

**GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR  
ÖNSKAS ÅNGBÅTENS LÄSARE!**



**ÅNGBÅTEN**  **29**  
Årgång 10 • December 1974 • Nummer

# Redaktionens spalt



Julbåten är här!

Ja, så är vi framme vid julbåten, årets fjärde Ångbåt! Med detta glada och julröda nummer önskar vi alla våra läsare en God Jul och ett Gott Nytt År!

Kanske är innehållet inte så jullikt men vi hoppas att läsningen blir trivsamt förströelse under juldagarna.

1975 är det tioårsjubileum för Sällskapet Ångbåten. Det ger anledning till extra festligheter kring vår kära Ångare vilket givetvis kommer att aviseras och rapporteras i medlemstidningen. I den finner Du som vanligt intressanta artiklar om båtar i när och fjärran. Ångbåten utkommer med fyra nummer om året.

Gå inte miste om jubileumsåret 1975!

Kom därför ihåg Sällskapet Ångbåten med en hälsning på det nya året och sänd in medlemsavgiften när den som bäst behövs!

Med Ångbåtshälsning och tack på förhand,

Ångbåtsredaktionen

## ÅNGBÅTEN

medlems- och informationstidning  
utgiven av Sällskapet Ångbåten.

Tidningen Ångbåten utkommer fyra gånger per år. Redaktionens består av Gunnar Söderberg och Ingvar Kronhamn. Ansvarig utgivare är Ingvar Kronhamn.

Adress till redaktionen: "Ångbåten", Gunnar Söderberg, Fjällnejlikar 5, 5 tr, 424 48 Ångered. Tel 031/302273.

Medlems- och prenumerationsavgift är för 1975 20 kr.

Meddels eventuell adressförändring till

Sällskapet Ångbåten Box 2072 403 12 Göteborg  
Postgiro 62 16 06-3.

Telefon till expeditionen 031/751500 mån-fredag 10-15.

Ångbåten nr 29 var klar för tryckning 9 december 1974.

## Innehåll:

2	Redaktionens spalt	7	Nya Styröbåten
3	Aktuellt ombord	8	Vinterbåten kommer!
4	Ångbåtskiosken	10	SS SVEA
5	Museernas Dag	20	Bussresan till Sjötorp
6	Medlemsavgiften 1975	21	Ångaren TRAFIK
	Andelsägarna och	24	Ångaren ALMA
	Ångbåten	26	Mittuppslaget i Ångbåten nummer 28
		27	Bilden på sid 21 i nr 28
		28	Turlistor från 1927

## Aktuellt ombord

Sedan oktobernumret av "Ångbåten" sändes ut har BOHUS-LÄN förhållats till den ordinarie vinterkajplatsen vid Skeppsbron. Där har promenaddäcket och bryggan klätts in med presenningar för att skydda däckshuset, samtidigt som det blir någorlunda drägligt att dreva promenaddäcket. Livbåtstransporten till Lackarebäckverket gick elegant tack vare Stena Lines truck och lastbil.

Nu sedan värmen kopplats på har det blivit riktigt trivsamt ombord på måndags- och torsdagskvällar när vi arbetar ombord. Mellandäcksgången har försetts med välbehövliga värmeledningar. I gången till aktersalongen har arbetet med att bränna och skrapa bort färgen i taket kommit en bra bit på väg. Här visade det sig att taket ursprungligen varit ådrat.

Köket har städats och tvättats ordentligt efter gångna sommarens många biffresor. Livsmedelsförrådet i källaren har också besökts av städpatrullen.

FÄRJAN 4 lades upp i Lilla Bommen efter Museernas Dag den 6 oktober. Även färjan har avrustats och fått mössa på skorstenen. Den lilla compoundmaskinen har konserverats för att klara vinterns påfrestningar. Matarvattenpumpen som visade ett konstigt beteende när den skulle användas, kommer att renoveras i vinter.

En Annan



## Ångbåtskiosken

Här försäljes de trycksaker vilka sommartid kan köpas ombord.

### Ritningen

Kopia av varvets originalritning över ss BOHUSLÄN. Trevlig väggdekoration 75x100 cm. Levereras i rulle. Pris 15 kronor.

**SS BOHUSLÄN** - en historik av Dag Almén.

Denna bok som behandlar ångaren BOHUSLÄNs hela historia bör inte saknas hos någon medlem. Den är även en utmärkt gåva åt goda vänner. Pris 12 kronor.

### Gamla bohuslänska ångbåtar

16 st reproduktioner av äldre fotografier föreställande ångbåtar som trafikerat den bohuslänska kusten. Varje reproduktion är 22x28 cm. Pris 20 kronor.

### Vykort

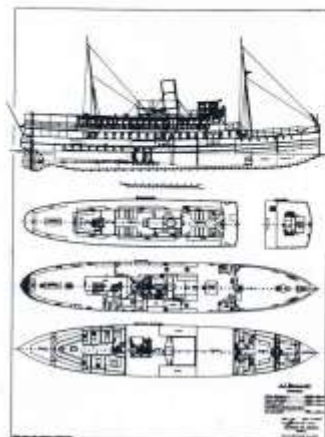
Fyra färgvykort på BOHUSLÄN varav ett är nytt för i år och ett färgvykort på FÄRJAN 4. Pris 4 kronor för hela serien.

Åtta svartvita vykort på ångarna ALBERT EHRENSVÄRD, BY-FJORDEN, KUNG RANE, OSCAR DICKSON, ROBERT THORBURN, UD-DEVALLA, VALBORG och VIKEN. Pris 8 kronor.

### ÅNGBÅTEN

Tidigare utkomna nummer av ÅNGBÅTEN kan i mån av tillgång beställas av den som vill komplettera sin samling. F n finnes nummer 8-12, 15-19, 22-26 och 28 i lager, nummer 8-19 dock i begränsad omfattning. Pris 2:50 kr per styck.

Beställning sker genom att insätta beloppet för önskade varor med tillägg av 1:50 kr, på Sällskapet Ångbåtens postgiro 62 16 06 - 3. Ange varorna på talongen!



## Museernas Dag

Söndagen den 6 oktober arrangerades Museernas Dag. Under mottot "Far som farfar med ångtåg, ångfärja och sekkraftsspårvagn" svarade Industrimuseet och de teknik-historiska föreningarna i Göteborg för de populäraste inslagen. Utgångspunkt för denna delen var SJs sporthall i Bergslagsparken. Här fanns en välbesökt utställning som presenterade föreningarnas verksamhet.

Sällskapet Ångbåten svarade för serveringen i ett tält som hade rests i sporthallen under natten. Här hade vi också en utställning som tillsammans med serveringen var livligt frekventerad.

Från sporthallen gick ångtåg längs hamnen till Haket. Härifrån gick FÄRJAN 4 varje halvtimme till Hisingstad där bussar förde resenärerna till sporthallen igen. Det var verkligen många som passade på att åka ångfärja - nästan varje tur gick "Fyran" fullsatt över älven. För våra funktionärer var det en jobbig men rolig dag.

Tältresning lördag kväll. Foto Anders Holmström.



## Medlemsavgiften 1975

Medlemsavgiften för kalenderåret 1975 är enligt årsmötesbeslut 20 kronor.

Som medlem erhåller man tidningen Ångbåten som utkommer fyra gånger om året samt kallelser till sammankomster och utfärder.

Medlemsavgiften skall enligt stadgarna vara erlagd före 1 april, alltså under den tid när Sällskapet Ångbåtens finanser är som mest ansträngda och kostnadskrävande arbeten pågår som mest på ss BOHUSLÄN.

Därför, ge även sällskapet en hälsning och betala medlemsavgiften i god tid på det nya året! Använd inbetalningskortet och kom ihåg kvittot!

