

ÅNGBÅTEN



Årg 20 • Mars 1984 • Nummer

59

Ångbåten 59

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

Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen
telefonvarare - 031-151501.

Tel till Ång BOHUSLÄN vid Stenpiren
under seglätionsssäsong: 031-131450,
under vinteruppläggnig 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 35 kr per år.

Omslagsbilden

BOHUSLÄN i Marstrand en sommardag 1952.
Fartyget bar Marstrands Rederi ABs skor-
stensmärke från 1951 till 1956. Fortfarande
fraktades mycket gods till och från Marstrand
per ångbåt, förutom väskor och kartonger ser
det ut att vara Systembolagets lådor som körs
iland med handkärria.

På fördäck hämtar restauratrisen is i isboxen
medan en matros tar igen sig på en låda.

Foto från boken Ett bildverk om Göteborg
från Allhems Förlag 1953.

Innehåll

- 5 Så var det förr
- 7 TURISTEN, Öckeröbolagets sista passa-
gerarbåt
- 13 Kryssningsfartyg i Göteborg 1983
- 18 Båttrafiken till Stillingsön
- 25 Sommarflyttning till Stillingsön
- 29 Båtar runt omkring
- 31 Fisketur med STORMPRINCESS

Årsmötet 1983

Sällskapet Ångbåtens årsmöte 1983 hölls den
29 oktober i filmsalen på Göteborgs Sjöfarts-
museum. Vi tackar museet för vänligheten
att kostnadsfritt ställa lokalen till vårt förfo-
gande.

Till årsmötet förelåg några avsägelser från
styrelsen. Efter Kurt Falk invaldes som or-
dinarie ledamot Rose-Marie Staberg som nu
representerar intendenturen. Efter Per Pal-
mër invaldes som suppleant i styrelsen Sven-
Hugo Bengtsson från maskingruppen. Ordfö-
randen Stefan Forsblad, sekreteraren Ingvar
Kronhamn samt ledamoten Håkan Järnström
omvaldes för en ny tvåårsperiod. Den nya
styrelsen ser därmed ut så här:

Ordförande	Stefan Forsblad	omvald 1983
vice ordf.	Herbert Johansson	" 1982
kassör	Sven-Anders Boman	" 1982
sekreterare	Ingvar Kronhamn	" 1983
ledamot	Rose-Marie Staberg	nyvald 1983
ledamot	Håkan Järnström	omvald 1983
ledamot	Inge Nilsson	" 1982
ordf. ÅEF	Nils Rydbeck	väljs ej
ledam ÅEF	Margaretha Grundell	"
suppleant	Per Ahlqvist	omvald 1982
suppleant	Sven-Hugo Bengtsson	nyvald 1983

Som revisorer kvarstår René Sjöstrand och
Leif Forsberg, som suppleanter för dessa
Roger Mattsson och Claes Nordström.

Valnämnden omvaldes likaså och består av
Christer Eliasson och Gunnar Söderberg.

Årsavgiften beslöts på rekommendation av
styrelsen att höjas till 35 kronor per år.

Ordföranden redogjorde för planerade arbeten
under vintern i ångaren BOHUSLÄN.

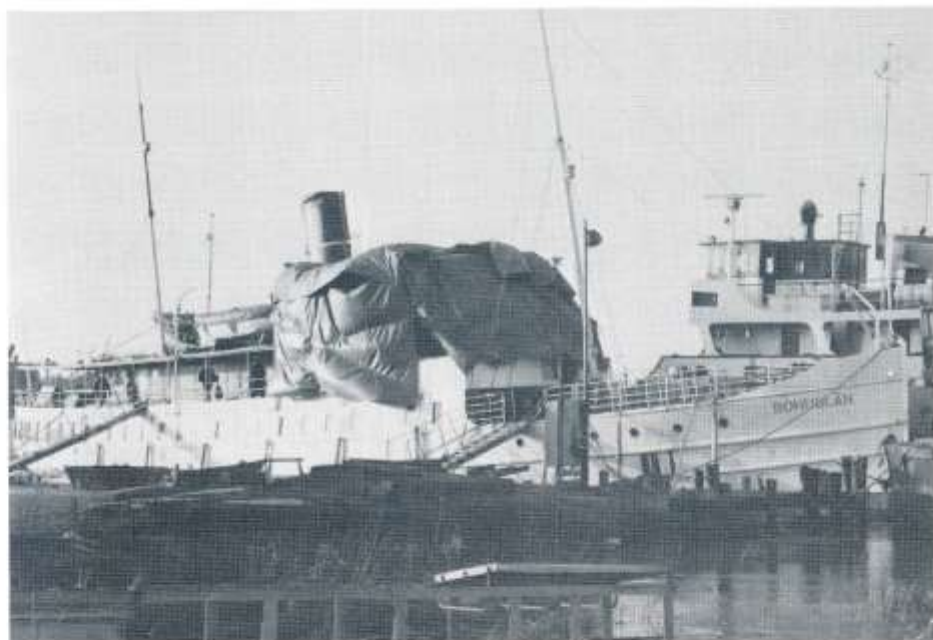
Författaren till "De vita båtarna" Gösta Jo-
hannesson, överlämnade ett exemplar av sin
bok till föreningen. Vid årsmötet 1983 höll
han ett föredrag om dessa båtar på sjöarna i
Dalsland och sydvästra Värmland.

Magnus Brännberg tog emot beställningar på
foton från en fotoresa med BOHUSLÄN och
STENA DANICA. De som beställt men ej er-
hållit fotografier kan kontakta sekreteraren.

Innan den sedvanliga men efterlängtnade "lätt-
are förtäringen" vidtog presenterade sekre-
teraren 1984 års planerade trafik med ånga-
ren BOHUSLÄN.

IK

Vinterarbeten på BOHUSLÄN



BOHUSLÄN vid Bohus Varv en stormdag i januari då bryggans presenningsintäck-
ning höll på att gå till våders.

Vintersäsongen inleddes med att ångaren BO-
HUSLÄN gick till Bohus Varv den 8 oktober.
På varvet dockades BOHUSLÄN för botten-
besiktning och plåtbyten.

I källaren och förpikstanken förnyades ca 7
löpmeter plåt på vardera sidan av A-stråket
- d v s kölstråket - och drygt 2 löpmeter
plåt på vardera sidan av B-stråket. De nya
plåtarna, som är 10 mm tjocka, har nitats
på spant och svetsats i tvär- och längskepps-
växlar. Även bottenstockarna i det berörda
kölstråket har förnyats. Förpikstanken, som
var ganska rostangripen, har sandblästrats
och målats för att ge ett bättre rostskydd.

Vid ultraljudsmätning av skrovet visade det
sig nödvändigt att byta även en plåt i akter-
skeppets B-stråk på styrbordssidan. Plåten
som var 4,2 m lång har även den nitats på
spant. Eftersom plåten satt under dunkhöjd
i akterinredningen behövde inget av inred-
ningen demonteras.

Nytt bryggdäck

Under flera år har vi haft stora problem med
det läckande bryggdäcket. Att försöka hitta
läckorna har visat sig omöjligt. Regnvattnet
har på något outgrundligt sätt tagit sig ned
till den underliggande röksalongen och fått
tapeter att bubbla sig och bordsskivornas
lack att släppa. Bryggdäckets sidor har dess-
utom varit rötskadade vilket varit lätt att se
underifrån.

För att råda bot på problemen beslöts att läg-
ga lättmetallplåt över röksalongen - d v s
där styrhytten står - och däckstrå av teak
på resten av bryggdäcket. I samband med
däcksarbetena på bryggdäck återfår röksa-
longen en sedan långt tillbaka i tiden igensatt
ventilationslucka i taket på babordssidan.

Röksalongen renoveras

Röksalongens frontskott, som varit rostan-
gripet i synnerhet runt fönstren och vid däck-



Fjärran från sommarens resor. Röksalongen med all inredning demonterad men med nytt tak och nytt frontskott. Före säsongstarten skall salongen vara i presentabelt skick.

et, har skrotats och ersatts med ett nytt plåt-skott i nitat utförande. Arbetena kring röksalongen har inneburit att all inredning samt garneringen på för- och akterskott och tak har måst rivs ned. För sällskapet aktiva skara väntar nu omfattande återuppbyggnadsarbeten. Hela elsystemet samt ångvärmeledning till styrhytten är ju nedrivit och måste förnyas i sin helhet. Renoveringsgruppen räknar med att röksalongen kommer att återfå sin ursprungliga färgsättning till viss del eftersom både tapeter och matta måste förnyas.

Koleldning?

Under vintern har maskingäcket diskuterat om pannans oljebrännare borde bytas mot nya med bättre driftsekonomi. Något beslut om nya brännare har ej fattats utan diskussionerna har istället utökats till att omfatta även alternativet med koleldning. En övergång från det nu använda Marine diesel till kol skulle innebära en halvering av bunker-kostnaden för BOHUSLÄN! Koleldning skulle dock givetvis innebära ökat arbete för be-

sättningen. Till sommaren kommer eldningen av pannan att ske på nuvarande sätt utan förändringar. Men diskussionerna kommer säkert att fortsätta i det delikata ämnet.

I vinter har huvudmaskinens excenterstroppar demonterats och inlämnats till verkstad för omgjutning av lagermetallen. Samtidigt har excenterskivorna svarvats. Även locket till omkastningsmaskinen har lämnats in för reparation.

Under våren kommer en ny tank att installeras som varmvattenbuffert för att få ett jämnt och säkert varmvattenflöde i de olika tappställen ombord. Hittills har varmvattenet haft oberäknliga temperaturvariationer. Innan seglationen börjar kommer även länsledningarna att överhållas så att en säker funktion garanteras. För övrigt återstår de sedvanliga underhålls- och tillsynsarbetena i maskin.

Arbetena med BOHUSLÄN på Bohus Varv avslutades den 17 februari och den 20:e bogserades ångaren från Bohus till Stenpiren av Bogser Sveas KALLE och SÖLVE.

