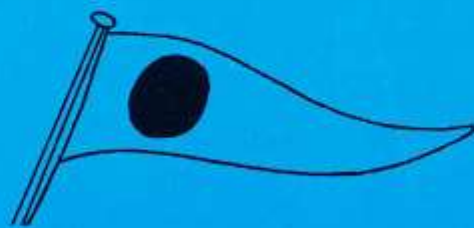




**ÅNGBÅTEN**



Årg 19•

Juni 1983

• Nummer

**57**

# Ångbåten 57

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 seglationsssäsong: 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 di-  
rekt till redaktionen under adress:  
Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Be-  
svärgsgatan 2, 411 29 Göteborg.  
Adressförändringar meddelas till  
Nils Rydbeck, tel 031-277846.  
Medlems- och prenumerationsavgift  
är 30 kr per år.

## Skärgårdsturer i Bohuslän 1983

"Skärgårdsturer i Bohuslän 1983" heter  
sommarturlistan för båttrafiken i Bohus-  
län som i år utkommit för första gången.

Utgivare är Båttrafikgruppen inom Bohus-  
Turist (Västkostens Turistråd). Turlistan  
är på 32 sidor i fickformatet 21x11 cm.  
Den är tryckt med blått på vitt papper.

"Skärgårdsturer i Bohuslän" innehåller  
turlistor för så gott som alla passage-  
rarfartyg i linje- och rundturstrafik,  
bil- och vägfärjor, taxi- och fiskebåtar.  
Turlistorna är samlade kommunvis med  
karta och information för varje kommun.

"Skärgårdsturer i Bohuslän 1983" kan er-  
hållas i Bohusläns turistbyråer, i Göte-  
borg på Nordstadstorget och Kungsports-  
platsen 2.

## Innehåll

- 5 Marstrandstrafiken  
Ta'en tur med gammal spårvagn!
- 6 Svårhanterlig last
- 8 Rädda POLSTJÄRNAN
- 9 MARIEFKEDS nya ångpanna
- 10 Rubens Maskinhistoriska Samlingar
- 11 Sommar med ångaren TRAFIK
- 12 Jubileumssommar, del II
- 16 Lidköpings Hantverks- och Sjöfarts-  
museum
- 17 De vita båtarna
- 18 Longitude
- 19 Båtar runt omkring

Ångbåten 57 var klar för tryckning den 14 ju-  
ni 1983. Upplaga: 2000 ex.

## Omslagsbilden

Metande pojkar i Marstrands hamn. Vid kajen  
ligger ångaren TJÖRN, som var Marstrand-  
bolagets minsta passagerarångare. Fartyget  
som var byggt 1899 motoriserades 1952 och  
var i trafik till 1959.

Fotot som kommer från VKTR är troligen  
taget i mitten av 1940-talet.

## Årsstämma

Ångbåten Ekonomisk Förening hade måndagen  
6 juni årsstämman ombord i ångaren BOHUS-  
LÄN.

Styrelsen omvaldes i sin helhet. Årsredo-  
visningen som utgick med kallelisen var  
tyvärr något felaktig och nedan följer de  
av stämman fastställda räkenskaperna för  
1982.

Utgående balans per 1982-12-31:		
Tillgångar	Skulder	
5/5 BOHUSLÄN 67720	Andelskapital 157500	
Bank 25586	Balans.förlust- 37882	
Postgiro 13655	Årets förlust - 12656	
Kassa 111	Skuld till SA 510	
Fordran på SA 400		
107472		107472

Vinst-och förlusträkning:		
Kostnader	Intäkter	
Bankkostnader 35	Gåvor 175	
Skatter 4327	Räntor 3186	
Porto 640		3361
Andel radar 11015	Årets förlust 12656	
16017		16017

## Ångbåtsmöte i Mariestad



En försmak till vad som kommer att erbjudas den ångbåtsintresserade i Marie-  
stad i sommar. Foto från Lidköping sommaren 1979.

Veckoslutet 8-10 juli är det nordiskt  
veteranångbåtsmöte i Mariestad vid Vänern.  
Tre nordiska ångbåtsmöten har ägt rum:  
1976 i Göteborg, 1978 i Köpenhamn och så  
1980 i Oslo. När det nu (ett år för sent)  
åter är Sveriges tur att arrangera mötet  
har vi valt att förlägga det till Vänern  
delvis för att underlätta resan för våra  
vänner från ostkusten och kanske för att  
locka någon finländsk deltagare. Tyvärr  
för såväl norska som danska deltagare en  
längre färd men den blir desto mera exo-  
tisk.

Största anledningen till ett ångbåtsmöte  
i Mariestad är emellertid denna hamnstad  
400-årsjubileum. Jubileet firas med nång-  
der av olika arrangemang där ångbåtsmötet  
ingår som en del i det rikhaltiga program  
Mariestad bjuder sina invånare och besö-  
kare på under jubileumsåret.

11 juni besökte kungaparet Mariestad för  
att öppna jubileumsexponen och inviga den  
industrihistoriska utställningen. Den se-  
nare pågår fram till 7 augusti och in-  
ryms i Norra skolan intill domkyrkan.

Utställningen skildrar hur Sverige ut-  
vecklats som industriland med tonvikt på  
Skaraborgs län och Mariestad. Bl a bely-  
ses den roll kommunikationerna haft och  
har för sjöstaden Mariestad.

I höstas skickade Sällskapet Ångbåten ut  
inbjudningar till de föreningar som ti-  
digare bevisat ångbåtsmötena samtidigt  
som vi inbjöd ytterligare intresserade i  
tidningarna Skärgårdsbåten och Ångbåten.

Från Norge kommer Morsk Veteranskibsklub  
med BØRØYSUND och från Danmark Dansk Ve-  
teranskibsklubs SKJELSKØR. KYSTEN 1 från  
Tønsberg måste dessvärre stanna hemma på  
grund av påtagna trafikuppgifter.

Vänerns egen ångbåt, POLSTJÄRNAN, kommer  
under förutsättning att framgångarna med  
räddningsaktionen lyckas. Som framgår av  
artikel på annan plats har Seglationssty-  
relsen hastigt övergett sina gamla trotjä-  
nare och skaffat ett modernare flytetyg.