## Andelsägarna och Ångbåten

Sedan starten har även andelsägarna fått det material, medlemstidningen och kallelser, som utsänts till medlemmarna i Sällskapet Ångbåten.

Andelsägarna är medlemmar i Ångbåten ekon förening som är ägare till Ångaren BOHUSLÄN genom försäljning av andelar som ännu pågår. Sällskapet Ångbåten är en idéell förening som driver Ångaren på frivillig väg och samlar intresserade kring Ångaren.

Kostnaden för medlemsverksamheten har nu stigit så att Sällskapet Ångbåten inte längre har möjlighet att också ge andelsägarna samma service.

Andelsägare som inte redan är medlemmar i Sällskapet Ångbåten är därför hjärtligt välkomna i denna förening mot den blygsamma årsavgiften av 20 kronor. De erhåller då även i fortsättningen medlemstidningen Ångbåten med kallelser till sammankomster och utfärder.

## Nya Styröbåten

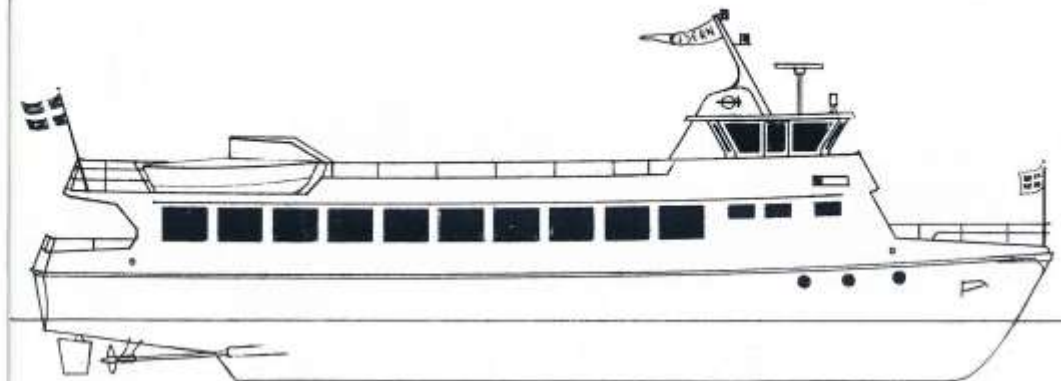
Vid Djupviks Varv på Tjörn är ett nytt fartyg för AB Göteborg-Styrö Skärgårdstrafik under byggnad. Fartyget kommer att levereras i april 1975. Fartyget byggs i lättmetall och får en längd av 27,90 m och en bredd av 6,50 m. Djupgåendet blir 1,65 m. Kapaciteten blir ca 220 passagerare.

Fartygets framdrivningsmaskineri blir två MVM V12 dieselmotorer på totalt 824 hk. Dessa beräknas ge fartyget en fart av 14 knop på full last. De två generatoraggregaten ger vardera 15 kVA, 220/380 V.

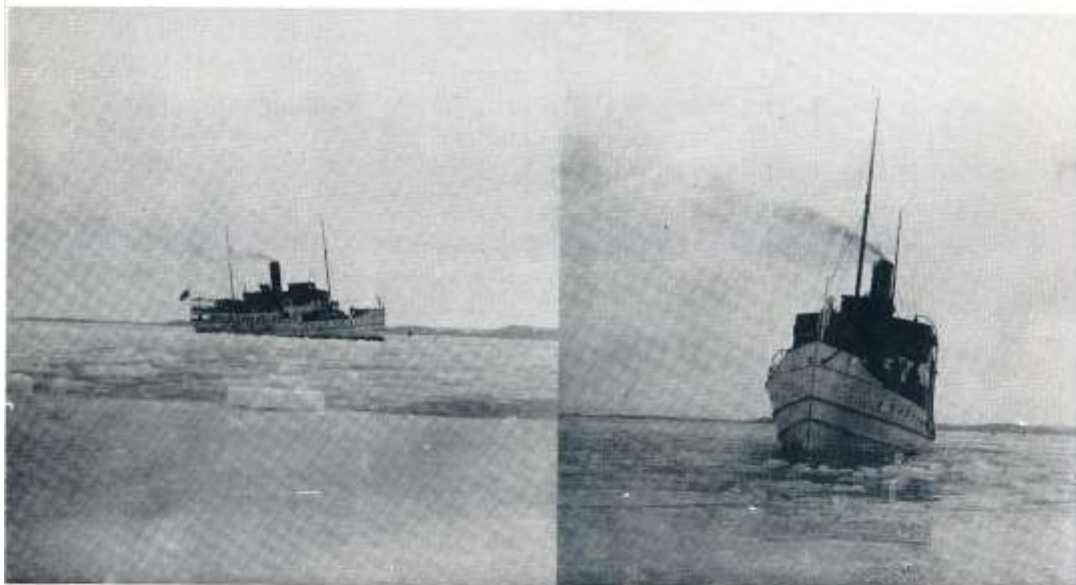
Fartyget får ett genomgående huvuddäck. Längst förut i överbyggnaden ligger expedition och två toaletter samt utrymmen för bagage och barnvagnar. Akter härom ligger en salong med 132 sittplatser. Här finns även en kapp med uppgång till styrhytten och nedgångar till maskinrum och mäss. Längst akterut är ett öppet däck med 14 sittplatser och trappa upp till båtdäck. Här finns 64 sittplatser för vackra somrardagar. Skorstenen är sammanbyggd med styrhytten. Under huvuddäck ligger förutom maskinrum även en mäss för besättningen samt ett stort förråd.

Efter leveransen kommer nybygget att sättas in på traderna till Vrångö och Brännö Husvik. För traden till Brännö Rödsten är ett nytt fartyg planerat. Detta fartyg hoppas vi kunna presentera i Ångbåten längre fram.

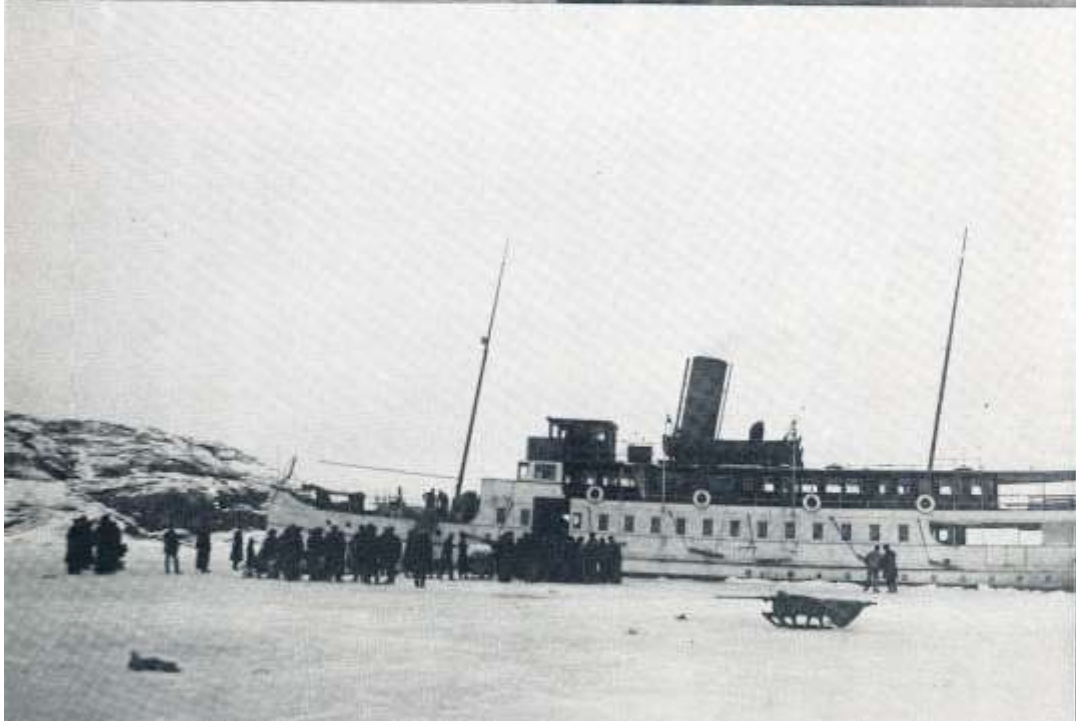
GS



# Vinterbåten kommer!



Från vår medlem Acke Egnell i Karstrand har vi fått dessa underbara bilder med BOHUSLÄN på vinterfärd år 1917. Vi ser båten komma in till iskanten men tyvärr vet vi inte var. Skärgårdsborna möter på skridskor, postmännen kommer med släde och genom sidoporten lastas silltunnor. Vem kan berätta mera?



