GERD, en ombyggd fiskebåt med inbyggt mellandäck och salong under däck, vintertid nödtorftigt uppvärmd med en vedkamin längst föröver. GERDs turer blev med åren allt glesare. Nåda-

stöten kom 1961 med Öppnandet av broförbindelsen till den sista av Öarna, Tjällmö. Sommaren 1962 gick GERD sina sista turer. Från Resö på onsdagsmorgnarna, tillbaka igen från stan kl 14.30.

När väl båttrafiken upphört började nog folk lite till mans känna saknaden. Bussen var nymodig och spännande i början men den kunde inte ta skrymmande gods av typ möbler och virke. Vägnätet på Öarna var orienterat efter bryggorna - det tog några år att få fram ett sekundärvägnät så att lastbilar kunde ta sig fram. Och så hade båten en stor fördel, för det mesta åtminstone. Den låg förtöjd vid sin kajplats hela dagen, man kunde springa några ärenden och sedan gå ner med sina paket och lämna dem ombord, eller man kunde sitta ombord en stund och värma sig och prata. Bussen - ja, den kom till hållplatsen några minuter innan avgången och mer var det inte med det.

De gamla ångbåtsbryggorna har numera fallit offer för höststormar och isar och ersatts med mindre bryggor avpassade för de närboendes ekor och motorsnäckor. Endast vid Långesand finns den gamla bryggan kvar, som nartid flitigt utnyttjad av "det rörliga friluftslivets" företrädare med jättelika plastkryssare.

Idag kan man bara åka passagerarbåt till Öar som saknar vägförbindelse, såsom Kosteröarna. Hade det varit möjligt för Birger och hans yrkesbröder längs kusten att hålla igång en reguljär båttrafik parallellt med bilvägarna, om myndigheterna haft en annan inställning till problemen? Tänk om en del pengar som gått till broar, vägar och färjor i stället gått till underhåll av bryggor och fördelaktiga låneomöjligheter för tonnageförnyelse? Tänk om båtlinjerna fått stöd på samma sätt som olönsamma busslinjer? Eller skulle det gjort verkan med en "Skärgårdstrafikanternas förening"? Vi får aldrig veta.

Bertil Holmström



M/F STJARN II

# Turlista

för M/f VIND

från och med 30 juni tills vidare.

---

**TISDAGAR** från Galtö till Strömstad kl. 7,30 fm. anlöpan-  
de Resö innersida, Rossö, Tjärnö, Korsnäs. Från  
Strömstad till Rossö kl. 11 fm. Från Rossö kl.  
2 em. till Strömstad. Från Strömstad till Galtö  
kl. 4 em.

**ONSDAGAR** från Sannäs kl. 7 till Strömstad anlöpan-  
de Vestbacken, Resö yttersida, Ramsö, Kyrkesund,  
Från Strömstad till Kyrkesund och Ramsö kl.  
11 fm. Från Ramsö kl. 2 em. Från Strömstad  
till Sannäs kl. 4 em., återvänder till Strömstad  
omedelbart.

**TORSDAGAR** från Rossö kl. 8 fm. till Strömstad, anlöpan-  
de Tjärnö, Bålerödstrand. Från Strömstad till Syd  
och Nord Koster kl. 11 fm. Från Koster kl. 2  
em. Från Strömstad till Råssö kl. 4 em.

**FREDAGAR** från Rossö kl. 8 fm. och 2 em. inre vägen till  
Strömstad. Från Strömstad till Rossö o. Ramsö  
kl. 10,30 fm. och 4 em.

**LÖRDAGAR** från Ramsö till Strömstad kl. 7,30 em. anlöpan-  
de Rossö, Tjärnö, Korsnäs. Från Strömstad kl.  
3 em.

Söndag och måndag är båten ledig för uthyrning.

Vidare meddelar **Ragnar Holmström**, Råssöhamn,