Från grannsjön Vättern rapporteras att  
TRAFIK kommer genom Göta Kanal medan MO-



BOHUSLÄN på väg in mot Lidköping på Vänerresan sommaren 1979.

TALA EXPRESS "fången" hoppas på kommande ångbåtsmöte i ex.vis Jönköping.

Även från Stockholm har visats intresse för Mariestadsmötet men trots att Göta Kanalbolaget lovat rabatt på kanalavgiften är det givetvis en stor uppoffring för ångbåtsägarna att ta sig till Mariestad. Vi hoppas emallertid att få se den lilla lundbybogeraren ÖRNEN.

Vår egen BOHUSLÄN sliter sig loss mellan två kvällsturer i Göteborg och hastar iväg torsdagen 7 juli till Mariestad för att invänta de andra ångbåtarna i Mariestads skärgård. För säkerhets skull tar vi med oss egen bogserbåt (ms) STORMPRINCESS.

När detta skrivs är programmet för ångbåtsmötet ännu inte spikat i detalj men i stort blir uppläggningsen följande: under fredagen 8 juli samlas båtarna utanför Mariestad för gemensam entré fredag eftermiddag. Sedan fartygen förtöjt blir det förmodligen allmänt återseende bland deltagarna, de flesta har ju träffats tidigare. Kvällen domineras förmodligen av informella träffar ombord i fartygen.

På lördag sker invigningen vid tolvtiden efter det att ett ångloksdraget tåg från

Örebro anlänt ända ner på kajen. Det är Nora Bergslags Veteran-Jernväg som gör ångbåtsmötet den äran och tågresenärerna kommer under eftermiddagen att göra en kortare sjötur med ångaren BOHUSLÄN. Som ersättning får vi en ångtågsresa! På kajen står också en lokomobil från Rubeas Maskinhistoriska Sällingar i Götene.

Under lördag eftermiddag visas fartygen för allmänheten innan ångbåtsmötesdeltagarna på kvällen avnjuter den gemensamma "banketten" i lokal iland.

Söndagen 10 juli är det dags för allmänheten att få göra rundturer med de fartyg som har möjlighet att ta med passagerare. Vi hoppas givetvis att även övriga ångbåtar följer med ut på Väneren.

Ja, sedan är ångbåtsmötet över och under måndagen börjar hemfärden för de flesta. Vi kan se fram mot kommande ångbåtsmöten i "främmande land", nästa kommer i september 1984 i Flessburg. Auf Wiedersehen!



## Marstrandstrafiken



Ni har väl sett i turlistan att linjetrafiken Göteborg-Marstrand kommer att gå fyra dagar i veckan i sommar? Tisdagar, torsdagar, lördagar och söndagar 26 juni till 21 augusti upprätthålls bekväma förbindelser för både gods och passagerare. På bilden en annan STYRSÖ än den som numera, tillsammans med BOHUSLÄN, utför turerna -nämligen STYRSÖ II, som här fått namnet MARSTRAND. Bilden är tagen 1954-1956, då fartyget tillhörde Ång-

båtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten, som vid denna tid samseglade med Marstrands Rederiaktiebolag.

Det är väl inget som hindrar att vi får se liknande scener i sommar, med omlastning mellan skärgårdsbåt och bil i Marstrand. Gods som kan handlastas transporteras fort, väl och billigt på linjen.

Foto Bengt Wall.

## Ta' en tur med gammal spårvagn!

Att få se en riktig gammal spårvagn körande i stadsvimlet är inte så vanligt nu för tiden. Att dessutom kunna ta en tur med den är nästan unikt. I hela Norden är det bara i sommarGöteborg man kan göra det - beskåda gatulivet från de stora kupéfönstren och höra motorljudet eka mellan husväggarna. En riktig konduktör tar hand om passagerarna, precis som förr. Konduktören tar emotavgiften sedan man väl tagit plats i vagnen och lämnar en gammaldags spårvagnsbiljett - vit för vuxen och gul för barn.

Ringlinjetrafiken drivs helt ideellt av Spårvägssällskapet Ringlinjen i samarbete med Göteborgs Spårvägar och Industrimuseet. Vill du bli medlem - fråga konduktören.

Under hela juli månad trafikerar de gamla spårvagnarna linjen Centralstation-Liseberg "Lisebergslinjen" enl följande:

Avg Centralstation:	12.00	12.45	13.30
	14.15	15.00	15.45
Avg Liseberg:	12.30	13.15	14.00
	15.30	16.15	16.50

I augusti går spårvagnarna på Ringlinjen mellan Centralstation och Slottskogen på lördagar och söndagar enl följande tider:

Avg Centralstation:	Varje halvtimme från 10.30 till 15.00 samt 15.45.
Avg Slottskogen:	Var 30:de minut från 11.10 till 14.40 samt 14.55 och 15.25.

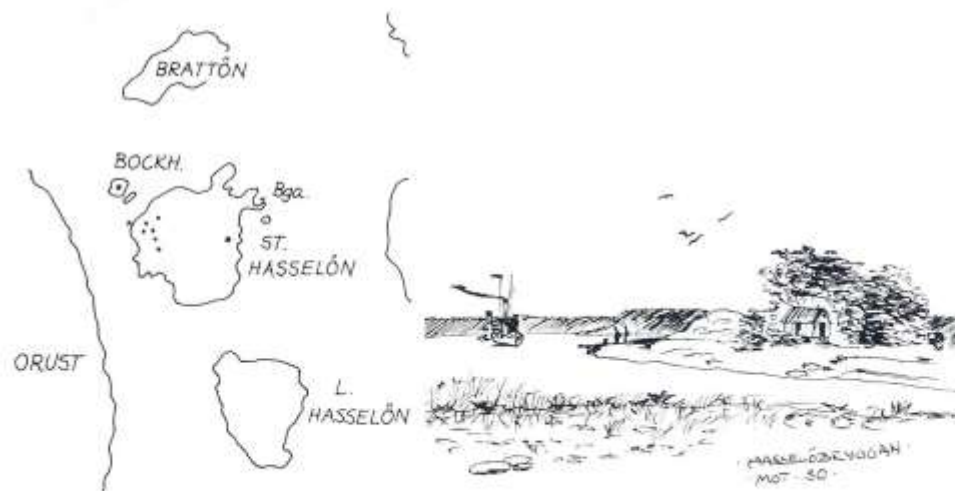
Pris enkel tur: vuxna 4:-, barn 7-17 år 2:- Periodkort gäller ej.