GS

"Så var det då"

Om färjetrafik och annat i Göteborgs hamn förr i tiden



Utblick mot Götaverken. Bakom stapelbäddarna till höger sträckte sig T-kanalen som trafikerades av FÄRJAN 4. På älven syns bl a BOHUS, VIEILLE MONTAGNE II och bogserångaren TELL. Foto från BohusTurist.

Det kan inte undgås att när man som jag levtt och verkat i omedelbar anslutning till Göteborgs hamn under ett helt liv gärna tänker tillbaka på hur det var förr. Det är en oerhörd förvandling som hamnen undergått under tiden efter andra världskriget. Från att ha varit platsen för en sjudande aktivitet både inom den egentliga hamnrörelsen och därtill knutna verksamheter - främst skeppsvarven - har större delen av innerhamnen nu antagit skepnaden av en spöklik ruin, som undan för undan jämnas med marken. Men hur var det då förr? Ja, tänk bara exempelvis på radererna av lastande och lossande fartyg längs kajerna och skogen av lyftkranar som betjänade dem! Jag skall nöja mig med att försöka ge små glimtar om olika aktiviteter.

Eftersom vi disponerar FÄRJAN 4 ger det anledning att minnas den tiden då hamnfärjorna utgjorde en oundgänglig förutsättning för persontrafiken mellan Hisingen och "stan". Den första busslinjen startades inte förrän någon gång på 20-talet och trafikerade sträckan Lilla Bommen-Kvillebäcken-Brännregården-Herkulesgatan-Lundby gamla kyrka. Färjelinjerna var ju många med tvärförbindelser över älven från Lilla Bommen till Klippan på södra älvstranden eller Tingstad till Färje-

näs på norra älvstranden. Men det fanns en annan omständighet som sannolikt betydde mycket vid valet av färjemedel mellan Hisingen och stan.

En spårvagns- och bussresa kostade 15 öre för vuxen och 10 öre för barn. Samtidigt kostade en färjeresor 5 öre för vuxen och 2 1/2 öre för barn om man köpte rabattpolletter, som tillhandahölls i påsar om 20 stycken. För oss skolbarn var valet givet. Det var alldeles för dyrt att åka bussen till skolan i stan. Det blev att ta färjan och apostlahästarna. Med det blev färjan inte bara under skoltiden utan också den tid jag förblev Hisingen trogen.

Själv reste jag alltid med just FÄRJAN 4 som under många år var ordinarie färja på linjen Götaverken-Residensbron. Under högtrafik förstärkte FÄRJAN 5.

Att resa med färjan över älven till och från skolan eller jobbet blev aldrig långtråkigt. Den intensiva trafiken i hamnen sörjde för en ständigt växande utsikt över hamnen och spännande upplevelser. Därtill kom vädrets makter som stundom kunde göra överfarterna riktigt spännande.

Då låg färjeläget på Hisingsidan längst in i T-kanalen i omedelbar anslutning till Göta-verkens lilla port (kallades den norra porten, mätro?). T-kanalen försvann vid utbyggnaden av Lundbyhamnen. Den södra armen av T-et var Götaverkens prämhavn, där massor av fartygsplåt lossades ur prämar som fraktade plåten från lossande fartyg ute i hamnen. Även övriga delar av kanalkanten inom Göta-verkens område nyttjades av varvet som lossnings- och lastningsplatser samt förtöjningsplatser för olika farkoster, bl a varvets egen pontonkran. Den norra kanalarman var småbåtshamn. Där låg också en större motorbåt - privatägd - som fungerade som nattfärja. Marken norr om kanalen hade tidigare nyttjats som propslager och virkeslager. I början på 30-talet frodades björkslyet och sommartid lyste hela området skärt av rallarros. På ena sidan av kanalen hade man i det närmaste orörd natur. På den andra sidan reste sig Götaverkens nybygge på den med kanalen parallellt liggande stapelbadden, där nithamrarna dånade och "nagelapornas" ässjor fräste och rök.

På stadssidan låg färjeläget på samma plats som den senare uppförda och fortfarande befintliga färjeklaffen invid Residensbron i Stora Bommens hamn. Men tänk vilket liv och vilken rörelse det var här då. På Stenpirens norra sida låg Bohuslänska Kustens fartyg med Oslo-båtarna längst ut och därefter övriga båtar. Längst in vid bron låg lastbåtarna VICTOR och STYRBJÖRN, den sistnämnde motordrivna men alla övriga givetvis ångdrivna.

På motsatta kajen - kajplats 11 och om hörnet 10:an - låg Hallandsbolagets fartyg som trafikerade linjen Göteborg - Lubeck med anlöpande av hamnar i Halland och Öresund. De kombinerade passagerar- och lastångarna HANSA, HALLAND, LUBECK och SVANEN låg alltid på 11:an. Som allra närmaste gränne hade färjan emellertid inspektionsfartyget HAMNEN, som på den tiden var av vanlig bogserbåtstyp med förlängt däckshus så att det gav plats för en mindre salong. Prydligare fartyg än den dåtida HAMNEN får man nog leta efter. Men HAMNEN hade svårt att då det var tyst i hamnen oförmärkt smyga sig fram. Cirkulationspumpens slag klingade klart och distinkt över vattnet.

FÄRJAN 4 gick från Residensbron fyra gånger i timman: 00, 15, 30 och 45. Det innebar 7 1/2 minut för överfart, lossning och lastning. Och under högtrafiken var många turer fullsatta, dvs in mot 190 passagerare. Det ställdes alltså stora krav på besättningen för att tidtabellen skulle hållas. Däcksman fick vara flink i vändningarna vid hanteringen av landgången och signaleringen till befälhavaren. Maskinisten fick se till att ha tillräckligt med ånga. Befälhavaren måste kunna ta genaste vägen och om möjligt köra fullt. Det krävdes stor rutin på alla händer för att allt skulle klaffa.

Givetvis hade befälhavaren inte andra hjälpmedel än kompassen till förfogande för färjans navigering. Likväl var det ytterst sällan som trafiken fick ställas in på grund av tjocka. Förseningar blev dock oundvikliga då dimman stod tätt som en vägg framför styrhytten och luften fylldes av ljudet från en mångfald fartygsvisslor. På den tiden kunde man av fartygssignalerna från hamnen bedöma siktförhållandena där.

Ibland såg det faktiskt ut som om gamle Johansson haft något av radarns förmåga att se genom tjocka i de yviga mustascherna. Mustascherna och nästippen var nämligen det som syntes av honom då han öppnade skjutluckan på styrhyttsfronten för att bättre kunna höra varningssignalerna från fartyg i närheten. Han kände igen de flesta av de annalkande fartygen och de vana hamntrafikanterna kände väl igen färjans pipa. På så sätt höll man varandra underrättade om var man fanns och vartåt det bar. Men visst var det fascinerande att stillaliggande förnimma en mörk skepnad som ljudlöst stryker förbi i dimman. Trots detta känner jag inte till något fall av ombordläggning av betydelse.

SVEN-HUGO BENGTSSON



TURISTEN

Öckeröbolagets sista passagerarbåt



TURISTEN, som ursprungligen var hemmahörande i Köpenhamn, hette under åren 1919-1935 SYLTHOLM. Bilden, som troligen är från 1934, visar fartyget i Köpenhamn med Burmeister & Wain i bakgrunden. Foto från Statens Sjöhistoriska museum.

Öckeröbolagets sista passagerarbåt i trafiken på norra skärgården var m/s TURISTEN. Efter ett propellerhaveri på ordinarie turen från Göteborg den 28 november 1969, blev fraktbåten ÖCKERÖ ensam kvar i trafik fram till den 1 maj 1970 då bolagets verksamhet upphörde helt. TURISTEN, som numera heter KOLMÅRDEN, är idag den enda kvarvarande passagerarbåten från det forna Öckeröbolaget.

Växlingsrikt förflutet under dansk ägo

TURISTEN, som kom till Göteborgs norra skärgård 1937, hade ett för skärgårdsbåtar ovanligt förflutet. Hon byggdes 1914 vid Kjöbenhavns Flydedok för A/S Turisten i Köpenhamn. Fartyget var 24,46 m långt och 5,20 m brett. Redan från början var hon motordrivna. Ångmaskiner var ju annars den vanliga driv-

källan för liknande båtar.

1919 såldes hon till A/S Rødby-Femern Transport & Bugserelskab i Rødbyhavn på Lolland och bytte samtidigt namn till SYLTHOLM. Efter första världskriget var det en uppgång för bärgningsverksamhet till sjöss och det välkända A/S Em Z Svitzers Bjergnings Enterprise i Köpenhamn hade brist på lämpligt tonnage. Svitzers köpte fartyget 1925 för fortsatt placering i Rødbyhavn. SYLTHOLM blev dock inte långvarig i Svitzers tjänst. Redan 1928 såldes hon till Christian P Christiansen i Hvidovre.

1934 var det åter dags för försäljning och som ny ägare stod K J Kristensen i Köpenhamn. Året därpå fick hon Næstved på Sjælland som hemmahavn och döptes om till TH SØEBORG efter den nye ägarens namn. Søe-



TURISTEN backar ut från Träpiren för en lustresa till Trollhättan sommaren 1937.
Foto från Ängbåten arkiv.

borg var tydligen inte nöjd med sin nya båt, utan sålde henne vidare 1936 till Sander Nielsen i Bandholm på Lolland, som gav hennes namnet SAMSÖ. 1937 återfick fartyget sitt ursprungliga namn TURISTEN och Nielsen sålde henne vidare till Sverige samma år. Vid fartyget haft för arbetsuppgifter under de olika redarna i Danmark har inte gått att få fram, men hon har troligen tjänstgjort både som passagerar-, bogser- och bärgningsbåt.

