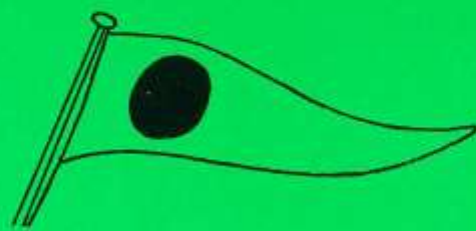




**ÅNGBÅTEN**



Årg 18 • Februari 1982 • Nummer

**54**



## ÅNGBÅTEN 54

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

Postgiro 621606-3  
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen  
telefonsvarare - 031-151501.  
Tel till Ång BOHUSLÄN vid Stenpiren  
under seglotionssäsong: 031-131450,  
under vinteruppläggnings vid Skepps-  
bron: 031-131420.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamm.

Redaktionen utgöres av:

Ingvar Kronhamm tel 031-512220  
Gunnar Söderberg 188805  
Stefan Westerberg 142276

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

Adressförändringar meddelas till Nils  
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är  
30 kr per år.

## Innehåll

- 3 Sommarturerna 1982
- 4 Båtluffa på västkusten
- 5 Ångbåtar i vintertrafik
- 7 BLIDOSUND fyllde 70 år och byter ångpanna
- 10 Båtar runt omkring
- 11 Besättningsinformation
- 12 Göteborgs Remfabrik
- 14 Hamnbilder från Göteborg
- Bohuslänska Kusten återuppstår
- 15 ATENE och skutsjöfarten på Tjörn
- 16 Nya Tjörnbron klar
- 18 Eriksbergsfärjan E M V I
- 20 Är detta utveckling
- 23 S/S SKJELSKØR i kris

Ångbåten 54 var klar för tryckning 3 februari 1982 och trycktes i en upplaga av 2.000 exemplar.

## Våra funktionärer

Vid årsmötet 24 oktober 1981 ändrades styrelsens sammansättning då kassören Gunnar Brunzell och ledamoten Lennart Holm avsåg sig vidare uppdrag.

Styrelsen består 1982 av Stefan Forssblad (ordf), Herbert Johansson (vice ordf), Ingvar Kronhamm (sekr), Sven-Anders Boman (kassör), Kurt Falk, Håkan Järnström, Inge Nilsson, Nils Rydbeck, Margaretha Grundell, Per Ahlqvist (suppleant), Per Palmér (suppleant).

Revisorer är René Sjöstrand och Leif Forsberg med Roger Mattsson och Claes Nordström som suppleanter.

Valnämnden består av Carl-Johan Holm och Rolf Nilsson.

För beställningstrafiken svarar Lena och Per-Olof Falk, telefon 031-78 33 60, för inköp Rose-Marie Ståberg och Leif Magnusson tillsammans med Lena Falk.

Redaktion och medlemsregister, se rutan överst till vänster.

## Sommarturerna 1982

Ångaren BOHUSLÄNS säsong börjar med den traditionella provturen 1 maj varefter beställningsperioden vidtar. Under maj och några veckor in i juni är efterfrågan stor på oss från företag och föreningar som före semestrarna vill samla personal, gäster och medlemmar till en resa med ångaren BOHUSLÄN.

När beställningsperioden mattas börjar de "öppna" turerna för våra egna medlemmar och allmänheten. Kvällsturerna varje onsdag går under juni, juli och augusti med början 2 juni. BOHUSLÄN går från Stenpiren i Göteborg kl 18.30 genom hamnen, södra och norra skärgården och är tillbaka kl 21.30. Biljetter säljs ombord under resan och kostar 30 kronor.

Dagsutflykterna till Käringön börjar efter midsommar och går varannan söndag, 4 och 18 juli, 1 och 15 augusti. BOHUSLÄN går från Göteborg kl 09.00 och anlöper Marstrand, Kyrkesund och Mollösund till Käringön. Uppehållet är ca 2 1/2 tim. och man hinner med att bese öns kappell, prästgården som nu är café, hembygdsmuséet och kanske ta ett dopp i de klara, salta böljorna. BOHUSLÄN går från Käringön kl 16.00 och anlöper samma stationer på återvägen till Göteborg med ankomst 21.30. Biljetter säljs ombord under resan. På morgonen serveras frukost i matsalen, på eftermiddagen middag men beställ plats i god tid under dagen.

Med tanke på denna, den fria horisontens resa, kan turen avkortas om sjögången visar sig för svår till lättnad för båt, passagerare och besättning.

Tre söndagar gör BOHUSLÄN turen Göteborg-Öckerö-Marstrand och åter. Marstrandstrafiken ombesörjs annars lördagar och söndagar med början 27 juni av ms STYRSÖ med några undantag då BOHUSLÄN rycker in: 11 juli, 8 augusti samt 22 augusti då BOHUSLÄN avslutar Marstrandstrafiken för säsongen.

Marstrandsbåten går från Göteborg 10.00 och anlöper Öckerö hamn 11.05 med ankomst till Marstrand kl 12.30. Återresan sker 15.30, Öckerö anlöps 16.50 och återkomst är satt till 18.00. Biljetter säljs ombord. BOHUSLÄN och STYRSÖ har kaféservice ombord.

Öckerö anlöps även vardagar då Styröbolaget för andra sommaren arrangerar reguljär trafik Göteborg-Öckerö-Hönö Klöva-Fotö-Göteborg under tiden 15 juni-20 augusti. Det är ms YLVA som tre gånger om dagen tisdag-fredag gör rund- och badturer från Göteborg kl 10.00, 14.00 och 16.30. Enkel biljett kostar 10 kronor.

I Trollhättan hålls varje år Fallens Dag tredje torsdagen i juli och tre dagar framåt. 15-18 juli går Styröbolagets SKARVEN Göteborg-Lilla Edet-Trollhättan (Akersvass) och tillbaka varje dag. Biljetter säljs i Turistbyrå i Göteborg i juli och även ombord. Buss ansluter till fallen.

Lördagen 17 juli går också ångaren BOHUSLÄN till Trollhättan ihop med Bergslagens Järnvägssällskaps ångtåg. Denna rundtur med ångbåt och ångtåg säljs genom G-P Resetjänst som annonserar resan i Göteborgs-Posten under juli.

Måndagen 19 juli ger sig ångaren BOHUSLÄN ut på en veckas sommarkryssning i Bohuslän. Det blir då några turer för allmänheten från orter där BOHUSLÄN sällan brukar visa sig. För tider, platser och biljetter, se det utförliga programmet som utkommer i vår!

IK

## Omslagsbilden

visar ångfartyget BLIDOSUND, ett av de förmåliga fartyg som byggdes vid Eriksbergs Mek Verkstad för trafik i Stockholms skärgård.

I detta nummer av Ångbåten finns en artikel om BLIDOSUND med anledning av det förestående pannbytet i det drygt 70-åriga fartyget. Foto Olle Malmquist.

## Medlemsavgift

Nu är det dags att betala medlemsavgiften för 1982. Avgiften är oförändrad, 30 kronor! Använd gärna det bifogade inbetalningskortet. Som medlem erhåller du vår medlemstidning och har möjlighet att delta aktivt i vår omväxlande verksamhet. Välkommen ombord även 1982!





## Sommarens nyhet: Båtluffa på västkusten

Att tågluffa har de senaste åren blivit ett populärt sätt att se Sverige på till rimliga kostnader.

I sommar är det dags för en intressant nyhet i Bohuslän nämligen att båtluffa mellan Göteborg och Smögen. Det är västkustens Turistråd som kläckt idén med båtluffarpaketet. Eftersom det inte finns direkt båttrafik mellan Göteborg och Smögen, har resan fått delas upp så att den omfattar sju dagar. Resan bjuder både på fria havsvyer, skogskransade fjordar och passager genom trånga skärgårdsleder.

Båtluffningen startar söndagar med STYRSÖ eller BOHUSLÄN från Göteborg till Marstrand. Uppehållet i Marstrand varar till tisdagen och innefattar två övernattningsnätter på Båteilet. Tisdag eftermiddag reser man med BYFJORDEN från Marstrand och längs fjordarna innanför Tjörn och Orust till Uddevalla. Resan tar ca 4 tim. I Uddevalla övernattar man i privatrum.

Onsdag morgon fortsätter resan med BYFJORDEN norr om Orust, genom de slingrande Nordströmmarna och efter ca 2 1/2 timmar resa kliver man iland i Lysekil. Resten av dagen och halva torsdagen tillbringas i Lysekil. Torsdag eftermiddag embarkerar man SÖTEN för resan till Smögen som är slutmålet. Efter uppehållet i Smögen som omfattar två övernattningsnätter, sker återresan på lördagen med buss till Göteborg.

I båtluffarpaketet som kommer att säljas av de lokala turistbyråerna ingår båtresa, logi under 6 nätter i privatrum (dubbelrum), läsk, 6 frukostar, serviceavgifter och färdbeskrivning.

Priser: vuxna 598:-, barn 6-12 år 471:-. Avresa från Göteborg söndagar 4/7-8/8.

För de som önskar resa med buss från Smögen till Göteborg tillkommer 68:- för vuxna och 34:- för barn.

För den båtintresserade finns möjligheter att på egen hand resa med lokalbåtar från Lysekil till t. ex. Käringön och Gåsö och från Smögen till Hällö och Gravarne.

### Miniluffa under en dag

För de som vill båtluffa under en dag finns ett miniluffarpaket med start och mål i Göteborg. Då reser man lördagar med STYRSÖ kl 10 från Göteborg till Marstrand. Efter ca 1 1/2 timmas uppehåll i Marstrand fortsätter färden med VESTVAG eller GULLI som går till Tjuvkil via Rönnäng, Dyrön, Risön och Hättan. Båtturen tar ca 1 1/2 timma. Vid framkomsten till Tjuvkil byter man till buss och är då framme i Göteborg kl 17.00. Resan går även att företagas i omvänd färdriktning med buss från Göteborg kl 8.35. Uppehållet i Marstrand blir då ca 4 timmar.

Den spänstige tar givetvis med cykeln på färden och får då en härlig cykeltur från Tjuvkil via Harestad, Kornhalls färja och Säge till Göteborg.

Priser: vuxna 62:-, barn 6-12 år 20:-. Avresa från Göteborg lördagar 3/7-21/8.

Bokning av båtluffarpaketet kan göras genom Västkustens Turistråd, Kungssportsplatsen 2, Göteborg. Tel 031-115608 och 115609. □



## Ångbåtar i vintertrafik



BJÖRKFJÄRDEN gör uppehåll i den 20 cm tjocka isen utanför Kungshättans brygga nära Drottningholm. Foto Christer Samuelsson 17 december 1981.

I Stockholm har ångfartygen BJÖRKFJÄRDEN och BLIDÖSUND varit igång som bi a lunchbåtar från slutet av november och fram till nyår.

Ångaren BJÖRKFJÄRDEN sattes redan den 30 november in på julbordsturer från Klara Mälarstrand till Drottningholm med anlop av mellanliggande bryggor. Måndagar-fredagar gjorde ångaren tre dagliga tvåtimmarsturer, medan man nöjde sig med en trettio minuters tur på söndagar. I mitten av december blev issituationen i Mälaren så svår BJÖRKFJÄRDENS turer istället flyttades till Saltsjön med Skeppsbron som utgångspunkt.

Tidningen Ångbåtens matpatrull reste med BJÖRKFJÄRDEN strax före jul och provat lunchen vid chiefen Tom Smiths bord in till julgranen på mellandäck. Själva julbordet med sina verkligt förstklassiga delikatesser, var uppdukat i den trivsamma salongen på akterdäck. På kökschefens

inrådan avslutade vi lunchen med risgrönsgröt med ljus sirap och grädda.

Ombord på BJÖRKFJÄRDEN kan man inte undgå att imponeras av hur rent och snyggt det är överallt. Inte minst i maskinrummet där den stora compoundångmaskinen tronar.

Även ångaren BLIDÖSUND har gått på jul-lunchturer från Skeppsbron. Ombord har en meny med skärgårdsspecialiteter ersatt det traditionella julbordet. Lunchturerna som tog 2 1/2 timma kördes från 30 november till 22 december. BLIDÖSUND har även utfört andra turer med varierande teman såsom stadsvandring, ångbåtsmusik, julotteresa till Vaxholm och nyårsbal.

Den 25 och 27 december var BLIDÖSUND insatt på sin ordinarie sommartrad till Blidösundets alla bryggor. Efter helgerna har arbetet med pannbyte i BLIDÖSUND påbörjats. Se även separat artikel. □



## NU ELLER ALDRIG!

### DET GÄLLER s/s BLIDÖSUNDS FRAMTID

En ny ÅNGPANNA i s/s Blidösund är nödvändig för att fartyget skall kunna överleva och fortsätta sin trafik. En ny panna är beställd! Den levereras i början av 1982 och skall sitta på plats och fungera till sommarseglationen.

Kostnaderna för pannbytet inkl. räntor blir i det närmaste 1 MILJON KRONOR! Det är omöjligt för rederiet att segla in överskott som tillräckliga och Roslagens Skeppslagsvänners ekonomi är också otillräcklig.

### DIN INSATS ÄR NÖDVÄNDIG!

Vi ber Dig – som är »organiserad båtvän» – att bidra till pannbytet i s/s Blidösund. 200.000 kr är målet för insamlingen. Det räcker till två amorteringar på den nya pannan. Om denna summa kan samlas in, är pannbytesprojektet i hamn.

GÖR DIN INSATS FÖR ATT S/S BLIDÖSUND SKALL ÖVERLEVA!

### SÄTT IN DITT BIDRAG PÅ POSTGIRO

55 25 00 - 1

Inbetalningskort bifogas

### GÖR DET NU!

Du som sätter in 100 kr eller mer, får ett litet diplom.

Du som sätter in 500 kr eller mer, får diplom och fria resor under tre år på Blidö/Svartlöga-traden.

Du som sätter in 1.000 kr eller mer, får diplom och fria resor under tre år på Blidö/Svartlöga-traden, på Ångbåtsmusikturerna och turerna inom Norrtälje och Vaxholms kommuner.

ALLA BIDRAG – SMÅ SOM STORA – ÄR VALKOMNA OCH NÖDVÄNDIGA!

### DET HÄR ÄR VIKTIGT! HOPPAS DU STÄLLER UPP!

Med de hjärtligaste ångbåtshälsningar och tack på förhand,  
Stockholm i oktober 1981

Pia Söderberg  
ÅB Roslagens Skeppslagsvänners

Staffan Kjellmor  
Roslagens Skeppslagsvänners

## SS BLIDÖSUND fyllde 70 år och byter ångpanna



BLIDÖSUND vid slutbryggan Norrsund före återresan med hemvändande julfirare. Gott om resenärer, såväl rundtursåkare som reguljära trafikanter från bryggorna. Foto Christer Samuelsson 27 december 1981.

Den 4 mars 1911 avgick passagerarångaren BLIDÖSUND från byggnadsvarvet Eriksbergs mekaniska verkstad i Göteborg mot Stockholm. Efter nattuppehåll i Helsingborg och Simrishamn och en hård dust med Östersjön kom BLIDÖSUND till Stockholm på kvällen den 7 mars. Den nionde gjorde fartyget premiärtur till Blidö i Stockholms norra skärgård.

### Bok till jubileet

Lagom till ångarens 70-årsjubileum 1981 utkom boken "Ångfartyget BLIDÖSUND - en sörpling i skärgårdstrafiken". Utgivare är Roslagens Skeppslagsvänners, ss BLIDÖSUNDS ideella stödförening. Överskottet av försäljningen går till fortsatt stöd åt fartyget.

Blidösunds boken är på 75 sidor och rikt illustrerad. Om Blidösundsbolagets upp-

gång och fall skriver ångbåtskännaren Arne Sundström. Thure Moberg som är maskinchef ombord tar oss med på en rundvandring på fartyget. Om hur BLIDÖSUND räddades och blev Kulturbåten nr 1 berättar Staffan Kjellmor, ordförande i stödföreningen. Som sagt, mängder av intressanta fotografier ledsagar texten i boken om Stockholms skärgårds sista koleldade ångfartyg.

Boken om ss BLIDÖSUND beställs genom att man betalar 32 kronor inkl porto och expeditonsavgift till postgiro 85 37 96-1, Roslagens Skeppslagsvänners.