## Svårhanterlig last

På sidan 21 i Ånghåten 56 påstod vi i bildtexten att det var MAX som låg vid bryggan. Troligare är det jakten ALDO, som senare köptes av Styrsöbolaget. Jakten som ligger på svaj är förmodligen STELLA.

Nu skulle det emellertid handla om den vänstra av de bär man ser i bakgrunden på samma foto. Det är Stora Hasselön, söder om den ligger lilla dito.

På Stora Hasselön fanns i början av seklet två gårdar, tidigare fanns där tre. Gårdarna köptes under trettio- och fyrtiotalen av uddevallabor, som byggde några sommarstugor på marken och arrenderade ut jordbruket. Jordbruket upphörde på femtiotalet, men fortfarande betas ängarna på västsidan av umgdjar från land. Öarna ligger närmast Orust men tillhör Forshälla socken. På öns nordöstra sida ligger Svartekulla lastagebrygga, som byggdes av bönderna. Det är en kort stenkaaj med bra vattendjup, en granitpollare för springet och en liten byggnad, ett magasin eller snarare "väntskjul" för det här hånkar och stora fönsteröppningar. Från halvön med bryggan går en stensatt stig över sankängarna in mot ön.



Bryggan fanas inte med i Bohuslänska Kustens turlistor, men den anlöpdes om passagerare eller gods fanns att lasta eller lossa.

Om hur det gick till när man skulle lossa en speciell sorts passagerare berättar Edgar Blidberg, en gång däcksmän i Ånghätsaktiebolaget Bohuslänska Kusten:

Det var en torsdagsmiddag på hösten 1947. Vi skulle gå från Uddevalla klockan två med ROBERT THORBURN.

I stan var det livdjursauktion och en stund före avgång kom ett par människor ombord med en tjur de hade köpt. Den skulle till Stora Hasselön, så vi fick gå extra dit fast vi egentligen skulle mot Sundsandvik till. För oss blev det ett väldigt donande där framme på backen. THORBURN hade däckshuset framdragit en bit på mitten, med styrhytten ovanpå. Mellan huset och ricket band vi tjuren, och för att han inte skulle hoppa i sjön satte vi dit lämmar så att det blev som en spilla. Tjuren hade en ring i nosen, som vi band honom i.

När vi gick stod jag och en annan däcksmän, Algot, och passade tjuren för att han inte skulle bråka.

Kaptenen i ROBERT THORBURN använde alltid uttrycket "fan också" när det var något speciellt. Vädret den här dagen var grått med dålig sikt. När vi hade kommit en bit på Byfjorden, det var strax före Sunningen, var sikten ännu sämre och kaptenen gjorde signal med ångvisslan. Var tjuren besvärlig tidigare så blev han galen nu. "Fan också, skrämde jag tjurn" sade kaptén. "Kaptén får ge fan i å dra i strängen, för tjurn hoppar i sjön annars" sade Algot.

Nu var det ju så i ROBERT THORBURN, att köket låg under backens akterliga del så att tjuren stod alldeles ovanför. I köket hörde dom dansen och kom upp för att se vad det var fråga om. En av töserna undrade: "Skall jag inte hämta nåt å ge han, så kanske han lugnar ner sig?" Och hon var nere och hämtade några grönsaker, vad det nu var. Men tjuren ville inte ha, ögonen hans hade vrängt sig och han var ännu argare. Det gick inte att muta honom på något vis.

Utanför Sunningen tänkte sig inte kaptén för utan blåste igen. Då trodde jag tjuren skulle gå rätt igenom bryggan. Han satte hornen i och började stängas så flisorna for. Vi fick tag i ringen så att vi fick dra honom tillbaka.

"Fan också" sade kaptén, "men jag måste ju blåsa för dimman". "Ja se bara te å komma bort te Hashlöa så vi får ilann tjurn" sade Algot. Det tog en del tid för vi fick gå för halv maskin, i alla fall närmade vi oss småningom ön och kaptén skulle tala om att båten kom, så han drog i visslan. Då hade han glömt att han hade tjuren med. Vi på däck fick brottas med den där fan, han var ju vettskrämd.

När vi lagt till vid Hasselöbryggan skulle vi vara hjälpsamma och lade ut dubbla landgångar. Sedan gick vi en på vardera sidan av tjuvbåset och började lossa det. När vi var halvvägs färdiga hörde vi bara ett bölande när tjuren kom lös och satte iväg med en kätting hängande i nosen. Det var som på en spansktjurfäktning. Han satte av så gruset stod om honom, inga landgångar eller någonting, de var onödiga, han var inte när dem.

"Det var fan vad han fick brättom" sade kaptén, "det var fan...". Och så gnuggade han sina händer som han brukade göra.

Det lär ha tagit tid att hitta tjuren på ön, och han ville väl inte åka ångbåt mer heller. Fast det slapp han kanske, för trafiken upphörde året därpå.



## Rädda POLSTJÄRNAN



Under våren köpte Vänerns Seglätionsstyrelse Sjöfartsverkets tjänstefartyg FAROS för att ersätta inspektionsångaren POLSTJÄRNAN. Förutom arbetsuppgifterna övertar FAROS även POLSTJÄRNANS namn. Under april utbjöds gamla POLSTJÄRNAN till försäljning.

För att bevara POLSTJÄRNAN som Vänerns sista ångfartyg bildades 27 april i Karlstad Ångbåtssällskapet Polstjärnan med syftet att i ideell form söka bevara, vårda och driva s/s POLSTJÄRNAN. Arbetet med ångaren skall vara frivilligt och oavlönat.

Sällskapet avser att finansiera köpet genom att sälja andelar å 100 kronor. Genom att teckna sig för minst en andel blir man medlem och delägare i POLSTJÄRNAN och får möjlighet att delta i verksamheten. För att finansiera drift och underhåll skall man försöka bedriva passagerartrafik på Vänerne.