I konkurrenstrafik med Öckeröbolaget

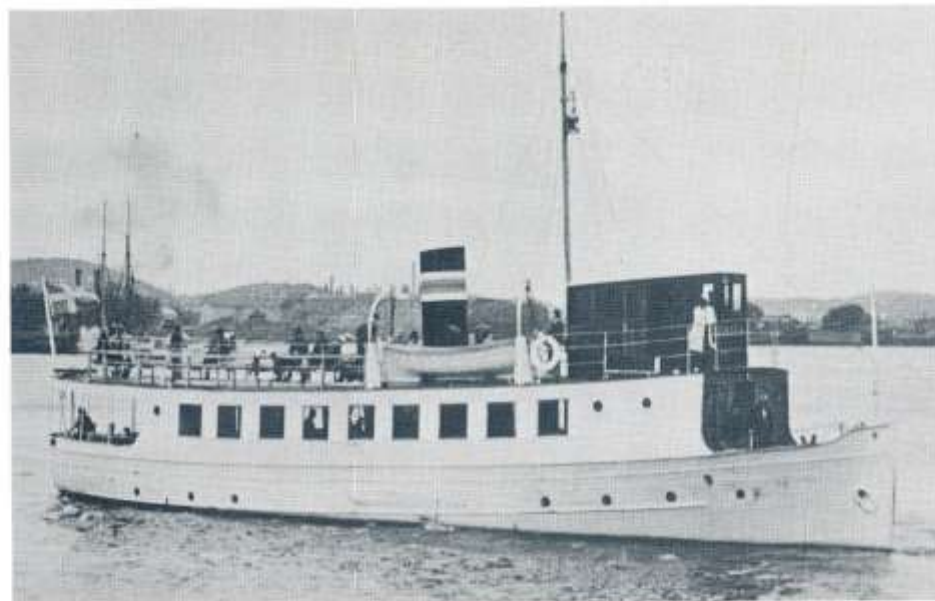
Sommaren 1937 kom TURISTEN till Sverige och köpare var ett partrederi på Öckerö med Rickard Eliasson som huvudredare och f d smugglarkungen Ernst Bremer på Kalvsund som delägare. I mitten av juli sattes TURISTEN i trafik mellan Göteborg och Öckerö i konkurrens med Öckeröbolaget. TURISTEN gick vardagar från stan kl 11.00, 14.15 och 17.15. Öckeröbolaget svarade med att sätta in ångaren BJÖRKÖ med sänkt biljettpris från 85 till 50 öre. Efter några veckor insattes

istället TESSIN och vid några tillfällen kom även REGENT att försvara Öckeröbolagets färger. I början av augusti inträffade en sammanstötning mellan TURISTEN och REGENT i Öckerö hamn. TURISTEN hade avgång fem minuter före REGENT från stan, men genom att den senare var något snabbare hann hon ifatt TURISTEN strax före Öckerö och passerade på fel sida. När REGENT girade babord mot sin tilläggsplats hade TURISTEN, som skulle till den inre hamnen, inte saktat ner tillräckligt utan rammade REGENT, som dock klarade sig utan skador.

Söndagar sattes TURISTEN in på badturer till Marstrand och hon gjorde även utflykter till Trollhättan.

Köpt och ombyggd av Öckeröbolaget

I maj 1938 köpte Öckeröbolaget TURISTEN för 24.000 kr. Hon blev bolagets tolfte passagerarfartyg. Det fanns inget direkt behov av TURISTEN utan bolaget ville främst bli av med en besvärlig konkurrent. Fartygets inbyggda passagerarutrymmen var små och då



TURISTEN efter den stora ombyggnaden 1938/39 som helt förändrade fartyget både interiört och exteriört. Foto från Ängbåten arkiv.

hon var inte speciellt lämplig för skärgårds- trafik. Låg hon upplagd under hela 1938.

Vintern 1938/39 byggdes fartyget om helt vid J W Bergs varv på Hälso. Att ombyggnaden skedde på Bergs varv var naturligt eftersom J W Berg ägde Öckeröbolaget. Som förebild vid ombyggnaden stod Styröbolagets nybyggda DISA och VESTA. TURISTEN fick en stor salong med tvärsoffor i den helt nya överbyggnaden på huvuddäck. Längst förut fanns på styrbordssidan expedition och mittom en nedgång till försalongen. Längst akterut fanns två toaletter. Besättningshytterna låg akter om maskinrummet. På övre däck placerades en ny styr- och skepparhytt i teak. Den tvåcylindriga Bolindermotorn på 150 hkr med frislagsregulator, renoverades och fick nya cylindrar, kolvar och ny ljuddämpare. Motorn gav fartyget en fart av 10-11 knop. Efter ombyggnaden fick TURISTEN ta 235 passagerare.

Sommaren 1939 sattes TURISTEN in på Galterö och Vinga i samtrafik med Gustaf Bryngelssons motorstänka SAGA. TURISTEN gick

två gånger per dag på den nya linjen, som tidigare hade varit uppdelad på två linjer: Bryngelssons båt till Galterö och Öckeröbolagets båt till Vinga.

Hösten 1939 sattes hon in i den vanliga trafiken tillsammans med m/s FALKEN. TURISTEN fick en hel del kritik eftersom hon var alldeles för liten inombords när det kunde bli ca 200 passagerare ombord på söndagskvällarna. Efter pingst 1940 blev det svårt att få bränsle till motorbåtarna och TURISTEN fick därför läggas upp.

Mjölkbåt under många år

I november 1945 var TURISTEN åter i trafik och sattes vardagar in på mjölkturen kl 7.00 från stan samt korta 14.20-turen. Sommaren 1946 gick hon växlande turer, bl a lördagar till Flyghamnen och Sandvik. Från 1947 fick hon behålla sina turer även sommartid. Från 1948 bytte hon sommartid 14.20 mot 16.15-turen. Dessa sommarterurer kom sedan under en lång följd av år att utföras av TURISTEN. 7.00-turen anlöpte Hönö Heden, Gröts, Öcke-



Sommaren 1959 sattes TURISTEN in på turer från Hjuvik för att konkurrera med Linjebuss båtar. Som framgår av bilden blev det ingen succé. Foto Dag Almén

rö, Knippla, Hälsö, Björkö, Kalvsund med direkt intur via Öckerö, Grötö och Hönö Heden. Sommartid slapp 7.00-båten mjölken eftersom mejeriet hyrde in en speciell båt då. 16.15-turen anlöpte Hönö Heden, Grötö, Öckerö, Hälsö, Björkö, Kalvsund och St Varholmen för att vara åter i stan kl 19.45.

Efterhand som Öckeröbolaget motoriserade sina ångbåtar efter kriget, blev flera av dem ekonomiska nog även för vintertrafik. I synnerhet efter SVEAs ombyggnad 1953 kom TURISTEN inte kontinuerligt att användas i vintertrafiken. Även TURISTEN förbättrades efter kriget. 1948 fick hon en ny hjälpmotor och ungefär samtidigt installerades en ny ställbar propeller av Bergs tillverkning. På nya bostadsbestämmelser byggdes nya besättningshytter där försalongen legat.

Konkurrenstrafik med Linjebuss

I mitten av december 1943 hade Linjebuss startat passbåtstrafik från Hjuvik med motorstänkan HJUVIK som passade bussarna fyra gånger per dag. Genom fler båtar och fler

turer blev passbåtstrafiken under mitten av 1950-talet en svår konkurrent om passagerarna och Öckeröbolaget insåg till slut att någon motåtgärd måste sättas in. 1959 lät Öckeröbolaget TURISTEN genomgå en maskinell upprustning. Den gamla motorn (original från 1914?) byttes mot två Rolls Royce-dieslar på totalt 380 hkr, som via en remtransmission drev den ställbara propellern. Fartyget blev därmed den snabbaste båten i norra skärgården. För att se modernare ut också, fick stäven samtidigt soft nose.

Sommaren 1959 satte bolaget in TURISTEN på linjen Hjuvik-Öckerö-Björkö-Hälsö-Knippla-Rörö med sex avgångar från Hjuvik på vardagar. Onsdagar och lördagar kördes dessutom en kvällstur från Hjuvik kl 22.15. Söndagar gick TURISTEN fem turer. Eftersom man inte hade samtrafik med bussarna utan istället inriktade sig på resenärer med egna bilar blev trafiken ingen succé. Linjebuss sänkte dessutom biljettpriiset och Öckeröbolaget fick ge upp trafiken på Hjuvik. Sommaren 1960 var TURISTEN åter i trafik på sina gam-



TURISTEN utanför Hönö Heden sista sommaren på västkusten. Foto Ragnar Magnander i augusti 1969.

la turer från stan.

Minskad trafik och bilfärjor till Öckerö

1961 hade J W Bergs dödsbo sålt Öckeröbolaget till Handelsagenturen Neptunus och följden blev att sommartrafiken rationaliserades från sex till fem turistresatta båtar - inkl BURÖ i Hönö Klova trafik. TURISTEN fick nu alternerna med de övriga båtarna. Sommaren 1962 och en bit av sommaren 1963 fortsatte trafiken efter samma turlista. Hösten 1962 hade Öckerö fått vägfärja från Hisingen och trafikunderlaget minskade därför drastiskt för Öckeröbolagets båtar. Från den 15 juli behövdes bara fyra båtar i trafiken. För att i någon mån kompensera bortfallet utsträcktes REGENTs turer till Marstrand.

Under värrustningen 1964 blev TURISTEN försenad på varvet och fick till sommarturistans start ersättas av FALKEN, som egentligen skulle legat upplagd. När väl TURISTEN blev klar och var på väg från Bergs varv till stan skar ena motorn sedan oljetrågets avtappningsplugg lossat. TURISTEN lades då

upp på Bergs varv på Björkö och FALKEN fick fortsätta i trafiken hela sommaren. Trafiken hade nu ytterligare minskats så att endast REGENT och FALKEN trafikerade Rörö medan BURÖ som vanligt gick på Hönö Klova. På hösten samma år såldes FALKEN till Stockholm.