# SS SVEA

I Dag Alméns serie om Marstrandsbåtarna har vi kommit till parhästarna SVEA och GÖTA. Då de båda systerfartygen kom att gå skilda vägar, behandlas de i var sin artikel och här kommer SVEA ångande - den äldsta av systerarna.

När Göteborgs Nya Ångslups AB i november 1921 gav upp andan, bjöds flottan ut på exekutiv auktion. SVEA värderades till 41.500 kr men vid auktionen den 1 maj 1922 ropade Marstrandsbolaget in henne för 25.000 kr - ett verkligt fyndpris. SVEA kom att bli en av de ångbåtar, som jag färdats med mest under mina många resor mellan Göteborg och Hjuvik. "Nu kommer SVEA, nu får vi åka fint", sa alltid min far, när nämnda fartyg dök upp i Varholmssundet. Med fint menades i allmänhet snabbt. SVEA gjorde nämligen 12 knop och distanserade både WESTKUSTEN och INLAND för att inte tala om TJÖRN eller SKÄRGÅRDEN - även kallad "Stånka".

Ångaren SVEA byggdes år 1895 mitt under "brinnande skärgårdskrig" av Eriksbergs Mek Verkstad för att tillsammans med GÖTA försöka slå ut konkurrenterna i Norra Skärgårdens Ångbåts AB. De vilda bataljerna hade pågått i hela sju år men Ångslupsbolaget lyckades med hjälp av de båda nykomlingarna besegra motståndaren med sina ångare VINGA och VIRA. Så vilade friden åter över norra skärgården och biljettpriserna steg till normal nivå.

SVEA och GÖTA hade exakt likadana skrov med en längd över allt av 29,84 m och största bredd av 6,24 m. De var ursprungligen svartmålade men sommaren 1904 klädde bolaget sina båtar i vitt - en sed, som sedan stått sig genom åren. Vita skärgårdsbåtar hör sommaren till. Livbåtarna, som stod bakom kommandobryggan, flyttades upp på taket, vilket gav ökat utrymme för passagerarna - hon kunde ta 333 personer. De båda parhästarna hade



SVEA i sin ursprungliga skepnad vid Styrsö Bratten. Foto från Göteborgs Historiska Museum.

en compoundmaskin om 200 hkr, vilken drev fram de smäckra slupliknande skroven med hela 12 knop. Trots slående likheter var SVEA och GÖTA lätta att skilja åt. GÖTA hade bryggan framdragen över fördäck, medan SVEA endast var försedd med en sorts plattform, som knappast fyllde någon funktion utan endast försvärade sikten för befälhavare och rorgångare.

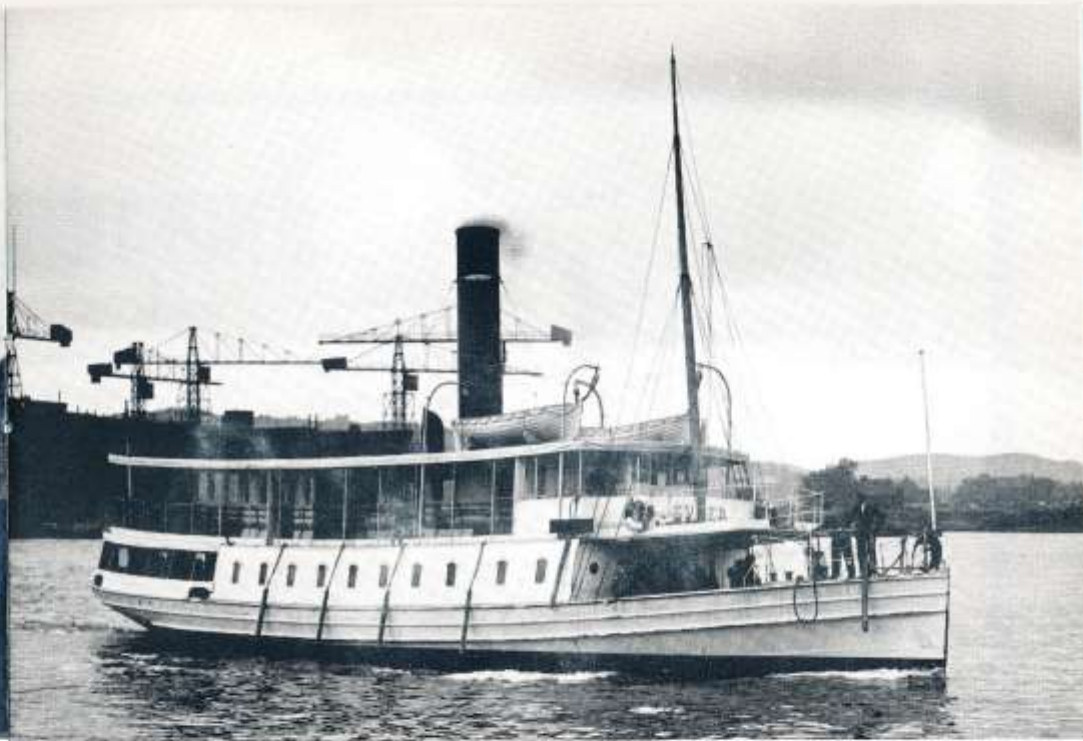
SVEA var knappast någon god sjöbåt. Jag minns många gånger, hur vattnet strömmade in genom dörrspringorna, när hon satte sitt korta förskepp i sjön. Det öppna övre däck gav dåligt skydd för de passagerare som inte fick plats i salongerna. Under stormiga resor yrde skummet in över däck, varvid små rännilar sökte sig ned för trappan till mellandäck. Bättre blev det, när Marstrandsbolaget 1928 lät bygga in en stor del av övre däck med stora fönster och ännu sjödueligare blev hon på äldre dar, när fördäcket höjdes.



Här anlöper SVEA Kustens brygga sommaren 1916. Foto från Sjöfartsmuseet.

Många hyss hittade man på under resorna till Hjuvik. Jag minns, hur jag en gång lurade maskinisten med hjälp av en cykelklocka. Då som nu hade jag ofta min cykel med på båtresan. Den stod på mellandäck med styret lutat mot maskinkappen vid trappan till övre däck. Innanför luckans stora, runda ventiler skyntade maskintelegrafens klocka, som hade en ganska spröd klang. När maskinisten slagit sig till ro med en tidning på bänken, lade jag handen över cykelklockan och ringde häftigt några gånger. Effekten uteblev inte. "Mäster" for upp som skjuten ur en kanon och betraktade maskintelegrafens visare, som fortfarande visade full fram. Kanske såg han cykelstyret genom ventilen och anade rätta sammanhanget - vad vet jag?