Sedan 1799 har Vänerns Seglätionsstyrelse haft ansvaret för lots- och fyrväsendet på Vänerne. 1863 lät man bygga första lotsångaren med namnet POLSTJERNAN. Den

ersattes 1890 av en ny POLSTJERNAN som även den snart fick en efterföljare, den nu aktuella POLSTJÄRNAN som levererades 1929 från Lindholmens Varv i Göteborg.

POLSTJÄRNAN byggdes 27,2 meter lång men förlängdes 1960 med tre meter. Bredden är 5,8 meter och djupgåendet tre meter. En kompondångmaskin på 170 ind hkr ger POLSTJÄRNAN en fart på 9,5 knop. Ångpannan har två fyrar och 9,5 kg/cm<sup>2</sup> arbetstryck. Den var koleldad innan oljeeldning infördes 1966. För inspektionsresor har POLSTJÄRNAN haft passagerarcertifikat för 40 passagerare. Hemmahamn har varit Åmål där Seglätionsstyrelsen har kontor och förråd.

SÅ HÄR TECKNAR MAN ANDEL I POLSTJÄRNAN

Skriv eller ring till

ÅNGBÅTSSÄLLSKAPET POLSTJÄRNAN

c/o Hamnkotoret

Box 5030

650 05 Karlstad

Telefon 054/19 56 43 Åke Sallnäs

13 30 63 (bostad)

## MARIEFREDS nya ångpanna



Från Christer Samuelsson i Stockholm har vi fått några bilder från den 11 mars då MARIEFREDS nya ångpanna lyftes på plats. Den nya pannan, som tillverkats av Sunrod i Karlshamn, överensstämmer av naturliga skäl i storlek med den gamla pannan. Vissa modifieringar har dock gjorts, bl a har de två eldrören gjorts korrugerade. Nedre bilden visar kapten Claes Insulander med den nya ångpannan under nödsälskningen till pannbådden.



# Rubens Maskinhistoriska Samlingar



Munktells självgående ånglokomobil från 1914. Maskinen, som är renoverad, hålls under ånga och körs vid vissa tillfällen under visningsdagarna.

Alldeles söder om Götene på västgötaslätten pekar en skylt vid vägkanten på Rubens Maskinhistoriska Samlingar som är inrymda i en gård alldeles vid E3:an. Samlingarna är resultatet av ca tjugofem års samlande av olika typer av äldre maskiner. Inriktningen är ångmaskiner och då främst ånglokomobiler. Här finns emellertid även stationära industrimaskiner liksom sjöångmaskiner.

Vidare innehåller samlingarna ett större antal äldre explosionsmotorer, tändkulemotorer och liknande, liksom gamla traktorer och arbetsmaskiner som kan drivas av de kraftalstrande enheterna. Det finns också en del äldre vägmaskiner såsom väghyvel och vält.

Lokomobilerna är över sextioåriga vilka fyra är självgående. Resten är transportabla dvs måste bogseras, de tidigaste från 1860-talet. En självgående lokomobil av Munktells tillverkning är reno-

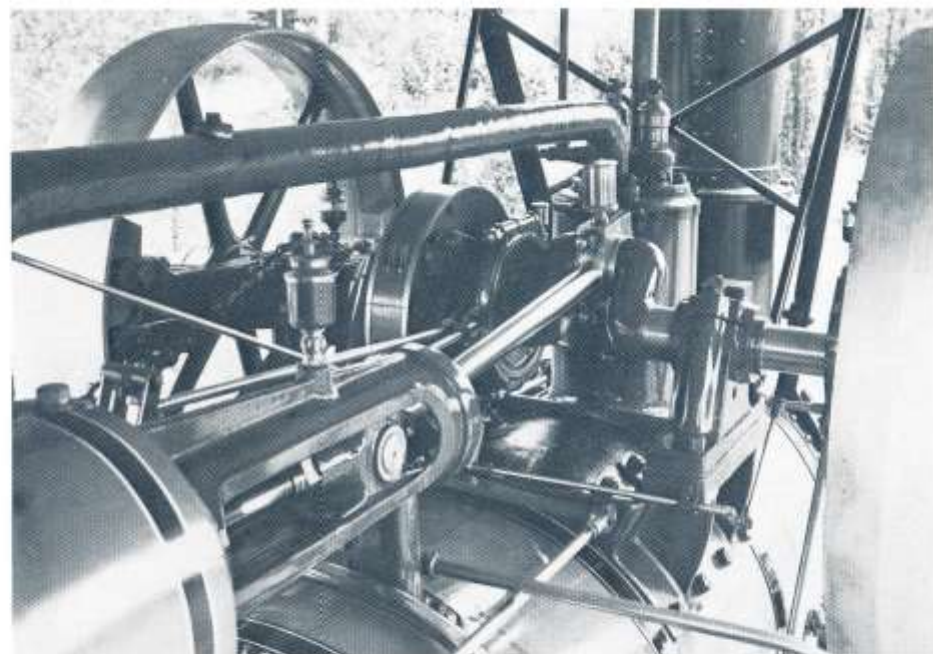
verad och utgör en verklig attraktion vid visningarna under somrarna.

Av sjöångmaskiner finns en thorskogsmaskin, en komponentmaskin från Hammars Mek Verkstad och en trippelmaskin som räddades undan skrotning i Göteborg 1968 när den revs ur bogserbåten ATLE från Karlskrona. Vidare finns en del småmaskiner från tågfarjorna GUSTAV V och DROTNING VICTORIA, bl a två lysaggregat tillverkade av Luth & Rosén.

De stationära maskinerna, ca trettio stycken, kommer från olika industrier.

Tyvärr kan endast en del av alla maskiner visas på gården på grund av platsbrist. Huvuddelen är magasinerade. Man visar emellertid ett intressant urval med viss variation.

Det är Ruben Blom som med sina söner Tage och Tore driver samlingarna. Ruben förde hem den första lokomobilerna 1960 och sedan



Det smäckra maskineriet på den helrenoverade Munktell lokomobilerna. Kraften till bakaxeln förmedlas från maskinen via en konisk träkoppling och kedjefdrift.

har man fortsatt att jaga runt i landet för att bärga det ena fyndet efter det andra.