Åter i trafik med nya motorer

Våren 1967 rustades TURISTEN för trafik igen. De gamla Rolls Roycemotorerna ansågs inte värda att reparera, utan dessa ersattes med två begagnade Scania-Vabis på totalt 360 hkr. Fartyget skulle ersätta SVEA, vars certifikat gick ut och ej skulle förnyas. Den 3 juni sattes TURISTEN i trafik på Hönö Klovatraden som i april helt hade övertagits av Öckeröbolaget. Samtrafikpartnern Paul Olofsson, som vintertid själv ombesörjde Hönö Klovatrafiken med HÖNÖ, hade gett upp och istället övergätt till den nyinriktade linfärjan mellan Hönö och Fotö.

Under sommarturistans gjorde TURISTEN dagligen tre turer till Klova, utom söndagar



Under namnet KOLMÅRDEN återfinns numera TURISTEN i trafiken mellan Norrköping och Kolmårdens djurpark. Foto Dag Almén vid Kolmårdens brygga.

då hon gick en tur till Rörö och en till Klova. Under höstturlistan ersatte hon BURÖ och gick på vinterturlistan till slutet av november då hon lades upp vid Stenpiren.

I maj 1968 var hon åter i fart på Klovaträden. Sommarturlistan hade nu ändrats så att bara TURISTEN och BURÖ var i trafik med REGENT som reserv- och avbytarbåt. I hösttrafiken var TURISTEN igång till början av november.

Sommaren 1969 gick trafiken efter samma turlista som året innan, i hösttrafiken ersatte hon BURÖ och gick i trafik t o m 28 november då hon lades upp på Hålsö efter ett propellerhaveri.

Trafik Norrköping-Kolmården för nya ägare.

TURISTEN såldes omedelbart till Rederi AB Sightseeingbåtar i Norrköping. Under vintern byggdes hon om vid Bergs varv. Salongen fick nya bussfönster och inreddes för kioskförsäljning. En ny skorsten och "mössa" på styrhytten fullbordade ombyggnaden av far-

tyget som döptes om till KOLMÅRDEN.

I maj 1970 sattes hon in på sin nya linje mellan Norrköping och Kolmårdens djurpark. Sommaren 1983 gick KOLMÅRDEN tre dagliga turer och anlöpte även Esterön, Svinsta skär och Sandviken. Sedan 1973 är fartyget registrerat på Kolmårdens Rederi AB.

Den ursprungliga KOLMÅRDEN, som var byggd 1902, gick i trafik från Norrköping till bryggor längs Bråviken fram till 1932. De två sista åren gick hon under namnet BRÅVIKEN. 1933 kom hon till Göteborgs södra skärgård som STYRSÖ EXPRESS. I december 1934 byrdes hon av J W Berg för trafik på norra skärgården och våren 1935 övertogs hon av det nybildade Öckeröbolaget och fick då namnet HAVSBANDET. Fartyget totalförstördes genom brand i augusti 1939.

GS

Kryssningsfartyg i Göteborg 1983



Grekiska turbinångaren ROYAL ODYSSEY.

Även under 1983 har Göteborg gästats av ett antal kryssningsfartyg från skilda länder. De ångdrivna kryssningsfartygen är av lättförståeliga skäl i minoritet, men trots detta har ett par kommit till Göteborg sommaren 1983.

Den flitigaste besökaren av turbinångarna förra sommaren var den nu 43-åriga ryska BALTIKA (se artikel i Ångbåten 58), som var här inte mindre än fyra gånger. En betydligt yngre turbinångare var grekiska ROYAL ODYSSEY som visade sig här som hastigast vid två tillfällen i somras. Fartyget som är byggt 1964 som SHALOM, hette därefter HANSEATIC till 1973 då hon seglade för German Atlantic Line. Därefter nya ägare och nytt namn igen, denna gång DORIC som hon hette till 1981, då nuvarande ägare tog över.

En sedan många år välkänd gäst i hamnen är portugisiska m/s FUNCHAL, som är chart-

rad av en svensk researrangör. FUNCHAL är byggd 1961 som turbinångare, men ledsam nog byggdes hon om till motorfartyg 1973. Förra året fungerade det inte så bra med motordriften. Hennes seglotionssäsong blev kraftig reducerad, beroende på en tidskrävande reparation av ena huvudmotorn.

Även förra året blev det ett besök av östtyska VÖLKERFREUNDSCHAFT, som brukar vara chartrad för kryssningar med start från Göteborg av ett större rederi, och avslutade årets kryssningstrafik med sin jul- och nyårskryssning. VÖLKERFREUNDSCHAFT är byggd 1948 som Svenska Amerika Linjens STOCKHOLM. 1960 köptes hon av östtyskarna som sedan dess använder henne till kryssningstrafik.

Ett nytt fartyg började kryssningar med start från Göteborg. Det var den norskägda minieruisern NORTH STAR. Fartyget som är byggt 1966 som tyska häckträlaren MAR-



Östtyska VÖLKERFREUND-
SCHAFT, ursprungligen
byggd för Svenska Amerika
Linien som STOCKHOLM.



Norska minicruisern NORTH
STAR.



Ryska ODESSA var ett av fem
ryska fartyg som gästade Gö-
teborg.



Tyska Hapag-Lloyds nya EUROPA.

BURG, hade under vintern 1982-83 genomgripande ombyggt här i Göteborg för sin nya uppgift.

Ryssarna var här med inte mindre än fem olika fartyg, de flesta av dem var chartrade av olika internationella resebyråer, och gjorde endagsbesök här i Göteborg på väg mot eller från kryssningar i norska fjordar. Alla förutom ett var ryskägda från början. Undantaget var ODESSA byggd 1974, som hette COPENHAGEN till 1975.

Vi gästades även av tyska Hapag-Lloyds flaggskepp EUROPA byggd 1981, och som då avlöste den tidigare EUROPA som var f d Svenska Amerika Liniens KUNGHOLM av år 1953.

Två helsvenska minicruiserna besökte hamnen flera gånger under sommaren. Det var LINDBLAD EXPLORER byggd 1969 och LINDBLAD POLARIS, byggd 1960 som ÖRESUND och som gick mellan Malmö och Köpenhamn till 1981 då hon köptes av svenska intressenter (bl a av ångbåtsägare) och ombyggdes här i Göteborg för sina nya uppgifter. Båda fartygen hade en mycket fin kajplats

vid sina göteborgsbesök, då de låg vid Stenpiren med vår egen BOHUSLÄN som närmaste granne.

Nu återstår inte mycket mer än att avvakta årets kryssningssäsong och se vad som inträffar då. Redan nu är åtminstone en turbinångare aviserad för sommaren 1984.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON

Mittuppslaget

VALBORG byggdes 1874 för William Thornburn & Söner i Uddevalla och övertogs två år senare av nybildade Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten som deras första båt. VALBORG kom att hänga med i trafiken ända till 1947! Ångaren byggdes om flera gånger men kändes igen på skrovets fyrkantiga ventiler och den aningen krumma förstäven.

Här passerar VALBORG norrut i närheten av Stillingsön en stilla sommardag. Ingen dålig fotografisk komposition, eller hur?

Mera om Stillingsön efter mittuppslaget!

Foto: Dagmar Aronsson



Båttrafiken på Stillingsön

Vi fortsätter att titta närmare på ångbåtsbryggor i Bohuslän. Denna gången handlar det om Stillingsön och om trafiken med framför allt de mindre passagerarbåtarna, inte lika välkända som ångbåtarna.

Det var i slutet av sjuttonhundratalet som intresse uppstod för havsbad och sommarvistelse på kusten. Under åtskilliga år betraktades det som en rent medicinsk kur, men under artonhundratalet började folk i de högre samhällsskikten söka sig till kusten också för ren rekreation.

Den landskapstyp som uppskattades var den grönskande och bördiga. Både borgare och allmog ansåg att det vackra landskapet var det som tydde på fruktbarhet och rikedom. Kustbandet var naket, grått och vindpinat, ett sådant landskap kunde inte vara vackert. Flera av de tidiga badorterna uppstod därför på de inre fjordarnas lummiga stränder.

Stillingsön i Myckleby socken på östra Orust är en ovanligt väl bibehållen badort från artonhundratalet. Man kan säga att den uppstod

1862, då markägaren Bernt Nilsson flyttade ner socknens gamla prästgård till strandområdet innanför Stillingsö Holme. Det var meningen att Nilssons släktingar från Uppsala skulle bo där på sommaren, så han slapp ha dem på själva gården.

På platsen fanns då ett salteri och för salteriarbetarna hade uppförts ett bostadshus som hette Klippan. Redan i mitten av 1860-talet hade Bernt Nilssons son Lars Bernzon låtit bygga både varmbadhus och flera småstugor för badgästerna. 1865 annonserades om att ångaren UDDEVALLA anlöpte platsen och att "...varma bad med dusch serveras i proppert badhus, och för kalla bad finnes bassin." Lars Bernzon ägde gården Stillingsön, som blev självständigt hemman 1868. Han idkade handelsrörelse och fraktfart, varför platsen blev en viktig punkt för traktens folk oavsett badortsrörelsen.

Vid denna tid gjordes fler och fler försök med ångbåtstrafik på kusten. I maj 1866 annonserades i Handelstidningen om att ångfar-

tyget ÖRNEN, vad det nu kunde vara för båt, lade till på Stillingsön två gånger i veckan på resorna Göteborg-Uddevalle. Om båten verkligen lade till är förresten osäkert, den första tiden lär man i avsaknad av bryggor ha stoppat för båt utanför Stillingsö Holme. På holmen bodde sjömannen Anders Olsson på sommaren och han växlade ut passagerare och gods till ångbåten med sin eka. Innan Ljungskile fick ångbåtsbrygga ("De kol som går åt att göra svängen in i Ljungskile-bukten kostar mer än man kan tjäna på en sådan resa" - Wilhelm Hansson sid 61) fick resenärer dit ros från Stillingsön. Lars Bernzon byggde vidare på sin badort. Hus flyttades dit eller nybyggdes som sommarvillor. Alla fick en enhetlig arkitektonisk utformning. De här grunddrag från den lokala byggnadstraditionen men är utarmade enligt de ideal, som många av 1850-60-70-talets framstående arkitekter förordade för tråhus. Det hus Lars Bernzon byggde åt sig 1868 blev pensionat 1895, 1908 byggdes det höga huset ovanför bryggan, i det fanns affären och på tredje våningen en restaurang.

