



ÅNGBÅTEN



Årg 17 • Oktober 1981 • Nummer

53

ÅNGBÅTEN 53

Medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vänligen
telefonsvare - 031-151501.

Tel till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren
under seglationssäsong: 031-131450,
under vinteruppläggning vid Skepps-
bron: 031-131420.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgöres av:
Ingvar Kronhamn tel 031-512220
Gunnar Söderberg 188805
Stefan Westerberg 142276

Bidrag till tidningen bör sändas direkt
till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsga-
tan 2, 411 29 Göteborg.

Adressförändringar meddelas till Nils
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är
30 kr per år.

SÄLLSKAPET ÅNGBÅTENS FÖRSTA CHIEF DÖD

Henry Brunefjäll var med under s/s BOHUS-
LÄNs upprustning 1965 och första segla-
tionssäsongen 1966. Tillsammans med kap-
ten K G Utbult bildade han ett lungt och
säkert team ombord.

Henry hade tidigare varit chief i bl a
Ostasiats s/s CEYLON.

På senare år var han maskinist på Stads-
teatern fram till sin pension. BJ

Omslagsbilden

I juni 1966 gjorde ångaren BOHUSLÄN sin
andra jungfruresa. Året innan hade BOHUS-
LÄN övertagits av det nybildade Sällska-
pet Ångbåten och målet var givetvis att
få BOHUSLÄN under ånga igen. Första upp-
draget sommaren 1966 gällde en resa för
Sveriges Radio som spelade in en TV-serie
om landskapet Bohuslän. På omslagsbilden
ligger BOHUSLÄN i Bovalstrand och ombord
på fördeck står TV:s dieselkraftverk.
Foto från Ragnar Bergman, Lysekil.

Innehåll

- 3 Årets sommarturer
Norska ångaren fick nitas i Sverige
- 4 Ångbåt motoriseras
Ångbåtsmusik
- 5 VESTVÄG och VRSTVAG
- 6 100 år med S:t ERIK
- 10 S:t ERIK på Nösundstråden
- 14 Mittuppslag med S:t ERIK
- 16 Tollar o seiel o e fiskerbåd
- 18 Föreningen Allmoge Båtar
- 20 Historien om REGENT
- 25 Vi har läst om Hjuviksbåtarna och
stimbåtsnostalgi
- 26 Kalmarsundsbatarnas vidare öden

Ångbåten 53 var klar för tryckning
23 september 1987. Upplaga: 2000 ex.

FÄRJAN 4

I förra numret av Ångbåten rapporterade
vi att FÄRJAN 4 hade lyfts upp på land på
Eriksberg och att vi hoppades att hon
skulle vara klar för trafik redan den 2
juni. P g a förseningar med plåtarbetena
blev inte färjan klar i tid och vi beslöt
då att låta henne stå kvar tills vidare
för att få tid att utföra ytterligare ar-
beten ombord.

Åtta bordläggningsplåtar byttes av Göta-
verken Cityvarvet som hade fått samla i-
hop nitargänget för det något ovanliga
uppdraget. Plåtarbetena och nitningen
blev förstklassigt utförd, synd bara att
vi inte hade råd att byta fler plåtar.

Resten av skorvet sandblästrades, frät-
skadade plåtar prestolitebehandlades och
hela skrovet sprutmalades sedan fyra ggr.
Vid blästringen upptäcktes ytterligare
dåliga plåtar stävorna ovan vattenlinjen,
vilket fick lappas i med ny plåt. Den
förliga roderhylsan som var svårt rost-
angripen nyttillverkades.

Därefter har vi själva renbankat och må-
lat överbyggnadens långsidor. För närva-
rande pågår rostbänkning i för och akter-
pik och efter detta kommer vi att få gö-
ra ytterligare lappningar av skrovet.

I nästa nummer av Ångbåten kommer vi att
ha ett utförligare reportage om renove-
ringsarbetena på FÄRJAN 4.

Årets Sommarturer

En sammanfattning av den gångna säsongen
ger ett relativt tillfredsställande in-
tryck, konstateras bör emellertid att åts-
skilligt fler resenärer kunnat rymmas om-
bord. Orsaken är givetvis det för ångbåts-
resor ogynnsamma vädret som drabbade som-
maren 1981.

De betänksamma som valde att stanna hemma
och ägna sig åt andra sysselsättningar på
sin dyrbara fritid vet givetvis inte vad
de i själva verket gått miste om. Ångbåts-
resor kan ju med fördel avnjutas i snart
sagt nästan alla väder. Eftersom sommaren
brukar bjuda på lämpligt utflyktsväder är
sommarturerna helt naturligt koncentrerade
till denna tid.

Kvällsturererna är direkt väderberoende:
seglar regntunga skyar upp under onsdag
eftermiddag tvekar våra presumtiva rese-
närer, skiner solen blir det trångt och
trivsamt ombord.

Passagerarintensiteten på marstrands- och
kärningöturerna styrs mera av femdygns-
prognosen på TV: det är med andra ord för
sent att tveka när man förberett resan
sedan flera dagar. Ingen behövde heller
ängra sig under den gångna säsongen.
Resmålen är välkända och bjuder enbart på
angräna överraskningar.

Marstrandsturererna ombesörjs i huvudsak av
vår vän ms STYRSÖ som varje lördag och så
gott som varje söndag gick från Göteborg
kl 10.00 för att återvända från Marstrand

kl 15.30. De söndagar som så att säga fat-
tades trafikerade vår egen BOHUSLÄN Mar-
strand. Nyheterna för året var att STYRSÖ
trafikerade Marstrand även de söndagar
när BOHUSLÄN gått till Kärningön och att
marstrandsbåten på alla turer anlöpte
Öckerö hamn (således inte på kärningö-
turen). Säsongen på Marstrand förlängdes två
söndagar i augusti med BOHUSLÄN med gott
resultat.

Glädjande många upptäckte och utnyttjade
möjligheten att resa mellan Göteborg och
Öckerö liksom mellan Öckerö och Marstrand.

Öckerö och Hönö hade under sommaren även
direktbåt vardagar (tisdag-fredag) med
Göteborg. Styröbolagets YLVA gjorde tre
rundturer per dag.

Genom den nämnda "dubblingen" vissa tu-
rer på Marstrand har BOHUSLÄN fått kapa-
citet att svälja passagerarna på Kärningö-
turerna. Av de fyra turerna var två mycket
välfrekventerade tack vare lämpligt väder
medan den första och sista, liksom turen
runt Tjörn var relativt gästbesatta.
En tröst kan vi ge dem som litar på TV:s
väderprognoser: kustbandet brukar vara
ett säkert undantag från inländets tunga
skyar och regnskurar.

För att skåda in i framtiden kan vi av-
slöja att Sommarturererna 1982 följer 1981
års uppläggning. Må vädret (dvs femdygns-
prognoserna) vara med oss!

Norska ångaren fick nitas i Sverige

Ångbåten BØRØYSUND behövde i fjol få en
stor del av bordläggningen utbytt. Det
var en hel del plåt i aktern som hade
dömts ut. I Norge kunde man emellertid
inte hitta något varv där man kom ihåg
hur man nitar ihop fartygsplåt. I tid-
ningen Dampskibsposten har man tidigare
beklagt att sjöfartsnationen Norge inte
bevarat denna gamla kunskap. I stället
blev det Donsö Varv i Göteborgs södra
skärgård som reparera museångaren, men
det skulle visa sig att svenskarna kanske
inte var några specialister heller.

BØRØYSUND gick till varvet, som vi själva
anlitat flera gånger, kring nyår. På var-
vet begick man tyvärr misstaget att klä
av båten för många plåtar i aktern på en
gång, utan att fortlöpande sätta i nya.
Spanten kunde då inte bära upp vikten av

däck och överbyggnad, utan vek sig något
utåt. Därefter nitade man fast de nya
plåtarna, men hela akterskeppet blev då
fixerat i ett nytt läge, med däckets en
bit längre ner, närmare kölén. Då spanten
kröktes utåt ökade akterskeppets volym
något, så att det nu flyter litet högre.

Till följd av dessa problem blev BØRØY-
SUND liggande ganska länge och kunde in-
te återvända hem förrän under sommaren.
Dessförinnan hade hon en tid legat vid
Lindholmens varv för att få maskinen rik-
tad. Den står på ekkilar som fick juste-
ras då axellagren rubbats något.

På den nya bordläggningen i aktern har
man monterat ett praktfullt gjutjärnsor-
nament, som lyser gulmålat mot det svar-
ta skorvet.

SW

Ångbåt motoriseras

Man har svårt att tro det, men man tror inte att sådant förekommer nu för tiden. Detta att man slänger ut ångpanna och -maskineri och sätter in en dundrande dieselmotor istället. Men nu är det alltså dags för liknande helgerån: Det är APOLLO III, kryssningsfartyget mellan Stockholm och Mariehamn på Åland, som enligt en artikel av ångbåtskännaren och kulturskribenten Bo Grandien i DN 24 aug skall berövas ångmaskineriet i höst.

APOLLO III, som för Vikinglinjens skorstenemärke och är rödmålad i likhet med rederiets andra betydligt större bilfärjor, levererades från Finnboda Varf år 1962 till Sveabolaget under namnet SVEA JARL för trafiken Stockholm-Åbo. Kompanjon på Åbolinjen var Ångf AB Bore i Åbo s/s BORE, byggd i Oskarshamn 1960.

APOLLO III är således bara knappt 20 år gammal. Anledningen till att de båda Finlandsbåtarna försågs med ångmaskiner var rederiernas önskan att passagerarna på naturerna inte skulle störas av ljud och vibrationer.

Tyvänn fick SVEA JARL en modern ångmotor, konstruerad utan tanke på att eldningsoljan skulle bli dyrare och dyrare. I ångmotorn expanderar ångan i ett enda steg för att åter genast kondenseras, ett enormt slöseri med energi.

Under en kryssning Stockholm-Mariehamn och åter drar APOLLO III olja för 18.000 kr, en dieselmotor behöver bara en tredjedel.

Vi känner med befälhavaren ombord, sjökaptan Johan Kull, som på fritiden ägnar sina krafter åt s/s NORRTELJE. Han har t o m lånat pansarkryssaren DROTTNING VICTORIAS ångvissla från Sjöhistoriska Museet till APOLLO III, som tidigare saknade detta för ångbåtar nödvändiga attribut.

Men det finns ännu en ångbåt kvar i Ålandstrafiken: panamaregistrerade BALTIC STAR, byggd som BIRGER JARL på Finnboda Varf 1953 för Sveabolaget.

IK



Ångbåtsmusik



Det förekommer ibland ombord på ångaren BOHUSLAN att en dragspelare tar ton på däck och i salong. En gång om året gästas vi av SKF:s blåsorkester och av Le(o)ljudet från Helsingborg. Vid mycket speciella och exklusiva tillfällen uppstår vårt eget ångbåtsband med dragspel, gitarr och trumpet.

Jämfört med de stockholmska ångbåtarna är livet ombord på BOHUSLAN ganska glädjelöst. I Stockholm vägar båtarna inte lämna kaj utan att medföra dragspelare, trubadurer, jazz-, blås- eller stråkmusiker. Det började på s/s BLIDOSUND som verkligen fyllt ut sommarkvällarna mellan veckoslutens Blidö- och Svartlöfgaturer: måndagar Mariefredstur och "förhållning" från Mälaren till Saltsjön med guidning av kända stockholmskännare, onsdagar stadsvandringar på Stockholms vatten-

vägar i Stadsmuseets regi, tisdagar och torsdagar ångbåtsmusik! Det betyder en kvällstur i skärgården med jazz, visor, folkmusik eller klassisk musik.

Även Mälaren har en "jazzbåt", s/s BJÖRK-FJÄRDEN som på torsdagarna efter återkomsten från Birka under den gångna sommaren gjorde en 3 1/2 timmars "jazzkryssning" med starndhugg och bryggdans till dragspelets lockande ton.

Dragspel kunde man även avnjuta på drotningsholmabåten PRINS CARL PHILIP vissa 18-turer Stockholm-Drottningholm och åter, s/s GUSTAFSBERG VII i vardaglig trafik på porslinskryssning till Gustavsberg mutade in Evert Taube på sina middagskryssningar onsdagar och fredagar.

Ja, där ligger vi allt i lä...

IK

VESTVÅG och VÄSTVÅG

Att det betyder otur att byta namn på fartyg är ju helt självklart för den i nammagän insatte. Lika självklart kan det synas att man vill överföra ett kärt namn från ett äldre till ett nytt fartyg.

Tyvänn får ibland redare böja sig inför det allsmäktiga Sjöfartsregistrets princip att ett fartygsnamn endast skall höra till ett fartyg eller skepp (över 12 och 4 meter i längd och bredd).

Ännu vimlar det av ANNOR och SVEOR i den svenska skeppslistan men den dag t ex en ANNA byter ägare är det också dags för namnbyte. Vad gör man när alla "bra" namn är upptagna? Jo, man lägger till hemorten för att ta ett exempel och skiljer på så sätt ANNA AV GRÖTÖ från andra Annor.

VÄSTVÅG från Dyrön är känd i skärgården söder om Tjörn. Denna rundmagade passagerarbåt, eller "färja" som ärnas invånare kallar dylika flytetyg, byggdes 1949 vid Ernst Davidssons varv i Simrishamn av trä för Albert Nilsson på Dyrön som sedan år 1936 även hade den något mindre passagerarbåten DYRUN. VÄSTVÅG fick en tvåcyl. räoljemotor på 80 hkr och kom i trafik sommaren 1949 på linjen Tjuvkielshuvud-Rönnäng i samtrafik med SJ busslinje Göteborg-Tjuvkiel. Detta var före Tjörnbrörens tillkomst 1960 och bilismens definitiva genombrott och båttrafiken var då livlig. VÄSTVÅG fick ta 71 passagerare, mellan Dyrön och Restenäs hela 87.

Värem 1959 byttes "stänkan" mot en MWM dieselmotor på 175 hkr. Under 1960-talet gick trafiken tillbaka. Trafiken till Tjörn och de närmaste öarna leddes över broarna med bil och buss. 1967 övertogs VÄSTVÅG av Sören Olsson på Dyrön som fortsatte trafiken innan han 1975 sålde fartyget till Tjörns kommun som kom att använda VÄSTVÅG som reservbåt, främst på linjen Rönnäng-Astol-Dyrön där TJÖRN är ordinarie båt sedan 1969.

När VÄSTVÅG 12 november 1980 vikarierade för Örust kommuns TUVESVIK på Gullhömen brann hon natten därpå och ansågs därefter totalhavererad vilket möjliggjorde Tjörns kommuns inköp av passagerarfartyget WISINGSBORG, tidigare bogserbåten BJÖRN III och före detta dubbelpropellerångbogeraren ELLEN av Svartvik (utanför Sundsvall) byggd 1885 vid Motala Verkstad. Ombyggnaden till passagerarfartyg skedde på Visingsö vintern 1979-80.

Tronande på traditionerna gav kommunen fartyget namnet VESTVÅG II (med e).

Ingen kunde väl tro att gamla VÄSTVÅG skulle återupstå. Den driftige och lika energiske redaren Gunnar Augustsson på Dyrön med "Gunnars Båtturer" blåste emellertid liv i det svårt skadade fartyget som han tidigare gjort med trafiken mellan Dyrön och Tjuvkiel. Värem 1981 reparerades det brända skrovet i Hälleviksstrand där man "kan" tråbåtar. En ny motor installerades, en sexcylindrig Ford, och på däck sattes en ny styrhytt.

För att få behålla namnet fick VÄSTVÅG tillägget AV DYRON och trafikerar sedan i somras åter kända vatten tillsammans med rederiets GULLI (byggd 1929 för Charles Ericksson) och LOVÖ AV DYRON (byggd 1979). Gunnars Båtturer trafikerar även linjen Rörtängen-Brattön-Lövön-Algön.

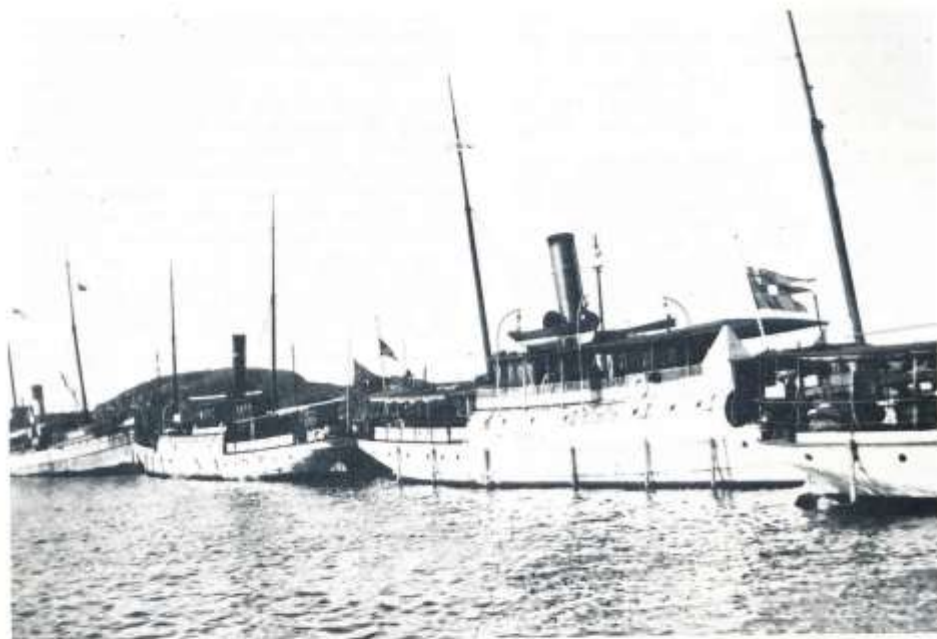


"Gamla" VÄSTVÅG före ombyggnaden

Vårtävlingen

Vi hade satt 31 maj som sista datum för svar på tävlingen, men på grund av att tidningen blev försenad från tryckeriet m fl omständigheter, var det väl knappast någon som fick den i sin brevlåda före detta datum. Givetvis godtog vi senare inkomna svar, men tydligen trodde många korsordslösare att det var för sent att skicka in lösningar, ty vi fick bara en som var riktig. Den var insänd av Sture Hilmersson i Göteborg, som hittade följande bryggor: Märstrand, Rörö, Läka, Knippla, Käkenäs, Edshultshall, Ellös, Bleket, Lahälla, Gäsö, Rixö, Rönnäng, Sjöbo, Hästudden, Hjälme, Kärningön, Fiskebäckskil, Örn, Rossön, Nösund, Astol, Gravarne, Lysekil, Flatholmen och Herrön.

100 år med S:t ERIK



Stenpiren med ångaren S:t ERIK i ursprungligt skick. T v ligger WESTKUSTEN och OSCAR DICKSON. Samtliga ångare flaggar på halv stång. Foto från Dag Almén.

Vid Skeppsbron i Stockholm ligger ett ganska egendomligt fartyg med två färggranna skorstenar. Hon bär det stolta namnet KUNG ERIK och är närmaste granne med en annan kung vid namn GUSTAF III. De båda "kungarna" tillhör Rederi AB Sommar och Sol, som specialiserat sig på charterresor för firmor och enskilda sällskap, som vill fira något evenemang på en flytande restaurang under en rundtur i skärgården.

KUNG ERIK är elegant inredd och väl anpassad för sitt ändamål. Men skrovets form, styrhytten med sin stora ratt och flera andra detaljer skvallrar om, att det rör sig om ett gammalt fartyg. De flesta av Ångbåtens läsare vet redan, att KUNG ERIK är identisk med Marstrandsbolagets forna ångare S:t ERIK, som byggdes 1881 och sålunda i år uppnår ett sekel. Fartygets historia har utförligt behandlats i denna tidskrift. Så upp och läs i nr 14, 19, 22, 36, 37, 39-40, 44 och 46! Det är därför överflödigt, att här

gå in i detalj om fartygets växlingsrika historia. En förteckning över de viktigaste händelserna är kanske därför mera på sin plats inför 100-årsjubileet, som på något sätt kommer att celebreras av KUNG ERIKS nuvarande ägare.

1880

Den 31 mars tecknar Marstrands Nya Ångfartygs AB kontrakt med Lindholmens Varv om byggandet av en ny ångare och i oktober beslöt styrelsen, att ångaren skulle få namnet S:t ERIK.

1881

S:t ERIK, som var en förbättrad upplaga av bolagets första ångare WESTKUSTEN, sätts i trafik under befäl av kapten E J Eilfverson.

1895

På midsommardagen grundstötter S:t ERIK vid Skalkorgarna och blev liggande halvkantrad. Børgades och reparerades vid Lindholmen.



S:t ERIK efter den stora ombyggnaden år 1920 då styrhytten flyttades upp till båtdeck och matsalongen flyttades till övre däck. Foto från Dag Almén.

1898

I november grundstötte ångaren under tjocka vid Källö. Endast mindre skador uppstod och efter några dagar var hon i fart igen.

1905

S:t ERIK får ny ångpanna.

1920

S:t ERIK bygges om helt vid Marstrands Mek Verkstad och får eleganta teaköverbyggnader. Anlände till Stenpiren den 19 augusti i sitt nya skick.

1926

Den 25 april fick S:t ERIK grundkänning i närheten av Rörlö och förlorade propellern. Bøgsrades till Marstrand för reparation.

1945

Den 24 januari utbröt eld i babords kolbox. Bränden spred sig till mellandäck och skadade även pannan. Ångaren, som låg vid Stenpiren, bøgsrades till Marstrands Mek Verkstad.

1948

Myndigheternas fordringar på bättre bostäder ombord innebar dyrbara ombyggnader av bolagets ångare.

1949

Marstrandsbolaget beslutar att lägga upp efter sommarsäsongen, men får statsunderstöd för fortsatt vintertrafik.

1950

I november undertecknas ett avtal med ett konsortium på Tjörn om övertagandet av Marstrandsbolagets fartyg och övriga tillgångar. S:t ERIK såldes för 30.000 kr. I december ändrades företagens namn till Marstrands Rederi AB.

1951

S:t ERIK motoriserades vid Djupviks varv. En 390 hkr Nohab diesel installerades och den nya m/s-skorstenen fick ett nytt bolagsmärke.

1953

Marstrands Rederi AB blir Thordénägt och får Uddevalla som hemort. Rederichef blir kapten Knud Nordendorph.

1956

Marstrandsbolaget träder i likvidation i januari och all trafik inställes. Likvidationen upphäves dock i april, då ett konsortium bestående av befäl på båtarna med kapten Ludvig Olsson som chef på förmånliga villkor övertar trafiken. Bolaget flyttar tillbaka till Marstrand och skorstensmärket ändras än en gång.



S:t ERIK efter motoriseringen. Skorstensmärket med den breda vita randen tillkom år 1956. Foto Dag Almén.

1963

Marstrandsbåtarna avyttras efter hand. Som sista båt säljs S:t ERIK till Byxelkrok på Öland för trafik mellan nämnda ort och Oskarshamn under namnet SOLÖ. Priset var 56.000 kr.

Grundstötte på sandbankarna vid Furön utanför Oskarshamn, men drogs loss utan skador.

På höstkanten flyttade ägaren och befälhavaren Bertil Kinnander verksamheten till Stockholm, varvid SOLÖ gick på utflykts- och charterresor både i Saltsjön och Mälaren.

1964

För 50.000 kr såldes SOLÖ till AB Skärgårdsutflykter i Stockholm och återfick namnet S:t ERIK. Gick i huvudsak i chartertrafik.

1967

Grundstötte den 29 juli vid Furuholmen i närheten av Vaxholm, men bärgades snabbt och var snart åter i trafik.

1970

En allvarigare strandning inträffade den 11 juni vid Höggarn nära Lidingö, varvid omfattande botten-skador uppstod. Men även denna gång ansågs det vara värt att reparera det snart 90-åriga fartyget.

1976

Matsalen med inredning från 1920 spolierades vid en brand i maj. S:t ERIK föreföll nu skrotfärdig, men inköptes av Rederi AB Sommar och Sol, som fortsatte trafiken med igenspikad matsal. Gästerna fick äta på det inbyggda akterdäcket.

1977

Under vintern genomgick S:t ERIK en fullständig ombyggnad och fick i stort sett nuvarande originella utseende med två skorstenar. Ny motor installerades och namnet ändrades till KUNG ERIK.

1979

Den provisoriska inbyggnaden av akterdäcket slopades och utrymmet förvandlades till en elegant dans- och matsalong med s k franska fönster.

1981

KUNG ERIK firar på höstkanten sitt 100-årsjubileum. Inte mycket mer än skrovet återstår av Marstrandsbolagets forna ängare S:t ERIK. Men det gamla fartyget kan leva ännu många år, om ägarna fortsätter att underhålla henne väl, som de gjort hittills.

DAG

Två gamla marstrandsbåtar i Byxelkrok 1963: m/s SOLÖ (ex S:t ERIK gick för Byxelkroks rederi och m/s NORDÖLAND (ex LYSEKIL) gick för Rederi AB Nordö. NORDÖLAND har fordonsramp i aktern. Foto Arne Sundström.



SOLÖ flyttade till Stockholm på hösten 1963 och här är hon på utflykt vid Munsö brygga i Mälaren en fridfull septemberdag. Foto Dag Almén.



Årets modell av krogbåten KUNG ERIK. Svart skrov och två skorstenar fick han "för att skilja sig från andra båtar". Inte ens isbrytarstävnen verkar gamlingen ha fått behålla - där sitter en plåt som "utfyllnad". Innan akterdäcket blev glasveranda hade det en tid varit inbyggt med bl a bussfönster. Foto Dag Almén.



S:t ERIK på Nösundstraden



Ångfartyget S:t ERIK på sydgående genom Marstrands hamn. Marstrand var första mellanstationen på traden Göteborg-Nösund, vilken trafikerades av S:t ERIK i mer än 50 år. Foto tillhörigt Dag Almén.

När Marstrandsbolagets ångare S:t ERIK levererades våren 1881, sattes hon i trafik på traden Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund-Mollösund. Efter några år blev Nösund slutstation. Nösundstraden var Marstrandsbolagets ursprungliga linje och hade öppnats med den första ångaren ALBREKTSUND år 1870. S:t ERIK förblev Nösundstraden trogen i över 50 år.

Sommaren 1932 inrättades expressturerna Göteborg-Lysekil med ångaren MARSTRAND, varvid S:t ERIK flyttades över till traden Göteborg-Gravarne. Nösundstraden lades ned under sommaren, för att återupptas med S:t ERIK efter sommaren slut. De närmaste somrarna fick S:t ERIK anlöpa Nösund yttre vägen på sina turer till Gravarne. Sommaren 1936 övertogs Nösundstraden inre vägen av ångaren TJÖRN, varvid traden åter kunde trafikeras hela året. 1949 var sista året som TJÖRN trafikerade traden. Omkring sekelskiftet trafikerades traden delvis även av ångaren INLAND.

Ursprungligen gick S:t ERIK från Göteborg söndagar och torsdagar och återvände från Mollösund tisdagar och fredagar. Sommartid ändrades söndagsturen till måndagar och istället gick S:t ERIK en söndagstur Göteborg-Stenungsund och åter. Dessutom utfördes sommartid några turer per vecka till Marstrand. Från hösten 1885 blev Nösund slutstation på traden. Restiden var enligt turlistorna omkring sju timmar men varierade beroende på godsmängderna.

På resorna till Nösund gick S:t ERIK först den vanliga vägen till Marstrand. Resan fortsattes därefter mot Hakefjorden och väst om ön Katten till Djupvik på Tjörn. Djupvik trafikerades av Marstrandsbolaget åren 1876-1952, efter 1949 enbart med fraktjakten ROLAND. An idag finns ångbåtsbryggan kvar och åtminstone varje midsommar anlöps den av ångaren BOHUSLÄN. På 1890-talet grundades Djupviks Varv och det var där som S:t ERIK fick ångmaskinen utbytt mot dieselmotor år 1951. Varvet som inriktat sig på lättme-



Ångaren S:t ERIK anlöper Lilla Askerön år 1917. Fördäck ser ut att vara belamrat av allsköns gods. Foto Ivar Pettersson i Sörgård, Askerön.

tallfartyg har under senare år utvidgats betydligt.

Nästa brygga på S:t ERIKs trad var Läka, strax söder om Höviksnäs brygga. Läka trafikerades från 1870 till början av 1940-talet. Höviksnäs var före Tjörnbroarnas tillkomst 1960, utgångspunkt för busslinjerna på Tjörn och stod genom passbåt i förbindelse med Stenungsund. Höviksnäs som ursprungligen var ett fiskeläge anlöptes av Bohuslänska Kustens båtar.

Från Läka fortsattes resan till Stenungsund, som före den kemiska industrins tillkomst, var en idyllisk badort. Ännu i början av 1950-talet hade Stenungsund bara ca 300 invånare. Genom Bohusbanans tillkomst år 1906 blev Stenungsund så småningom utgångspunkt för Sjös busslinjer till Orust samt passbåtsförbindelserna till Höviksnäs, St Askerön och Hällviksstrand. Mellan Stenungsund och Stenungsön fanns roddbåtsförbindelse. Tidvis anlöpte S:t ERIK även Stenungsön. Marstrandsbolaget trafikerade Stenungsund från 1870 till slutet av 1940-talet. Ångbåtsbryggan finns fortfarande kvar i gott skick.





Skäpesunds ångbåtsstation före bron tillkomst år 1939. Den långa bryggan anlöptes av Marstrandsbolaget. Det vänstra av de båda husen på berget var handelsbod. T v skymtar färjeläget och spannmålmagasinet där Bohuslänska Kustens brygga låg. Foto från Lennart Abrahamson.

Efter Stenungsund fortsatte ångaren västerut över Askeröfjorden, för att måndagar och fredagar gå upp i sundet mellan Askeröarna och anlöpa bryggan på Lilla Askerön. Bryggan byggdes 1905 av Marstrandsbolaget och anlöptes först av INLAND och från 1907 av S:t ERIK. Redan 1891-92 hade dock INLAND anlöpt en annan brygga vid Djupvik på öns sydsida. Trafiken med Marstrandsbolaget upphörde i slutet av 1940-talet. Idag finns väntboden kvar, men av bryggan återstår bara rester. Sedan 1970 är sundet mellan Askeröarna spärrat av en låg vägbro strax söder om den gamla bryggan. En kort period under 1944 anlöptes även Fiskeviks brygga på St Askerön.

Tisdagar och torsdagar anlöptes Hästudden på Tjörn. Bryggan användes även av Askeröborna vid kyrkbesöken i Valla kyrka. Marstrandsbolagets trafik på Hästudden pågick 1908-1949, men än idag finns både brygga och väntbod kvar.

Skäpesund var nästa ångbåtsstation med brygga på Orustsidan av sundet. I Skäpesund hade Marstrandsbolaget (med trafik 1870-1944) och Bohuslänska Kusten var sin brygga. Detta var vanligt på flera av de gemensamma ångbåtsstationerna. Skäpesund betjänade främst befolkningen i Varekil på Orust. Än idag finns en del av det gamla spannmålmagasinet kvar ne-

re vid sundet. Över sundet fanns färjeförbindelse fram till 1939 då Skäpesundsbron invigdes. Denna bro ersattes med en nybyggd bro 1980. I Skäpesund hade Stigfjordens ostronodlingar försäljning och servering av ostron.

På väg till Rossön anlöpte S:t ERIK även Svanviksnäs under åren 1888-90.

När S:t ERIK sattes i trafik 1881 inleddes trafiken till Rossön som är en halvö på Orust i Stala socken. Trafiken med marstrandsbåtarna upphörde 1952 (efter 1949 endast fraktjakten ROLAND), och idag är Marstrandsbolagets brygga helt borta. Kvar finns däremot Bohuslänska Kustens bastanta stenbrygga, vilken lär vara byggd år 1918. Bryggan har vid några tillfällen under senare år anlöpts av BOHUSLÄN.