Tore Blom har skrivit en bok om "Lokomobiler från Munktells Mek Verkstads Aktiebolag, Eskilstuna". Boken är på 80 sidor och innehåller bl a en mängd katalogbilder på de många typer som tillverka-

des. Priset för boken är 90 kronor och den beställs direkt från författaren med adress Rubens Maskinhistoriska Samlingar, Lars Olofs Gärd 7007, 533 00 Götene.

Samlingarna är öppna för visning söndagar under hela sommaren!

## Sommar med ångaren TRAFIK

Ångaren TRAFIK började sina turer redan 23 maj med en resa till Ombergsfesten. Därefter vidtog en rad turer Hjo-Visingsö söndagarna 5, 12 och 19 juni samt 3 juli.

Under resan till ångbåtsnoteti Mariestad gör TRAFIK en tur med passagerare mellan Hjo och Forsvik. Under juli och augusti gör TRAFIK följande turer:

Lördag 16 juli Hjo-Vadstena och åter.  
Söndag 17 juli Hjo-Visingsö och åter.  
Lördag 23 juli Kvällskryssning från Hjo.

Söndag 24 juli Hjo-Visingsö och åter.  
Lördag 30 juli Kvällskryssning från Hjo.  
Söndag 31 juli Hjo-Visingsö och åter.  
Söndag 14 aug Hjo-Hästhöjden-Hjo, två turer (Sikens Dag i Hjo).  
Lördag 20 aug Månskenstur från Hjo.

Upplysningar om resorna lämnas av Hjo Turistbyrå 0503-114 40 eller ombord 0503-106 88. Förförköp av biljetter i turistbyrån. Caféservice ombord under resorna.

## Jubileumssommar, del II



Ångaren TRAFIK på lustresa från Stockholm den 9 juli 1982.  
I bakgrunden Skeppsholmen.

I förra numret av Ångbåten berättade Dag Almen om en kanalresa med ångaren TRAFIK av Hjo. Här fortsätter han sin sommarresa till Stockholm, dit fartyget var destinerat på sin jubileumsfärd.

### EN STRÅLANDE SKÄRGÅRDSFÄRD

Strax efter kl 7 på morgonen den 6 juli 1982 gled ångaren TRAFIK sakta ut från kajen i Mem vid Slätbakens innersta del. Sommaren hade kommit med sol och svaga vindar, även om temperaturen inte inbjöd till några längre solbad. Besättningen passade på att duscha på fördäck med hjälp av brandslangen, och nog kunde det behövas, i synnerhet för den svettiga och sotiga maskinpersonalen.

Vi passerade den medeltida fästningsruinen Stegeborg med sitt dominerande torn stickande upp över sommargränskan och följde så

den slingrande farleden längs Vikbolandet mot Arkösund, där Bråviken öppnade sina vida havsperspektiv. En svag sydlig vind förde oss snabbt över mot den vackra skärgården mellan Oxelösund och Trosa. Det gällde för rovgångaren att hålla tungan rätt i mun i den ofta krokiga och trånga farleden, som vimlade av allahanda fritidsbåtar.

Vi hade stämt möte med vår mindre och 12 år äldre kollega EJDERN, som från Skansundet skulle eskortera oss till nästa natthamn - Mälarkajen i Södertälje. Vi hade emellertid ångat på fortare än beräknat och var minst ett par timmar för tidiga till det avtalade mötet. Vi tog därför en välbehövlig paus vid Oaxens numera nedlagda kalkbruk vid Mörkö. Blåsvarta moln tornade upp sig i norr, och snart drog regnridåerna in över Södertörnslandet till ackompanjemang av blixtnas sken



Kompiskörning med ångaren EJDERN den 6 juli. EJDERN som är byggd redan 1880 trafikerade ursprungligen Göteborgs skärgård för Ångslupsbolaget.

och åskans mullrande. Men vi hade tur. Inte en regndroppe föll på oss, medan EJDERN, som var på väg från Södertälje, dränktes av skyfallet. När vi möttes, sken solen igen över spegelblanka fjärdar. Hälsningar utbyttes med ångvisslor och flaggor och knallarerna från vår salutkanon fick passagerarna på EJDERN att hoppa högt.

Vi fick också sällskap av ännu en ångbåt - Ulf Anderssons lilla prydliga bogserbåt ÖRNEN av årgång 1903.

På kvällskvisten lade vi till vid Mälarkajen i Södertälje och mottogs med stor gästfrihet av besättningen på EJDERN. Ombord på den lilla ångaren, som numera har kringelstaden till hemmahälsa, bjöds på supé, och förmodligen diskuterade man ångbåt till långt in på småtimmarna, medan jag tog pendeltåget direkt till Solna.

### MOT BESANS MÅL

Vid 14-tiden den 7 juli startade vi den sista etappen mot målet vid kungl Slottet i Stockholm med ett antal betalande passagerare

ombord. Vi hann också med en avstickare till Drottningholms slott, som stilenligt hälsades med salut, även om kungafamiljen inte var hemma. Den lilla f d flottningsbåten ÖSTA hälsade oss välkommen vid Kungshatt, och längre bort i mäljarleden syntes ännu en ångare; s/s BJÖRKFJÄRDEN, som seglade om oss vid Stora Essingen med flaggor i topp och den sonora ångvisslan ljudande till hälsning.

Vi skulle först till Klara Mälärstrand för att lämna av en del passagerare och ta ombord nya, som önskade följa med runt till saltsjösidan. Som befälhavare under stockholmsbesöket tjänstgjorde Nils Jr Jonsson, som vanligtvis är skeppare på Waxholmsbolagets lilla passbåt TÄRNAN.

Det innebar vissa svårigheter att lägga till vid Klarakajen. TRAFIK är nämligen inte konstruerad för stävtillägg. Det finns ingen öppning i räckverket på fördäck, varför passagerarna fick gå iland akteröver via BJÖRKFJÄRDENS fördäck - en nödlösning, som fungerade tillfredställande.



En kunglig tilläggsplats. I förgrunden Waxholmsbolagets ångare STORSKÄR.