I början av tjugotalet byggdes det för badorter obligatoriska societetshuset och ett nytt kallbadhus. Vid den tidpunkten hade sonen Malte

Bernzon övertagit ansvaret för badorten. Han var hemmansägare, badortsdirektör och ångbåtskommissionär (rikstelefon Stillingsön 7). Där fanns poststation för en stor del av bygden runt Ikring och telefonväxel.

Badgästerna var folk med lång semester, som hyrde en stuga för sommaren. Ofta var de akademiker av olika slag, från Göteborg, Lidköping, Vänersborg eller Trollhättan. De återkom år efter år. Från Göteborg och Uddevalla reste de i de välkända Bohusbåtarna. Stillingsön ligger nära intill farleden och hade titta anlöp. Man anlöpte gärna bryggan norrifrån, så båtarna från Göteborg gick runt holmen innan de vände ner mot bryggan och lade till. När man gick ut från bryggan gick det emellertid att fortsätta söderut mellan holmen och land, bara man visste var man gick fri från grundet som ligger där.

Badorten hade sin glanstid på trettio-talet då det kunde bo kanske 300 badgäster samtidigt i stugorna och på pensionatet.

En del badgäster var noga med att signalera sin status genom klädsel och uppträdande, medan andra helst ville vara anonyma. En av cheferna på Asea till exempel, köpte sig ett



Stillingsön från norr.

Lite grann av bebyggelsen närmast Stillingsöns brygga, där Bohuslänska Kustens ALFHEM har lagt till. I det vita huset närmast bryggan fanns postkontoret. Vykort stämplat 1907.



Strandmotiv, Stillingsön.

Vykort från 30-talets första hälft med motorslupen BRAGE förtöjd vid sin vrage norr om ångbåtsbryggan.



FRÅKNEFJORDS besättning har ställt upp för fotografiering framför sin båt tillsammans med några vänner. Detta och följande foton har vi fått genom Dagmar Aronsson, tidigare föreståndare för Stillingsöns pensionat.



Passagerare klädda för att resa till stan stiger ombord i BRIS, medan de som får stanna på landet är lite ledigare klädda.



Kapten Edman med ett par gäster på utflykt med BRIS i Fiskebäckskil.

blåstall och visade sig helst i det för att få vara i fred då han var på sommarnöje. På bryggan möttes två världar. Sommarfolket, som väl såg ut att aldrig behöva arbeta, satte sin prägel på bryggan då de samlades där när VALBORG lade till. Möbler fanns det i stugorna de hyrde, men det skulle ju med alla möjliga andra penaler, och eftersom bolaget tog 50 öre per kolla i frakt gällde det att man tog så stora lärar som möjligt. Då var man tvungen att be om hjälp att få godset av båten, genom styrbords lastport och iland och gärna upp på en kärria.

Samtidigt betjänade bryggan bygden runt Ickring Varorna till affären lossades, ortsborna reste till Uddevalla för inköp eller för att själva stå på torget. Jordbruksprodukter och slakt-djur sändes med VIKEN som kallades "grisebåten". En gammal man i Hålebäcken, strax söder om Stillingsön, berättar hur man skickade äpplen från trädgården med VIKEN till Käringön, på den tiden Emanuel Jonsson eller "Bli mä" var skeppare.

Ortens segeljakter kom med kalk och torvströ. En av de sista jakterna var BRITTA från Hålebäcken. Hon gick med bulkgods och kom tidvis en gång i veckan med hästgödsel som man skaffat från gaturenhållningen i Göteborg. Vid lossningen stod två man i rummet och lyfte gödseln över i ett trätråg, som man bar iland och tippade i en kärria.

Bohusbanan öppnades på sträckan Tingstad-Uddevalla den nionde juni 1907, medan Marieholmsbron mellan Tingstad och Göteborg var färdig för trafik förste mars 1909. Från Ljungskile järnvägsstation var det inte långt ner till båtbyggen och snart blev det en intressant resväg att ta tåget till Ljungskile och båt den korta vägen över till Stillingsön.

Här började Joakim Carlsson eller "Kalleme-skäggets pojke" att frakta folk med en motorjakt någon gång på tiotalet. Joakim var tidigare i Bohuslänska Kustens motorbåt ALFA och Kalleme-skägget själv, Carl Emanuelsson i Kleva, nära Stillingsön, var matros i samma bolag. Det var dåför tiden ett eftertraktat arbete bland ortens folk.

BRAGE hette en liten f d ångslup på 17,4 meter och välkänd i dessa vatten. Den hade en 40 hästars tvåcylindrig Skandia och byggdes ursprungligen 1876. Ägare från någon gång kring 1920 lär ha varit direktör Johansson i

Maskinaffären Generator i Göteborg, i kompanjonskap med de s k Pannollarna från Edet vid Slussen. De hette Adolf och Leander Olsson och drev Elektriska Pannrensningssaktiebolaget i Göteborg. Direktör Johansson hade sommarnöje på Hällesdales, norr om Kolhättan.

BRAGE kallades "Brödtjuven" då den började konkurrera med Joakim Carlssons jakt, men efter en tid blev Joakim anställd som skeppare. BRAGE lär ha gått dels lokalt Stillingsön-Ljungskile, dels ner till Stenungsund. Man väntade många resenärer den vägen till Göteborgsutställningen 1923, men det blev inte så mycket med det. Bohuslänska Kusten köpte BRAGE 1924 och satte in honom på andra linjer, men skepparen stannade kvar. På trettio-talet gick han torgturen Stillingsön-Uddevalla via Allmag, Buvenäs, Slussen och byfjordsbryggorna onsdag och lördag. Däremellan låg han stilla vid en vrage i viken nära bryggan. Sommartid gick andra båtar torgturerna och BRAGE blev byfjordsbåt istället. På kvällen gick han från Uddevalla till Henån, där matrosen och skepparen fick rulla ut sina madrasser på ett par soffor i salongen och sova över. På morgonen gick man till Uddevalla igen. 1936 ersattes BRAGE av den större SUNNINGEN.

Till Stillingsön började badgästerna mer och mer att resa över Ljungskile. Med familjen i sommarstugan kunde familjeförsörjaren, som hade ett kontorsjobb med bekväma tider, resa till arbetet i Göteborg måndag morgon och tillbaka lördag eftermiddag.

1934 började Tage och Ivar Olofsson i Ulvesund trafikera Ljungskile-Stillingsön med FRÅKNEFJORD, ex STIGFJORDEN II, som vi skrev om i Ångbåten 52. FRÅKNEFJORD stannade till 1939 då hon avlöstes av BRIS. Det var en salongsmotorbåt som kunde ta ett trettio-tal passagerare. Ägare var Fritiof Edman i Ljungskile.

Kapten Edman brukade äta på Stillingsöns Pensionat och rådgjorde gärna med föreståndaren fröken Aronsson då han skulle göra turlistan. Det rörde sig om ungefär tre dubbelturer om dagen i anslutning till tågen i Ljungskile. Ibland anlöptes Lyckorna och Sparreviken.

Då kriget bröt ut var BRIS tvungen att lägga

upp. Även ångbåtturerna fick inskränkas kraftigt efter det sena trettioalets mycket omfattande trafik. Detta gjorde att Stillingsöns förbindelser med omvärlden blev mycket sämre. En göteborgsprofessor som tillbringade somrarna på badorten och lär ha suttit i styrelsen för Statens Järnvägar, utverkade då omnibusförbindelse Stenungsund-Stillingsön.

Sommaren 1940 var man tveksam till att öppna badortsrörelsen. Folk var oroliga att bli inkallade och vågade inte resa ut men förste juli öppnade man ändå pensionatet. Gästerna kom, men också många militärer som fick mat och husrum. BRIS kom igång igen efter kriget. Bussen verkar dock ha varit borta ett par år att döms av Svenska Turistföreningens bok "Hotell och pensionat i Sverige 1947". Där anges för Stillingsön: "Kommunikationer: Bil 9 km (4,50 kr) till Svanesunds färjeläge, varifrån buss 6 km (1,30 kr) till Ödsmål, station vid järnvägslinjen Göteborg-Strömstad, vidare 4 km till Stenungsund, station vid samma järnvägslinje. Bil Stillingsön-Ödsmål 8 kr. Passbåt Ljungskille-Stillingsön flera turer dagligen. Båtförbindelser: med Göteborg (Stenpiren) c 5 timmar, Uddevalla c 2 timmar." I samma publikation anges

emellertid 1949: "...buss Stenungsund 19 km". Kapten Edman fortsatte till 1950. BRIS såldes senare, då Fritiof Edman avlidit, till innehavaren av Uddevalla Pianomagasinet och låg länge och förföll i Uddevalla hamn.

Fritiof Edman hade också VÅGEN, en mindre båt för ett dussin passagerare, som han gjorde turer med från Ljungskille och Lyckorna:

På Stillingsön var sig badortslivet likt genom åren. Man promenerade i de idylliska omgivningarna och klappade Malte Bernzons kor, som levererade mjölken till badgästerna. Ortsbor kunde få en extraförtjänst genom att segla badgäster, om inte dessa hyrde roddbåt själva. Föreningen Nyttan och nöje hyrde kanske en passagerarbåt och gjorde en utflyktsresa. I varmbadhuset blev man väl omhändertagen av den välkända Badaugusta. Ett annat nöje var att resa med BORGILA på den verkliga turistturerna Orust runt.