SVEA trafikerade i sin ungdom även södra skärgården men höll mest till i den norra mellan Göteborg och Rörö. Ännu på 30-talet anlöptes Hyppeln endast onsdagar och lördagar. I många år gick hon också på den ofta

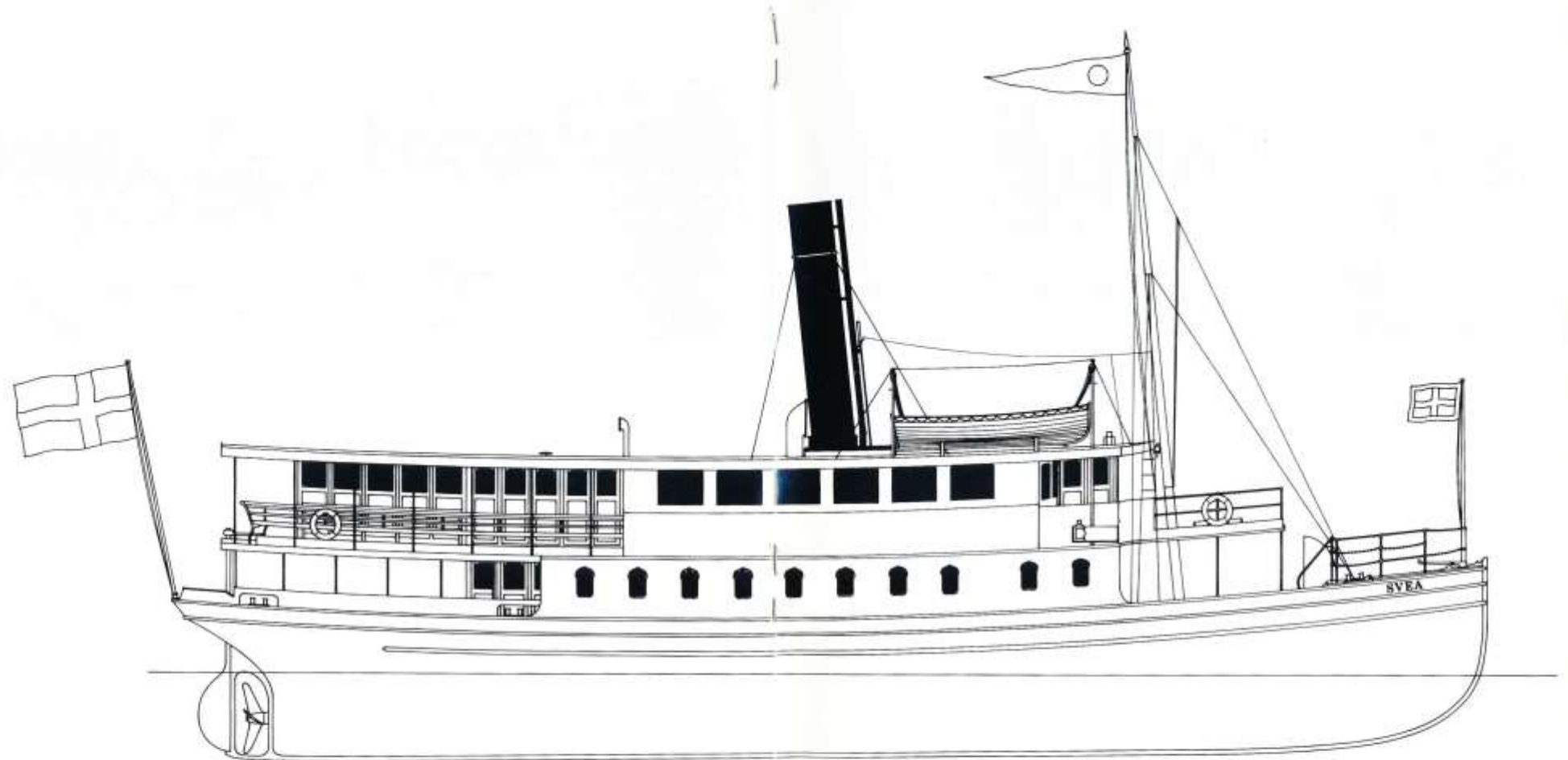


SVEA på väg in till Träpiren 1925. Foto: Allard.

blåsiga traden till Hönö Klova och tycktes klara sig bra, även om besättningen ibland fick ta till hinken för att skyffla ut vatten från mellandäck, medan passagerarna satt med fötterna på bänkarna. En gång stod hon på näsan i sjön vid Stora Oset och sparkade med propellern i luften men reste sig igen och kom lyckligt fram till Hyppeln. Det blåste också 28 m/sek denna stormdag för ungefär 40 år sedan.

I mitten av 30-talet utbröt ett nytt skärgårdskrig. Det började med att öbefolkningen var missbelåten med Marstrandsbolagets sätt att sköta trafiken. De skaffade sig egna båtar, som bildade stommen till Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård med J W Berg på Hälsö som redare. Gamla mälarbåtar, som konkurrerats ut av buss-trafiken på mälaröarna, köptes in och byggdes om för att passa på västkusten. Det blev en strid på kniven. Båtarna gick fullastade med sommargäster. En resa kostade bara 25 öre, när skärgårdskriget rasade som värst

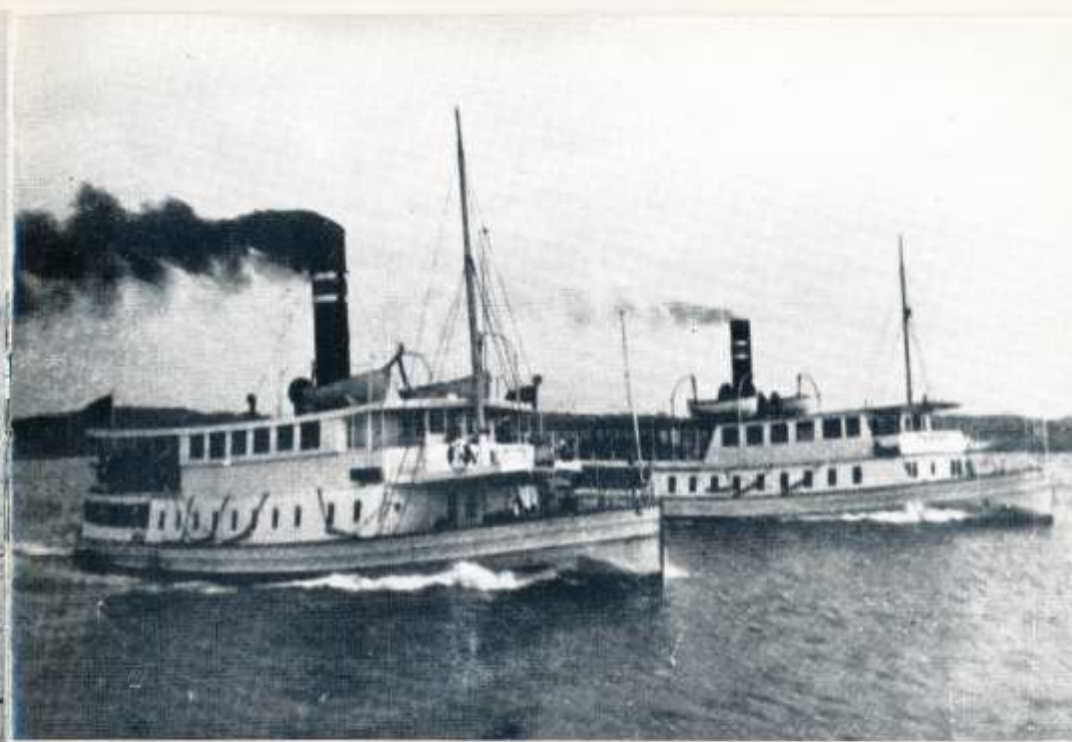
# ÅNGFARTYGET SVEA



Byggt 1895 vid Eriksbergs Mek Verkstad. Längd 29,84 m, bredd 6,24 m. Ångmaskin 200 ihk. Fart 12 knop.