Mycket folk hade samlats på kajen för att närmare studera den främmande ångaren, som till utseendet avsevärt avvek från den traditionella skärgårdsbåten. Press och radio var rikt representerade och skildrade evenemanget i välvilliga ordalag.

Efter ett par timmar var det dags att avgå igen. Vi passerade Bergsundsstrand, där varvet låg, som för 90 år sedan byggde TRAFIK. Salut sköts, och Arne Sundström berättade om det forna varvet och underhöll passagerarna med intressanta upplysningar om sevärdheter längs färdvägen.

#### ETT OVÄNTAT MOTTAGANDE

Så nalkades vi Skeppsbron, medan ljusen tändes över staden, och lade till vid självaste Logårdstrappan nedanför Slottet. Också här hade samlats en stor skara nyfikna. Även polisen i både bil och på fot föreföll att beundra det vackra fartyget, som sakta gled in mot kajen. Men kan man tänka sig! Polisen hade helt andra avsikter med sitt besök. Man på-

stod nämligen, att vi tagit ombord för många passagerare. Betydligt mer än 300 personer hade man fått ihop det till - hur det nu gått till? Kanske hade de nitiska herrarna, med en galonerad kommissarie i spetsen, räknat benen på de ilandstigande, men glömt att dividera med två?

Hur som helst - det hela rann ut i sanden, och den olustiga stämningen lättade betydligt, när besättningen inbjöds att besöka ångaren ELIDÖSUND, och sedan också bekanta sig med de övriga ångbåtarna i grannskapet.

#### ETT LYCKAT STOCKHOLMSBESÖK

Torsdagen ägnades bl a åt besök på Sjöhistoriska Museet, där man i trapphallen ordnat en utställning om s/s TRAFIK. Följande dag fick Trafiks Vänner i forskningsringen följa med på en rundtur i innerskärgården, och på lördagen var det Stiftelsen Skärgårdsbåtens tur att bekanta sig med den ovanliga gästen. I idealiskt sommarväder gjorde man en utfärd till Vaxholm med en del avvikelser från den ordinarie leden.



Bogserångaren ÖRNEN i Södertälje Kanal. ÖRNEN är den enda kvarvarande ångdrivna Lundbybogseraren.

Innan det åter bar av mot det avlägsna Hjo, företogs på söndagen en längre skärgårdsfärd till Väsbystrand på N Ljusterö med bl a Flottans Män ombord. Kl 17 var det dags att skjuta avskedssalut och vända åter mot hemstaden efter en angenäm stockholmsresa.

Så här sammanfattade besättningen på TRAFIK sina erfarenheter i medlemsbladet Talröret:

- "Mycket värdefull PR och uppmärksamhet från massmedia.
- Ett värdigt firande av 90-årsjubileet.
- Värdefulla kontakter med andra föreningar och entusiaster.
- Samt, inte minst tack vare den fina beläggningen, ett värdefullt ekonomiskt netto till gagn för den kommande verksamheten.

Den stockholmsresan glömmet vi aldrig."

Text och foto: DAG



TRAFIK i Vaxholm den 10 juli.





# LIDKÖPINGS HANTVERKS OCH SJÖFARTSMUSEUM

Dalslands kanalbåten CLARA  
18,0x3,80 meter, partiellt  
inrymd på Lidköpings Museum



Den 8 maj invigdes basutställningen "Vänersjöfart" på Lidköpings Hantverks och Sjöfartsmuseum. Det innebär att museet nu gör skäl för hela sitt namn.

Museet startades 1918 av stadens hantverksförening. När samlingarna år 1965 skänktes till Lidköpings kommun omfattade de ett betydande material om Vänersjöfarten. Samlingarna har genom åren fört en skiftande tillvaro på olika håll men 1980 kunde äntligen en särskild museibyggnad tas i bruk samtidigt som museet omorganiserades.

Lidköpings Hantverks och Sjöfartsmuseum inryms numera i en tidigare flickskola, uppförd 1879 och belägen i centrala Lidköping på Mellbygatan 9. Efter en omfattande renovering av lokalerna kunde första etappen öppnas 1981 med en basutställ-

ning om hantverk. Första delen av basutställningen om sjöfart öppnades 1982 och omfattar främst museets modellsamling. Modellerna beskrivs i en särskild katalog och utgörs av ångbåtar, segelfartyg, rodd- och segelbåtar. Övriga är modellen av Lidköpings första fyr. I trapphallen hänger en stor samling namnbrädor.

Den del av basutställningen "Vänersjöfart" som nu öppnats innehåller en mängd fascinerande föremål från olika områden inom sjöfarten: hamn och fartyg, sjömanshus, stuveri, segelsömmeri, ångdrift och motortillverkning, båtbyggeri, bruksbåtar, navigation, lots- och fyrväsende samt fiske.

Största föremålet är en rekonstruktion av ett fartyg i fullskala avsedd för Dalslands kanal. Visserligen får inte hela

kanalbåten plats men det som finns här en trappa upp är imponerande och skojigt. Väggarna är klädda med illusoriska hammagasin med varierande innehåll.

Som sakkunnig vid sjöfartsavdelningens tillkomst har museet anlitat Peter Skanse från Skärhamn som haft det svåra arbetet att under tidspress välja bland samlingarnas digra material och få plats med alla föremål på ett högst begränsat utrymme. Att här räkna upp alla unika och intressanta föremål skulle ta alltför stor

plats. Istället rekommenderas den som har vägarna förbi Lidköping att göra ett besök! Att det är värt besväret bevisas inte minst av att museet 1983 har erhållit Europeiska museikommitténs hedersomnämning.

Museets öppethållande:  
juni-august: tisdag-söndag 12-15, torsdag även 15-19, övriga året: tisdag och torsdag 17-19, lördag 12-15, söndag 12-17.

## De vita båtarna

I mer än trettio år, från 1895 till 1928 trafikerade Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken sjöarna i sydvästra Värmland och norra Dalsland med sina passagerarångare, FLORA som gick mellan Töcksfors och Ed, NORDMARKEN mellan Arjäng och Bengtsfors samt IDUN som pendlade mellan Bengtsfors och Östersilen eller Fölsbyn i Holmedal.

Det var en trafik som blev av stor betydelse eftersom den band samman tidigare isolerade bygder kring sjösystemet med övriga Sverige genom järnvägsstationerna i Bengtsfors och Ed.

Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken uppmärksammades i Ångbåten nr 37, ett nummer som tyvärr utgätt. Vid årsmötet 1982 kom en vänlig man, Gösta Johannesson från Holmedal i Värmland, och höll föredrag med ljusbilder om just Bengtsfors-Nordmarken. Han avslöjade planer på att ge ut en bok om bolagets trafik, en bok som nu också har kommit!

Bokens titel, "De vita båtarna", hänför sig till författarens tidiga minne från trettiotalet när han fick se IDUN en som-

markväll, vitmålad och grann. I verkligheten var bokens vita båtar svarta innan de målades grå för att slutligen omkring 1920 bli vita!

Gösta Johannesson, lärare och kantor i Holmedal, har under många år samlat på sig material till denna bok. Det han har fått sig berättat om livet ombord i FLORA, NORDMARKEN och IDUN har han här bevarat åt eftervärlden. Annat värdefullt källmaterial har varit ångfartygsbolagets arkiv där man i räkenskaper, styrelseberättelser och stämmoprotokoll följer verksamhetens start och utvidgning, blomstringstiden, krympningen och slutliga avveckling.

Boken är på 88 sidor och är synnerligen rikt illustrerad med historiskt intressanta fotografier av vilka 21 i helsideformat. Det enda som tycks saknas är en rejäl karta med alla omnämnda bryggor inlagda.

"De vita båtarna" kan rekommenderas alla ångbåtsvänner. Boken beställs direkt från författaren.

I.K.

## DE VITA BÅTARNA

av Gösta Johannesson handlar om Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken som med sina tre fartyg FLORA, NORDMARKEN och IDUN trafikerade norra delen av Dalslands Kanal. Boken är i liggande A4-format, inbunden och omfattar 88 sidor och ca 100 illustrationer, varav 21 helsides.

Boken beställs enklast genom att 100 kr insättes på postgiro 434 9327-7, Gösta Johannesson, Holmedal, 672 00 ÅRJÄNG.

# Longitude

Longitude, tidskrift från de sju haven, har kastat loss för sin artonde resa, d v s utkommit med sitt artonde nummer. Denna unika tidskrift finner man inte i Postens prenumerationskatalog, men den som en gång mönstprat på, d v s rekviderat ett nummer från förlaget, förblir påmönstrad så länge som han fortsätter att betala varje nyutkommit nummer, efter påseende. Förlaget, Carlstedt Förlag AB, som tillämpar detta exklusiva distributionsätt påpekar med odold förtydning att antalet besättningsmän ökar. Inte att undra på, här bjuds på segelfartyganostalg som ger sug efter mer, antagligen i lika hög grad hos dem som var med som hos oss som var för unga för att få vara med.

I år 18 kan man läsa om en resa med 4-mastbarken LAWHILL år 1924-25 med kol från Australien till Chile, och salpeter från Chile till Belgien. Ännu gick det att befrakta de sista råseglarna med annat än vete, sju andra skutor nämns i samband med salpeterresan, däribland C B PEDERSEN av Göteborg. På ett par helsidesbilder ser man tydligt LAWHILLS unika riggning med bränstängerna på akterkant av mässtängerna. Man ser också en ungdomsbild av Carl Holmqvist, förste styrman ombord, som genom kaptenens död blev befälhavare under större delen av resan. Han var kusin till den Carl Holmqvist som tog initiativ till Ålands Sjöfartsmuseum i Mariehamn.

Bertil Chr Petersson fortsätter skildringen av sitt sjömansliv, i detta nummer om en ovanligt "gyngig" resa med fullriggaren GANTOCK ROCK. Som vanligt är hans artikel illustrerad med egna teckningar.

Vi kan läsa om hur träbarken SVERRE skulle segla med bröder från Lovisa till Köpenhamn, men flytande på brädorna med knapp nöd tog sig in till Mariehamn. En annan berättelse handlar om fullriggaren CALBUCCO som seglade under Panamaflägg så sent som 1940.

Bertil Lagström var med C B PEDERSEN till Australien år 1929-30. Hans detaljerade dagboksanteckningar är illustrerade med egna fotografier, lyckade bilder som tal reproduktion över 1 1/2 sida (måstan A3) i tidskrif-

ten. Kanske är detta numrets intressantaste bidrag, som låter oss följa, från dag till dag, en resa från Ljusne till Melbourne.

Den sista artikeln i detta nummer handlar om Alan Villiers, den australiske sjömannen och författaren som gav sig den på att segla med så många råseglare som möjligt innan det blev för sent. Bland de skepp han seglade med och skrev om var LAWHILL, HERZOGIN CECILIE (kanske slumpen gjorde att det blev HERTIGINNAN och inte BEATRICE, de låg samtidigt i Melbourne år 1927). GRACE HARWAR och PARMA. I den sistnämnda var han delägare. År 1934 köpte han det danska skolskeppet GEORGE STAGE, som han under namnet JOSPH CONRAD seglade runt jorden med. Därmed hade haas dröm att få föra ett rätacklat skepp runt Kap Horn gått i uppfyllelse, även om han bara var obefaren kapten ombord. Fartyget finns numera i Mystic Seaport i Connecticut.

Det sista avsnittet, Fria vakten, innehåller kortare och längre notiser av varierande innehåll. I detta nummer finns bl a ett bidrag om kollämpning!

För dem av Ångbåtens läsare som inte bara vill känna doften av ånga och kolrök utan även njuta av segelfartygsnostalg rekommenderas en påmönstring.

OVE IKO

ANGANTYR I ÅRET-RUNTTAFIK  
Strömma Kanalbolaget satte 21 mars in ANGANTYR i reguljär året-runttrafik på linjen Klara Mälarstrand-Gamla Stan-Stora Essingen i Mälaren. Det är några större Stockholmsföretag, utlokaliserade till Stora Essingen, som låter Strömma Kanalbolaget sköta personaltransporterna med båt. Därmed har man återinfört möjligheten till arbetsresor med båt i Stockholms hamnarvatten. De som arbetar på Stora Essingen får 30-40 minuter kortare restid jämfört med om de skulle åkt tunnelbana och buss. ANGANTYR, byggd 1909, är från början systerbåt till DROTTNINGHOLM, ex VALKYRIAN, samt den sedermera sjunkna FYLGIA. ANGANTYR har inför trafiken rustats upp med bl a, omfattande plätbyten och ny motor.

# Båtar runtomkring

VITSGARN heter en nyinsatt båt för beställningsturer från Göteborg. Fartyget som är byggt 1959 som passagerarfartyg för Marinen, köptes förra året av Tourist Sightseeing i Stockholm. Under vintern har fartyget legat vid Sjötorps Varv för att byggas om och inredas med matsal och kök. Perioden 12/6-14/8 kommer VITSGARN att gå dagturer från Mariestad till Töreboda och Karlsborg vid Göta Kanals västgötadel. En dag i veckan kommer hon även att gå Mariestad-Läckö. Under försäsongen fr o m den 14/5 har VITSGARN gått i beställningstrafik från Göteborg. I mitten av augusti kommer fartyget åter till Göteborg för att fortsätta med beställningstrafiken. VITSGARN, som är 30 m lång och 6,5 m bred, får ta ca 200 passagerare.

SEASIDE är namnet på en kustbåt som i vår fått Göteborg som hemmahamn. Fartyget har under namnet SKOGØY tillhört Ofotens Dampskibsselskap i Narvik. SKOGØY som är byggd 1953 har ända till den 31 mars i år trafikerat traden mellan Narvik och Svolvaer, där hon passat de syd- och nordgående båtarna på hurtigruten mellan Bergen och Kirkenes. Fartyget som är ca 50 m långt och 8 m brett drivs av en NOHAB Polar på 1150 hkr. De nya ägarna - sex lärare och elever vid Sjöbefälskolan - kallar sitt rederi för Seaside i Göteborg AB. Rederiet planerar att köra tredagarskryssningar längs Bohuskusten.

GULLMAREN är namnet på en snabbgående f d fiskebåt byggd i plast, som byggts om för passagerartrafik från Lysekil. I sommar trafikerar GULLMAREN linjen Lysekil-Stockevik-Gåsö, varvid RAN under högsommaren enbart trafikerar linjen Lysekil-Fiskebäckskil. Under för- och eftersäsong används RAN på Gåsölinjen.

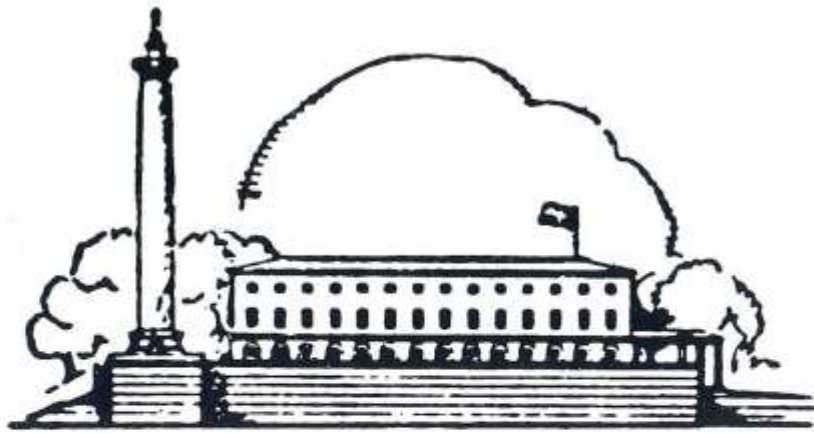
NOLHÄTTEN är ett nyttillskott för skärgårdsturer i Tanums kommun. Fartyget som köptes från Norge är 20 m långt, byggt i trä 1949, och tar ca 130 passagerare. Redare är Stellan Johansson som även äger MUNKEN, NOL-

HÄTTEN kommer under juli att användas för turer från Hamburgsund, Fjällbacka och Grebbestad till bl a Väderöarna.

Fraktbåten ÖCKERÖ, som i höstas utdömdes för fortsatt trafik, fick ett dramatiskt slut då fartyget gick på grund vid Plankorna i Göteborgs södra skärgård lördagen den 22 januari. Grundstötningen verkar svårförklarlig eftersom fartyget gick på grund långt från sin ordinarie trad till norra skärgården och dessutom på en lördag när fartyget normalt ligger stilla. ÖCKERÖ som delvis vattenfylldes, bogserades efter lossdragning och läns-pumpning till Knippla varv för uppläggning och avrustning. Den 25 januari återupptogs godstrafiken till norra skärgården med inlånade f d fiskebåten BANCO. Hon ersattes från den 2 februari av lastbåten SKOLDSKJAEER, som redan tidigare hade inköpts för att ersätta ÖCKERÖ. SKOLDSKJAEER, som är byggd i trä i Norge 1951, har tidigare varit hemmahörande på Rörö som lustfartyg. Kuriöst nog har fartyget fått behålla sitt norska namn även under tiden som svenskt fartyg.

Tankbåten EKERÖ av Göteborg har huggits upp, efter en tids uppläggning vid Gullbergskajen. Hon byggdes 1903 vid Södra Varvet i Stockholm som kanalbåten LINKÖPING. Hon gick i last- och passagerartrafik Linköping-Stockholm till 1941 då Trafik AB Öckerö Skärgård köpte henne. Hon fick då namnet EJDERN, vilket var ledigt efter gamla EJDERN, ex Marstrandbolagets INLAND som Öckeröbolaget detta år sålde till Stockholm. EJDERN användes bara under de hårda isvintrarna under kriget och såldes 1946 för att byggas om till tankbåt och döpas till EKERÖ.

Innan EKERÖ högs upp flyttades styrhytten över till gamla VÄSTTANK, ex kanalpesen VÄSTMANLAND. VÄSTTANK hade fram till dess ett påfallande gammaldags utseende med öppna bryggvingar och ett litet styrhus i mitten. Fortfarande känns hon dock igen på det gamla skrovet med rak stäv och rundgattad akter.



## 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 SEPT-APRIL: tisd-fred 12-15, lörd 11-16, sön- o helgd 11-17. Kvällsöppet onsd 19-21.

SOMMARHALVÅRET MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.

## 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, sön- o helgd 11-17.

MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.