1948 var sista året Bohuslänska Kusten trafikerade bryggan i reguljär linjetrafik. Sommaren året därpå lade ROBERT THORBURN till där på sina resor Orust runt. Stillingsöborna kunde detta år stiga ombord måndag-, onsdag- och fredagsmorgnar och resa ett varv



Stenungsundsbussen, en riktig bulldog från Volvo. Bussarna var blekgula med en grön dekorrund under fönstren. I bakgrunden till vänster pensionatet, till höger affären.



BORGILA vid Stillingsönbryggan en sommarmorgon. Ville man inte följa med kunde det i alla fall vara trevligt att slå sig ner och se på när hon lägger till. Passagerarna verkar ganska få trots vackert väder, men det blir väl fler i Stenungsund dit göteborgarna rest med tåget.





Trämotorbåten GÖTA upprätthöll passbåtstrafiken under 1950-talet. Passagerarna verkar inte ha varit så få trots att man kunde åka buss också.



medurs runt Orust med två timmars uppehåll på Kåringön. Under femtiotalet gick bussarna, men trots det kunde man också åka båt Stillingsön-Ljungskile på sommaren. Det var en båt som hette GÖTA som svarade för detta fram till sommaren 1958.

Badortens vidare utveckling har påverkats av landsvägstrafiken. Bussen gick förr ner till samhället från stora vägen, men fler och fler funktioner flyttades dit upp. Där växte upp kiosk, bensinstation och bilverkstad och affären flyttades dit 1964.

1968 sålde familjen Bernzon badorten till "Stillingsöns Intressenter & Co", ett bolag med tidigare hyresgäster som delägare. Invånarna tycks medvetna om att samhället har en unik karaktär och man har bibehållit busens

gamla utseende. BOHUSLÄN anlöpte Stillingsön på en sommartur till Lyckorna i maj 1975 och en till Slussen i maj 1979. På den senare resan hade vi passagerare som steg iland med koffertar och lådor och några ortsbor passade på att resa ångbåt mellan Stillingsön och Slussen.

Uddevallas turistbåt BYFJORDEN försökte lägga till vid Stillingsöbryggan på sina marstrandurer, men kände sig väl inte välkommen att döma av alla badgästbåtar som hade en tendens att ligga ivägen. Fast nog borde väl båtlinjen Uddevalla-Marstrand, med sin utmärkta anslutning till eller från Göteborg, kunna trafikera åtminstone någon brygga på Orustsidan?

SW

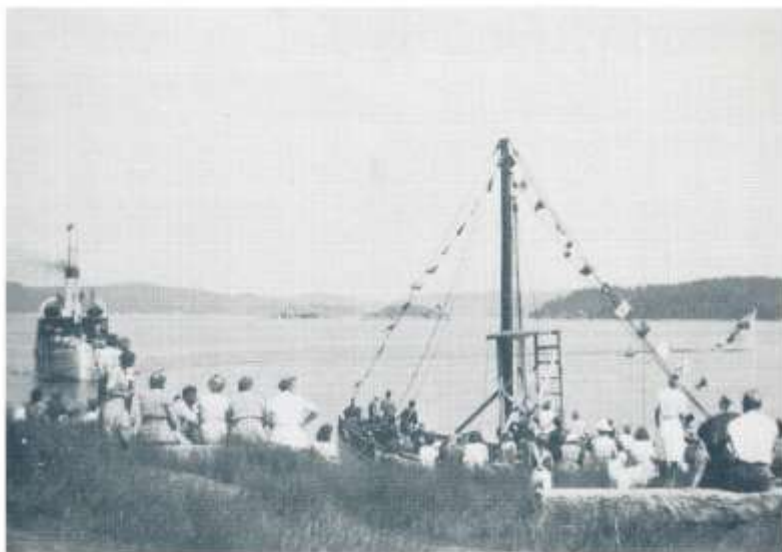
Sommarflyttning till Stillingsön

Nedanstående uppsats var införd i Bohusläns Hembygdsförbunds årsbok 1980 och publiceras här med tillstånd från förbundet och författaren.

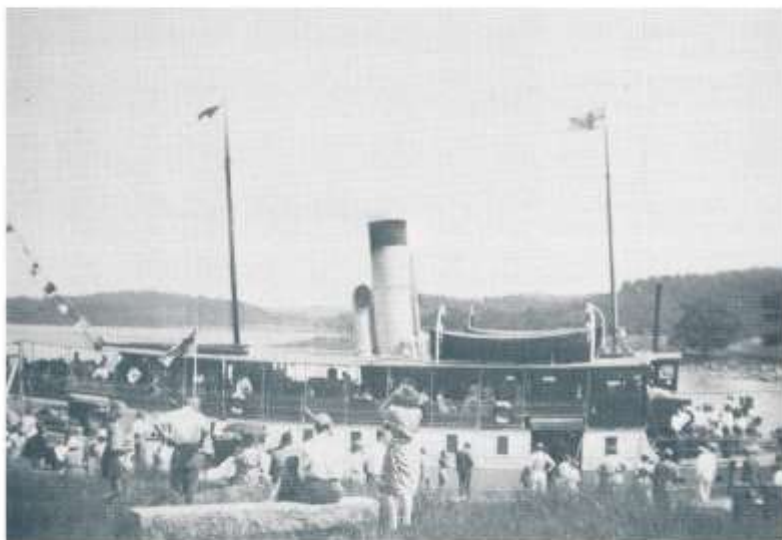
Hur underbart var det inte helt enkelt, när äntligen vid vårterminens slut den dagen kom då vi skulle flytta till Stillingsön. Men redan långt dessförinnan hade Mor börjat stöka om med våningen. Det var inget fuskverk det inte, att anbringa den i sitt sommarskick. Alla stearinljus i takkronor och stakar togs ur, gjordes rena och lindades i papper. Takkronorna fick sig en omgång med såpa och trasor och sveptes in i gamla gardiner. Alla metallföremål blankades och stoppades i tidningspapper, så också t ex kakelugnsluckorna. Spjällsnörena, som var av ylle, rullades upp och knöts in, även de i tidningar. Gardinerna togs ned och tvättades (men ströks inte) liksom alla tvättbara dukar. Allt som fanns av ylle i våningen, draperier, kuddar o s v skyddades mot mal genom att man strödde naftalin på dem och rullade dem i tidningspaket. Sammanlunda med mattorna. Varenda tavla och spegel lyftes ned, rengjordes och ställdes i högar mot väggen, övertäckta givetvis, och väggarna dammdes av med en särskild borste (levang) med en särskild handvirkad klut på. Och man sopade också ned i taket, varvid alltid gipssmulor följde med. Alla de otaliga fotografierna som stod framme, kunde ju inte stå där ifred utan måste tvättas omsorgsfullt, liksom ljusmanschetterna av glas, och det brukade vara mitt göra. Sedan staplades allt detta på brickor. Slutligen nålade Mor fast skynken över alla överklädda möbler, och allra sist fylldes diverse fat och bunkar med vatten, för att malen skulle dränka sig där. Sedan kunde hon känna sig riktigt nöjd över sin så i grund ohemtrevliga våning och ha en sedvanlig flyttningshuvudvärk. Sedan några dagar hade vi sett hur de stora päcklårarna, nedflyttade från sin vintersömn på vinden, nu började fyllas av allsköns grejor. Mor hade listor, som gömdes från år till år, och på dem stod allt uppskrivet som skulle medföras, och hon prickade av ordentligt vart efter de olika föremålen stuvades ned. Våra kläder förstås, medicinförråd där lavemängskannan hade hedersplatsen + långa hoprullade ylleschalar, som platsen stöckat, avsedda att tjänstgöra än då neptunigördel

skulle anbringas eller då någon av oss hade "växtvärk" — så var det växtpress, gräppapper, skolböcker och roliga böcker, det var skriv- och ritmaterial förstås och linneförrådet. I koklådan i köket stuvades ned en mängd hushållsgeråd. Där var flaskkorgar med tomflaskor, klädda i sina halmhylsor, där var en särskild lår med specier, därför att Johanssons handelsbod på Stillingsön var så dyra på allt de sålde. Fraktkostnaden på den tunga lådan måste ha varit obetydlig. Zinkbaljor plockades fulla med krukväxter stödda av pinnar och omknutna med tidningspapper.

Endast motvilligt hade Far släppt ifrån sig en del av sina böcker, men visst inte alla. De borde packats nederst suckade Mor, men Far suckade värre och fick sin vilja fram. Så de sista kom ned i sängkläderssäcken. Vi var ytterst villiga att hjälpa till och höll i var sitt hörn av säcken medan den ena härdrullade madrassen efter den andra tvingades ned jämte kuddar och filtar tills allt bildade en stadig korg med knöliga konturer. Sist av allt packades väskan med matsilvret och överst Fars kikare. Denna väska utgjorde vårt eget handbagage förutom en korg vari lagts ned maten, som vi skulle ha att äta på båten. Det var choklad i termos som serverades ur bleckmuggar — våra tandborstsmuggar, vidare smörgåsar och sist av allt de mest härliga kalla plättar, som lagts ned i Fars tomma tobaksbleckburk. Vi barn hade ofta från balkongen tittat ned på gatan efter Bergius, vår sedvanliga flyttkarl och hans medhjälpare. De kom med flakvagn, förspänd av två hästar. Deras framben knöts ihop med remmar och så fick de var sin tornister med hö medan de väntade på att få dra iväg med den fyllda vagnen. Det kunde ta sin modiga tid, Hiss fanns ju inte, 3 trappor upp var det, och lärarna var blytung. Man vändades över karlarnas möda när de stapplade i trapporna och svetten rann om dem. Så var då allt lyckligt avslutat, våningen lästes med omsorg, det sa klick i dörren och adjö med Sveagatan för hela sommaren. Vi tog spårvagn ned till Lilla Torget, och inte en gång man surade över att man fick bära



Var det KUNG RANE Gunnel Brolin reste med? Här kommer han i en gir runt Stillingö Holme... och lägger till vid bryggan för passagerarutbyte genom lastporten. Signalstillet är hissat på en fiskebåt med hopptorn ombord.