### SS BLIDÖSUNDS historia

Det var missnöje med Waxholmsbolagets trafik genom Blidösundet som fick Blidöborna att 1910 bilda eget rederi. Ångfartygs AB Stockholm-Blidösund. Bolaget be-



ställdes genast ett nybygge vid Eriksbergs mekaniska verkstad i Göteborg som offerrat ett systerfartyg till de 1910 levererade passagerarångarna TOR I, senare KANHOLMEN, och SANDHAMNS EXPRESS, numera NORRSKÄR. BLIDÖSUND fick emellertid styr- och navigationshyttorna förlagda för om matsalen på övre däck istället för som på systerfartygen på båtdeck.

BLIDÖSUNDS längd blev 35,29 m, bredden 6,85 meter. Passagerarantalet är idag 268, "innanför fjärdarna" 374.

Angpannan är från början koleldad, har tre fyrar och ett ångtryck på 11 kg/cm<sup>2</sup>. Kolförbrukningen vid full fart, 12 knop, är 5 hl per timme. Vid provturen 1911 gjorde BLIDÖSUND under en timme 13,5 knop vid 410 indikerade hästkrafter och vid forcering indikerade maskinen 580 hästkrafter vid 14 knop.

Insättandet av BLIDÖSUND i trafiken mellan Stockholm och Blidö gav upphov till det s.k. Blidökriget, ett ångbåtskrig i samma stil som många andra. Stängda bryggor, stenar i vattnet och såpade hållar var några av tillhyggena i denna kamp mellan blidöborna och Waxholmsbolaget. "Kriget" varade i flera år till dess fred kunde slutas. 1930 var det emellertid nära att BLIDÖSUND blivit uppköpt av Waxholmsbolaget. Det blev inget köp för blidöborna vägrade sälja med motiveringen att man vid besök i Stockholm lugnt kunde ställa sina saker ombord på BLIDÖSUND medan man fortsatte sina ärenden. Waxholmsbolagets båtar utnyttjades tydligen även på andra linjer under denna tid.

Blidösundsbolagets ekonomi var kanske inte så lysande och speglas väl i kapten Paul Östermans kommentar om bolagets vintertrafik: "Ni blidöbor åker med båten bara två gånger. En gång när ni ska till sjukhuset, å andra gången när ni kommer ut i kistan. Hur ska man då kunna ordna nån vintertrafik---". BLIDÖSUND lades regelbundet upp under värsta isperioden.

I början av 1930-talet gick BLIDÖSUND efter följande turlista: Från Stockholm, Strandvägen, vardagar kl 15.10, från Norrsund kl 06.30, måndagar 05.45. Söndagar gjorde BLIDÖSUND en tur från Stockholm kl 08.40 till Blidö och åter från Norrsund 17.45 med tillägg för blindturer. På resan som tog 4-5 timmar anlöptes ca femton bryggor. Slutbrygga var Norrsund men vid den här tiden fortsatte BLIDÖSUND tisdag och torsdag till Furusund, Högmarsö och Hysingsvik på fastlandet nära Norrtälje.

BLIDÖSUND fortsatte trafikera Blidösundets bryggor ihop med Waxholmsbolagets ångaren och andra konkurrenter hotade. Passbåtslinjer inrättades till fastlandet och närmaste busshållplats, vägar och broar byggdes allt längre ut i skärgården. 1953 var vägen framme i Furusund, året därpå fanns vägfärja till Yxlan på Blidösundets östra sida och 1956 nådde man Blidö även med bil och buss. Nu började Blidösundsbolagets förluster.

Då hade även den snabbåts trafik startat 1953 som från en blygsam början utvecklades och idag pågår med de stora SJÖGULL och SJÖBRIS. 1954 började BLIDÖSUND därför regelbundet trafikera Norröra och Söderöra norr om Blidö för att locka flera resenärer.

Den främsta orsaken till att bolaget 1961 trädde i likvidation var planerna att låta en stöderättigad passbåtslinje kompensera BLIDÖSUNDS förluster. Den för trafiken anskaffade båten visade sig vara en uttjänt skrov och bolaget kunde inte uppfylla avtalet. Efter sommaren 1960 lades därför BLIDÖSUND upp vid Djurgårdsvarvet, som man trodde, för gott.

## BLIDÖSUNDS räddning

BLIDÖSUND låg upplagd nästan hela 1960-talet vid Djurgårdsvarvet vars ägare, Stockholms Ångslupsaktiebolag (SAA) övertog fartyget 1965. SAA hade planer att motorisera det och under namnet EXPRESS II sätta in det på Sandhamn. Därav blev intet då hela skärgårds trafiken vid denna tid låg "i stöpsleven". Istället köptes BLIDÖSUND av Eric Jägeborg och Leif Rasmusson för 35.000 kronor! De lånade dessutom 100.000 kr för den omedelbara upprustningen.

De nya ägarna hade redan köpt ÖSTANA I och bildat AB Roslagens Skeppslag, ett namn som anknyter till den tid då skärgården var indelad i skeppslag. Eric Jägeborg var f.ö. själv född i Wermö Skeppslag. ÖSTANA I behövde emellertid ny ångpanna och planerna på dess upprustning vilar ännu. Fartyget tillhör fortfarande rederiet och tjänar som förråd.

För BLIDÖSUNDS del inträffade den stora triumfens stund den 4 juni 1969 då Waxholmsbolaget firade 100-årsjubileum med stor uppvisning vid Strömokajen. Intresset riktades plötsligt mot den välkända ångaren som dök upp på Stockholms ström.



Ångaren BLIDÖSUND är den sista koleldade skärgårdsbåten i Stockholms skärgård. Foto från Roslagens Skeppslagsvänner.

Efter idogt arbete var BLIDÖSUND tillbaka bland de levande ångbåtarnas skara!

Under några säsonger kände rederiet sig för med bl.a. trafik på Strängnäs. BLIDÖSUND kom emellertid snart tillbaka även till sin gamla linje på Blidö. Sommartid gör BLIDÖSUND uppskattade veckoslutsturer Stockholm-Blidö och åter, ut fredag kväll och åter söndag kväll. BLIDÖSUND är stationerad i skärgården över lördagen för olika arrangemang. Dagsturer kombineras med "snabbåtarna" på linjen vilka liksom BLIDÖSUND uppbär stöd från landstinget för trafiken.

Måndagar vikarierar BLIDÖSUND på Mariefredslinjen för MARIEFRED och på måndag kväll under förflyttningen till Skeppbron inbjuder man till "litterär förhandling" med någon stockholmskännare som ciceron. I samarbete med Stockholms Stads-museum arrangeras även de "båtarna stads-vandringarna", guidade utflykter på farvattnen kring Stockholm. Med stöd från Stockholms kulturråd genomförs under juli och augusti "Ångbåtsmusiken", de populära kvällstureorna med varierat musikutbud som gjort BLIDÖSUND ytterligare känd.

1973 bildades den ideella stödföreningen Roslagens Skeppslagsvänner med idag över 1400 medlemmar. Föreningen är till mycket stor hjälp för verksamheten kring BLIDÖSUND inte minst administrativt.

Före säsongen 1977 avled plötsligt Eric Jägeborg som då stod som ensam ägare till rederiet. Detta köptes på hösten för 325.000 kronor av en grupp människor av vilka de flesta hade arbetat ombord. Delägarna är till antalet åtta. De tar ut en mycket marginell ersättning för sitt arbete med fartyget medan övrig personal har avtalsenlig lön.

Det nya rederiet införde en ny tradition, julresor med ss BLIDÖSUND. Jullunchurer med skärgårdsspecialiteter, flera resor till Blidö och åter, musikurer och julottetur till Vaxholm stod på programmet julen 1981.

## Ny ångpanna 1982

BLIDÖSUNDS ägare har sedan en tid tillbaka funderat på att byta ut den ursprungliga ångpannan medan den ännu fungerar ▶



## Båtar runt omkring

W-L Rederi AB i Göteborg med Sven Schramm som redare har från Danmark inköpt bil- och passagerarfärjan ANHOLTFÄRGEN, byggd som LAESØ 1961 i Frederikshavn för trafiken Frederikshavn-Lösö. Inköpspriset var 800.000 danska kronor.

Fartyget är 40,49 m långt och 8,82 brett. Djupgåendet är 2,30 m och bruttodräktigheten 320 reg.ton. En Alpha-diesel på 630 BHP ger färjan en fart av 12 knop.