*Carlsson Eriksberg 1974*





SVEA vid Stora Varholmen 1933. Det var första året båtarne anlöpte ön. Foto: Eric Aronsson.

1935 - ett pris som väl kunde jämföras med 1890-talets 10-öresresor.

De nya herrarna gick segrande ur striden och våren 1936 sålde Marstrandsbolaget SVEA och INLAND till Öckeröbolaget medan WESTKUSTEN behölls för Skärhamnstraden. GÖTA uthyrdes till Styröbolaget som köpte båten samma höst. SVEA fick Öckeröbolagets blågulvita band kring skorstenen men behöll tills vidare sitt utseende. Så kom världskriget i september 1939 och SVEA som tidigare alternerat mellan Klova- och Rörötraden fick nu enbart ägna sig åt Rörötraden. Även SVEA blev som så många andra skärgårdsbåtar inkallad och tjänstgjorde under åren 1941-46 som permittent- och transportbåt till förläggningarna i skärgården - långt utanför prickade leder och ordinarie trafikområden.

Men även krigsåret med sina bekymmer har ett slut och skärgårdstrafiken återupptogs så småningom i normal

Kappkörning mellan SVEA och TESSIN sommaren 1937. Foto från Öckeröbolaget.

omfattning. SVEA kom åter i trafik 1947 på Rörötraden. Kolpriserna steg medan oljan, som var förhållandevis billig, flödade över landet. Ångbåtarna som uppehållit förbindelserna i skärgården under krigsåren började ersättas av nybyggda motorfartyg eller motoriserade ångare. SVEA undgick inte heller sitt öde utan fick 1952 en 3-cylindrig Skandiamotor om 315 hkr installerad. Exteriören behölls med undantag för skorstenen, som naturligtvis inte lög längre. Varför inte det? En obegriplig klåfingrighet, som blandar gammalt och nytt på ett missklädsamt sätt.

Men denna ombyggnad utgjorde bara ett steg mot fullständig förvandling. 1953 dök det gamla fartyget upp i helt ny gestalt. Ångbåtskaraktären hade helt försvunnit. Endast det smäckra, slupliknande skrovet och mellandäckets karaktäristiska fönsterrad återstod av den forna ångaren. Fördäcket hade höjts, akterdäcket byggts in och trappan till övre däck flyttats akterut. På öv-



SVEA efter 1953 års ombyggnad, här passerar hon Rya-  
hamnen på utgående den 12 september 1953. Foto: Tore  
Granath.

re däck kände man inte heller igen sig. Helt nya däck-  
byggnader i lättmetall hade tillkommit liksom en ny,  
inbyggd kommandobrygga, där kapten och rorgångare fick  
ett välbehövligt skydd för vädrets makter. Sikten var  
god åt alla håll från den förhöjda bryggan bakom vil-  
ken en kort signalmast placerats. Gamla SVEA såg fak-  
tiskt riktigt prydlig ut. Man hade byggt ett nytt far-  
tyg som passade till den korta motorfartygsskorstenen.  
Inredningen var dock lika spartansk som på bolagets  
övriga fartyg med sina långsoffor av äldre spårvagns-  
modell. Passagerarantalet höjdes från 272 till 286 och  
besättningen minskades med en man till sex. Nu kom SVEA  
att gå som året runtbat.

Det stundade svåra tider för Trafik AB Öckerö Skärgård.  
1947 upphörde båtarna att anlöpa Hjuvik. Härifrån ut-  
gick nu endast passbåtar i samtrafik med bussarna och  
de vackra saltängarna, där förr präktiga kossor beta-

de, hade förvandlats till parkeringsplatser för hund-  
ratals bilar. Direkttrafiken till Hönö, Öckerö och  
Björkö gick ännu bra, tills statens stora, gula färjor  
började transportera folk och bilar gratis till Öcke-  
rö och sedan också till Björkö. Vagnätet byggdes ut och  
Hälsö fick broförbindelse med Öckerö. Bilköerna vid  
färjeläget på Lilla Varholmen växte under högtrafiken  
och få tänkte på att det gick betydligt fortare att re-  
sa med båtarna direkt från Göteborg. Men vad uthärdar  
inte bilisten för att komma från dörr till dörr? Även  
under vackra sommarkvarnar kunde båtarna gå halvbesatta.  
Egna bilar och båtar lockade mera än Öckeröbolagets  
fartyg, vars turer glesnade alltmer.

För att återgå till SVEA, så hyrdes hon ut sommaren  
1964 till Waxholmsbolaget för trafik mellan Nynäshamn  
och Rånö i Stockholms södra skärgård, där hon ersatte  
ss SALTSJÖN som sattes in i stället för ss SAXAREN som  
havererat. Samtidigt fick SVEA nya livbåtar i plast.  
Hon gick Göta Kanal upp medan hon gick yttre vägen  
tillbaka på höstkanten på grund av fel på omkastningen  
av maskin. Sedan lades hon upp för vintern för att föl-  
jande vår ersätta FALKEN, först som bokbåt och sedan  
återinsättas i sitt gamla trafikområde efter nödtorftiga  
reparationer.

I april 1967 ersatte SVEA ms HÖNÖ på Klovatraden. När  
den nyrenoverade ms TURISTEN avlöste SVEA på Klovatra-  
den den 1 juni 1967, lades hon upp för gott vid Ringön  
och där vandaliserades hon svårt. Endast 4.000 kr fick  
bolaget för den gamla misshandlade båten, när hon i  
december 1970 såldes till ett par optimister i Var-  
berg, vilka ämnade inreda henne till restaurang. SVEA  
fick dock inte ligga i Varbergs hamn utan förpassades  
till Getterön där hon slet sig i en storm sommaren 1971  
och drev in i en vik. Härifrån drogs hon in till Var-  
berg för skrotning. Den gamla ångaren från skärgårds-  
krigets dagar 1895 slutade på samma sätt som ett annat  
av Marstrandsbolagets fartyg - ALBREKTSUND, som med  
hjälp av kranar lyftes upp på kajen och skrotades på  
platsen. Så gick det alltså även för SVEA i augusti  
1971 men skrotningen var inte slutförd förrän i mars  
1973.

## Bussresan till Sjötorp

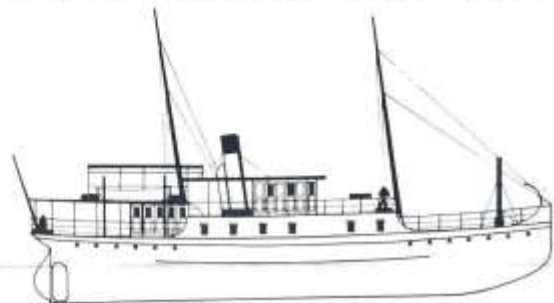
Lördagen den 16 november gjorde medlemmar i Sällskapet Ångbåten en bussresa till Sjötorp vid Göta Kanals utlopp i Vänern där Ångaren TRAFIK undergår renovering. Resan var ett samarrangemang med Svenska Spårvägssällskapetets göteborgsavdelning som stod för den tekniska delen av bussturen.

I en gammal härlig turistbuss for vi genom ett avlövrat Västergötland till Sjötorp där ss TRAFIK ligger i basängen utanför varvet. I torrdockan ligger åtskilliga vinterliggare och nedanför de sista slussarna i kanalen breder Vänern ut sig. Det vilar en speciell stämning över det lilla trivsamma varvet.