Fars överrock. Vi kunde inte tänka oss att nedlåta oss till något som att företa båtresan med ROBERT THORBURN — nej KUNG RANE skulle det vara och allra helst UDDEVALLA, men mest blev det KUNG RANE. Den låg vid

Seapiren, och där fanns nu både Bergius och många andra flyttkarlar med lass, alla kröna av zinkbaljor med rumsväxter. Man fick tinga plats i god tid på båten. Sak samma med den hytt, som vi alltid disponerade på vår sjötur.

Fröken Ellen i svart klänning och vitt midjeförkläde kom så vänligt och skramlade med sina nycklar och visade oss in i den plyschklädda, röda härligheten, med ett förhänge av röd boj, på vilken fästs en lapp med "Prof Lidén". Man kände sig näst intill ägare av båten. Kapten gick helt i färg med hytten, men honom hade jag respekt för och kände absolut distans. Där fanns familjer man kände igen år från år, t ex "prickiga familjen" på Svane-sund. Äldsta flickan såg rätt mallig ut, vad hon hade för orsak till det, och hade bruna prickar i ansiktet liksom sina syskon. Det var glädefyllt att glida förbi genom hamn-loppet, se alla båtar och känna igen alla byggnader, passera ett och annat mudderverk. Under tiden spred sig underbara dofter av lök och biff ifrån matsalen. Men det var ju inget för oss, det visste vi, men möjligen ibland för Far. Det störde inte glädjen. Man fick sina kalla plättar i hytten och kunde det vara bättre! När Kalvsund passerats var alltid stunden kommen för Mor att gå ner och ta sig en vila på den röda plyschsoffan. Hon var helt utmattad.

Vid Stenungsund brygga kunde det hända att Klurken kommit ned för att hälsa på oss, och då både syntes och hördes det. Klurken var mycket knubbig, ständigt leende och glad med en mullrande röst. Mest betydelsefullt var i alla fall den påse hon brukade räkna upp till oss på båten och som kunde innehålla bananer, choklad eller wienerbröd. Det var ungefär den enda dan på året man kunde räkna med att få något sådant.

Det började darra lite av spänning i maggropen då vi nalkades Falkafloget, för när man vikit om den branta klippan låg Stillingösidan framför oss, och nu var man nyfiken på att konstatera om allt var sig likt vid Jordfallet, Sten, Nabben och allt vad ställena hette. Vi såg Furuborg — flaggan uppe — nedanför skymtade Sandviken och vårt lilla badhus förstås med bryggan, och vid den låg Rovan och Johans båt och kanske också "Var Redo". Hälebäcksskutan låg ute vid sin förtöjning. Uppe på Skansberget Skansen och där gamla Säsen, numera Kocks hus. Man gick runt Stillingöholmen, olidligt spännande minuter — och nu la man till vid ångbåtsbryggan. Malte gick där förstas frodig och viktig mitt bland folkhoppen, där man kände igen de flesta; Bergqvists piga Märta Dufva med moder,

en eller annan av litten Hegardt o s v. Och Ardahl var där, den kvinnorädd, och Johan och Albin, som skulle ta våra flyttsaker på sin flakvagn med hästar. Vi klev iland med vår dyrbara silverväska och Fars överrock, man hälsade, var glad som en lärka och ivägar bar det nu i hederligt samlad tropp och mycket, mycket för sakta landsvägen fram. Vid grisstian där vägen viker av skulle Far klia grisarna med sin klipp. Men då var nog vi barn i alla fall i raskare takt uppför backen mot Kleva. Se, bänken var ny! Och vid Kleva hade de målat staketet ljusgrönt och minsann hade inte Joakim byggt sig eget Palais. Varje träd, var sten var välbekant. Vi stod otåligt och trampade vid Furuborgs kökstrappa. Till slut kom då Mor och Far, jungfru och Ardahl och vi kunde alla gå in och ta huset i besittning. Det stod ploner i en vas på matsalsbordets gröna duk. De kom från Ögården och blommade ikapp med tapeternas väldiga bruna rosor.

Nu skulle man tända i spisen, varvid det alltid bolmade fram en tjock vit rök, som stack i ögonen, men sånt fick inte Nancy, Jenny, Olga eller vad jungfrun hette den sommaren, bry sig om. Vartefter rökgången värmdes upp och spisen togs i bruk efter vinteruppehållet blev det ju snart bättre.

Så hördes skramlet av hästskjutsen och Johan och Albin vinglade fram på den ojämna vägen med var sitt lass. Efter väl förrättat värv då allt var avlastat, skulle de ha en sup. Den klämdes medan de satt på var sin bänk ute i farstun vid kökstrappan och Far satt bredvid i gemytligt samspråk.

Det gick fort att packa upp. Alla visste var allt skulle stå och det var ett roligt arbete som alla hjälpte till med. En vindsgarderob, ordentligt låst, öppnades och från den plockades ytterligare grejor upp bl a den blå- och rödblommiga servisen och en del vaser. Innan kvällen var allt i ordning, vi fick lägga oss och uppe på övre hallen satte Mor och Far sig tillrätta i sina obekväma stolar och med en tänd fotogenlampa på bordet blev det en stunds läsning. Ifrån våra sängar där nere i barnkammaren hörde vi ett stilla mummel från dem, det knarrade litet ibland i golvtäljorna och allt kändes lungt tryggt och underbart.

GUNNEL BROLIN

Båtar runt omkring

STYRSÖ som övervintrat vid Skeppsbron genomgår en mindre ombyggnad som innebär att kafésalongen på övre däck förlängs ca 2,5 meter. Det tidigare mycket lilla pentryt rivs och ersätts med ett nytt betydligt större över hela fartygets bredd. De nya skotten lovas få ett fullt stilenligt utförande med ramstycken och fyllningar. Genom ombyggnaden ökas antalet sittande gäster från 56 till 74 personer. Det är främst den ökande konkurrensen på beställningsmarknaden som initierat ombyggnaden.

I sommar utökas STYRSÖs reguljära turer till Marstrand till fem dagar i veckan. Anlöpet av Rörö tisdagar och torsdagar förra sommaren blev succé och därför kommer samtliga turer till Marstrand även att anlöpa Rörö. Restiden till Rörö med STYRSÖ är 1 tim 30 min. Med buss från stan, vägfärja till Hönö, buss till Burö och Nordöfärja till Rörö är motsvarande restid 2 tim 30 min! En glad nyhet är dessutom att biljettpriset till Rörö sänks från 40 till 35 kr tur och retur, jämfört med förra sommaren. Det tidigare anlöpet av Öckerö lördagar och söndagar slopas p g a dåligt resandeunderlag.



BURÖ, som sedan 1977 tillhör Öckerö kommun, såldes i höstas till Maricon Marine Consult AB i Göteborg för 32.000 kr. Båten som ändrat namn till GRYPFA ligger upplagd på Ringön. Båten är mest känd under sitt ursprungliga namn STJÄRN II, under vilket hon trafikerade Kosteröarna från leveransen 1931 till 1977.



REX har av Kostertrafik hyrts ut till Öckerö kommun som ersättare för den försålda BURÖ. REX används nu som reservbåt för POLSTJERNAN på linjen Öckerö-Kalvsund-Grötö. För trafiken på Grötö krävs egentligen en båt anpassad till rörelsehindrade passagerare, i synnerhet nu sedan DHR:s sommarhem byggts ut. Eftersom POLSTJERNAN inte är speciellt lämplig för trafiken på Grötö har Öckerö kommun beställt en ny båt på Djupviks Varv på Tjörn.



KOSTERFÄRJAN såldes i januari från Kosteröarna till Vrångö Transport som av Ren-

hållningsverket fått i uppdrag att sköta soptransporterna från södra skärgården till stan. Färjan har därmed ersatt de flytande arkarna som hittills bogserats till stan för tömning. Färjan som nu heter SOPAREN byggdes 1926 vid Lundby Mek Verkstad under namnet SVANESUND för vägförvaltningen, och har sedan 1976 gått i godstrafik på Kosteröarna.



SKOLDSKJAEER som gått i fraktrafik på norra skärgården påseglades i december av NORDÖ III som var under utbackning från färjeläget på Knippla. NORDÖ III:s akter träffade SKOLDSKJAEER på babordssidan som slets upp. Någon uppgörelse om ersättning för haveriskadan har ännu ej träffats. Godstrafiken till norra skärgården går sedan dess med lastbil från Packhuskajen i Göteborg. P g a den begränsade kapaciteten kan endast lätt-hanterligt gods medtagas.



NORDÖ III råkade själv ut för ett ordentligt haveri under stormen fredagen den 13 januari. Färjan gick hårt på grund vid Rörö och ligger nu på varv för byte av botten och uppriktning av motorn.



HAMNFÄRJAN II - d v s Spårvagnen - och LASSE-MAJA II i Marstrand skall ersättas med en ny person- och bilfärja som Kungälv kommun beställt vid Lunde Varv i Västernorrland. Den nya färjan skall byggas som en amerikansk flodångare, men utan ångmaskin och skovelhjul. Kommunen tror att den nya färjan skall bli en turistattraktion. Vi på Ångbåtens redaktion kan inte förstå vad en färja i flodångarkostym har för berättigande i Marstrand. För turisterna är helt säkert spårvagnsfärjan ett inarbetat begrepp och då borde väl även en ny färja följa den gamla traditionen från 1913 då den första elektriska färjan sattes i trafik.



STRÖMSKÄR är ett annat nytillskott till västkusten från Stockholms skärgård. Det är Göran Ekberg med Flinks handelsbod på Flatön som köpt STRÖMSKÄR från Utö Sjötaxi. ▶

GÖTEBORG—UDDEVALLA

Turlista för tiden fr. o. m. 11 juni t. o. m. 31 augusti 1938.

	Sön- och helgdagar		Mån-dagar		Tisdagar		Onsdagar		Torsdagar ej midn.-aft.		Helgria fredagar		Lördag och dag före helgdag				
	RT	Vbg	KR ¹⁾	Bga	RT	Vbg	Rea ²⁾	KR	Vbg	RT	Rea	KR	Rea ³⁾	RT ⁴⁾	Vbg	Vkn	KR
Från GÖTEBORG	8.00			10.00	8.00	10.00		10.00	8.00	10.00	5.00	10.00		8.00	10.00		14.15
• Marstrand										12.15							
• Hovikens	11.00			13.15		13.00		12.00		13.15		12.00			13.00		16.45
• Lilla Brattön	11.15													13.15		17.00	
• Stenungsund	11.30		20.30	13.45	11.35	13.30	8.00	13.00	11.15	13.45		13.00		11.15	13.30		17.30
• Svanesund	12.00		20.05	14.15		14.00	8.30	13.30		14.15		13.30			14.00		18.00
• Sesterviken										14.25							
• Stillingsön	12.30			14.45		14.30	9.00	14.00		14.45		14.00	7.00		14.30	17.15	18.00
• Lyckorna	12.30			15.00		14.50		14.30		15.00		14.30			14.50		18.30
• Ljungskile				15.15		15.00		14.30		15.15		14.30			15.00		19.00
• Allmag					12.15				12.15				7.15				
• Bovenäs					12.30				12.30				7.30	12.30			
• Raneberg													7.45				
• Slussen		19.00		16.15		16.00		15.30		16.15		15.30	8.00		16.00		20.00
Ank. UDDEVALLA	18.15	20.30	22.15	17.30		17.00	10.30	16.30		17.15	10.45	16.30	9.15		17.15	18.45	21.00

¹⁾ Gäller endast 26 juni—31 augusti. ²⁾ Gäller endast 17 juni—31 augusti. ³⁾ Inställes midsommarafton. Jfr även lördagsturer. ⁴⁾ Inställes 25 juni.

UDDEVALLA—GÖTEBORG

Turlista för tiden fr. o. m. 11 juni t. o. m. 31 augusti 1938.

	Sön- och helgdagar				Mån-dagar		Tisdagar		Onsdagar		Torsdagar		Helgria fredagar		Lörd och dag före helgdag		
	KR ¹⁾	Bga	RT	Vbg	KR ²⁾	Vbg	Rea ³⁾	KR	Bga ⁴⁾	Vbg	RT	KR ⁵⁾	Bga	RT	Vbg	Bga	Vkn
Från UDDEVALLA	9.00			15.00	18.00	18.00	7.00	6.30	7.45		7.30	7.45	6.30	7.45		6.00	15.00
• Slussen		13.15	15.30	19.00		8.15		8.30		8.15		8.30		8.00			16.15
• Raneberg							7.15										16.30
• Bovenäs		13.30									12.45				13.00		16.45
• Allmag										13.00							17.00
• Lyckorna	10.00			16.30		19.00	9.00	7.30	9.00	17.30	9.45		9.00	7.00	9.00		17.30
• Ljungskile	10.30					19.15	9.15	7.45	9.15	17.35	9.15		9.15	7.45	9.15		17.35
• Ljungskile	10.30					19.15	9.15	7.45	9.15	17.35	9.15		9.15	7.45	9.15		17.35
• Stillingsön	10.35	14.00	16.45			19.30	9.45	8.15	9.45	18.00	9.45		9.45	8.15	9.45		18.00
• Sesterviken											10.30						
• Svanesund	10.30	14.30	17.15			20.00	10.15	8.40	10.15	18.00	10.15		10.15	8.40	10.15		18.30
• Stenungsund	11.30		17.45			20.15	10.15	9.30	10.15	19.00	10.45	14.15	10.45	9.20	10.45		19.00
• Lilla Brattön				15.15	18.00												8.35
• Hovikens		15.30	18.15			11.15		11.15		11.15	14.30	11.00		11.15			8.35
• Marstrand											12.00						
Ank. GÖTEBORG	19.15	21.30			14.30		14.15		14.30	18.00	14.30		14.30	18.00			11.45

¹⁾ Gäller endast 26 juni—31 augusti. ²⁾ Gäller endast 17 juni—31 augusti. ³⁾ Inställes midsommarafton. Jfr även lördagsturer. ⁴⁾ Inställes 11 juni.

Stiftelsen Skärgårdsbåten 20 år

Torsdagen 23 februari höll 20-årsjubilerande Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten årsmöte på Wasavarvet i Stockholm.

Efter gemensam middag och senare årsmötesförhandlingar vidtog en intressant tillbakablick på de gångna tjugo årens verksamhet.

Det moderna Waxholms Ångfartygs AB:s förste direktör Torsten Brissman berättade hur ångbåtarna blev kvar i skärgårdstrafiken. Skärgården utanför Stockholm planerades att trafikförserjas av ett glesst passbåtssystem till dess Vaxholms kommun tog på sig den otacksamma uppgiften att vara redare för det "nya" Waxholmsbolaget 1964. Förutom övertagandet av flera äldre fartyg, bland dem ångfartygen EXPRESS II (senare WAXHOLM) NORRSKÄR och STORSKÄR, beställde man även flera nybyggen, såväl isbrytande året-runtfartyg som snabbgående sommarbåtar.

Stiftelsen Skärgårdsbåtens ordförande Lenart Rydberg svarade därefter för en tjugo-årskrönika med diabilder.

Föreningens grundare Stig Dingertz berättade sedan om hur passagerarbåtstrafiken blev kvar och utvecklades till mycket stor del tack vare skärgårdsresenärernas egen organisation Skärgårdens Trafikantförening.

SÄFVELÅNGEN

På sjön Sävelången förekom förr en ganska omfattande ångbåtstrafik. Nääs Fabriker, en av Sveriges äldsta egentliga industrier, hade en ångbåt och ett antal pråmar för sina transporter mellan fabriken och Floda Station. Till spinnerifabriken fraktades bomullsbalar och en del kol, i andra riktningen färdiga produkter.

Ombord i båten tog man också passagerare, eller så reste dessa i en präm som man försett med bänkar. På det viset brukade eleverna vid slöjdläroarseminariet på Nääs resa då

STRÖMSKÄR kommer att sättas in på turer med grupper som kommer med buss till Flinks för att äta lunch och göra en båttur i Malö strömmar och Nordströmmarna. Fartyget ersätter SAGANA som i höstas såldes

Stiftelsen Skärgårdsbåten har idag 2400 medlemmar. Medlemsavgiften är 75 kronor men ett tusental betalar s.k. stödjande avgift, minst 200 kronor per år.

Medlemmarna får medlemstidskriften Skärgårdsbåten som utkommer fyra gånger om året. Där får man veta vad som händer med båtarna både i Stockholm och på andra orter.

Stiftelsens speciella skötebarn är mälångaren MARIEFRED. Sedan 1966 är Stiftelsen huvudägare till Mariefredsbolaget som inte gett utdelning på aktierna sedan 1927. Sedan ångaren nu fått en ny ångpanna och innan dess drabbades av brand 1980 har man tagit på sig en stor uppgift när det gäller att bevara detta genuina fartyg.

Stiftelsen äger även ångfärjan DJURGÅRDEN 3 som efter 15 års stillaliggande och omfattande renoveringsarbeten beräknas komma igång igen under ånga sommaren 1984.

Vi önskar Stiftelsen Skärgårdsbåten lycka till i sitt viktiga arbete att bevara de kvarvarande klassiska skärgårds- och mälårbåtarna! Och så ett grattis till de uppnådda 20 åren!

IK

de började eller slutade slöjdkursen.

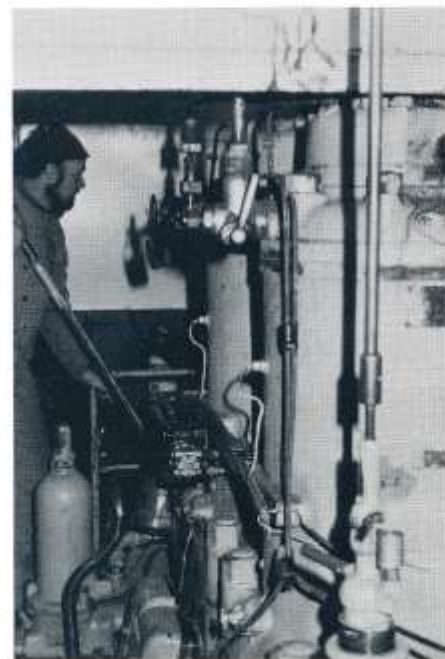
Om SÄFVELÅNGEN, som gick i trafik ända till år 1943, finns det en innehållsrik och trevlig skrift. Den är utgiven av den lokala hembygdsföreningen och i format A4. Trycket är enkelt, typ vanlig fotostatkopiering, men bilderna likväl av ganska bra kvalitet.

Den som vill skaffa boken kan sätta in 25 kr på postgiro 41 41 24-8, Skallsjö Hembygds- och Fornminnesförening. Ange "s/s SÄFVELÅNGEN" på talongen.

till Norrköping för att sättas i trafik på Göta kanal i sommar under namnet WASA LEJON. STRÖMSKÄR som är byggd 1958 trafikerade ursprungligen Öresund under namnet SUNDS-BUSS PERNILLE.

STORMPRINCESS

Bildsvepet visar en fisketur med STORMPRINCESS på Källöfjorden hösten 1982. Leif Magnusson var redan i full aktion medan Håkan Järnström ännu letade efter rätt krok. Den ende som lyckades dra något ur havet var Kennet Magnusson som fick en liten torsk. Bert Johansson fick efter avslutat fiske baxa Skandiamotorn till rätt läge för start.





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.