Som svensk får färjan namnet WHITE QUEEN. Hon byggs om vid varvet på Knippla varvid bildäcket förvandlas till salong. Ombyggd skall fartyget kunna föra 300 passagerare. WHITE QUEEN sätts i trafik till sommaren och skall då ha Knippla som hemort. Enligt rederiets planer skall fartyget under tiden 27 maj-9 september trafikerar Göta älv mellan Göteborg och Vänersborg med avgång från Göteborg måndag och torsdag kl 09.00, från Vänersborg tisdag och lördag kl 09.00. Resan tar med båt ca 7 timmar. Priset för båt- och bussresa samt lunch är 170 kronor, för barn 95.

URESUND blir kryssningsbåt

Sedan Uresundsbolagets URESUND lades upp i oktober 1980 såldes fartyget våren 1981 till ett partrederi i Stockholm med Angfartygs AB Saltsjön-Mälaren som huvudredare. Rederiet äger tidigare ss BJÖRK-FJÄRDEN som trafikerar Stockholm-Björkö i Mälaren. Nyförvärvet har omdöpts till LINDBLAD POLARIS och skall nu byggas om för exklusiva kryssningar i Östersjön och till Nordkap. Även vidare resor pla-

för att slippa riskera haveri med katastrofalt inkomstbortfall mitt i en säsong.

Hösten 1981 slog man till och beställde den nya ångpannan som med armaturer kostar 500.000 kronor. Den tillverkas vid Götaverken Angteknik i Göteborg och är avsedd för fortsatt koleldning. Kostnaden för insättning etc beräknas till ca 300.000 kr.

Den totala kostnaden blir - trots eget arbete så långt det är möjligt - med räntor och allt i det närmaste en miljon.

Även om pannan ännu fungerar så har Statens Anläggningsprovning som är tillsynsmyndighet satt ned trycket så mycket att man, för att uppnå samma effekt som tidi-

neras. Kryssningarna säljs av resebyrån Lindblad Travel Inc. i New York. I november kom fartyget till Göteborg där Nicoverken svarar för ombyggnaden som sker vid Skrot & Avfalls kaj i Tingstad. Ombyggnaden skall vara klar i april.

## Slutångat på Åland

Nu har de sista passagerarångarna trafikerat linjen Stockholm-Mariehamn. Den 20 december återkom APOLLO III till Stockholm på sista turen som ångbåt och 30 januari i år var det BALTIC STARS sista avgång från Stockholm på den vanliga 24-timmarskryssningen till Mariehamn och åter. Båda fartygen återkommer i vår ehuru motoriserade.

APOLLO III, ex SVEA JARL, byggd vid Finnboda Varf 1962, blir av med sitt ångmaskineri i Åbo. Det är en sexcylindrig ADM Skinner ångmotor på 4500 hkr som byts ut mot två MAN dieselmotorer med reduktionsväxel. Propellern behålls således. APOLLO III återupptar Ålandskryssningarna i mars.

BALTIC STAR ex BIRGER JARL är Anedinlinjens panamaregistrerade Ålandsbåt som i februari-mars får en Alpha-diesel insatt i Frederikshavn. BALTIC STAR hade en Helsingør fyrcylindrig kvadrupelmaskin med turbokompressor. Fartyget är byggt 1953 vid Finnboda. Medan APOLLO III konverterar av rent ekonomiska skäl är det dåliga ångpannor som tvingar Anedinlinjen till motoriseringen. Nya ångpannor hade blivit dyrare. IK

gare, måste elda mycket hårdare. Det mår pannan inte bra av i längden och vid en eventuell ytterligare sänkning av trycket blir läget ohållbart.

Rederiet och stödföreningen startade i oktober 1981 en insamling för att åtminstone täcka två amorteringar på den nya pannan. Målet är 200.000 kronor varav något mer än hälften hittills har säkrats.

Under tiden som man är "pannlös" skall ångbogsseraren ÖRNEN lämna ånga till BLIDÖSUND. Pannkappen och matsalens aktere del monterades ned i januari inför det stora "lyftet" i februari på Finnboda då gamla och nya pannorna byter plats. I maj skall allt vara klart, en ny säsong börjar. IK

## Besättningsinformation

Som var och en av de aktiva besättningsmedlemmarna väl känner till har besättningsanskaffaren ansvaret för att en väl sammansatt besättning ställer upp till varje resa. Arbetet som besättningsanskaffare har visat sig vara ett av de mest nervpirrande uppgifterna i vår verksamhet. Några timmars telefonringande till medlemmarna med bön om medverkan har ofta visat sig otillräckligt och räddningen har ofta kommit i form av oanmälda medlemmar som "av en ren händelse" tittar ner en halvtimme före avgång. Så bör det inte vara. Den ryckiga tillgången på besättningsmedlemmar torde till stor del bero på att alla inte är informerade om månadens aktuella resor och därför inte kan planera sin medverkan på lite längre sikt. Därför har styrelsen beslutat att fr.o.m. seglationen 1982 införa följande:

- Ett kort- och adressregister lägges upp separat för aktiva medlemmar, se prov här intill.
- Med hjälp av adressplåtarna trycks kuvert (fem satser) som frankerade överlämnas till befraktaren.
- Befraktaren gör resekalender månadsvis med uppgifter av värde för planeringen.
- Senast en vecka före den aktuella månaden postas försändelsen till de aktiva medlemmarna.
- Försändelsen kan även innehålla allmän information t.ex. vem som är besättningsanskaffare under viss period, vilka resor som kräver extra intendenturpersonal etc.

Underlaget för urval av aktiva medlemmar har gjorts efter besättningslistorna i 1981 års pärm som förvarades ombord och där var och en antecknat sig själv. För att det hela skall fungera är det viktigt att ev. adressförändringar snarast meddelas till Nils Rydbeck under adress

Inriggaregatan 9  
431 36 MÖLNDAL

Telefon 031-27 78 46

Under sommaren 1982 kommer samma besättningspärm att finnas ombord för anteckning av nya aktiva medlemmar. Vidare kommer kortregistret över samtliga aktiva

att finnas hos den aktuella besättningsanskaffaren.

Befälhavare och styrmän kommer som hitills att ligga under särskild anskaftare. Dessa kommer emellertid att erhålla samma cirkulär varje månad som övrig besättning.

Det är styrelsens förhoppning att det nya systemet skall medföra en lugnare tillgång på lämpligt sammansatt besättning till varje resa då ju var och en nu får tillfälle att bättre placera sitt deltagande. Det bör även bli lättare att få medlemmar att åtaga sig besättningsanskaftarens otacksamma uppgift.

N.R.

### BESÄTTNINGSKORT

Däck (D)

Maskin (M)

Int. tur (I)

Telefon:

Arbets:

Boistaden:

SKF Regro 19232 81 11

## Tjörn runt med STF

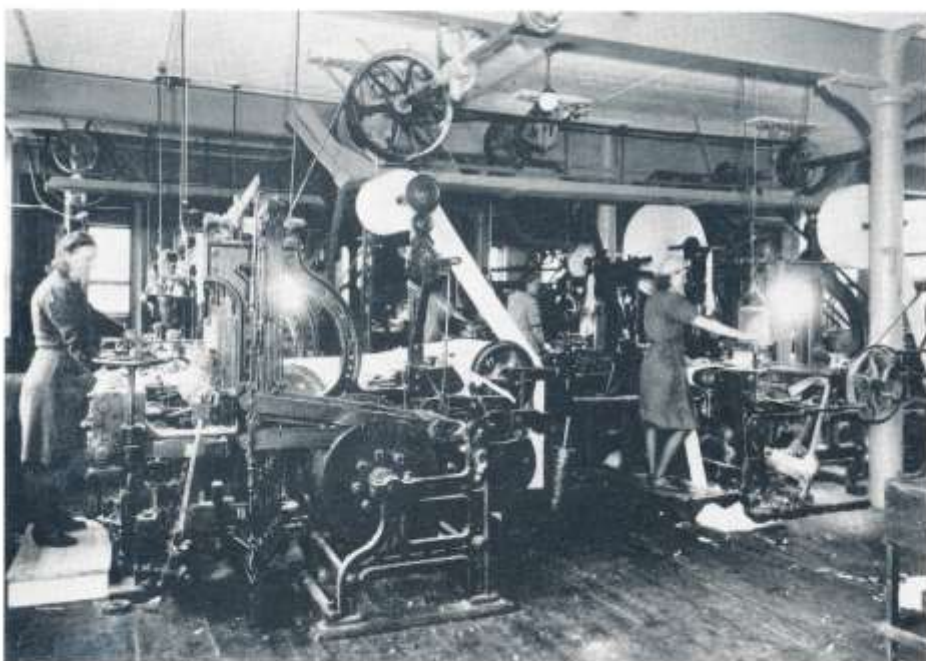
Sedan flera år tillbaka förhvir Svenska Turistföreningens göteborgskrets BOHUS-LAN under Kristi Himmelfärdsdag.

Arets resa som infaller torsdag 20 maj går från Göteborg kl 9 till Skärhamn, där uppehåll görs i två timmar. Under besöket i Skärhamn görs en vandring med bl a besök på museet "De seglade för Tjörn". Den fortsatta färden med BOHUS-LAN går genom Kyrkesund, Skäpesund och Instö ränna tillbaka till Göteborg med ankomst kl 19. Under återresan serveras middag ombord. Resan är ett samarrangemang mellan STF och Naturskyddsföreningen.



En museal industri:

## Göteborgs Remfabrik



På Gårda finns mycket att se för den som är intresserad av kulturhistoria och i synnerhet industrihistoria. Efter tillkomsten av Göteborgs Sluss vid Drottningtorget år 1873 erbjöd Mölndalsån goda transportmöjligheter, speciellt för kol. Detta drog många industrier till åstranden under 1800-talets slut. Industritomterna avstyckades från hemmanen Gårda och Underås i Örgryte landskommun. Ans västra strand lämnades obebyggd, det var landerimark som tillhörde Göteborg.

På senare år har stadsdelen fått förfalla ganska mycket, inte minst för att man hotat bygga trafikplatser och autostrador över stora delar av Gårda. I Apotekarnes gamla vattenfabrik har nu emellertid Industrimuseet flyttat in. Tomtens fabriker har sedan länge lämnat huset med klocktornet, men den stärkelse läsåren begagnar till sina kragnar o a persedlar, packas fortfarande i en gammal fabrik på Gårda.

Remfabriken är en av de fabriker som etablerades under 1800-talets slut. Det märkliga är att den knappast förändrats sedan tiotalet. Därför är den sannolikt Skandinavians bäst bevarade arbetsplats från den tidiga industrialismen.

Hela Göteborgs Remfabrik drivs av ett par ensamma elmotorer. Det är ett verkligt skådespel när man kopplar på strömmen och fabriken startar. Själva fabriken bör ha varit en av de större avnämarna för det som tillverkades - plattremmar. Vävstolarna och de övriga maskinerna får sin rörelse från långa transmissioner i taket, precis som i vilken industri som helst i början av seklet. Det är mycket som rör sig när man lägger på en rem till någon av maskinerna. Golvet gungar när mässingsbeslagna trädetaljer och läderstroppar rasslar runt mellan gavlar med "ROBERT HALL & SONS, BURY LTD" och ett årtal, aldrig senare än 1917, i

relief i gjutjärnet. Man fångas lätt av de gamla vävstolarna, kanske mycket beroende på att man så lätt ser och förstår hur en så öppen maskin fungerar.

Fabriken, som ligger i hörnet Avägen-Blekeallén, är gammaldags på alla sätt. Kontoret är lika ålderdomligt som maskinerna och direktören bodde i disponentvillan inne på fabriksområdet ända till dess fabriken lades ned i november 1977. Då hade man sedan en tid haft ganska få anställda och få vävstolar igång.

Det finns fortfarande viss avsättning för remmar berättade Trad Wrigglesworth för den grupp aktiva från Sällskapet Angbåten som besökte Remfabriken i höstas. Därför finns det all anledning för Föreningen Göteborgs Remfabrik, som bildades 25 november 1978, att fortsätta att väva plattremmar på de gamla maskinerna. Föreningen har som målsättning att bevara Remfabriken som ett levande industriminne, hålla yrkeskunskaperna från den mekaniska vävnadsindustrin levande och visa fabriken verksamhet, historia och arbetsmiljö för allmänheten. Man anser att industriarbetets historia är ett kulturarv som måste bevaras. Kunskaperna om hur tillverkningen går till, hur maskinerna sköts och så vidare måste föras vidare från människa till människa.

Precis som när man driver en gammal båt ställs man då inför avvägningar mellan ambitionen att bevara den historiskt intressanta miljön och kravet på användbarhet. Föreningen avser inte alls att vara ensidigt pietetsfull utan vill låta rimliga krav på arbetsmiljö och säkerhet sätta sina spår i fabriken's nutidshistoria.

Nya användningsområden för plattremmar är inte svåra att hitta. Föreningen lockas också av tanken att knyta en helt ny produktionsenhet till fabriken. I en tid då svensk textilindustri går på knäna skulle Göteborg kunna få en "vävverkstad" där nya produkter och metoder kunde experimenteras fram genom ny teknik som bygger på erfarenheter från den gamla anläggningen.

Detta är emellertid visioner som kan förverkligas först långt fram i tiden. Man måste dessförinnan ta ställning till i vilken mån tillverkningen kan utföras med enbart idella krafter eller om man måste finna andra former. Nu arbetar föreningsmedlemmarna regelbundet med underhåll och renovering av maskiner, utrustning och byggnad. Flera före detta anställda är bland de aktiva, och dessa lär nu andra medlemmar hur arbetet vid maskinerna går till.

Wbg





## Hamnbilder från Göteborg

heter en vacker bilderbok med många magnifika foton från hamnen i både öst och väst under ca 100 år. Björn Olsson och Curt Svensson heter författarna och Wezäta förlag har givit ut publikationen, som kostar ca 160 kr.

Tyvärr har det inte blivit någon bra bok, då författarna uppenbart vet alltför litet om det intressanta ämnet för att kunna åstadkomma vederhäftiga bildtexter, som är generande torftiga och ofta felaktiga. Herrarna drar sig inte ens för att citera Nordisk Familjeboks eller Svensk Uppslagsboks självklara förnumstigheter, vilket endast i undantagsfall får betraktas som en lustifikation.

Ett par foton ur det rikhaltiga bildmaterialet är inte ens från Göteborg. Från sydliga luftstreck härstammar utan tvekan fiskhamnsbilden på sid 41 och människorna, som väntar på amerikabåten (sid 50) befinner sig troligen i Köpenhamn. Nog hade de fyra sidorna om amerikabåtarna blivit betydligt intressantare med vettiga bildtexter, som nu helt saknas.

Sidan 67 intresserar kanske speciellt Angbåtens läsare. Under en grann bild över Trä- och Stenpirarna kan man läsa följande intelligenta rader: "Man kan än idag - tack vare Sällskapet Angbåten och andra entusiaster - fara med de vita skönhetserna till Käringön, Uckerö, Hönö, Marstrand och många andra västkustska paradis." Lösaren får ju det intrycket att alla de välbekanta ångbåtarna på fotot existerar än idag. Det undre fotot är taget vid Skeppsbron och inte vid Träpiren omkring 1920. Här fanns nämligen en längs kajen gående träbrygga, där skärgårdsbåtarna lade till före Träpirens tillkomst 1922.

Vid Gullbergskajen lossade man kol och inte vid Skeppsbron, som det påstås på motstående uppslag (sid 66). Nog är det onödigt att till det ståtliga porträttet av Axel Broström (sid 70) dra in främlingarna Anna-Bella och Heidi.

Varför namnger man sällan eller aldrig de fartyg som syns på foton. Det vore ju intressant för läsaren att få veta, vilka fartyg som sjösattes eller dominerar foton över varv och kajer. På sidan 13 är ångarens namn dock angiven. Lloyd-

daren kallas BOTHNIA, men heter IVERNIA, vilket borde kunna läsas på originalfotot. IVERNIA omnämnes ju också i Eivor Bruzelius artikel.

Det är onekligen en god idé att lägga upp det hela med små välskrivna artiklar av mer eller mindre välkända författare. Men varför denna negativa syn på arbetsplatser och arbetsgivare? Inte en rad om förbättrad arbetsmiljö eller om fritidsanläggningar, som står till de anställdas förfogande på exempelvis Arendalsvarvet.

Listan på tokigheter skulle kunna göras mycket längre, om man började lusläsa texten, men dessa exempel får vara bevis nog på att den bildermässigt intressanta boken genom slarv och okunnighet blivit en besvikelse.

En förteckning över bildernas ursprung hade kanske givit en värdefull komplettering till de ovederhäftiga bildtexterna

\*\*\* DAG

## Bohuslänska Kusten återuppstår

Det anrika Angbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla, driver sedan slutet av förra året rederiverksamhet igen.

Bakgrunden är den, att Uddevalla kommuns bogserbåtsbolag AB Bohus Tug Ltd övertogs av C L Hansons Bogserings AB i Göteborg. I överlåtelsen ingår bogserbåtarna BOHUS och DYNAN samt den stora offshorebogseraren TIMAZ. I fortsättningen kommer C L Hansons att drivas under namnet Bohus Tug AB.

De återstående bogserbåtarna TOM, TED och GRVEN har överförts på Uddevalla kommuns bolag Angbåts AB Bohuslänska Kusten som varit vilande sedan 1969. Efter 1950 då det gamla Bohuslänska Kusten upphörde rekonstruerades bolaget under samma namn för att fortsätta trafiken på Oslo-linjen med ångarna OSLO och GÖTEBORG. Rederiet skaffade även ett par lastfartyg och så småningom även bogserbåtarna TOM och TED, vilka alltså nu har återförts på det numera kommunägda Angbåts AB Bohuslänska Kusten.



## ATENE och skutsjöfarten på Tjörn

Det är inte så värst många år sedan den traditionella skutsjöfarten i Bohuslän upphörde.

Speciellt var det tjörnborna som ägnade sig åt fraktfart med träskutor och mellan 1900 och 1966 fanns sammanlagt ca 350 segelfartyg registrerade inom nuvarande Tjörns kommun. Skärhamn, Bleket, Nordevik, Stockevik, Kyrkesund, Tjörnekalv, Klädesholmen, Rönnäng, Åstol, Flatholmen och Säbyö var några av hemmahamnarna. 1939 var 116 segelfartyg registrerade på dessa och andra platser på och kring Tjörn.

I farvattnen kring ön kunde man i somras möta en vacker liten skuta. Det var ATENE, som köpts av en förening som skall bevara och bruka henne för att därigenom samla och sprida kunskap om sjömanskap och segelfartygens historia. Ur Föreningens m/s Atenes egen presentation av projektet har vi hämtat följande:

1977, under arbetet med Skärhamns Sjöfartsmuseum, "De seglade för Tjörn", väcktes tanken på att ett segelfartyg egentligen behövdes för att fullborda idén bakom museet. Till detta fanns många skäl. Ett rent kulturhistoriskt givetvis. Från segelfartygen har tjörnborna fått sin utkomst i generationer. Tyngst vägde dock det faktum att gapet som uppstod när VEGA, Tjörns sista skuta, den 26 september 1966 sista gången lämnade Skärhamn, fortfarande kunde fyllas. På Tjörn finns många nu levande som var med under segelfartygens dagar. De färdigheter och kunskaper som fortfarande lever kvar mäs-

te räddas till kommande generationer.

Då det stod klart att ATENE var till salu, bildades Föreningen m/s Atene den 11 september 1980.

Fartyget byggdes 1909 av ek på Fredriksöns varv, Svendborg, av J Ring Andersson som krävellbyggd skonert. Namnet var EMANUEL och hon seglade med sin danske ägare som befälhavare till 1916 då hon av allt att döma såldes till Norge. Därifrån såldes MULL, som hon då hette, 1921 till ett partrederi med sjömannen Johan Albert Amandusson på Tången som huvudredare. Hon var då försedd med en 35 hk hjälpmaskin och hon döptes till ANNA LISA efter förste befälhavarens adoptivdotter.





# Nya Tjörnbron klar

## Slut på färj- och båttrafiken till Tjörn

Den nya Tjörnbron invigdes av kungen måndagen 9 november 1981. Bron byggdes på rekordtid, 1 år och 5 månader, och kostade 210 miljoner kronor. Det är en snedkabelbro med 114 meter höga betongtorn. Längden är 645 meter, bredden 15,7 med tre körfält varav två var färdiga till en början.

Det var den 18 januari 1980 som fartyget STAR CLIPPER kolliderade med den gamla bron. Omedelbart inrättades passagerarbåtstrafik mellan Almön på Tjörn och Stenungsund och parkeringsplatser liksom vändplatser för bussar anordnades. Fem dagar efter broarbetet började arbetet på färjelägen vid Almön och Stenungsund där

även en längre väg fick anläggas. 8 mars öppnades vägfärjeleden.

Passagerarbåtstrafiken som till en början gick i Vägverkets regi överfördes 1 juli 1980 på kommunerna som lät ALMÖN och SAGANA trafikera linjen Stenungstorg - Almön.

Under sommaren påbörjades arbetet med den nya bron efter en mycket snabb projektering. Bron kunde också tas i bruk en månad tidigare än planerat. Samma dag som den nya bron invigdes upphörde trafiken med vägfärjorna och passagerarbåtarna. Vägfärjetrafiken sysselsatte fyra färjor och 48 män. ALMÖN och SAGANA lades upp.

IK

Partrederiet sålde fartyget till ett rederi på Hovenäset 1923. Hon avfördes 1927 ur registret som kondemnerad, men blev året därpå reparerad på Björkenäs varv och omtäckad till galeas. ANNA LISA köptes 1929 av skepparen Eskil Mattias Johansson, Hovenäset och återinfördes i fartygsregistret. Namnet blev WANDA, och hon såldes åter 1933 till ett partrederi på Malmö. Där fick hon en ny 50 hk motor.

1956 lämnade hon Malmö för att under några år vandra mellan flera ägare. I början av sextiotalet användes hon för att frakta fiskavfall och täckades om till jakt. Från 1965 hörde hon hemma i Kungsviken, där hon återfick skonertingen och döptes till ATENE. Hon är 20,62 m lång, 5,75 m bred och sticker 2,70.

I fjol användes ATENE från maj till september. Under terminstid seglade man turer med skolklasser. På långans dag gjorde man turer för de seglade för Tjörn. För övrigt har man seglat för kulturnämnden och turistbyrån på Tjörn, samt gjort ideella resor med pensionärer och handikappade.

I vinter ligger ATENE på Hällviksstrands varv, där man iordningställer skansen till originalskick. I lastrummet inreder man samtidigt 26 kojplatser.

Den som är intresserad av ATENE kan kontakta Agneta Hermansson 0304-70546 eller Egon Nilsson 0304-70981.

Wbg



☆

## Ångbåtsand

En ny art av den ytterst sällsynta vit-huvade ångbåtsanden har upptäckts i Sydamerika, rapporterar Dagens Nyheter. Antalet arter är därmed uppe i fyra!

Ångbåtsanden har fått sitt namn efter sitt egenartade sätt att ta sig fram över (!) vattnet i 15 (!!) knops fart.

Det låter som hämtat ur någon Disneyfilm.

ALMÖN lägger ut från nya bryggan vid Stenungstorg. ALMÖN gick tidigare i lokaltrafik i Kielbukten innan hon 1980 köptes till Rönning av Bengt Kristensson.



SAGANA vid Stenungstorgs brygga. SAGANA trafikerade tidigare Bergens skärgård innan hon 1980 köptes av Sven-Ake Nyberg i Mollösund.



Fyra Tjörnbussar kör inland från FARJA 298 vid Stenungsund. Bussarna trafikeras Stenungsund med gymnasium och industrier och direktbussar går till Kungälv och Göteborg. På Tjörn trafikeras alla större samhällen och tur-tätheten är god.





# Eriksbergsfärjan E.M.V.1

Svenskt reg.nr 10772  
Signalbokstäver SEUK  
Längd över allt 28,40 m  
Bredd 8,62 m  
Djup 3,35 m  
Bruttodräktighet 172 reg.ton  
Nettodräktighet 61 reg.ton

Fart 6,5 knop  
2 st Motorenwerke Mannheim AG 2x120 HK  
1972  
2 st Volvo-Penta TMD 100 A 2x210 HK

Denna färja byggdes 1943 vid Norderwerft Köser & Meyer i Hamburg med byggnadsnummer 757 som HANS WESTPHAL för byggnadsförvaltningen i Lübeck.

Efter leveransen gick HANS WESTPHAL i trafik på leden Travemünde-Priwall ("Priwall Fähre"). Några andra uppgifter från den tyska tiden har varit omöjliga att få besked om trots brevväxling med både tyska myndigheter och båtologer. Jag tar därför tacksamt emot sådana uppgifter om någon i Angbåtens läsekrets har vetskap därom.

## Inköp av E.M.V.1

Persontransporterna över Göta älv var för Eriksbergs del ordnade på samma sätt som

vid de övriga göteborgsvarven med pramar och bogserbåt. Prämtransporterna var ingen bra lösning eftersom varvspersonalen fick stå oskyddad mot väder och vind året om. För att lösa detta problem sökte varvsledningen en färja. Man fastnade för den tyska färjan HANS WESTPHAL som inköptes sommaren 1951 för kr 361.991:55.

När färjan anlät till Eriksberg startade ombyggnaden till personalfärja. På bildeck tillkom en överbyggnad med salong för större delen av passagerarna till skydd under överfarten mot vådrets makter. Tekniskt var färjan en av de modernaste i landet och den första färjan som var utrustad med Voith-Schneiderpropellrar. Den fick härigenom en enastående manövernäma och kunde ex.vis köras i sidled med 3 knops fart. Tack vare denna egenhet hos propellrarna behövdes inga roder på färjan. Alla manövrer sköttes direkt från styrhytten.

I maskinrummet fanns förutom framdrivningsmaskineri även en 60 HK hjälpmotor installerad som gav kraft till en elektrisk generator, länsump och kompressor. En värmepanna gav värme åt maskin- och propellerrum samt besättningsutrymmen. Besättningen bestod av befälhavare, maskonist och två däcksmän.



Foto förmodligen från prov- och leveransturen på senhösten 1951. Fotot kommer från Ljud & Bildarkiv, Eriksbergs mek verkstad.



En ny arbetsdag skall börja på varvet. "Eriksbergare" embarkerar färjan en solig morgon på 1950-talet. Foto från Ljud & Bildarkiv, EMV.

## I trafik som E.M.V.1

Efter ombyggnaden levererades färjan under namnet E.M.V. 1 (ERIKSBERG 1). Prov- och leveransturen gick mellan Stenpiren och Eriksberg i närvaro av hamndirektionen, representanter för yrkes- och fartygsinspektionen samt personalorganisationer på varvet.

Fartygsinspektionen utfärdade passagerarfartygscertifikat för E.M.V.1 den 23 oktober 1951 för 521 passagerare i fart innanför Carnegie. Enligt Kungl Maj:ts resolution medgavs 0,30 m<sup>2</sup> per passagerare och den 11 mars 1961 ändrades certifikatet till att gälla för 698 passagerare under förutsättning att dörrar i vattentäta skott hölls stängda. Detta kontrollerades genom kontakter och lampor på en panel i styrhytten.

År 1972 byttes de gamla MWM-motorerna ut mot två Volvo-Penta dieselmotorer typ TMD 100 A om vardera 210 HK.

Varvet skötte således själv persontransporterna över älven fram till våren 1967 då Styröbolaget tog över trafiken. Eriksberg ägde fortfarande färjan men

Styröbolaget bemannade den och stod för driften. E.M.V. 1 fortsatte troget sina turer morgon och kväll de 200 meterna över älven fram till den 26 augusti 1977 då trafiken lades ned. Varvskrisen hade slagit till och man behövde inte längre någon personalfärja för varvsfolket.

## Upplagd och till salu

E.M.V. 1 lades upp vid Eriksberg och utbjöds till salu för 600.000 kronor. Ingen spekulant nappade emellertid utan färjan blev liggande. Olika förslag framlades för framtida användning av den, ett var som transportmedel till det blivande (?) varvsmuseet på Eriksbergssområdet.

Efter brokatastrofen på Tjörn försökte man hyra ut E.M.V. 1 för att trafikera den tillfälliga linjen Stenungsund-Tjörn. Färjan fick en översyn och man var ute på Rivöfjorden och provkörde den. Det blev emellertid ingen trafik av på Tjörn. Konkurrenterna var många och fortfarande ligger E.M.V. 1 vid Eriksberg och väntar på vidare öden.

BERTIL SÜDERBERG



## Är detta utveckling?

Följande berättelse var införd i Göteborgs-Posten den 8 januari 1967. Artikeln skrevs av västkustfiskarnas dåvarande ordförande riksdagsman Georg Åberg efter att ha rest med en av Linjebuss båtar - vilka allmänt kallades färjor - från Knippla till Framnäs på Björkö. Där var han tvungen att byta till vägverkets bilfärja som gick till Lilla Varholmen. När han hade rest ut till Knippla hade Linjebuss båt utgått från Hjuvik och där hade han alltså ställt bilen. Nu fick han springa i hållande regn från Lilla Varholmen till den parkerade bilen i Hjuvik. Han kom då att tänka på en stadsresa en novem-

berdag 1922, då han reste med ångaren SVEA från Knippla till Träpiren i stan. Georg Åberg konstaterar att tekniken gått farmåt sedan dess, men att utvecklingen för skärgårdstrafiken gått bakåt.

Sedan artikeln skrevs har trafiken i norra skärgården omlagts så att resor från Knippla till stan först sker med färja till Björkö hamn, buss eller bil till sydspetsen på Björkö och vägverkets färja till Lilla Varholmen och vidare in till stan med buss eller bil. Alternativt färja Knippla-Burö, buss eller bil Burö-Hönö och vägverkets färja Hönö-Lilla Varholmen.

Året är 1922. Novembermorgon. Några dagar tidigare hade jag fyllt 10 år. Nu står jag vid fars sida nere på Knippla ångbåtsbrygga ivrigt väntande på att få följa med in till stan. Det blåser en frisk sydväst med häftiga regnbyar. Men det låar skapligt bakom sjöbodsgavlarna. Därifrån ser jag rodnanden på österhimlen bortom Björkö då solen segar sig upp, dold av alternerande regn- och molnridåer. Jag huttrar i morgonens kulenhet. En granne, en fars fiskarkamrat, som också skall in till stan, låter mig för första gången få del av ett gammalt fiskar-talesätt: Tja, en ny sydväst är kallare än en gammal nordost.

En del fiskebåtar ligger och segdrar i sina förtöjningsbojar på den redd som ingalunda ger en hamns skydd. Båtarna är i storlek 40-50 fot och har i allmänhet motorstyrkor på cirka 30 hkr. En av dem startar och tuffar iväg, troligen till någon verkstad.

Passagerarbåten vi väntar blir synlig. En kraftig ångvisslesignal ljuder parallellt med en företagen babordsgir förbi Södra Huvud och hon glider in mot ångbåtsbryggan. Det är Marstrandsbolagets vita, vackra SVEA som likt en svan nästan ljudlöst närmar sig. En klingande backsignal, ett ögonblicks kraftigare tjustande av kylvattenforsen och SVEA ligger längsides bryggan.

Två par gästnåvar placerar en grämblad, handräcksförsedd stabil landgång mellan båten och bryggan innan någon får kliva ombord.

Inne på mellandäck slår ångpannevärmen emot oss och jagar ögonblickligen bort morgontimmens råkalla kulenhet. Därinne sitter några passagerare redan, fiskare från Rörö och Hyppeln, vilka är SVEA redan gjort den åran i ottan. De sitter med ryggarna tryckta mot den varma maskinkappen. En gratisbehandling mot den envisa reumatismen?

Men far och hans kamrat fortsätter trappan upp till överdäck. Så gör också en del andra passagerare och naturligtvis också jag. Även där är det gott och varmt. Vi tar av ytterplaggen och hänger upp på ett par av de prydliga krokarna som placerats ut runt denna yttre salong.

Väggarna är vitmålade och snygga och de ribbade träbänkarna går i gult. Allt gör ett ljus och hemtrevligt intryck. Jag sitter och kikar ut genom fönstret medan båten hälsar på vid Hälso och Björkö - men sedan vill jag se mig om. Jag kavlar runt lite grann och upptäcker en salong som får mig att studsa till. Så fint har vi ju det knappast i finrummet hemma! Ett mahognybord i salongens mitt är centrum för plyschklädda väggfasta soffor med ryggstöd av samma ädla tyg. Ett par



Ångaren SVEA trafikerade under många år norra skärgården. Bilden visar ångaren innan främre delen av övre däck byggdes in. Foto genom Dag Almén.

damer - fast så kallas de ju inte då förstås - har bänkat sig med sina handarbeten och byter erfarenheter om barnuppföstran och tusen dagliga småting och kanske inte minst om svårigheten att få gubbens magra inkomster att räcka till.

En målning vid ena skottet ser intressant ut. Jag tassar in på den mjuka mattan och betraktar tavlan ett ögonblick tills mina blickar fångas av fönstrens näpna gardiner där små, små bollar utgör spetsens yttersta kant. De gungar så lustigt av båtens vibrationer. Efter en stund avdunstar jag.

Sedan jag återtagit min plats vid fars sida inväntar jag en paus i hans och grannens resonemang för att komma med en förfrågan - att falla in då de äldre pratrar fick man snällt låta bli.

- Pappa, kan vi inte sitta därinne i det fina rummet?  
Far skrattar:  
- Anej, det är bättre att kvinnfolken får ha det för sig själva.  
Och därvid blev det.

Efter ytterligare några långdragna tutingar med ty åtföljande ångöranden fort-

sätter färden upp efter älven. Drygt en och en halv timma efter avresan från Knippla har vi nått Träpiren och en annan fas i dagens äventyr tar vid, men det är ju, som det brukar heta, en annan historia.

Fyrtiofem år senare. Året är 1967 en förmiddag i november. Jag har för länge sedan blivit "förvetad" som de gamle brukade säga, på både båtresor och andra expeditioner. Vi står några passagerare på Knippas brygga och väntar på färjan. Det blåser kraftigt från sydväst och täta regnbyar kör oss i lå om sjöbodarna. Några få fiskebåtar är hemma och ligger och krämar sig i den rejåla hamnen. Granna farkoster på 100-110 fots längd med motorer som närmar sig tusentalet hästkrafter. Dessutom toppmodern teknisk utrustning. Vilka framsteg sedan min barndom! Mina funderingar störs av en medpassagerare:  
- Nu kommer hon.

"Hon", det är färjan som skall ta oss till Hjuvik för vidare befordran till Göteborg.





MUNIN var en av Linjebuss s k "färjor" i passbåtstrafiken från Hjuvik. MUNIN som var byggd 1915 för Waxholmsbolaget kom till västkusten och Linjebuss trafik år 1959. Foto Krister Bång.

En liten skorv, röd som en räv av rost, gör babordsgiren förbi Södra Huvud med mot bryggan. Skepparen/rorsmannen backar vant upp och vi kliver ombord. Landgång finns, men behövs ju inte då relingen är jäms med kajkanten.

Några passagerare, som kommit på vid Rörö och Hyppeln, sitter på bänken längst fram och drar beredvilligt åt sig benen för att vi skall kunna passera i den smala gången förbi motorkappen. En frän oljelukt från maskinrummet dröjer kvar i passagerarutrymmet. Vi sätter oss med ytterkläderna på, värmen rår vi gott med. Det finns ju heller inga krokar att hänga upp kläderna på om vi än hade så önskat.

Färjan fylls snart med passagerare från grannöarna. Jag börjar studera i turlistan när vi skulle vara vid Hjuvik. Upp-täcker då att listan är något av en rebus, åtminstone beträffande den här turen. Kalvsund anges till 11.25 och för Framnäs finns en asterisk som anger att man kör dit "vid anfordran". Sedan sägs inte ett knäpp om färddvägen förrän ankomst anges till Göteborg kl 13.00.

I vanliga fall tycker jag om att lösa rebusar, men här gällde det att få löst den i tid. Jag konsulterar en knipplabo vid min sida. Han skrattar - aningen rätt, tycker jag.

- Ja, du är inte den ende som gått bet på den gåtan. Något som inte står i turlistan är, att du kan gå iland vid Framnäs (Björköns sydända), promenera cirka fem minuter till bilarnas färjeläge på andra sidan udden och med den bilfärjan fortsätta över till Lilla Varholmen där du kan få buss in till stan. Vill du dryga ut resan ytterligare, kan du följa med denna färja till Uckerö och ta bilfärjan därifrån till Lilla Varholmen.

- Ja, men jag ställde ju min bil vid Hjuvik, då jag följde med samma företags färja till Knippla.

- Ha, hä, då har du ju chans till ytterligare 15 minuters promenad, skrattar färdkamraten och pekar samtidigt på rutan där regnet vårdslöst ritar asymmetriskå figurer.

Inte särskilt uppmuntrad över svaret tar jag dagens G-P och fördjupar mig i den för en stund tills en medpassagerare

## SS SKJELSKØR i kris

Dansk Veteranskibsklubs passagerarångare SKJELSKØR kom inte i trafik sommaren 1981. I ett brev till medlemmarna förklarar styrelsen att man för första gången ser sig tvungen att vädja om ekonomiska bidrag för SKJELSKØRS fortsatta drift.

Efter avslutade arbeten och utrustning av ångaren inför säsongen 1981 upptäcktes skador på ångpannan som krävde omedelbar och omfattande reparation. Sommarens beräknade insegling på 100.000 kronor var då redan int knade i form av flottar, livbälten och annat. Hårtill kommer kost den för pannreparationen på ca 100.000 kronor.

Det är således mycket pengar som plötsligt saknas för att få upp ångan till sommaren 1982. Den danska skattelagstiftningen är emellertid till god hjälp för Dansk Veteranskibsklub som hör till den kategori föreningar till vilka gåvor är avdragsgilla i deklarationen. Danska skattebetalare kan sålunda dra av belopp överstigande 100 kronor men högst 1000.

Dansk Veteranskibsklub har adress Højlundshusene 11, DK-3500 VAERLØSE.



"Gammel svend for fuld damp."

knækker mig i sidan:

- Du Georg, akta din väska!

Den hade jag satt under bänken. Nu måste jag hastigt rycka upp den och ta den i knäet då det hade kommit in en del vatten genom något spygatt. Vattnet skvalpade fram och tillbaka på durken, tvingande flera än mig till väskräddning och till att akta skorna.

Då jag stördes i mina tankar satt jag just och läste om ryssarnas lyckade försök att koppla ihop två satelliter och ta isär dem igen uppe i himlarymderna. Det är alldeles fantastiskt vad tekniken har gått framåt tänkte jag. Vilken våldsam utveckling som skett på alla områden!

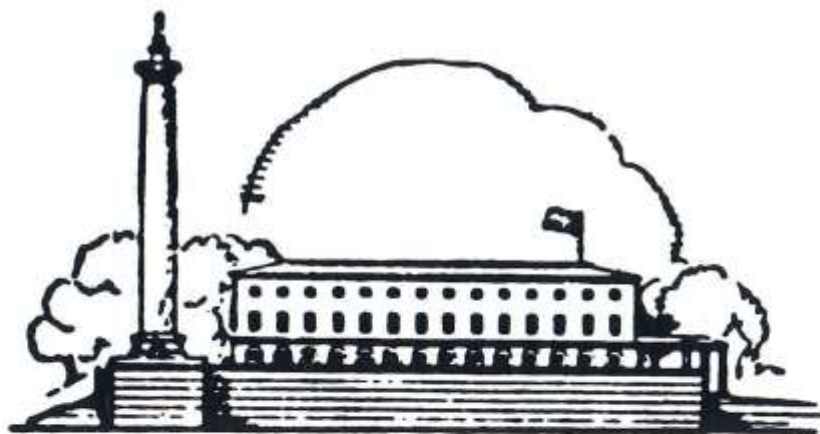
Just då fick jag rycka väskan och benen till mig och just då blev det något av en tankekollision i min hjärna och just då manades den första episoden i denna artikel fram i minnet.

Detta medan jag fortfarande tänkte: Det är fantastiskt vad utvecklingen här gått framåt, alldeles fantastiskt.

Näväl vi kom till Framnäs, just som regnet gick in för en ordentlig sköljning av landskapet. Inga regnskydd, så det var bara att ta promenaden fatt. Ett äldre par, som hade en del bagage med sig fick hjälp av en medpassagerare att bära. Den gamla damen hade tydligen svårt att gå. För dem var det en lång promenad i hållande regn. Framkommen till Lilla Varholmen sprang jag bitvis till Hjuvik, varför det inte tog mig mer än knappt 10 minuter att dyblöt nå min bil och två timmar efter avfärden från Knippla var jag i Göteborg.

Under bilfärden in var det svårt för mig att bli kvitt tanken på min stadsresa år 1922. □





## 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.