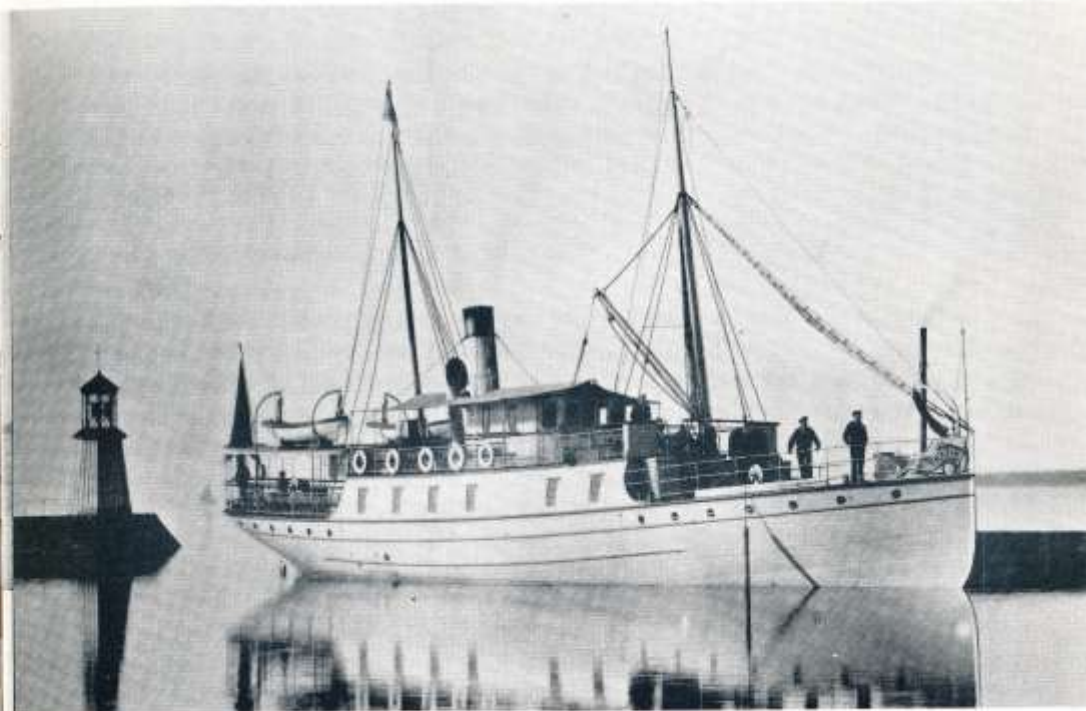
TRAFIK ligger svmastad med presenningar översig. Skrovet är fläckigt och på många ställen saknar ventilerna glas. Ombord är det emellertid full aktivitet. Vintertid arbetar de flitiga med TRAFIK varannan lördag ombord då ju de flesta har långt att resa, de flesta aktiva bor i Hjo-Skövdetrakten.

Vid vårt besök trakterades vi frikostigt med kaffe och smörgåsar innan vi fick en redogörelse för gångna och kommande arbeten innan TRAFIK åter kan gå till sjöss. TRAFIKS historia finns här intill.

Vår bussresa fortsatte från Sjötorp till Kinnekulle där vi besökte en hemslöjdsbutik och ett damastväveri, en textilhistorisk klenod vars produkter fägnar ögat. Efter ännu ett uppehåll vid kulturhistoriskt intressanta Husaby källa och kyrka kom vi så till Skara där middagen väntade på Kråks vårdshus. Det var en skara nöjda resenärer som på kvällskvisten steg av bussen på Drottningtoget.



## Ångaren TRAFIK



Ångaren TRAFIK 1892 - motiv ur en av de vykortsserier s/s Trafiks Vänner utgivit.

Ångaren TRAFIK byggdes vid Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm och levererades 1892 till Ångbåts AB Hjo-Hästholmen. Här är först lite uppgifter om fartyget:

Längd 29,68 m, bredd 6,28 m, djup 2,55 m och djupgående 2,40 meter. Ångpannans tryck 6,9 kg/cm<sup>2</sup>, ångmaskinens effekt 240 ihk. Fart 11 knop. 250 passagerare och 80 ton gods. Besättning 6 personer.

1 november 1892 gick TRAFIK sin första tur från Hjo på västgötasidan av Vättern till Hästholmen, strax norr om Ödeshög, på östgötasidan. TRAFIK hade under några år en föregångare varför trafiken med nya TRAFIK snabbt utvecklades. Extraturer var vanliga och ibland hade TRA-

FIK också en präm på släp för gods. Förutom passagerare forslades stora mängder styckegods och kreatur över Vättern mellan de rika jordbruksbygderna. Från Ödeshögs brännerier fördes sprit till Hjo Spritförädlingsfabrik. En annan frakt var socker.

TRAFIK blev en institution där hon året om ångade fram och åter över Vättern, en sjö som ofta kan vara nog så förrädisk genom sin storlek och brist på skärgård.

På 1930-talet fick emellertid TRAFIK känning av konkurrensen från andra kommunikationsmedel. 1933 trädde rederiet i likvidation och Hjo Rederi AB bildades för att överta driften.

Efter andra världskriget sökte sig frakterna definitivt andra vägar. Höjda driftskostnader orsakade höjning av biljett- och frakttaxor medan järnvägar och lastbilar konkurrerade om frakterna. TRAFIK blev allt mera turist- än nyttobåt. För att förbilliga driften, om något sent, installerades oljeeldning. Trafiken inskränktes till sommarmånaderna då det förekom att TRAFIK medförde 2-3 personbilar på det från annat gods tomma däckat.

Efter en rad olönsamma säsonger lades TRAFIK upp i Hjo hamn 1959. För att förhindra fartygets försäljning bildades 1960 Båtens Vänner av en skara hjobor som satte igång med en uppsnygning av den något bedagade ångaren. Bakom Båtens Vänner stod fru Signe Carlsson, direktis i Hjo Hattfabrik. Under svåra ekonomiska förhållanden har föreningen lyckats behålla TRAFIK i den miljö där hon så länge hört hemma. För att täcka kostnaderna något så när bedrevs en tid caférörelse ombord.

1966 sjönk TRAFIK genom att en bottenventil frusit och spruckit. Efter bärgningen snyggades TRAFIK åter upp. 1972 föreföll det emellertid vara ute för fartyget.

Hjo Rederi AB meddelade att man beslutat om försäljning av TRAFIK för upphuggning. Kommunen skulle få en kajplats för fritidsbåtar och några tusen kronor.

I tysthet startade ännu en räddningsaktion av en grupp hjo- och skövdebor som undersökt möjligheterna att bevara TRAFIK. Kontakt togs med Hjo kommun som förklarade sig intresserad av att sälja till en förening.

Den 23 september bildades föreningen "s/s Trafik, ekonomisk förening" vid ett möte i Hjo. Fartyget hade då redan inköpts för föreningens räkning för 5000 kronor och bogserats till varv i Sjötorp.

En besiktning av sjöfartsinspektionen visade att 13 års uppläggning inte hade passerat obemärkt. Med frivilliga insatser från medlemmarnas sida har sedan mycket arbete nedlagts. Var och varannan vecka färdas de ihärdiga entusiasterna till Sjötorp för att arbeta på båten.

Komplicerade varvsarbeten har utförts av de anställda vid Sjötorps varv vars anläggningar och torrdocka TRAFIK fått utnyttja mycket frikostigt.

Åtskilliga plåtar har bytts i skrovet. Däcken har fått bytas till stora delar och omfattande drevningsarbeten väntar. Ångpannan har omtvats och renovering av ångmaskinen förestår i vinter. Den nya skorstenen skall på plats medan masterna väntar - donerade - på en loge.

Förhoppningen är att TRAFIK redan i vår skall flyttas till Hjo, dock inte för egen maskin, för att man där skall fortsätta inrednings- och uppsnygningsarbeten som inte kräver närhet till varv.