Efter Rossön fortsatte S:t ERIK vidare över Stigfjorden, där de tidigare nämnda ostronen odlades, och genom Lyresund till Nösund som var slutstation. Nösund var handelsplats och huvudort i Tegneby socken. I Nösund fanns tre olika bryggor: Marstrandsbolagets med trafik 1870-1953, Bohuslänska Kustens och STIGFJORDENS - passbåten mellan Hälleviksstrand och Stenungsund. Idag finns en del av Marstrandsbolagets brygga kvar och även här har BOHUSLÄN varit gäst under senare år.



Ångaren INLAND vid Nösunds brygga år 1902. INLAND sattes vid leveransen 1891 in på traden Göteborg-Stenungsund-Röra strand (som ligger på Tjörns nordsida vid Stigfjorden). Foto Nils Samuelsson, Vasseröd.

Nösundstraden hade under alla år stor godstrafik. Traden betjänade rika jordbruksområden både på Tjörn och Orust. Till jordbrukarna transporterades t ex konstgödsel, hönsfoder och alliehandla redskap och maskiner. Därtill kom handelsbodarnas behov med sitt rikhaltiga sortiment. Till Göteborg fraktades bl a slaktdjur, smör, potatis och frukt. Den tidiga potatisen var Tjörns specialitet och levererades före midsommar.

I konkurrens med ångbåtarna fanns fraktjakter som kunde ta hela laster med kalk och till Göteborg potatis. Jakterna drevs ofta av lokalbefolkningen.

GS

Tjörnbron

Den nya Tjörnbron beräknas vara klar för provisorisk trafik redan 15 november. Färjleden Stenungsund-Almön läggs då ned medan trafiken med passagerarbåtarna ALMÖN och SAGANA fortsätter intill dess även gång- och cykelbanor hinner anläggas i början av 1982.

Mittuppslaget

På en av sina sommarresor på Gravarnelljen har S:t ERIK lagt till i Fiskebäck-

kil. En massa härliga träbåtar ligger mellan bryggorna och tvärs över relingen i ångarens för har man lastat en julle. Ångslupen RAN har just gett sig iväg till Lysekil. Foto Träff.



FISKEBÄCKSKIL.

Inom Sällskapet Angbåtens intressesfär bör ligga alla försök att bevara kulturarvet från den tiden då Bohuskusten hade skärgårdstrafik, fraktskutor och ett betydande fiske med båtar av klassisk sort. **BOHUSLÄN** representerar passagerarångarna, och det saknas inte initiativ till att bevara övriga representanter för den ti-

dens sjöfart. Bland annat finns Föreningen Allmoges Råtar, som presenteras i detta nummer. Vidare är i trakterna av Smögen och Gravarne ett projekt på gång kring en fiskebåt av det traditionella slaget. Från Cäre Tånge i Gravarne har vi fått reda på följande:

Töllar ô seiel ô e fiskebåd

I samhällena på södra Sotenäset har man i sommar kunnat läsa anslag med rubriken "Upprop till strannes föik".

Det var föreningen Töllar ô seiel som bad om hjälp för att kunna köpa in ortens sista fiskebåt med stävroder, ASTA, hemmahörande i Smögen och med registreringsbeteckningen LL 667.

Töllar ô seiel är en förening som verkar i Gravarne med omnejd, med uppgift att förvalta en del av det kulturarv som tillhör skärgårdsborna, genom att bevara och använda gamla bruksbåtar. Förutom att bevara båtarna vill man hålla kunskaperna kring handhavandet vid liv. Enskilda medlemmar svarar för brukande och underhåll av de mindre båtar som ingår i samlingarna.

ASTA, som hela tiden haft samma namn, byggdes av ek på Ringens varv i Marstrand år 1916. Bruttotonnaget är 37, nettotonnaget elva registertonn. Hon är 48' lång och 19' bred eller om man föredrar meter 14,47 x 5,82. Motorn är det tredje i ordningen, en 130 hk Skandia tändkula, tvåcylindrig (dubbedubbedubbe enligt tidigare artikel i Angbåten). Den installerades 1962.

ASTA hörde hemma på Hönö innan hon på trettioalet kom till Smögen. Ägarna Erik och Ove Dahlström, i vilkas fiskelag ytterligare tre män ingick, slutade fiska i april i år. Töllar ô seiel ville då rädda ASTA från förnedringen att bli "fritidsbåt" och i likhet med många andra förmodligen förbyggas till oigenkännlighet. Hon kunde senare köpas av föreningen och man har redan varit ute på makrillfiske med bomullsgarn. Avsikten är nämligen att ASTA skall användas i fiske på trettioalstvis. Hon kan då bidra till sin egen överlevnad samtidigt som gamla fiskares yrkeskunskap förs vidare och båt och redskap används för sin ursprungliga uppgift. Om några år vet annars ingen hur fiske bedrevs förr.

ASTA har fiskat med garn, snurrevad och bottentrål. Utrustningen ombord är enkel och vinschen anses närmast antik. I pentryt står två primuskök. Förutom den enklaste navigationsutrustningen finns bara en radiopojl. För övrigt gick man på ensmärken, till exempel hade man märken för var trålhalen skulle göras, vilka medlemmarna nu håller på att lära sig.

Töllar ô seiel är sålunda noga med kulturtraditionens upprätthållande. Man riggar jullarna med bomullssegel och hampskot. Folkmålens bevarande är också viktigt och man påpekar gärna att kustsamhällena betecknas strännar, inte "fiskelägen".

För att finansiera ASTA, till vars krets flera aktiva och före detta yrkesfiskare hör, väddar man om bidrag. Föreningen har postgironummer 72 70 53-1 och skriv ASTA på talongen om ni skickar en slant.

Fotnot: I Gravarne ville man inte bevara båtarna och traditionerna kring dem i Föreningen Allmoges Båtars regi, eftersom allmoges främst betecknar människor med anknytning till jordbruk. Så många bönder finns ju inte i de bohuslänska strännarna.

SW



En fiskebåt av det genuina slaget som de flesta minns dem: stävroder, minimal hytt, väl avvägda runda former, trämast, en rad vackra bokstäver och siffror i fören och ett skorstensrör som pekar snett akterut. Liksom på andra båtar med tändkula kan det blåsa rökringar.



Föreningen Allmoge Båtar



Bohusjullen MODE i sjön efter renoveringen. Föreningens båtbestånd har efter detta ökat med ett femtiotal objekt.

Föreningen Allmoge Båtar bildades 1970 med målsättningen att verka för bevarandet av våra nordiska båttyper, vårt traditionella båtbyggeri och våra fisketraditioner. Orsaken var den snabba förändring som skett under 1960-talet på dessa områden. Verksamheten koncentrerades till en början på upplysning och information. Föreningens tidskrift, "Träbiten", utkom med sitt första nummer i december 1970. I skrivande stund är nummer 33 under produktion. Varje nummer av tidskriften byggs upp kring ett tema. De första åren var det bohuslänska materialet klart dominerande, men efter hand har målsättningen att sprida materialet geografiskt kunnat förverkligas, åtminstone till en del. I tidskriften lämnas också utrymme åt presentationer av museer och föreningar och dessutom anmäles nyutkommen litteratur av intresse för föreningens medlemmar. "Träbiten" finansieras helt av medlemsavgifter och det statliga tidskriftsstödet. Utgivningstakten är, sedan några år tillbaka, fyra nummer per år.

Relativt snart efter starten började försiktiga diskussioner om ökade insatser för båtbevaring på det praktiska planet. Verksamheten tog sin början 1974 då "Arbetslaget på Tjörn" bildades. Den direkta anledningen var att vi av en medlem fick erbjudandet att överta en bohusjulle som var både vacker och i dåligt skick. Båten togs till Rönning där vi fått löfte om att disponera vissa lokaler och verktyg. Året därpå kunde vi sjösätta en helt renoverad och segelklar båt döpt till MODE. De arbeten som utförts var byte av köl, delar av bordläggningen, äsning och inredning. Dessutom fick båten ny rigg och ett segelställ i bomull. Båten disponeras fortfarande av arbetslaget och har sin bryggplats i fiskehamnen Stansvik på Rönning.

Arbetslaget har sedan fortsatt med renoveringar av föreningens båtar. Dessutom har man inom hamnområdet i Stansvik uppfört en sjöbod som tjänar som arbetslokal, magasin och samlingspunkt. Totalt

disponerar man idag 5 bohusjullar, 2 dorisar och en norsk snipa.

Ärligen arrangerar arbetslaget en kappsegling för bruksbåtar. Uppslutningen kring denna har varit god och i år kom inte mindre än 29 stycken till start. Verksamheten finansieras med hjälp av lotterier, överskott från egna arrangemang samt bidrag från kommunens kulturnämnd och andra organisationer.

Utvecklingen har efter detta gått snabbt för föreningen. Redan på årsmötet i januari 1975 beslöts nästa stora projekt. Föreningen skulle försöka hyra delar av Bassholmens Slip och Mekaniska Verkstad av Uddevalla kommun. Tanken var att där kunna bygga upp ett båtmuseum. Projektet kommer att närmare presenteras i ett kommande nummer av Ångbåten.

När föreningen firade 10-års jubileum med årsmöte i Uddevalla i januari 1981 kunde vi se tillbaka på ett händelserikt årtionde. Föreningen hade vuxit i storlek, från ett dussintal medlemmar i början till över 1.300 stycken vid jubileet. Träbiten hade kunnat komma ut med inte mindre än 30 nummer, arbetslagstanken hade fötts och börjat utvecklas, grunden till ett båtmuseum hade lagts och så vidare. Vad som var än mera glädjande var dock att intresset och förståelsen för bevaring av äldre båtar hade börjat vakna.

Text och foto: PETER SKANSE



Ovan: Båtbyggaren Hjalmar Johansson i samband med överlämnandet av en samling äldre båtbyggeriverktyg.

Nedan t v: Doris från Kyrkesund som idag ingår i föreningens samling av traditionellt byggda bruksbåtar.

Nedan t h: De byggnader vid Bassholmens Slip och Mek Verkstad som föreningen år 1975 hyrde av Uddevalla kommun.

Medlemskap i Föreningen Allmoge Båtar kostar 35 kr vilket kan insättas på postgiro 2 02 85-3 eller bankgiro 515-0010.



Historien om REGENT



REGENT gick ursprungligen under namnet FYRIS I mellan Stockholm och Uppsala. Bilden visar ångaren efter 1926 då hon fick Trafik AB Mälaren-Hjälmarens skorstensmärke. Foto från Uppsala Universitets Bildarkiv.

I somras förpassades Uckeröbolagets forna storhet REGENT till de sällna jaktmärkena hos Skrot & Avfall på Ringön. REGENT var för skärgårdsbor och göteborgare intimt förknippad med sommarresor till norra skärgården från 1937 till 1969, då Uckeröbolagets passagerartrafik upphörde. Men REGENTS historia börjar redan före sekelskiftet då hon ångade uppför Fyrisån till Uppsala.

Ångaren som ursprungligen hette FYRIS I, levererades i juni 1889 från Bergsunds Mek Verkstad i Stockholm till Angfartygs AB Garibaldi i Uppsala. FYRIS I som var 32,54 m lång och 6,02 m bred var för sin tid verkligen elegant inredd. På huvuddäck fanns längst akterut en stor salong och för om denna låg två damsalonger. Midskepps på babordssidan låg befälshytter och eldarehytt. Styrbordssidan var fri med plats för gods. För om mellan-däcksöverbyggnaden fanns ett litet öppet "fördäck" framför vilket överbyggnaden

fortsatte med matsalong, kök och skans för däcksmännen. På övre däck fanns damhytt, rökhytt och navigationshytt. Styrhytten låg på båtdäck för att möjliggöra sikt över överbyggnaden förut. Under däck fanns lastrum både för och akter om maskinrummet.

Meskinellt var fartyget välutrustat med en trippelmaskin på 320 ind hk som gav fartyget 11,5 knops fart. Den koleldade pannan hade tre fyrar. Vid denna tid var det vanligast med compoundmaskiner i liknande fartyg.

Om FYRIS I var förnämligt inredd för de 362 passagerare som hon fick ta, så var det sämre ställt med fartyget ur gods-synpunkt. Ångaren var tungarbetad eftersom det förliga lastrummet gick in långt under fördäck och dessutom hade en för liten lastlucka. Den höga backen var svår att stuva gods på och det lilla fördäcket hade inte mycket plats för gods.



1937 uppträdde REGENT som Uckeröbolagets flaggskepp efter en genomgripande ombyggnad. Observera det lilla rederiemblem i stäven. Foto från Dag Almén.

FYRIS I, som hade kostat 90.000 kr, sattes in på traden Uppsala-Stockholm tillsammans med den äldre ångaren FYRIS II. Båtarna gjorde en enkelresa per dag. Vid denna tid trafikerades Uppsala av flera konkurrerande bolag.

Ur Uppsala Fornminnesförenings årsbok har vi saxat följande ur en artikel av B Jarl.

"Ett i viss mån ofrivilligt uppehåll i lossning eller lastning kunde ibland förekomma. På flustret, som ligger mitt emot båtarnas tilläggsplats, var det vid vissa tillfällen sångare eller sångerskor som uppträdde för att förnöja publiken. De läto höra sig omkring 15 minuter vid varje framträdande. Som vinscharna i båtarna förde ett infernalliskt oväsen, i synnerhet den i FYRIS I, stördes sängen i allra högsta grad. För att undvika detta brukade källarmästaren eller dennes representant anhålla att vinschen skulle stoppas de minuter som sängen pågick. Som kompensation för detta uppehåll i arbetet översändes smörgåsar och pilsner till hela arbetslaget och en halv punsch till styrman. Bägge parter voro nöjda. (Detta var före restriktionernas tid.)"

1926 övertogs Angfartygs AB Garibaldi båt av storrederiet Trafik AB Mälaren-Hjälmaren, som vid 1926 års slut räknade 35 passagerarångare och nio motorfartyg. I köpet ingick även ångaren ÖRSUNDSBRÖ som hade förvärvats av Garibaldi-bolaget 1908. ÖRSUNDSBRÖ såldes 1935 till Uckeröbolaget och omdöptes till NORRA SKÄRGÅRDEN.

1933 såldes FYRIS I till Angfartygs AB Södertälje Trafik och döptes om till SIRIUS II. Traden blev nu Södertälje-Stockholm. I maj 1936 omdöptes ångaren till REGENT och sattes in på turisturer under Stockholms storbroar från Nybroviken via Hammarbykanalen till Klara Strand.

I oktober 1936 köptes REGENT för 13.200 kr av Trafik AB Uckerö Skärgård på Hälso. För att anpassas till trafiken på norra skärgården genomgick fartyget en fullständig ombyggnad vid Bergs varv på Hälso. Den gamla överbyggnaden på fördäck revs bort så att ångaren fick ett normalt öppet fördäck. Mellandäcket rensades från hytter och salongen akterut försågs med stora fönster. Främre delen av övre däck byggdes in till en stor salong framför vilken bryggan och befälhavarrens hytt placerades. Inredningen blev



REGENT efter 1952 års ombyggnad till motorfartyg. På bilden anlöper fartyget ångbåtsbryggan i Öckerö hamn. För att markera att fartyget är postförande förs en postvimpel i masten. Vykort.

nu betydligt enklare än tidigare. Förliga lastrummet byggdes om till försalong och hytter för däckspersonalen. I akter lastrummet inreddes hytter för maskinist och eldare. En turbingenerator installerades för att försörja fartyget med elektrisk belysning.

Efter ombyggnaden fick REGENT ta 401 passagerare (efter 1941 minskat till 355), vilket gjorde ångaren till Öckeröbolagets flaggskepp. Besättningen bestod av befälhavare, styrman, rorgångare, två däcksmän och en avlösare samt maskinist och två eldare som avlöste varandra så att en var i tjänst åt gången.

Fram till 1939 fanns det kaféservice i försalongen. Serveringen drevs inte av bolaget utan var utarrenderad. Eftersom inte öl serverades ombord, kallade Märstrandsbolagets personal Öckeröbåtarna för "vattenbåtar".

REGENT som var avsedd för sommartrafik, sattes i trafik i maj 1937. Somrarna 1937-40 gick REGENT i reguljär trafik endast under lördagar och söndagar. Detta berodde på att dels hade bolaget gott

om båtar under vardagarna och dels ansågs REGENT otymplig och trög att manövrera. REGENT fick mest trafikera Hönö Heden, Öckerö, Björkö och Hälsö.

Först 1941 kom REGENT att gå i daglig trafik och alternerade under sommaren med ångaren ÖCKERÖ i 10.00, 14.20 och 17.30-turerna. Under åren 1941-44 gick REGENT även i vintertrafik eftersom ångaren NORRA SKÄRGÅRDEN inte räckte till p g a det stora trafikunderlaget.

Från 1942 och fram till 1969 var Algot Ricksand befälhavare ombord. Han började redan 1935 i det då nystartade Öckeröbolaget och tjänstgjorde fram till passagerartrafikens nedläggning i november 1969.

På morgonturen från Rörö en stormdag i februari 1943 vek sig REGENTS skorsten, så att röken istället pressades ut i maskinrummet och upp på mellandäck. Situationen kunde dock räddas sedan den omkulblästa skorstenen kunde vräkas överbord och röken kunde få fri passage. REGENT uppträdde sedan med en ny något längre skorsten.



REGENT och BURÖ vid Stenpiren 20 juli 1968. Foto Dag Almén.

Hösten 1943 genomgick REGENT en maskinell upprustning. Strålkondensorn som inte var lämplig vid gång i saltvatten byttes mot en ytkondensor samtidigt som pannan om-tubades helt.

Somrarna 1947-54 var REGENT åter i reguljär trafik endast under lördagar och söndagar. Under sommaren 1947 sattes hon även in på månskenskryssningar (beroende på månen kallades turerna ibland för skärgårdskryssningar). Turerna gick kl 19.30 och tog tre timmar. Vid gott väder gick man ut mot Vinga, annars fick man hålla sig inomskärs. På turerna hade man musik, dans och servering ombord. Dessa turer hade körts med andra båtar under förkrigsåren och 1947 blev enda året efter kriget.

Efter kriget motoriserades flera av Öckeröbolagets båtar och vintern 1951-52 skulle även REGENT få motordrift. När REGENT släppt iland passagerarna på Träpiren efter sista resan för säsongen den 8 september 1951, uppstod brand ombord. I ett försök att ta sig ner i maskinrummet omkom maskinisten då han övermannades av röken. Fartyget var snart helt övertänt och efter släckningsarbetet återstod mest ett

utbränt skal av fartyget. Branden hade troligen börjat i maskinistens hytt under inturen.

Under vintern fick fartyget genomgå en omfattande ombyggnad och fick då nya däck, ny överbyggnad på övre däck och ny inredning. Samtidigt installerades en omkastbar 4 cyl Skandia semidiesel på 420 hk, som gav fartyget ca 13 knops fart. Eftersom REGENT bara skulle gå sommartid installerades ej något värmesystem ombord. Ombyggnaden innebar att besättningen kunde minskas med rorgångare och två eldare. REGENT fick nu ta 342 passagerare.

Sommaren 1955 flyttades BURÖ till Hönö Klovaträden och REGENT fick åter sättas i daglig trafik. 1955-60 alternerade hon med SVEÅ och gick varannan dag från Göteborg kl 10 till Rörö och åter samt 17.20 till Öckerö. Varannan dag började hon på Öckerö 7.10 med en intur till stan och gick sedan 14.20 till Rörö och åter.

Sommaren 1961 minskades turlistan från fem till tre båtar (Klovabåten oräknad) och REGENT fick börja med intur från Öckerö 7.10 och gick sedan till Öckerö 10.00 och 14.20 samt 17.20 till Knippla.

Under hösten 1962 invigdes vägverkets färjelinje mellan Lilla Varholmen och Öckerö varvid en stor del av trafikunderlaget försvann för båtarna. Sommaren 1963 startade Öckeröbolaget med samma turlista som 1961 och 1962, men redan den 2 juli fick trafiken minskas p g a det minskade trafikunderlaget. REGENT sattes in på en nyöppnad linje till Marstrand via Hönö, Öckerö, Björkö och Knippla. Turen gick dagligen kl 8 från Göteborg med återresa från Marstrand kl 16. Aret före hade Marstrandsbolagets trafik upphört och för Öckeröbolagets del blev det bara en sommars trafik på Marstrand.

Sommaren 1964 hade trafiken minskats med ytterligare en båt och REGENT gick nu endast endast 14.20-turen till Rörö och åter.

1965-66 alternerade REGENT med SVEA och började varannan dag i stan och varannan dag på Rörö.

Sommaren 1967 hade Öckeröbolaget övertagit hela trafiken på Hönö Klovå. Tidigare hade man sommartid haft samtrafik med Paul Olssonssons HÖNÖ. TURISTEN som legat upplagd flera år upprustades och sattes in på Klovaträden medan BURÖ fick alternera med REGENT på Röröträden.

De två sista somrarna 1968-69 hade turlistan minskats ytterligare så att endast TURISTEN och BURÖ var i trafik med REGENT som avlösare.

När REGENT gick i sommartrafik var hon rustad mellan maj och september. Före och efter sommarturlistan gick hon även som avlösare under de andra båtarnas varvsbesök. REGENT kom även under årens lopp att användas för en hel del beställningsturer, bl a gick hon under många år som De Gamlas Båt för Göteborgs-Posten.

I november 1969 upphörde Öckeröbolagets passagerartrafik. 1970 såldes REGENT för 75.000 kr till en herr Tommy Hultman som använde REGENT för en del privata utflykter. Samma år påseglades REGENT av danska Ostasiats SUMBAWA vid Trubaduren. SUMBAWA träffade REGENT på babords läring och slet upp ett stort hål i bordläggningen. Sedan maskinrummet delvis vattenfylldes stoppade motorn. REGENT bogserades till Göteborg och lades vid Gullbergskajen och kom sedan aldrig mer igång.

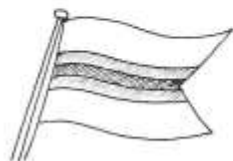
Eftersom Hultman ej kunde fullgöra betalningen på fartyget, såldes hon på exekutiv auktion för 2.100 kr till herr Olle Olsson i nov 1971. Nu plockades huvudmo-

torn isär och delarna såldes.

1972 såldes REGENT till Göran Bruneståhl i Billdal och fartyget bogserades till Killingsholmen. Efter ett tag skulle REGENT användas som ungdomslokal. Styrhytten förvandlades till pentry och samtidigt skedde viss yttre målning av skrov och överbyggnad. Hösten 1977 bogserades REGENT till Bohus Varv där dockning skulle ske. Detta blev dock inte av utan vintern 1978 bogserades fartyget till Hamnens varv på Ringön. REGENT skulle nu upprustas av ungdomsklubben Club Merry (som leddes av Bruneståhl). I oktober 1978 förhalades fartyget till Fartygs Museet i Lilla Bommen.

Våren 1980 bytte REGENT ägare igen och hamnade då vid Gullbergskajen där viss skrotning av överbyggnaden påbörjades. Vintern 1980-81 sjönk REGENT (kanske ett försök att bli ubåten på Fyrisån), men blev stående på botten med slagsida och skrovet vattenfyllt till huvuddäck. Den 22 juni 1981 lyftes REGENT med hjälp av två pontonkranar och flyttades till Skrot & Avfall på Ringön där fartyget snart skärs ned.

GS



REGENT halvsjunken vid Gullbergskajen våren 1981. Soltaket över akterdäck är bortrivet och snart skulle fartyget bärgas för den slutliga skrotningen. Foto Ingvar Kronhamn.

Vi har läst om Hjuviksbåtarna...

I Björlanda-Torslanda Hembygdsförenings första årsskrift 1981, "Hisingbygd", finns några artiklar som kan intressera Ångbåtens läsare. Föreningen bildades så sent som 1977, medlemsavgiften är 20 kr per år. Extra exemplar av årsskriften kostar 15 kr och kan beställas från Karl-Östen Sjöholm, Pl 1743, 423 00 Torslanda. Föreningens postgiro är 942789-9.

Om båttrafiken till Hjuvik skriver för Ångbåtens läsare välkände Dag Almén som tillbringade barndomens somrar vid Hjuvik där familjen hade sommarbostad. Trots att Hjuvik ligger på Hisingen vilket kan jämföras med "fastlandet" var färden dit landsvägen inte tilltalade. Hjuvik blev därför en stor brygga för skärgårdsbåtarna mellan Göteborg och dess norra skärgård.

I avsnittet om Angslupsbolaget berättar Dag Almén om detta bolags relativt sena intresse för norra skärgården, ett intresse som förblev ganska ljust och resulterade i konkurrens från öborna, det s k Ångbåtsskriget. Visserligen gick Angslupsbolaget segrande ur striden sedan man tvingats bygga nya och större ångare men de ekonomiska bekymren tilltog och konkursen 1921 var på intet sätt oväntad.

Marstrandsbolaget som ju passerade Göteborgs norra skärgård på vägen till och från Marstrand övertog denna del av trafiken tillsammans med några av ångarna.

...och om Stimbåtsnostalgi

Ett äreminne över en svunnen epok i sjöfartens historia har tecknats av John E Persson i hans nyss utkomna bok "Stimbåt - om kolfytrade lastångare".

Han har nämligen med det självupplevda prägel beskrivit den kolfytrade lasttrampens utveckling och det liv som levedes ombord. När man läst hans bok är det inte utan vemod man ser för sig hur strimman av kolrök från den sista lasttrampen försvinner under horisontlinjen.

I boken behandlar författaren i olika avsnitt fartygstypernas utveckling och exemplifierar med ett antal namnkända fartyg, välkända för oss lite äldre "båtologer". Vidare behandlas olika maskin- och pann typer med frikostiga tekniska data för den intresserade.

Denna epok beskrivs under rubriken "Barndomsminnen på Hjuvik". Både roliga och intressanta episoder som övergår i "Öckeröbolagets epok" sedan öborna på nytt visat sitt missnöje över ångbåtstrafiken. 1947 slutade Öckeröbolagets ångare att anlöpa Hjuviks ångbåtsbrygga som sedan fick förfalla. Efter andra världskriget kunde ju bilar och bussar lätt nå Hjuvik där en konkurrerande passbåtstrafik nu utgick till norra skärgården. Hur det förhöll sig med de olika bryggorna i Hjuvik, ångbåtsbryggan, pastoratsbryggan, bussbryggan, framgår av en annan artikel i årsskriften, ursprungligen ett kåseri i GHT, "Hjuviks brygga".

Men det fanns flera ångbåtsbryggor i Torslanda. Stora Varholmen mitt emot Hjuvik "koloniserades" på trettioalet och fick därmed egen brygga liksom Torslanda flyghamn invigd 1923, vid Skeppstadsholmens sommarstugekoloni.

Idag anlöps Hjuvik några gånger om dagen av Öckerö kommuns POLSTJERNAN. Spårvägens busslinje 24 gör vissa turer en avstickare till Hjuvik på väg till eller från Lilla Varholmen som har övertagit rollen som utfart mot norra skärgården. Härifrån går de statliga vägfärjorna till Björkö och Hönö.

IK

Den kanske intressantaste delen beskriver hur de olika befäls- och besättningskategorierna levde vardagslivet ombord. Genom att citera andra författare med självupplevelser har J E Persson förhöjt läsvärdet ytterligare. Vid beskrivningen av eldarens mödor har t ex Harry Martinsson fått lämna bidrag på ett suggestivt sätt.

Det bör även framhållas att ett unikt bildmaterial har stått till författarens förfogande.

För den fartygsintresserade är boken ett ovanligt fynd och ett dokument över en tid som aldrig kommer åter.

John E Persson: Stimbåt - om kolfytrade lastångare, Libers Förlag, Stockholm. Pris i bokhandeln ca 130 :-

N.R.

Kalmarsundsbatarnas vidare öden



KALMARSUND II, byggd 1927, gick under en kort period i Öresundstrafik i oförändrat skick, men omdöpt till MARIANN PIIL. Foto Dag Almén i Kalmar 1/7 1953.

I Angbåten nr 52 fanns en intressant artikel om ångbåtar i Kalmarsund. Författaren berättade emellertid inte, vad det blev av de tre ångarna KALMARSUND I, KALMARSUND II och ÖLAND, vilket kanske kan intressera, då vår egen BOHUSLÅN är inblandad i sammanhanget.

Både KALMARSUND I och II såldes år 1956 till nybildade AB Sundfart i Helsingborg med Helmer Porre som redare. Ettan fick namnet KIRSTEN PIIL och tvåan MARIANN PIIL. De båda ångarna sattes in i trafiken på Köpenhamn med både Malmö och Helsingborg som utgångshamn. MARIANN PIIL såldes emellertid redan följande år till Hamburg för skrotning, medan den äldre system existerade tills 1965, då den 42 år gamla ångaren gick sitt öde till mötes hos Persöner i Ystad.

Medan MARIANN PIIL i stort sett fick behålla sitt utseende från kalmarsundstiden, byggdes KIRSTEN PIIL om med salonger som gick ända ut till sidorna. Ångaren, som aldrig kunnat mäta sig i linjeskön-

het med BOHUSLÅN, även om det fanns vissa likheter i planering och inredning, verkade nu ganska klumpig till det yttre. Skorstenarna försågs med en sköld, och även BOHUSLÅN bar en sådan, fastän hon ännu officiellt tillhörde Marstrands Rederi AB.

Ångaren ÖLAND lär existera än idag som stabsfartyg i finska marinen under namnet KORSHOLM. Hon såldes 1958 till Rederi AB Vaasa-Umeå och fick namnet KORSHOLM III. I Raumo byggdes hon om helt och förlängdes hela 11,4 m. Nya salonger inreddes, och matsalens yta fördubblades. Hon kunde nu medföra 354 passagerare och 34 bilar. Som Finlands första riktiga bilfärja sattes hon i december 1958 in mellan Vaså och Umeå, men anlöpte också ibland Örnsköldsvik. Trafiken över Bottnhavet ökade stadigt. Frederikshamnslinjens äldre bilfärjor köptes och KORSHOLM III såldes som nämnts till finska staten år 1967.

DAG

KALMARSUND I som var byggd 1923 i Oskarshamn fick vid försäljningen 1956 namnet KIRSTEN PIIL. Fotot visar fartyget i Malmö efter överbyggnaden förändrats. Foto tillhörigt Dag Almén.

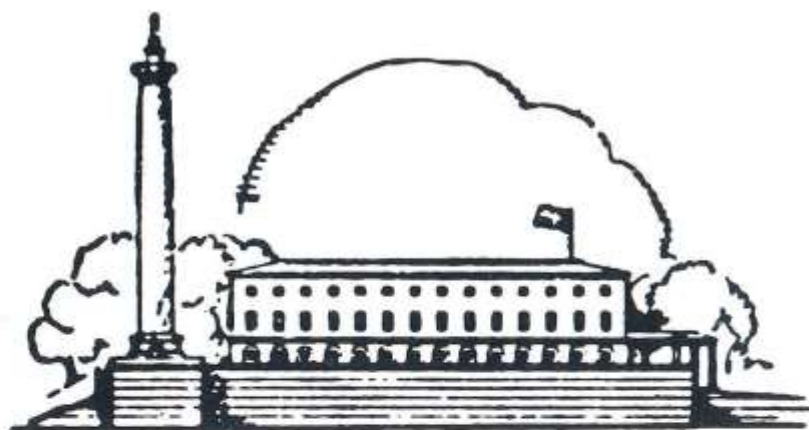


1931 byggdes vinterpostångaren ÖLAND i Oskarshamn för Postverket. Ångaren hade en maskin på hela 966 ind hk. ÖLAND övertogs så småningom av Kalmarsundsbolaget. Foto Dag Almén i Kalmar år 1955.



Efter tiden i Kalmarsund såldes ÖLAND för trafik mellan Vaså och Umeå i ombyggt skick under namnet KORSHOLM III. Observera den strömlinjeformade ångbåtsskorstenen. Foto Gunnar Hedman 10 aug 1960.





Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

Vinterhalvåret september—april: tisd.—fred. 12.00—15.00, lörd., sönd. och helgd. 10.00—17.00, månd. stängt. Kvällsöppet onsd. 17.00—21.00.

Sommarhalvåret maj—augusti: alla dagar 11.00—16.00.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

Sept.—april: lörd. 10.00—15.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.

Maj—augusti: vard. 10.00—17.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.