Båtens Vänner har fått sin efterföljare i "Sällskapet s/s Trafiks Vänner" som givetvis är sammankopplad med den ekonomiska föreningen efter känt mönster. Sällskapet samlar alla som är intresserade av ångaren TRAFIK och ger ut ett medlemsblad samt arrangerar sammankomster. För medlemsavgiften - 15 kronor - får man också en medlemsnål i blått och silver med TRAFIK i silhuetten.

Vill Du också hjälpa till att få TRAFIK under ånga?

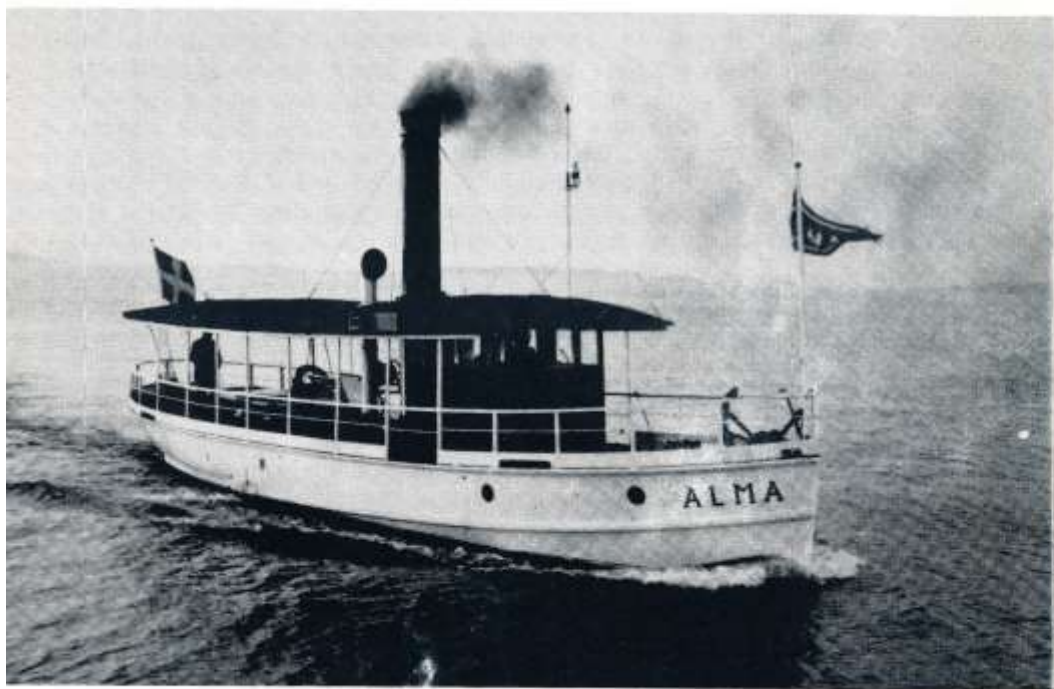
Sällskapet s/s Trafiks Vänner har adressen  
Box 920 59 540 02 SKÖVDE.

Medlemsavgiften är 15 kronor som insätts på postgiro  
10 32 49 - 9

Andel i s/s Trafik ekon förening kostar 100 kronor och beställes genom att insätta beloppet på pg 86 23 44 - 9, s/s Trafik ekon för Box 9259 541 02 Skövde.

Ytterligare upplysningar från nämnda adresser samt genom Ulf von Tell, telefon 0515/16343

# Ångaren ALMA



Magnus Östlund är delägare i Göteborgs enda privatägda ångbåt, ss ALMA. Han presenterar här sitt fartyg.

ALMA byggdes vid William Lindbergs mek verkstad (Södra varvet) i Stockholm 1873. Längden är 17,40 m, bredden 3,95 m. Djupgåendet är 1,80 m. Ångmaskinen är en compound på 80 ihk byggd vid Härnösands mek verkstad 1908 där även ångpannan, av skotsk typ, är byggd 1913. Pannan har ett arbetstryck av 8 kg/cm<sup>2</sup> och eldas med ved. Givetvis duger även kol som bränsle. Farten är 9 knop.

ALMA är i mycket stor utsträckning oförändrad från det hon byggdes. De enda moderniteterna ombord är gasolkök och fotogenkylskåp för att göra långturerna lättare att uthärda för kockan.

Det finns sovplatser för sju personer som inte behöver trängas ombord under semesterturerna. I år gick vi med ALMA till Arvika i Värmland genom Säffle kanal. I Göta kanal är ALMA en flitig gäst och slussvaktarna börjar bli vana att se henne ånga in i slussarna.

ALMA byggdes ursprungligen för att frakta passagerare och gods på Refsundssjön i Jämtland mellan Bräcke och Pilgrimstad. Så småningom byggdes såväl landsväg som järnväg utmed den långsträckta sjön och ALMA fick för olika flottningsföreningar huvudsakligen dra timmer över sjön. Hon hade sällskap av bl a ångarna GIMÅN och THOMEE av vilka den senare sommartid gör turer på Storsjön efter en lyckad räddningsaktion.

År 1955 lönade sig inte längre trafiken med ALMA för Gimåns Flottningsförening. ALMA tjänstgjorde som sommarstuga fram till 1966 när några djursholmsbor inköpte henne. Med kran från Ånge placerades ALMA, nedskuren över däck, på järnvägsvagn vid Bräcke för transport till Stockholm. Ett omfattande upprustnings- och renoveringsarbete vidtog som varade ett par år. Sedan sjöfartsinspektionen godkänt ALMA gjorde hon flera långresor, därav en till Polen som beskrivits i Sv. Kryssarklubbens årsskrift 1972.

ALMA såldes 1971 på grund av att den ena ägaren erhöll arbete på annan ort. Strax före midsommar gjorde ALMA med ny besättning en ny långresa, denna gång genom Göta kanal med sin nya hemmahamn Göteborg som mål. Efter en vecka stapplade en knäsvag men överlycklig besättning (som aldrig tidigare kört ångbåt) iland på Ringön där ALMA fortfarande ligger mellan turerna.

ALMA trivs alldeles utmärkt på västkusten. Vi har varit ute i mycket grov sjö med henne utan svårighet och man kan knappast tro att hon är byggd för en liten insjö. Enda problemet just nu är att hon är försedd med strålkondensator, något som begränsar våra långturer i saltvatten. Av denna anledning planerar vi därför att sätta in ytkondensator.

# Mittuppslaget i Ångbåten nr 28

påstås vara en bild från våren 1936, skriver Stig Widén till Ångbåten och fortsätter:

Det torde nog förhålla sig så att bilden tagits omkring kl 09.20 en måndag mitt i juni 1935.

Före 1936 hade en hel del hänt. ÄRLAN hade, liksom INLAND och SVEA, fått Trafik AB Öckerö Skärgårds rederimärke i skorstenen. GÖTA hade fått Styrso Trafik AB:s skorstensmärke och på ett ungefär bytt plats med ÄRLAN. Första året hyrdes GÖTA av Styrso-bolaget innan hon köptes. 1936 hade DANAFJORD fått lämna den plats den intar på bilden till FALKEN och flyttat in till kompisarna i Hönö Klova-trafiken SVEA och STRÖMSTAD.

De tre Klova-båtarna samseglade. Var och en av de tre redarna betalade sina omkostnader och de två större båtarna gick två turer per dag medan STRÖMSTAD som bara var 2/3 så stor gick tre turer. Det inkörda beloppet delades lika.

För att återgå till tilläggsplatsen så fick FALKEN efter 1936 lämna den till SÖDRA SKÄRGÅRDEN.

WESTKUSTEN flyttade redan i april 1936 till Stenpiren. Båten efter WESTKUSTEN, BJÖRKÖ, hette när bilden togs RIDDARFJÄRDEN. Den hade fått akterdäcket inbyggt 1936, fått namnet BJÖRKÖ och intagit den plats som WESTKUSTEN har på bilden.

RIDDARFJÄRDEN minns jag från min första båtresa som företogs på pingstafton 1935 med ångaren TESSIN. Den hade efter 40 år på Mälaren blivit Trafik AB Öckerö Skärgårds speciella Hönö-Öckeröbåt.

Vi reste från Träpiren kl 2.20 e.m. och fick följa med just RIDDARFJÄRDEN, en f.d. målaringare som ämnade sig till Kalveund-Björkö-Hälsö. Kapten F E Frennesson gillade inte att TESSIN gick om hans båt. Han klev upp på bryggskärmen för att kunna se på rusröret om maskinisten lät RIDDARFJÄRDEN ge allt.

TESSIN hade kommit genom Göta kanal till västkusten medan RIDDARFJÄRDEN hade gått runt kusten. På samma sätt kom även senare FÄRINGSÖ. Lilla EKOLN 1 kom kanalvägen medan STYRSÖ EXPRESS fanns på västkusten före Öckerö-bolaget. Med dessa fem båtar startade rederiet trafiken första sommaren.

Hemresan på annandagen gick i sommarstorm. Befälhavaren på TESSIN, R F Wennesten var en nitisk tidtabells-hållare. Från Hönö till Kustens brygga gungade det så att bänkarna välte.

För att återgå till bilden är det strongly att upptäcka HAVSBANDET. FÄRINGSÖ hade ännu inte kommit till Träpiren så bilden är därför tagen före midsommar.

"Ett härligt bild som måste göra den största träbock till ångbåtsvän smått lyrisk", avslutar Stig Widén sin kommentar om mittuppslaget i Ångbåten nr 28.

## Bilden på sidan 21 i nr 28

-ångbåtsvännen Dag Almén tillrättalägger.

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

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

## NORRA SKÄRGÅRDEN

Turlista fr. o. m. d. 3 Juni 1927 för ång. *Westkusten, Inland, Svea o. Göta.*  
**VARDAGAR** Från Göteborg till Norra Skärgården

Båt	Från Göteborg	Ank. till Grötö	Ank. till Hönö H.	Ank. till Hönö K.	Ank. till Öckerö	Ank. till Hjuvik	Ank. till Kallsund	Ank. till Björkö	Ank. till Halsö	Ank. till Knippla	Ank. till Rörö
G.	6.00 f. m.	—	—	7.30	7.10	—	7.00	—	—	—	—
W.	6.30	7.35	7.40	—	—	—	—	—	—	—	—
*	10.00	—	11.15	11.35	11.35	—	—	—	—	—	—
I.	11.00	—	1.00	—	12.45	12.00	12.10	12.30	—	—	—
S.	2.15 e. m.	3.25	—	—	3.15	—	—	—	—	—	—
W.	2.15	—	—	—	—	3.10	3.20	3.40	—	—	—
G.	2.15	—	3.30	3.15	—	—	—	—	—	—	—
I.	3.15	—	4.15	—	4.30	—	—	4.45	4.55	5.25	—
S.	5.15	—	—	—	—	6.10	6.20	6.40	6.45	6.55	7.05
W.	5.15	6.25	—	—	6.15	—	—	—	—	—	—
G.	5.15	—	6.15	6.25	—	—	—	—	—	—	—
I.	7.10	—	8.00	—	8.15	—	8.20	8.30	—	—	—

\* Svea, Göta eller Ärlan.

Obs! Lördagar kl. 8 e. m. avgår ångaren *Westkusten* till Hönö H., Öckerö, Björkö, Halsö och Kallsund.

### Från Norra Skärgården till Göteborg

Båt	Från Rörö	Från Knippla	Från Halsö	Från Björkö	Från Kallsund	Från Hjuvik	Från Öckerö	Från Hönö K.	Från Hönö H.	Från Grötö	Ank. till Göteborg
S.	7.30*	7.15	7.25	—	—	—	7.40	—	—	—	8.05 f. m.
W.	—	—	—	—	—	—	—	7.40	7.45	7.55	8.15
G.	—	—	—	—	—	—	—	7.40	—	—	8.15
I.	—	—	—	7.30	7.35	7.45	—	—	—	—	8.25
***	—	—	—	—	—	—	11.45	11.05	11.15	—	12.15 e. m.
I.	—	—	—	12.00	12.10	12.20	12.45	—	1.00	—	2.10
S.	—	—	—	—	—	—	3.15	—	—	3.25	4.30
W.	—	—	—	3.40	3.30	3.40	—	—	—	—	4.50
G.	—	—	—	—	—	—	—	3.15	3.30	—	4.50
I.	—	5.05	4.55	—	—	—	4.30	—	4.15	—	6.00
W****	—	—	—	8.00	8.10	—	8.20	—	8.30	—	9.35
G.	—	—	—	—	—	—	8.15**	—	—	—	9.35

\* Hyppeln anlöpes onsdag och lördag. Avgångstid från Rörö dessa dagar kl. 6.30 f. m.

\*\* Lördagar framflyttas avgångstiden till kl. 6.30 e. m.

\*\*\* Svea, Göta eller Ärlan.

\*\*\*\* Lördagar ång. Svea.

## NORRA SKÄRGÅRDEN

Turlista fr. o. m. d. 5 Juni 1927 för ång. *Westkusten, Inland, Svea o. Göta.*  
**SÖN- och HELGDAGAR** Från Göteborg till Norra Skärgården

Båt	Från Göteborg	Ank. till Grötö	Ank. till Hönö H.	Ank. till Hönö K.	Ank. till Öckerö	Ank. till Hjuvik	Ank. till Kallsund	Ank. till Björkö	Ank. till Halsö	Ank. till Knippla	Ank. till Rörö
W.	9.30 f. m.	10.15	—	—	10.00	—	—	—	—	—	—
G.	9.30	—	10.30	10.15	—	—	—	—	—	—	—
S.	9.30	—	—	—	—	10.15	10.35	10.30	—	—	—
I.	9.30	—	10.30	—	10.45	—	—	—	11.00	11.20	11.35
W.	11.30	—	12.30	—	12.45	—	—	—	—	—	—
G.	11.35	—	—	—	—	12.25	—	—	—	—	—
S.	12.15 e. m.	—	—	—	—	—	1.10	1.30	1.35	1.40	1.50
I.	6.10	—	—	—	—	—	8.25	8.15	8.00	—	—
W.	8.15	—	9.40	—	9.30	—	—	—	—	—	—
G.	8.15	—	—	9.30	—	—	—	—	—	—	—

### Från Norra Skärgården till Göteborg

Båt	Från Rörö	Från Knippla	Från Halsö	Från Björkö	Från Kallsund	Från Hjuvik	Från Öckerö	Från Hönö K.	Från Hönö H.	Från Grötö	Ank. till Göteborg
W.	—	—	—	—	—	—	10.00	—	—	10.15	11.15 f. m.
G.	—	—	—	—	—	—	—	10.30	10.30	—	11.30
S.	—	—	—	10.30	10.35	10.35	—	—	—	—	12.00 middag
I.	4.15	4.30	4.20	4.45	—	—	5.00	—	5.10	—	6.10 e. m.
W.	—	—	—	—	—	—	7.00	—	—	7.15	8.15
G.	—	—	—	—	—	—	—	7.00	7.15	—	8.15
S.	7.30	7.40	7.30	—	—	—	8.00	—	8.15	—	9.15
I.	—	—	—	8.30	8.35	8.35	—	—	—	—	9.25
W.	—	—	—	—	—	—	9.30	—	9.40	—	10.30
G.	—	—	—	—	—	—	—	9.30	—	—	10.30

Hönö H. = Hönö Heiden. Hönö K. = Hönö Klova eller Hönö Havsbad. Tiderna för mellanstationerna ungefärliga.

Reservation för naturhinder och orsaker utom Bolagets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles.