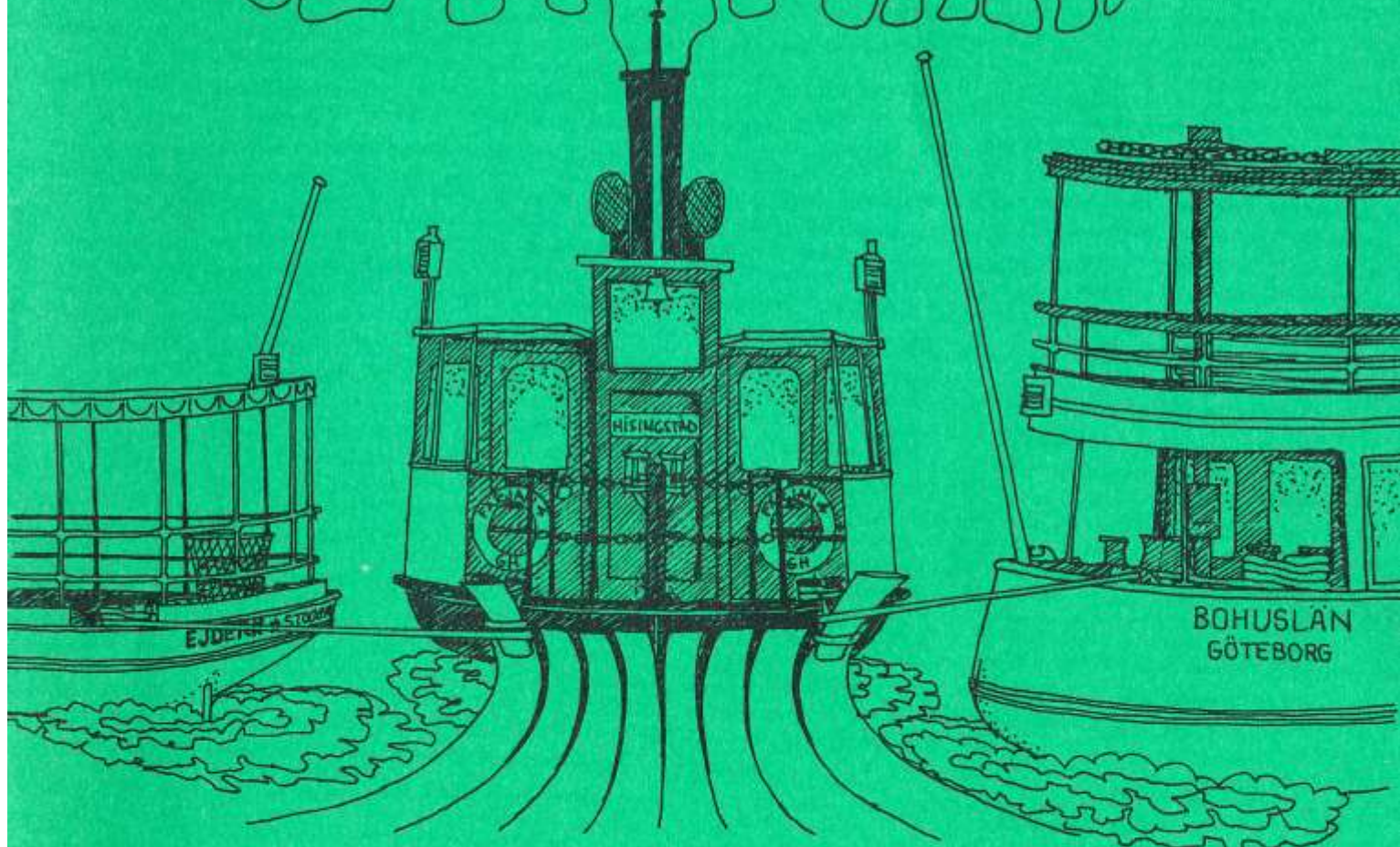


SLÄPP
ÅNGARNE LOSS,
DET ÄR VÅR!



ÅNGBÅTEN

Årgång 12 • April 1976 • Nummer

34

Redaktionen spalt



Så här i mitten av mars är det fortfarande vinter men av erfarenhet vet vi att det går fortare än man tror fram till provturen med ångaren BOHUSLÄN första maj.

Välkommen ombord i vår eller i sommar!

Med detta nummer av Ångbåten följer bilagan Ångbåtskiosken med försäljningsvaror. Inbjudan till resor med Bergslagens Järnvägsällskap och med ångfartyget EDEBN, broschyren Ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer samt medlems- och inbetalningskort för 1976.

Ångbåten nr 34 var klar för tryckning 18 mars och trycktes i 1800 ex.

Årsmöte

I Ångbåten ekonomisk förening hölls tisdagen 9 mars 1976. Ett 25-tal andelsägare mötte upp. Styrelsens verksamhetsberättelse godkändes och ansvarsfrihet beviljades på revisorns inrådan. Styrelsen omvaldes. Representant i styrelsen för Sällskapet Ångbåten är från årsstämmans Margaretha Grundell efter Ingvar Kronhamns som avsåg sig uppdraget.

Stämman beviljade ett investeringsbidrag om 19000 kronor för av Sällskapet Ångbåten gjorda nyanskaffningar ombord i BOHUSLÄN.

Den fortsatta andelsförsäljningen förmodas ge ytterligare likvida medel. Stämman avslutades med kaffe och landgång samt bilunderhållning.

Medlemsavgiften 1976

är 20 kronor.

För denna blygsamma summa får Du Ångbåten fyra gånger om året och meddelanden om ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer.

Detala medlemsavgiften med inbetalningskortet som medföljer. Kvittot på inbetalningen förvaras tillsammans med medlemskortet som medföljer inbetalningskortet.

Innehåll:

- 3 Rapport från BOHUSLÄN
- 4 POLSTJÄRNAN - lotsångare på Vänern
- 5 Ångbåtens jul- och vartföreling
- 6 Ångaren SKJELSKÖR
- 8 Mera Drottningiminnen
- 9 Hjälp oss dokumentera skidgrändstrafiken
- 10 GÖTEBORGBILDER
- 12 SS ÄRLAN
- 13 Stockholmsvinter
- 14 Lediga platser
- 15 Båtar runt omkring
- 20 Udare väjen
- 26 FÄRJAN 3
- 30 Ångaren BOHUSLÄNs maskin(3)
- 32 Turlista för Kostertrafiken 1976

Ångbåten 34

medlems- och informationstidning utgiven av Sällskapet Ångbåten Box 2072

403 13 Göteborg 2
Postgiro 62 16 06 - 3
Bankgiro 673 - 68 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag kl 9-12 och 13-16: 031 - 13 14 20

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren - endast under seglatsionssäsong - 031 - 13 14 50

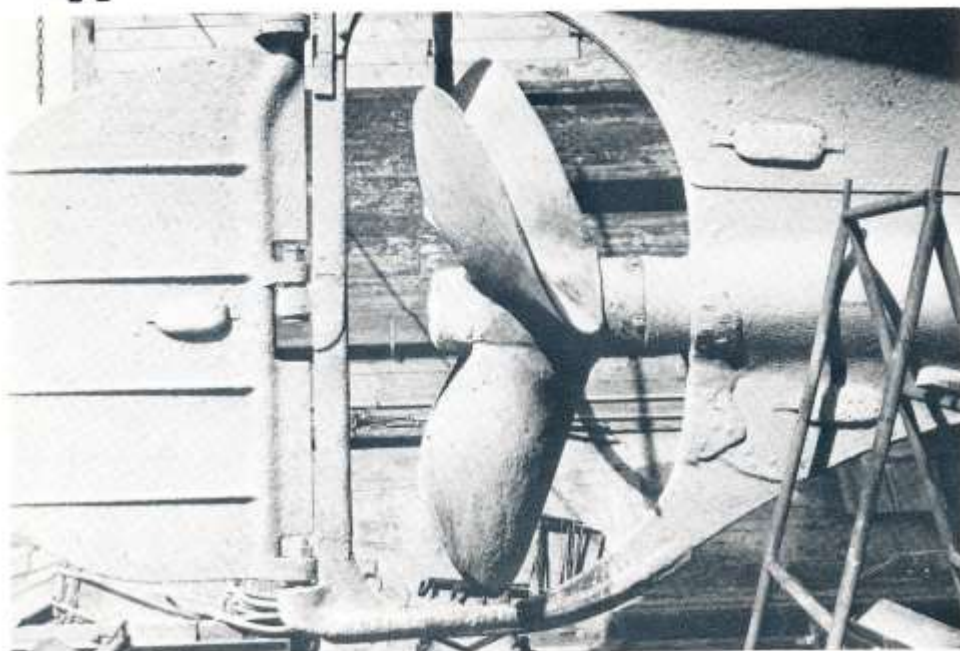
"Ångbåten" utkommer med fyra nummer per år. Ansvarig utgivare Ingvar Kronhamns.

Redaktionen utgörs av:
Ingvar Kronhamns Gunnar Söderberg
Kringelgatan 6 Övre Besvärögatan 2
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg
tel 031 - 51 22 20 tel 031 - 18 88 05

Medlems- och prenumerationsavgift är 20 kronor per år.

Gör om late dit meddela ev adressändring!

Rapport från BOHUSLÄN



Ångaren BOHUSLÄNs gamla gjutjärnspropeller kommer i vår att ersättas med en ny i brons. Foto Gunnar Söderberg 13 april 1976.

I julnumret av Ångbåten berättade vi om arbetena ombord vid ångaren BOHUSLÄNs varvsbesök på Lindholmen, ett besök som varade till 25 februari. Då var plåtarbetena i för- och akterskepp klara. Fördäcket har lagts med 5 mm plåt som svetsats på däcksbalkarna. I bordläggningen har samtliga plåtar ovan vattenlinjen nitats.

Nedgången till skansen har försetts med en ny ställucka. Lucka har det även blivit mellan försalong och skans. Enligt bestämmelserna måste nämligen en nödutgång finnas från försalongen.

Efter vistelsen på Lindholmen har båten bogserats till Ringön där skeppsnickeriet förbereder läggningen av trädäcket. Ännu i mitten av mars är ångaren kvar på Ringön där ett fåtal aktiva kämpar i kölden. Inom kort hoppas vi emellertid ha BOHUSLÄN vid "vinterkvarteret", kajplats 17, där arbetena kan intensifieras med ljus och värme ombord.

I kallelsen till ekonomiska föreningens årsstämma som gick ut till Ångbåtens läsare i februari nämns vinterns varvsarbeten och de ekonomiska villkoren vi träffat med varvet. Före provturen i maj skall BOHUSLÄN dockas ännu en gång. Den nya propellern skall på botten skall målas, som vi tror, röd.

Insamling Aktion förskepp

I julnumrets bilaga "Aktion Förskepp" bad Sällskapet Ångbåten om en julklapp till ångaren BOHUSLÄNs kostnadskrävande reparationer. Det är glädjande att kunna tala om att insamlingen hittills inbringat 8.500 kronor! Det är välkomna pengar. Ångaren BOHUSLÄN tackar och låter hälsa att insamlingen fortsätter!

POLSTJÄRNAN-lotsångare på Väneren



Till sommarens ångbåtsmöte 23-25 juli väntar vi besök av lotsdistriktsångaren POLSTJÄRNAN från Åmål i Vänera. POLSTJÄRNAN är den enda "lotsångaren" vid sidan av Sjöfartsverkets ORION.

Fartygstrafiken på Väneren var livlig långt innan Göta och Trollhätte kanaler byggdes. Genom utbyggnader av Trollhätte kanal har allt större fartyg kunnat befara Väneren. I den för övrigt ganska djupa sjön finns en hel del grund varför det är viktigt med säkra farleder till vänerhamnarna.

Sedan 1799 har lots- och fyrväsendet på Väneren anförts av Väneras Seglationsstyrelse. Den underhåller nu 95 fyrar och 18 lysbojar förutom åtskilliga prickar, båkar, kummel och tavlor.

Tidigt anskaffades segeljakter för inspektion av farleder och hamnar och 1863 byggdes den första lotsångaren som erhölet namnet POLSTJÄRNAN. Den var ganska liten och försedd med segelrigg.

1890 ersattes den av en ny POLSTJÄRNAN från Göteborgs Mek Verkstad. POLSTJÄRNAN (II)

ansågs av många vara det vackraste fartyg som trafikerat Väneren, vitmålad och grön i botten som den var och med smäckra, mjuka linjer. 1929 såldes hon till Mariestad och motoriserades för att användas som lust- och passagefartyg. 1955 kom POLSTJÄRNAN till Göteborgs norra skärgård som hon fortfarande trafikerar, rejält ombyggd och numera för Öckerö kommun.

Ersättaren levererades 1929 från AB Lindholmen-Motala i Göteborg och fick även den namnet POLSTJÄRNAN. Denna, tredje ångare, byggdes 27,2 m lång, 5,8 m bred och med 3 m djupgående. En compoundmaskin, 280&580x420 mm, om 170 ihk med strålkondensering ger ångaren 9,5 knops fart. Ångpannan har två eldstäder och har 9,5 kg/cm² arbetstryck. Den var tidigare koleldad.

POLSTJÄRNAN fick ekolod 1950 och radiotelefon 1956. 1955 byttes samtliga tuber i pannan. År 1960 förlängdes ångaren 3 m vid Karlstads Varv och fick även ny inredning och isolering. 1966 installerades oljeeldning.

Några planer på motorisering av POLSTJÄRN-

Ångbåtens jultävling

Jultävlingen i förra numret lockade en del till att gissa vad det var för rederiflagga i gran-toppen och vilka ångbåtarna var i julgranen. Det krävdes ju lite fantasi för att den röda flaggan med svartrandig boll skulle föreställa Marstrands Nya Ångfartygs AB:s vita vimpel med blå boll. De röda båtarna skulle föreställa följande vita marstrandsbåtar: 1 TJÖRN, 2 MARSTRAND, 3 ALBREKTSUND, 4 WESTKUSTEN, 5 BOHUSLÄN, 6 LYSEKIL, 7 S:T ERIK, 8 INLAND.

De tre först anlända rätta svaren fick vi från:

Lennart Svensson, Västra Frölunda
Sven Cappelin, Skanör
Ivar Stenlund, Brämhult

som fick var sin plansch med ångaren
BOHUSLÄN som pris.

Övriga rätta svar hade kommit från:

Ernst Andersson, Göteborg
Gunnar Gustafsson, Köping
Alf J Kristiansen, Sevlandsvik, Norge
Jan Lundgren, Västra Frölunda
Lars Nihlmärk, Göteborg
Sune Nilsson, Västra Frölunda
Johan Strömberg, Marstrand
Claes Verner, Askim

NAN är inte aktuella så länge pannan är i gott skick. POLSTJÄRNAN är i flitigt bruk för "gasning" av fyrar, fyrbyggen, utprickning etc. Ångaren är tillräckligt styv för att med ångvinschen t ex ta ombord bojar med 3 tons vikt. Med kompressor ombord har POLSTJÄRNAN använts vid kasunbyggen. En väl tilltagen generator försörjer fartyget med elektrisk kraft.

För inspektionsresor med styrelsen och gäster är POLSTJÄRNAN försedd med passagerarcertifikat för 40 personer. Hemmahamn är Åmål där Väneras Seglationsstyrelse har kontor och förråd.

INGVAR KRONHAMN

Vårtävling

I vårtävlingen gäller det att placera in så många marstrandsbåtar som möjligt vinkelrätt mot ordet "Marstrandsbolaget". BOHUSLÄN har vi redan placerat in för att visa hur det skall gå till. En bokstav skall alltså vara gemensam i "Marstrandsbolaget" och respektive fartyg. Båtar med samma namn räknas endast en gång. Marstrandsbåtarna har presenterats i Ångbåten av Dag Almén och vi räknar även med den båt som är med i detta nummer...

Du kan skriva på ett rutat papper om Du inte vill klippa i tidningen. Bidragen numreras i den ordning de anländer till Ångbåtens redaktion.

Av de bästa resultaten tas de tre först inlämnade vilka belönas med varsin plansch med ångaren BOHUSLÄN. Sista inlämningsdag den 1 maj 1976. Välkomna!

M
A
B
S
T
R
A
N
D
BOHUSLÄN
B
O
L
A
G
E
T

Ångbåtstallriken är slut

Med beklagande måste vi konstatera att ångbåtstallriken med ångaren BOHUSLÄN är slut från leverantören. Sällskapets styrelse har beslutat att inte låta beställa fler varför vi endast kan gratulera de lyckliga ägarna till den exklusiva artikeln. Det finns inga planer på en fortsatt serie med ångbåtsmotiv.

Ångaren SKJELSKÖR



Till sommarens ångbåtsmöte i Göteborg kommer det även ångbåtar från utlandet - från Danmark väntar vi passagerarångaren SKJELSKÖR - nu i Dansk Veteranskibsklubs ägo.

På Själlands västsida vid Stora Bält strax söder om Korsör ligger den lilla staden Skaelskør längst in i en fjord. Utanför ligger öarna Omö och Agersö. Dessa öar hade sedan slutet av 1800-talet ångbåtstrafik på Skaelskør. Den 15 mars 1915 sattes den tredje ångaren med namnet SKJELSKÖR i trafik på den två timmar långa traden mellan öarna och Skaelskør.

SKJELSKÖR byggdes vid J Ring Andersens Staaalskibaerft i Svendborg för Dampskibsselskabet Skjelskør AS i Skaelskør och kunde föra 125 passagerare och 6 tons last med tre mans besättning. Ångaren fick ett genomgående däck förutom ett halvdäck förut under vilket skansen är belägen och ett akter om salongen. För vintrarnas istrafik försågs ångaren med isstäv och förstärktes i skrovet.

Längden överallt är 20,57 m, bredden är 4,29 m djupet 1,85 m och djuggåendet på last 1,75 m. Bruttodräktigheten är efter ommätning 1964 49,24 reg. ton och netto dräktigheten 20,36 reg. ton.

SKJELSKÖR har en tvåcylindrig compoundångmaskin med 185 resp 345 cylinderdiametrar. Slaglängden är 230 mm. Maskinen byggdes av Steen & Kaufmann i Elmshorn, Tyskland, och har Klugs slidstyrning. SKJELSKÖR har ytkondensator med "Edwards" luftpump på maskinen. Vid 216 varv i minuten presterar maskinen 75 indikerade hästkrafter, vilket ger ångaren en fart av ca 7 knop.

Ångpannan av skotsk typ byggdes av Carl Axelssens Jernstøberi og Maskinfabrik AS i Svendborg. Längden är 2,18 m och diametern 2,08 m. Pannan har ett eldrör, en eldyta av 33m² och 10kg/cm² arbetstryck. Kolförbrukningen är ca 1 kg per ind hkr och timma.

Hjälpmaskiner utgörs av en duplexpump för

länsning, brandsläckning och matarvatten, en 24 V turbingenerator som installerades så sent som 1965 samt en 24 V generator som drivs direkt av huvudmaskinen.

Stälpropellern som skadats ersattes med reservpropellern hösten 1963. 1968 fick SKJELSKÖR bronspropeller.

Passagerarsalongen akteröver hade ursprungligen stora "fönster" som emellertid ofta gick sönder och därför byttes mot runda ventiler efter några år. 1935 togs två damhytter bort i salongen och istället byggdes hytter för kapten och maskinist. Dessa hytter togs bort 1964.

I 47 år gick SKJELSKÖR som rätt och slätt kallades "damperen", ångaren, mellan Skaelskør, Omö och Agersö. 31 mars 1962 gjorde SKJELSKÖR sista turen. Till öarna reser man nu med bilfärjor från Stigsnaes på fastlandet.

Så såldes SKJELSKÖR för upphuggning till H J Hansen i Odense. Medan Danmarks sista koleldade ångare väntade på skärbrännarna samlades en grupp personer för att försöka rädda SKJELSKÖR undan skrotningen. 19 april 1963 bildades Foreningen til gamle Skibes Bevarelse Dansk Veteranskibsklub. En insamling över sommaren resulterade i att man den 3 september kunde köpa SKJELSKÖR för 13500 kr.

Som vanligt är i dessa sammanhang var inte problemen lösta med inköpet. Åren hade inte passerat den gamla ångaren obemärkt och någon guldgruva förfogade inte föreningen över. Insamling av pengar, tiggeri av material och oppfrende arbete av föreningens medlemmar gjorde att man gemensamt kunde bevara en unik klenod från en glansperiod i dansk sjöfart. Man erhöi fri bogsering till Nyborg, där varvet dockade SKJELSKÖR. För egen masking gick ångaren i februari 1964 till Köpenhamn. Under våren arbetade föreningsmedlemmarna ombord. Vålvilligt inställda företag skänkte eller sålde billigt det material som behövdes för den fortsatta upprustningen.

30 maj gick SKJELSKÖR till sjöss igen och under tre somrar gick ångaren mellan Bandholm och Sakköping på Lolland i samtrafik med ångtåg och "veteranbuss". Emellertid blev det för långt att resa varje veckoslut under sommaren

förde aktiva medlemmarna som mestadels bor i Köpenhamnsområdet. Efter ett sabbatsår sattes SKJELSKÖR 1968 i trafik på Roskilde fjord där ångaren sedan gått varje sommar.

1975 gick SKJELSKÖR på en timmes rundtur från Roskilde lördagar och söndagar kl 14.30 och 16.00 under tiden 21 juni - 10 augusti. Under tiden 5 juni - 31 augusti stod SKJELSKÖR till förfogande för beställningsturer. Ångaren tar 100 passagerare.

Medlemskap i Dansk Veteranskibsklub kostar 35 D kr per år. Medlemmarna erhåller fria resor och medlemstidningen som utkommer med fyra nummer om året.

INGVAR KRONHAMN

Fotografier från Dansk Veteranskibsklub.



Mera Drottningminnen



Ångaren "Göteborg".

Min artikel om ångaren GÖTEBERG, "En Drottningens hädanfärd", i förra numret av Ångbåten har nog väckt åtskilliga kära minnen. En av de läsare som hört av sig är Leif Markenbergs, som har minnen från Hunnebostrand ända tillbaka till tiden före första världskriget. På den tiden var GÖTEBERG fortfarande svartmålad och GA Miltopæus var mäktigt befälhavare ombord. Han var dock inte mera ögyn till att en yngling tilläts komma upp och besöka den då öppna kommandobryggan med dess stora järnratt och dess ovanliga horisontella maskintelegraf. När GÖTEBERG laade till i Hunnebostrand på somrarna, hände det ibland att landgångar lades iland både från promenaddäck (shelterdäck) och från huvuddäck genom de öppnade lastportarna. Men under resten av året var det bara den sistnämnda möjligheten som nyttjades. Passagerarna fick sedan ta sig upp på promenaddäck via den långa trånga gången mellan maskinkappen midskepps och köksavdelningen längs babordsidan. På den tiden fanns det fortfarande ett litet lastrum akter, strax på förkant av aktermasten. Lastrumskappen som klädde in lastrumsöppningen nerifrån huvuddäck ända upp till "tak", d v s till promenaddäck pryddes av ett par stora vackra målningar med motiv från norska fjordar. På promenaddäck, som så småningom blev nästan helt inbyggt, fanns då egentligen inte mycket mer än tamburen kring nedgången till huvuddäck och en liten damsalong akter därom samt maskinkappen med den för därom liggande matsalongen. (BOHUSLÄN var alltså inte den första bohus-

ångaren med matsal på promenaddäck och med utsikt föröver för gästerna.) För om däckshuset tog promenaddäcket slut, för att några meter längre fram fortsätta i backen. Däremellan fanns på vardera sidan en smal gångbro, en "kobrygga". När last skulle tas ombord eller iland med hjälp av lastbommen, fick man först ta bort kobryggan på den sidan som vette mot kaj. På akterkant av backen, just vid lastbrunnen, hade GÖTEBERG två runda ståltorn där sidolaternorna var placerade.

Som jag minns GÖTEBERG från trettioalet, var förstas dessa "fyrtorn" borta och sidolaternorna satt på bryggvingarna, som på BOHUSLÄN. En del andra ombyggnader hade nog också gjorts. Finns det någon läsare som kan komplettera med uppgifter om när dessa utfördes, när det akter lastrummet förvandlades hytter, osv?

När jag i höstas såg de sista resterna av skrovet, nerskuret ungefär till den gamla vattenlinjen, såg jag till min överraskning att hon hade varit försedd med ett par meterbredda trimplaner under häcken, bredvid propellern. När kom de till och varför? GÖTEBERG drevs väl inte fram snabbare än som var motiverat av skrovets längd och hon bör väl inte haft någon speciell tendens att gräva ner akterskeppet? Är det någon som kan berätta?

GÖTEBERG bör vara på god väg att bli luftvärnskanoner. Men hennes minne lever kvar!
BERTIL HOLMSTRÖM

Hjälp oss dokumentera skärgårdstrafiken

Under 100 år dominerade ångbåtstrafiken samfärdseln i Bohusläns skärgård. Samhällets fick sin rytm genom turlistorna och ångbåtarna var så kända företeelser i befolkningens vardag att de kunde särskiljas genom ångvisslornas ljud eller på masttopparnas utseende.

Idag återstår endast några tvärgående passbåtslinjer och i övrigt har ångbåtstrafiken ersatts av vägar, färjor och broar. Ångbåtsepoiken håller på att glömmas bort. Bryggskyltarna är nedtagna och själva bryggorna är ofta förfallna om inte borta.

Det är hög tid att dokumentera ångbåtstrafiken innan alla spår är borta. Fartygen finns inte kvar men ännu finns det många människor som minns hur det var att resa med ångbåtarna.



Här är fotografier på "trimplanen" som nämns i artikeln Mera Drottningminnen här intill.



hur arbetet förlöpte ombord, när man stod på bryggan och väntade eller vinkade av osv osv.

Ännu finns det fotografier i gömmorna från ångbåtstrafikens dagar och kanske också gulnade turlistor som berättar för oss hur ångbåtarnas dagar förlöpte från bittida till sent.

Har Du, käre läsare, eller någon Du känner, möjlighet att hjälpa till att berätta om ångbåtstrafiken så kontakta redaktionen för Ångbåten. Vi vill gärna låna fotografier, turlistor och andra dokument för att kopiera dem. Skriv ned vad Du vill berätta eller ring oss, vi är intresserade att få höra Din berättelse.

Varje båtlinje från Strömstad till Göteborgs södra skärgård är av intresse och Dina iakttagelser kan vara från vilken tidsepok som helst fram till våra dagar.

Vad skall vi då göra med den information som vi hoppas få in? Sällskapet Ångbåten ser som en av sina uppgifter att samla, bevara och förmedla uppgifter om kust- och skärgårdstrafiken i Bohuslän. Vi kommer att så småningom redovisa materialet i tidningen Ångbåten.

Ring eller skriv till redaktionen:

Gunnar Söderberg	Ingvar Kronhamn
Övre Besvärsg. 2	Kringelgatan 6
411 29 Göteborg	417 28 Göteborg

Tel 031-188805 Tel 031-512220

Gå till sjöss!

Har Du som medlem tänkt på att Du själv kan hyra ångaren BOHUSLÄN eller FÄRJAN 4? Varför inte samla alla vänner och bekanta på en färd med ångaren BOHUSLÄN i den bohuslänska skärgården. Gäller det en kortare tur genom hamnen till Långedrag, Nya Älvsborg eller uppför Göta älv kanske FÄRJAN 4 räcker. Vår beställningsavdelning lämnar alla upplysningar om resmål, priser mm. Ring Gunnar Söderberg tel 18 88 05 eller Ingvar Kronhamn tel 51 22 20 kvällstid, lördagar och söndagar.

SS ÄRLAN



Ångaren ÄRLAN i ursprungligt skick vid Långedrag någon gång mellan 1893 och 1903. Vid detta tillfälle har ÄRLAN gått från Staden kl 1 em och skall förutom Långedrag anlöpa Köpstadsö, Styrsö Bratten, Styrsö Tängen, Vargö Stjernvik och Brännö Husvik. Foto från Göteborgs Historiska Museum.

Den långa serien om Marstrandsbolagets fartyg är slut men det finns väl fler gamla bekanta som hade anknytning till Marstrandsbolaget. Dag Almén skriver här om ss ÄRLAN - bolagets "hjälpnumma" nummer ett.

Det visade sig snart, att Marstrandsbolagets egna ångare inte räckte till, när trafiken på Göteborgs norra skärgård övertogs 1922. På lördagar och söndagar och inte minst helger som pingst och midsommar chartrade man diverse flytetyg för att kunna frakta in alla som tillbringat veckoslutet i skärgården. Man kunde sålunda få se den gamla älvångaren NECKEN med sitt grönmålade skrov, ELFKUNGEN har jag själv rest med från Hjuvik till Göteborg på 30-talet. ÄRLAN var dock den som jag minns bäst. Hon kom t o m in i Marstrandsbolagets turlistor. På skärgårdsbåtar har väl

under årens lopp ändrat utseende som ÄRLAN - från ångslup av typisk 80-talsmodell till motorfartyg modell 1948.

Ångaren ÄRLAN byggdes vid Lindholmens varv 1884 med byggnadsnummer 314 för Göteborgs Nya Ångslups AB. Hon såg i stort sett ut som sina äldre systrar DUFVAN, LÄRKAN, SVALAN och EJDERN. Den sistnämnda finns ju fortfarande än idag som museifartyg. Passa på att ta en titt på henne i Göteborg, innan hon till sommaren återbördas till sin ägare i Stockholm.

ÄRLAN var enligt 1908 års skeppslista 25,36 m lång och 5,32 m bred och mätte endast 96,23 bruttoton. Ångmaskinen utvecklade 120 ind. hkr och gav ångaren en fart av max 11 knop. Skrovet var svartmålade till ungefär 20 år, varefter den klädsamma vita färgen blev allmän på vå-



SVALAN och ÄRLAN vid Styrsö Bratten 1905. Året innan hade Ångslupsbolagets båtar växlat färg från svart och gult till helt vitt. SVALAN byggdes redan 1877 och trafikerade Göteborgs skärgård till 1911. Foto genom Ingvar Svensson, Arvika.

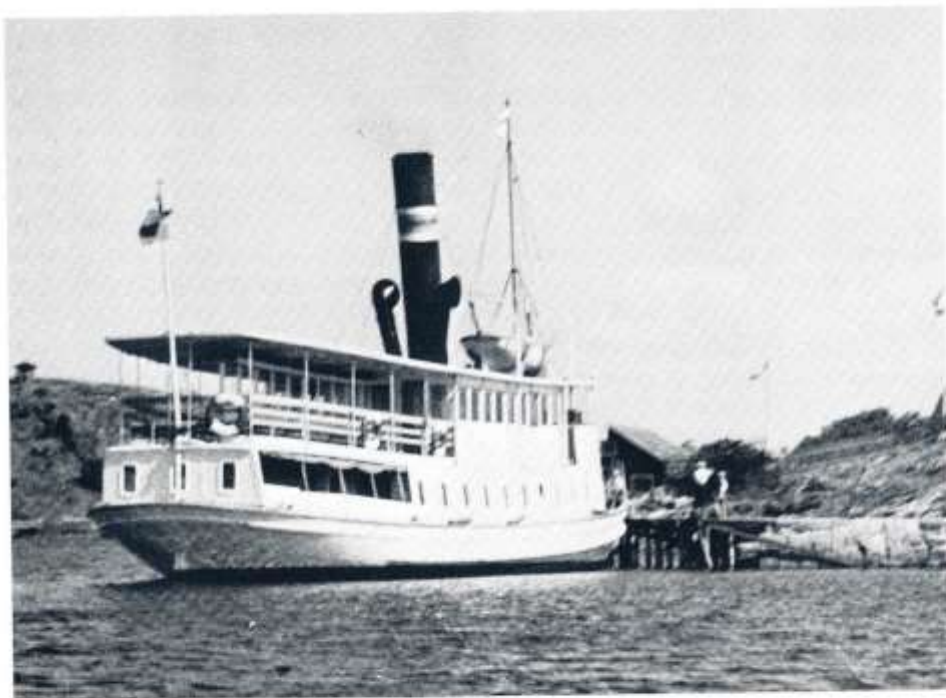
ra skärgårdsbåtar. På övre däck fanns endast ett vindskydd för roresmannen. Detta utvecklades sedan till en riktig styrhytt, där befälhavare och rorgångare fick skydd mot vädrets makter. Den enda livbåten var placerad bakom styrhytten och kunde sjösättas med hjälp av en lina från gaffeln på den väl tilltagna masten. Övre däck akter om skorstenen kunde täckas med ett segeldukstak som bl a hindrade den brännande sommarsolen att bryna flickornas vita skinn.

Ångslupsbolagets turlistor angav inte fartygens namn men det föreföll som om ÄRLAN i huvudsak gick på södra skärgården. Men "ombyte av fartyg förbehålles" - så alldeles säker kan man inte vara.

Ångslupsbolaget skaffade sig större och modernare skärgårdsbåtar i slutet av seklet. SVEA och GÖTA av årgång 1895 har ju utförligt behandlats i dessa spalter. År 1899 kom en ny EJDERN och 1907 den STYRSÖ som i motoriserat skick finns kvar än idag. De gamla ångsluparna började moderniseras och ÄRLAN kom i sin nya skepnad att likna SVEA med sitt takförsedda överdäck och sin nya bryggskärm med namnet i stora, dekorativa bokstaver.

Morgonbåten anländer till Hjuvik 1934. Det var sista året ÄRLAN gick för Marstrandsbolaget. Foto Astrid Almén.





Här har ÄRLAN fått Öckeröbolagets skorstensmärke. Bilden som visar ÄRLAN vid Hjuvik togs av Svante Palmquist omkring 1947.

När Ångslupsbolaget gick i konkurs på senhösten 1921, utbjöds fartygen till försäljning. ÄRLAN hamnade på Hönö med Harald Hansson som ansvarig redare. Hon sattes i trafik på norra skärgården, först som konkurrent och sedan i samtrafik med Marstrandsbolaget som övertagit trafiken 1922. ÄRLAN kom att ingå i turistlistan, där man bl a kunde läsa "SVEA, GÖTA eller ÄRLAN" - tre omtyckta skärgårdsbåtar, som blev ännu trivsammare när de i slutet av 20-talet byggdes in. ÄRLAN fick såfunda en ombonad övre salong klädd med björkfanér och med dekorativa gardiner för den långa raden fönster. Hon blev riktigt snygg - inte så stor och snabb som sina yngre systrar, men åtskilligt bekvämare än den lilla ångslup som byggdes 1884. Bruttotonnaget hade nu ökat till hela 120,89 reg. ton.

När Marstrandsbolagets trafik på norra skärgården i mitten av trettioåret började knaka i fogarna, blev ÄRLAN överflödig. Sommaren 1935 fick hon sysselsättning i södra skärgår-

den och bar under en sommar Styröbolagets välbekanta gula skorsten. Följande år kom hon till norra skärgården igen - nu med de nya herrarnas randiga emblem på skorstenen. Trafik AB Öckerö Skärgård med hemort på Hälso hade nämligen övertagit ÄRLAN och införlivat henne med sin starkt ökande ångbåtsflotta.

Så kom kriget 1939 och ÄRLAN blev som så många andra inkallad. Hon fraktade permitterter och förnödenheter till förläggningarna. Vid ett sådant tillfälle gick hon i augusti 1942 på grund vid Skalkorgarna. Ångaren BJÖRKÖ kom till undsättning och tog ombord beredskapsgrubbarna, som stod med påtagna livbälten och avväktade vidare order från befälet på det sjunkande fartyget. När ÄRLAN lättats på sin last kom hon emellertid flott och kunde för egen maskin ta sig in till Hjärtholmen, där en provisorisk tätning företogs.

Kriget tog så småningom slut och oljan började flöda över landet. För att minska driftskost-



ÄRLAN efter ombyggnaden till motorfartyget RÖN. Efter den stora ombyggnaden 1948 gjordes ytterligare några förändringar av exteriören. 1951 fick hon ny styrhytt och några år senare byggdes den raka stäven om till "soft nose". Foto Dag Almén 14 juli 1959.

naderna motoriserades de gamla ångbåtarna och år 1948 var det ÄRLANs tur att genomgå en omfattande ombyggnad. ÄRLAN hade vippat färdigt på sin stjärta och uppenbarade sig i juni detta år som motorfartyget RÖN. Endast skrovet och en del av mellandäcket återstod av den gamla ångaren, varför det fordrades en expertsinne för detaljer för att kunna identifiera fartyget efter förvandlingen. Namnet hade hon fått efter en liten för de flesta obekant ö strax norr om Rörö. Det var väl billigt att måla - skulle jag tro.

Det må vara ursäktligt, om många förväxlade RÖN med samma bolags ms FALKEN, som fått stå modell vid ombyggnaden. Med en fyrcylindrig Bolindermotor om 270 hkr gjorde hon något högre fart än tidigare. Bruttotonnaget blev nu 150,64 ton.

Inte heller RÖN undgick olyckor. I september 1951 utbröt en förhärjande eldsvåda på bolagets

flaggskepp REGENT som just anlåtit till Träpi- ren. Strax bakom låg RÖN, vars styrhytt antändes och förstördes. Men hon reparerades snart och försedd med en ny styrhytt sattes hon i trafik igen.

Men hårda tider skulle stunda. Passbåtstrafiken över Hjuvik ökade och när de statliga färjorna - de gula skakakaten - började forsla folk och bilar mellan Lilla Varholmen och Öckerö, gick Öckeröbolagets fartyg halvbesatta to m under högsommaren. Trafiken avvecklades undan för undan för att till sist upphöra helt. År 1962 var det RÖNs tur att gå till skrot. På höstkanten var gamla ÄRLAN - ångslupen från 80-talet och Marstrandsbolagets ständiga hjälpgumma ett minne blott - samma år som nämnda företag gav upp andan.



Stockholmsvinter



Ångaren STORSKÄR:s gamla ångpanna lyfts upp genom matsalongen av pontonkranen LODBROK. Foto Olle Malmqvist 6 november 1975.

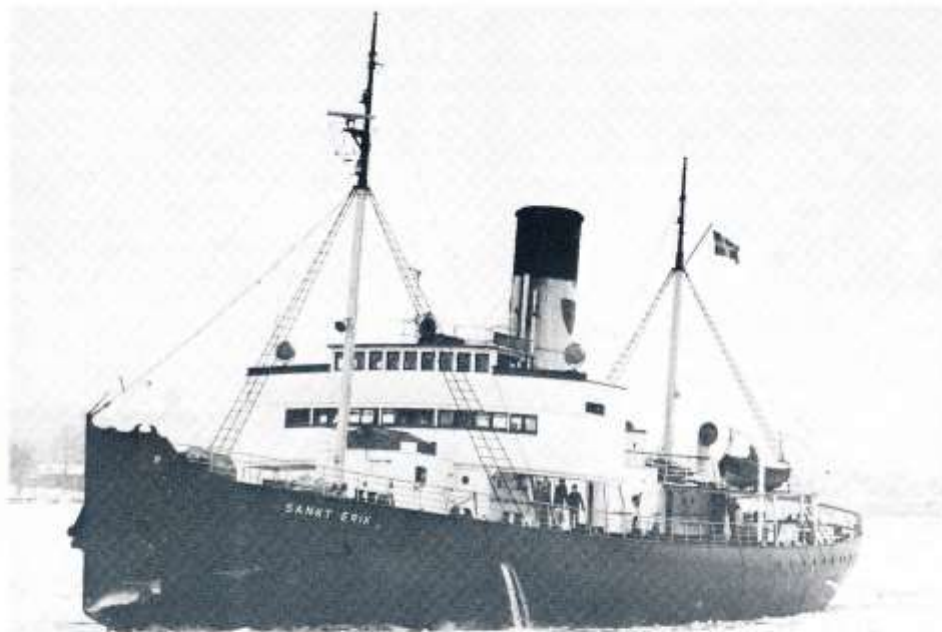
Vad händer på båtfronten i ångbåtsmetropolen Stockholm? Låt oss först göra en promenad längs stadens kajer och hälsa på våra ångdrivna vinterliggare.

Vibörjar på Stockholms Hamns Mälarvarvet på Långholmen, där STORSKÄR denna marsdag ligger i sjön efter omfattande plåtbyten i skrovet. Som den tredje och sista av Waxholmsbolagets ångbåtar har politikerna i vinter bestämt sig för att ersätta STORSKÄR:s havererade ångpanna med en ny likadan. I slutet av mars väntas pannan anlända och firas därefter ned genom den varsamt nedplockade matsalen. Och sedan kan vi räkna med premiärärtur lagom till Skärgårdsbåtens Dag i början av juni.

Bredvid STORSKÄR ligger Hamnens självgående ångmudderverk nr 2 på slip. Enligt ett nyligen fattat beslut ska hennes ångmaskineri av

fabrikat Priestman ersättas av ett dieselmaskineri vilket beräknas ge 20 % större kapacitet. Mudderverket är byggt så sent som år 1950.

Till Klara Mälarstrand får vi ta oss till fots runt hela Riddarfjärden. Under hela februari kunde man gå på isen som var närmare 40 cm tjock, men nu är en ränna bruten för sandbåtarna. Vid kajen ligger BJÖRKFJÄRDEN, MARIEFRED, GUSTAFSBERG VII och DROTTNINGHOLM samt förrådsångfärjan MÄLAREN 3, som inte varit i trafik sedan 1950. Dessutom motorfartygen BAYARD som ska återinsättas i trafik i sommar, MÄLARDROTT, SJÖFRÖKEN och nybyggda STRÖMMA KANAL. BJÖRKFJÄRDEN kommer att ligga upplagd även i år eftersom man inte anser sig ha råd med en pannreparation så länge någon lämplig och ekonomiskt försvarbar trafikuppgift inte finns för ångaren. Ombord i de tre andra ång-



Ångsbrytaren SANKT ERIK på ingående till Stadsgården, där Hamnstyrelsen skulle embarkera för en resa i Norrleden. Foto Christer Samuelsson 16 februari 1976.

båtarna värrustas det dock som bäst för säsongstarten.

Stiftelsen Skärgårdsbåtens ångfärja DJURGÅRDEN 3 ligger sedan i augusti på land vid Tranebergsbron för plåtbyten. I skrivande stund är stora partier av skrovet utskurna för byte. Panna och maskin är intagna i en uppvärmd verkstad för renovering. Ångpannan - från färjans byggnadsår 1897 - har visat sig vara i bättre skick än man tidigare trott vilket kan leda till reparation istället för nybyggnad. Man väntar på inspektionens slutliga ställningstagande.

Vid kajen bredvid färjan ligger den lilla ångslupen RANNIK som åren 1959-60 ägdes av Blidösundsbolaget och som dessvärre verksamt bidrog till BLIDÖSUNDS uppläggning och hela rederiets undergång hösten 1960.

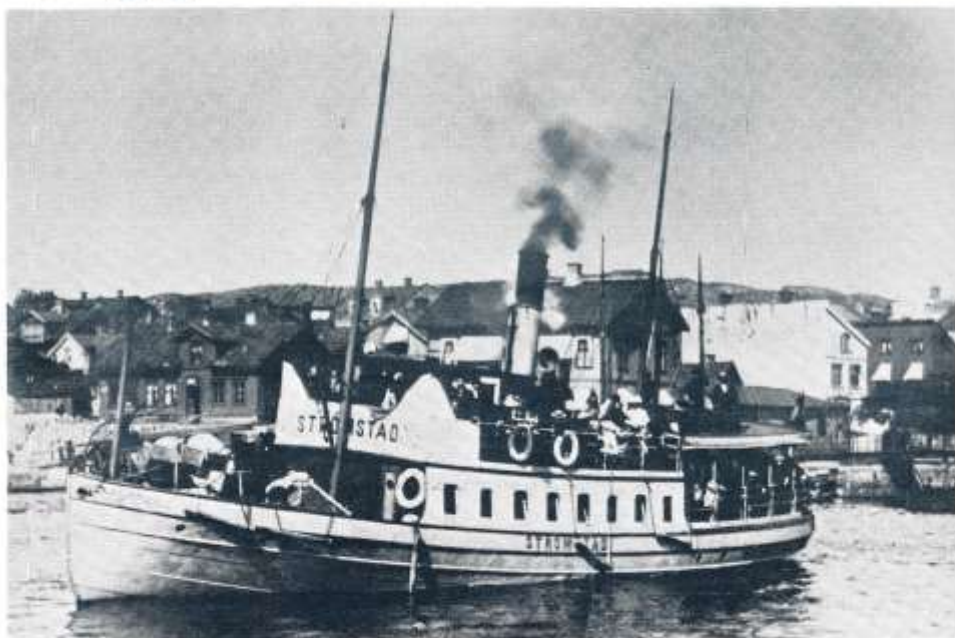
Ute på det nedlagda Ekensbergs varvsområde pågår maskinmonteringen ombord på 79-åriga f.d. SÅA-slupen FRITHIOF. Den ägs av Ulf Andersson som även är lycklig innehavare av den

glänsande ångbogseraren ÖRNEN, byggd vid Lundby Mek Verkstad år 1903.

Den stolta skärgårdsångaren BLIDÖSUND ligger som vanligt vid Skeppsbron och väntar på sommarens anrika Blidöresor och andra populära arrangemang. Såväl de båtburna stadsvandringarna som de guidade förhållningarna från Klara Mälarstrand till Skeppsbron på måndagar och ångbåtsjazzresorna har slagit väl ut och återkommer i sommar. I vinter har BLIDÖSUNDS ångpanna rengjorts från pannsten och andra avlagringar.

Vid Djurgårdsvarvet ligger NORRSKÄR och väntar på att få rycka ut och klara vårhelger-
nas trafiktoppar. Hennes ångkollega WAXHOLM har slitt i isen på linjerna Stavnsås-Sandhamn/Nämdö sedan 19 januari och har gjort väl ifrån sig i de upp till 30 cm tjocka isarna. I helgerna har hon varit fullsatt av öbor, stugägare och skridskoåkare som passat på att utprova ångbåtens restaurangservering i första klass matsal eller bara tagit en kopp té och en smör- ▶

"Udare väjen"—flera tankar kring gamla turlistor

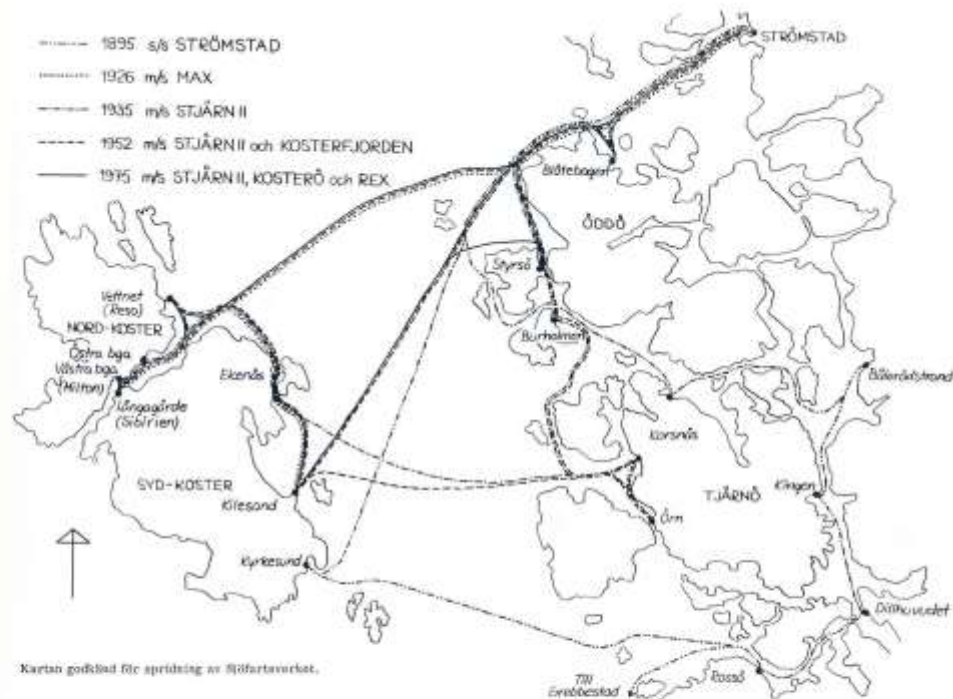


Ångaren STRÖMSTAD i Norra Hamnen i Strömstad vid sekelskiftet. Ångaren byggdes 1892 vid Eriksbergs mek verkstad för Norrvikens Ångbåts AB. Foto tillhörigt Lydia Holmström.

I Ångbåten nr 28 från oktober 1974 berättade jag om passagerartrafiken på Strömstad söderifrån längs "Innare väjen" - från Havstensund och Sannäs, Resö och Rossö, på insidan av Rundö, Tjärnö, Daftö och Öddö. Den äldsta turlistan jag då hade till hands var från 1926 men trafiken är givetvis mycket äldre än så. Ett exemplar av tidningen Norra Bohuslän från 1895 har jag hittat en turlista för ångfartyget STRÖMSTAD, kapten Alf. Stahre, för rutten Grebbestad - Strömstad, omväxlande "Innare väjen" ("Törddagar anlöpes Hafstensund, Vestbacken, Kragenäshällan, Torgersholmen, Rossö, Dillhufvudet, Kingen, Bålerödstrand och Korsnäs"), omväxlande en yttre väg, "Udare väjen" på bygdens mål ("onsdagar anlöpes Resö, Rossö och Koster"). Vilken brygga som an-

löptes på Koster känner jag inte till. Finns det någon i läsekretsen som kan hjälpa till?

"Udare väjen" som jag själv minns den från trettioalet och framåt gick från Koster in om Örn och Korsnäs på Tjärnö, därefter till stan via Burholmen, Styrö och Blötebogen. Hur gammal denna rutt är vet jag inte. Sommarterna för mf MAX för år 1926 upptar, förutom turen "Innare väjen" (samt turer norrifrån, från Fredrikshald, Svinesund och Saltbacken till Strömstad) även en tur "onsdagar kl 08.30 från Kilebrygga anlöps Ekenäs och Kosterundet" - inget anlöp av Tjärnö eller Öddö. Det handelscentrum som i slutet av tjugotalet växte fram på Tjärnö strax öster om kyrkan med post och telefonstation och en, tidvis två, affä-



rer, hade Örn brygga som sin förbindelse med yttrevärlden. Det är därför förvånande att "nybyggda, moderna och sjösäkra" mf STJÄRN II i sin första turlista från 1931 inte har med någon tur till Örn - enda turen om Tjärnö (på fredagarna) gick "Innare väjen". Alla kosterturer gick från Nord-Koster, anlöps Ekenäs och - efter anmälan ombord - Blötebogen. Hur har man sig åt om man stod på Blötebogens brygga och ville med in till stan?

Några år in på trettioalet hade i alla fall "postbåden" funnit den rutt den skulle behålla ända tills i början på sextioalet då broförbindelsen till Tjärnö blev klar och postanstalten på ön ersattes med en brevbärarlinje från Strömstad. "Postbåden" var en samlingsbenämning på de båtar som gick in till stan tre dagar i veckan och som kom ut igen på eftermiddagen med post och färskvaror till butiken. Vanligen var det STJÄRN II, "Storestjärn", som dock periodvis till passagerarnas stora missnöje ersattes med den mindre STJÄRN I, "Lillestjärn" med dess öppna blåsiga däck och kvava tränga skans. Under de sista åren sköttes postföringen av en ännu mindre farkost, "postsnäcka", medan STJÄRN II fortfarande hade hand om varu- och

personbefordran på precis samma rutt - troligen ett utslag av ett misslyckat försök från STJÄRN:s sida att pressa upp Postverkets ersättning för posttransporten.

Trafiken mellan Koster och Strömstad var naturligtvis åtminstone sommartid, mycket livligare än dessa tre turer i veckan. Sommaren 1937 t ex samsades mf STJÄRN II och mf STRÖMSTAD (nuvarande SVAN) om trafiken på Kosterundet och Ekenäs medan mf VIND skötte trafiken på Kilesund som just den sommaren hade fått ett nytt pensionat (eller Havsbad som de själva kallade sig). Motorfartyget STRÖMSTAD ("nye Strömsta", till skillnad från "gamle Strömsta". Ångbåten) var byggd på Myrens Varv i Strömstad 1914 för norsk räkning. Efter att i rask takt ha avverlat namnen KARL STORM, PER och DRÖBAKSUND II fick båten år 1920 namnet FRAM IV, ett namn han fick behålla tills han år 1930 köptes tillbaka till den stad där han hade byggts och döptes om efter sin nya hemmahamn. STRÖMSTAD var lång, smal och ganska grundgående jämfört med t ex STJÄRN II och VIND (21,9 x 4,2 x 2,1 jämförd med 16,0 x 5,6 x 2,5 och 15,3 x 6,0 x 2,7). Jag beundrade STRÖMSTAD mycket men fick



STJÄRN I vid Örn, troligen 1936. Foto tillh. Bertil Holmström.

inget medhåll av förständigare vuxna.

Bland tillfälliga konkurrenter på Kosterundet den sommaren fanns en norsk båt, OSCAR, som väl troligen gjorde reguljära turer från Fredrikstad till Strömstad och åter och som passade på att göra en tur ut till Öarna istället för att ligga stilla vid kaj i stan. OSCAR var den första dieseldrivna båt jag upplevde. Han hade en fyrcylindrig motor och lät inte som en riktig båt (vilket för mig var liktydigt med ljudet från en tvåcylindrig Skandia eller Bolinder) utan som en ansträngd lastbil. Men fort gick han, tolv knop mot konkurrenternas nio. Även senare har norska båtar passat på att göra "badture" till Koster istället för att ligga stilla i Strömstad - så t ex ALFEN under de senare åren på sextiotalet.

Ångmaskinen som varit försvunnen från Strömstads skärgård sedan ångaren STRÖMSTAD såldes till Hönö år 1927, kom tillbaka fredssommaren 1945, då Ragnar på STJÄRN (i mera högtidliga sammanhang, såsom i Sveriges Skeppslista, A R Gustafsson) öppnade eget med ångfartyget KOSTERFJORDEN. Det var en riktig veteran, byggd i Stockholm 1879 med namnet DUNCKER och fram till senaste krigsutbrottet hemmahörande i Umeå. Nu kom den närmast från Göteborgs södra skärgård. Under krigsåren med brist på brännolja för tändkulemotorer och dieslar hade Charles Ericks-

son köpt DUNCKER för sin rutt mellan Saltholmen och Brännö. 1945 flödade brännoljan åter fritt och "Tjalls" gjorde sig av med den något för stora och djupgående båten. På Kostertraden blev KOSTERFJORDEN en välbehövlig förstärkning till STJÄRN II. En turlista från sommaren 1952 (se bild) visar hur STJÄRN II och KOSTERFJORDEN, som motoriserats 1949, delade på trafiken mellan Öarna och staden med sex rundturer dagligen. Alla dessa gick "medsols", alltså med Kliesand som första brygga på Koster. Varor och passagerare till Västra bryggan på Nordkoster (Milton) fick en lång restidut men å andra sidan en kort resa vid återfärden till staden. Att ta sig med reguljär båt från Nordkoster till Sydkoster var i det närmaste omöjligt - det innebar den långa omvägen in om Strömstad och kanske någon timmes väntan där. Den ena av båtarna övernattade vid Örn och anlöpte Korsnäs, Burholmen, Styrso och Blötebogen på vägen in varje



Ångaren "Duncker"



Tjärnö. Båtbryggan

STJÄRN II vid Örn på Tjärnö. Vykort.

morgon och på vägen ut varje kväll. En eftermiddagstur ut från Strömstad till Koster gick dessutom "långa vägen", alltså den gamla postbåtsrutten.

"Nya" STRÖMSTAD, som under trettioalet tidvis samseglade med STJÄRN på Kosteröarna, hade varierande trader under efterkrigsåren. En turlista från sommaren 1951 visar två rundturer från Strömstad till Ramsö och åter på söndagarna, den första direkt, den andra anlöpande Nord- och Sydkoster, alltså en förstärkning, eller om man så vill en konkurrens till STJÄRN II och KOSTERFJORDEN. Tisdagar, torsdagar och lördagar gick STRÖMSTAD från hemmahamnen till Halden och åter och på fredagarna gick han från Kosteröarna till Halden och åter. Var det margarinaruschen som hade börjat komma igång? STRÖMSTAD såldes 1954 till Stockholm. Under namnet SVAN trafikerade han fram till 1974 en linje från Nybroviken genom Skurusundet förbi Dalarö och till Öarna på utsidan Örnö. En av bryggorna var Kymmendö, Strindbergs Hemsö.

År 1954 fick gamla KOSTERFJORDEN avlösning. En fiskebåt, ursprungligen LINNEA av Åstol, senare SVENÖR av Donsö, byggdes om till passagerarbåt och fick namnet KOSTERÖ.

I den mån båtar verkligen har ett själsliv - det finns ju delade åsikter om den saken - så bör det ha blivit en igenkännandets glädje för STJÄRN II. Båda båtarna hade nämligen byggts på Bergs varv på Hälso år 1931 och t o m levererats under en och samma vecka! KOSTERFJORDENS maskineri flyttades över till den nya KOSTERÖ medan skrovet såldes till Göteborg, där det fortfarande många år senare fanns kvar som präm i Fiskhamnen. (Den som har ordning på sina gamla nummer av Ångbåten kan plocka fram nr 10 från december 1968 och läsa stycket "Ångbåtsöden" på sidan 99.)

I sommarturlistan för KOSTERÖ och STJÄRN II för 1955 har turerna på Tjärnö försvunnit. I turlistan finns reklam för en rundresa måndagar och fredagar från Strömstad till Oslo, som startade med buss från Ångbåtskajen (!) kl 8.50, strax efter det att första reguljära Kosterbåten kommit in. Återfärden från Oslo skedde med ss GÖTEBORG, som anlände till Strömstad kl 21.00. Sista båten till Koster gick normalt kl 19.30 men på måndagar och fredagar annonseras en extrabåt ut till Öarna kl 21.15 (som "inväntar ss GÖTEBORGs -- ankomst från Oslo"). Sommartrafiken på Tjärnö's ytter- sida upprätthölls under femtiotalets senare år



STJÄRN II i isen vid Örn vintern 1956. Foto Bertil Holmström.

av STJÄRN I, som hade Örn som natthamn och som gjorde dagliga turer till staden och åter.

Sommaren 1961 var det dags för den hittills senaste fasen i Kostertrafikens utveckling -

antalet samseglande fartyg ökades från två till tre. Nyförvärvet, som döptes till REX, hade ett brokigt förflutet. Båten hade ursprungligen byggts 1943 som amerikanskt kustbevakningsfartyg med "namnet" T-151 och efter krigsslutet hamnat i danska Stubbekøping under namnet

Foto på KOSTERÖ från AB Kostertrafik.



Ångaren STRÖMSTAD sjunknen vid Ringön i slutet av 1950-talet. Foto tillhörigt Olga Blå.

GULDBORGLAND. Därifrån kom fartyget till Lillesand på norska Sörlandet, byggdes om (bl a byttes den tidigare akterspegeln mot en kryssaraktör) och döptes om till AKERØ. Senare hamnade båten i Fredrikstad, först för Hvalerbolaget, senare för det expanderande Birger Svendsen & Sønner A/S. Under Fredrikstadstiden gick AKERØ i trafik med margarinresenärer mellan Strömstad och norska hamnar som Fredrikstad och Tønsberg. I början på sextiotalet hade emellertid Birger Svendsen funnit tiden mogen och konjunkturerna gynnsamma för en ny och större AKERØ och således kom REX till Koster.

Sedan 1960 har man inte haft möjlighet att åka reguljär passagerarbåt "udare väjen" från Tjärnö till Strömstad. Kostertrafiken blomstrar emellertid som aldrig förr. Vintertid har Kosteröarna tre dagliga förbindelser till och från Strömstad och under högsommaren gör de tre båtarna fjorton turer dagligen, omväxlande "medsols" (med Killesand som första Kosterbrygga på utgående tur) och "motsols" (med

början vid bryggorna i Kustersundet). Det är möjligt för nordkosterbor att ta passagerarbåten för ett besök på Sydkoster och omvänt utan att behöva göra omvägen in om stan. Och badresenärerna kan välja mellan en direktbåt till "sin" brygga eller en lång rundtur med tillfälle att "uppleva en trafik med gamla anor och insupa en atmosfär som starkt påminner om den gamla 'ångbåtstiden' med lastning och lossning av gods och resenärer, post, förnödenheter mm." Citatet är hämtat ur AB Kostertrafikens sommarturlista och visar att man inte är främmande för de tankegångar som vi i Sällskapet Ångbåten försöker främja - intresset för en gången ännu inte helt utdöd trafikskultur.

Sedan detta skrevs har AB Kostertrafik satt in ytterligare ett fartyg i trafik. Det är GULL - MÅRSPÄRJAN I som kommer att köra speciella godsturer mellan Strömstad och de olika Kosterbryggorna, en välbehövlig förstärkning framförallt under badsäsongens högtrafik.

BERTIL HOLMSTRÖM

FÄRJAN 3



FÄRJAN 3 i ursprungligt skick. Namnet är målat med grå bokstäver och syns därför knappast på bilden. Foto Göteborgs Hamn 1924.

Byggt 1920 vid Motala Verkstads Nya AB, Motala för Göteborgs Hamnstyrelse.

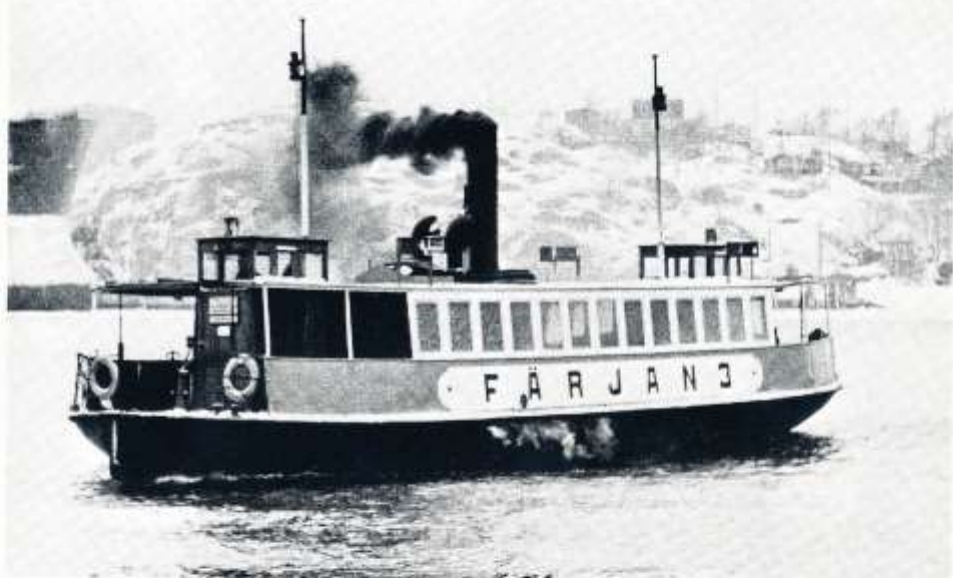
Längd över allt	20,48 m
Bredd	5,35 m
Djup	2,59 m
Bruttodräktighet (urspr)	93,82 reg ton
Nettodräktighet (urspr)	63,53 reg ton
Compoundångmaskin	70 ihk ytkondensor.
Pannans arbetstryck	9,5 kg/cm ²
Elektrisk generator	driven av kolvångmaskin.

Anledningen till att FÄRJAN 3 och 4 kom att beställas var att Hamnstyrelsen år 1917 övertog Ångslups AB Hisingen som drev trafik mellan Residensbron och T-kanalen med ångslupar. (Se Ångbåten nr 30 om Ångslups AB Hisingen.) De små sluparna hade inte tillräcklig kapacitet för den ökande trafiken och Hamnstyrelsen beslöt därför att ersätta sluparna med färjor.

Hamnstyrelsen infortrade anbud från Motala

Verkstads Nya AB, Brodins Varfs AB; Gävle, Lundby Mek Verkstad; Göteborg, Hisingborgs Varfs AB och Kristinehamns Nya Gjuteri & Mek Verkstad. Färjorna skulle ha en maskinstyrka på 70 ind hk, längd ca 20 m och en bredd av omkring 5 m. De skulle i stort sett se ut som standardtypen för den svenska lokalfärjan.

Den elektriska motorn hade börjat att användas till allt fler olika ändamål. Det kom nu anbud på en elektriskt driven färja från Svenska Maskinverken AB med en elmotor av typ Ellwe. Ett eldrivet maskineri skulle kosta 230.000 kr medan ett ångdrivet bara skulle gå på 70.000 kr. Trots detta skulle ett eldrivet maskineri bli ekonomiskt lönsamt i längden. Det var de höga installationskostnaderna för laddningsaggregatet som gjorde skillnaden så stor. Emellertid kunde ju besättningen minskas med en man eftersom maskinisten blev överflödig. Anbudet föll dock på befarad mindre driftsäkerhet.



FÄRJAN 3 ångar över älven en vinterdag 1966. I bakgrunden syns Sörhallsberget. Här är färjan sedan några decennier ombyggd med större styrhytter och taket är utdraget över för- och akterdäck. Masterna är omplacerade och gösstängerna har tagits bort. Foto Bertil Söderberg.

Färjeberedningen föreslog Motala Verkstads Nya AB anbud på två färjor med ytkondensering för att färjorna utan olägenheter skulle kunna användas på linjer där vattnet var saltare än vid Residensbron - T-kanalen. Priset var 184.400 kr per färja. Den 19 december 1919 erhöi Motala Verkstad beställning på två färjor att levereras under nästkommande år till Göteborgs Hamnstyrelse. FÄRJAN 3 blev först färdig och gick ut på provtur på sjön Boren den 18 september 1920. Provturen varade i sju timmar och maskinen utvecklade 81,8 ind hk under normal gång. Alltså en bra bit över de kontrakterade 70 ind hk. Vid forcering blev effekten 116,7 hk. Samma dag levererades FÄRJAN 3 till Hamnstyrelsen med inte mindre än 64 dagars försening. Bötessumman för leveransförseningen var 200 kr. Denna summa efterskänktes av Hamnstyrelsen eftersom man erhöi en färja som hade högre effekt och mindre kolåtgång än som kontrakterats.

Så kom FÄRJAN 3 till Göteborg i september

1920. Till att börja med fick "trea" ersätta FÄRJAN 1 som togs in på varv för översyn. Därefter sattes "trea" in på linjen Sänkverket - Hisingstad som ersättare för VICTORIA som flyttades över till linjen Residensbron - T-kanalen och döptes om till FÄRJAN 5.

"Trea" gick mellan Sänkverket och Hisingstad till dess hon ersattes av FÄRJAN 6, ex LIDINGÖFÄRJAN 2, som hyrts av Hamnen från från den 1 maj 1927 från Lidingö Trafik AB, Lidingö, för 7.200 kr per år. Hamnstyrelsen var nöjd med "sexa" och inköpte henne den 31 december 1928.

Då insattes FÄRJAN 3 på sin "egen" trad, nämligen Fiskhamnen - Sandviken - Eriksberg - Fiskhamnen, färjelinje 3. På denna linje ångade "trea" ända till dess linjen lades ned år 1968. Den 1 januari 1966 slopades linje 3 och istället utsträcktes linje 2 till att även anlöpa Sannegårdshamnen och på så vis fick FÄRJAN 3 en längre sträcka att avverka. När Eriks-

berg började arbetena på den nya utrustningskajen slopades läget vid Sandviken. Istället byggdes ett nytt färjeläge vid Sannegårdshamnens västra ända samtidigt som färjan slutade att gå till läget vid Eriksberg. Den 2 november 1968 lades linje 2 ned och FÄRJAN 3 utannonserades till salu.

Lundby Skeppsservice AB inköpte FÄRJAN 3 för att använda henne som arbetsfartyg i hamnen under namnet FÄRGAN. Ibland kunde man se henne komma ångande på älven med avkortad skorsten och målningsställningar monterade på salongstaket på väg att förbättra målningen på någon fartygssida. För detta ändamål kunde man inte ha kvar koleldningen utan lät installera oljeeldning. FÄRGAN låg ofta i det gamla färjeläget vid Färjenäs när hon inte hade något arbete.

Åren gick och FÄRGAN började se bedrövlig ut. I brist på sysselsättning lades hon upp vid pålverket vid Ringön. I december 1973 sjönk FÄRGAN. Ett hål i bordläggningen uppstod av isen alldeles ovanför vattenlinjen och var gång ett större fartyg passerade slog vågorna in genom hålet och fyllde till slut skrovet med vatten så att det sjönk. FÄRGAN bärgades och ställdes upp på land på kommunens varv på Ringön. All inredning plockades bort, hela salongen försvann och det enda som återstod var däck med resterna av fönstren från salongen. Där låg hon ganska länge utan att något hände. Så plötsligt tätades läckan, FÄRGAN bottenmålades och fick grå färg på bordläggningen.

Åter placerades hon vid pålverket för att vänta på sitt slutliga öde. När hon låg på varvet trodde man att det var slut med gamla "trea", men det var det inte. Bogserbolaget Sven, Göteborg, köpte FÄRGAN för att ha henne som pråm. Ångmaskinen togs ur färjan och skrovet såldes. Maskinen finns i skrivande stund hos Bogserbolaget Sven och är till salu, om den inte redan är såld. Ja, vart tog då skrovet vägen? Om man far till Vargö i Göteborgs södra skärgård kan man finna det förtöjt vid en brygga. Ägaren har lyft i en segelbåt i färjeskrovet för vinterförvaring. Om man så vill kan man ju säga att gamla "TREA" på sin ålders höst har blivit flytdocka.

BERTIL SÖDERBERG

★



"Trea" på väg in i Fiskhamnens färjeläge. Foto Bertil Söderberg 1966.



Göteborgs Hamn informerar

Från och med den 1 januari 1967 sker förändring av turlistan å linje 2. Ny turlista finnes anslagen på kiosken vid Fiskhamnen samt ombord på färjan som trafikerar linjen.

TURLISTA

Fiskhamnen—Sörhallsberget—Sannegårdshamnen—Fiskhamnen

Vardagar utom Lördagar:

Var 25 min. från kl. 05.50—06.40
 * 20 * * * 07.00—17.40
 * 30 * * * 18.00—00.00

Kl. 05.50—13.40	F	—	SÖB	—	SGH	—	F
* 14.00—	F	—	SGH	—	SÖB	—	F
* 14.20—15.40	F	—	SÖB	—	SGH	—	F
* 16.00—	F	—	SGH	—	SÖB	—	F
Färjan avg. SÖB kl. 16.10							
* 16.20—16.40	F	—	SÖB	—	SGH	—	F
* 17.00—	F	—	SGH	—	SÖB	—	F
* 17.20—22.00	F	—	SÖB	—	SGH	—	F
* 22.30—23.00	F	—	SGH	—	SÖB	—	F
* 23.30—00.00	F	—	SÖB	—	SGH	—	F

Lördagar:

Var 25 min. från kl. 05.50—06.40
 * 20 * * * 07.00—17.40
 * 30 * * * 18.00—00.00

Kl. 05.50—00.00 F — SÖB — SGH — F

Sön- och Helgdagar:

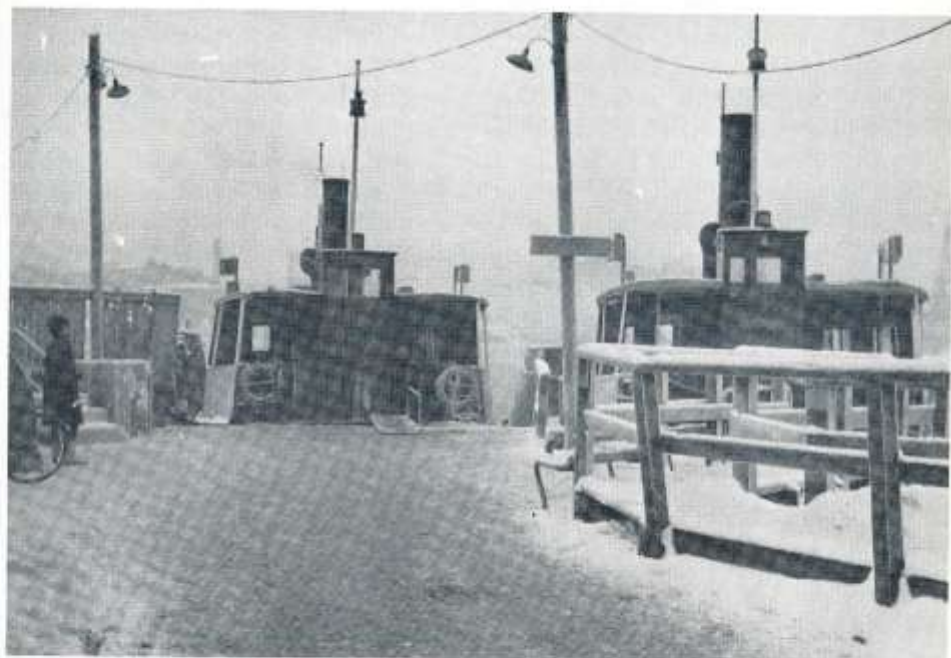
Var 15 min. från kl. 06.45—07.00
 * 30 * * * 07.00—21.30

Kl. 06.45—21.30 F — SÖB — SGH — F

Teckenförklaring:

SGH = Sannegårdshamnen
 SÖB = Sörhallsberget
 F = Fiskhamnen

•GÖTEBORGS HAMNSTYRELSE



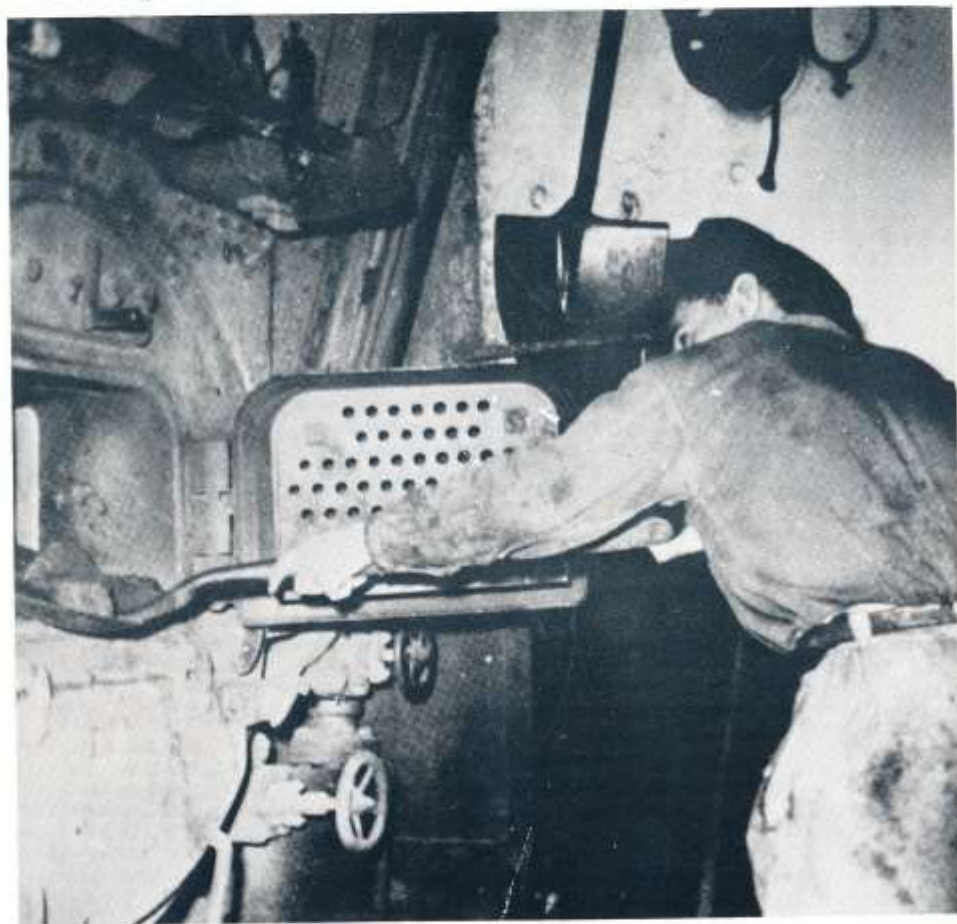
Vinterbild med FÄRJAN 3 (t v) och FÄRJAN 6 vid Fiskhamnen. 1963 hade "sexan" ersatt FÄRJAN 1 på linjen Fiskhamnen-Sannegårdshamnen. Foto Ingvar Kronhamn 1964.



"Trea" som "flytdocka" för en segelbåt vid Vargö. Foto Bertil Söderberg februari 1976.

Ångaren BOHUSLÄNs maskin (3)

— mest på babordssidan den här gången



Folke Havik arbetade som eldare på BOHUSLÄN sommaren 1950 för erhallande av praktik för fortsatta studier till sjöingenjör.

När BOHUSLÄN är igång rinner en kraftig vattenstråle ut nära vattenlinjen på babords sida. Det är kylvattnet från kondensorn och är normalt 30-40° varmt. Sjövatten tas in genom en bottenventil och pumpas av en centrifugalpump genom kondensorn. Denna pump kallas cirkulationspump och ett haveri på den fördröjde en julidag 1973 avgången från Stenpiren ett par

timmar. Pumpen drivs av en en-cylindrig ångmaskin med ganska högt varv. Cirkulationspumpen är ett ångfartygs största pump och eftersom den alltid är i drift under fartygets gång kopplas en extra sugledning från maskinrummets botten till denna pump, den s k "stormlänsen". Den ledningen använder man normalt inte när man vill länsa ut vatten ur slaget utan den är

en nödledning om man skulle råka ut för haveri. Som länsarpump finns på babords sida en annan ångdriven pump med ett rikt förgrenat rör-system, sammankopplat i en ventillåda. Genom omställning av kilar i ventillådan kan man länsa från olika delar av fartyget men också trycka vatten till ex vis för- och akterpok och fartyget behövs irrlämnas om.

Cirkulationspumpen på BOHUSLÄN är alltså en irrlämnande pump. Mycket vanligt på ångfartyg är annars att balanspumpen är utbyggd till att förutom att vara luft- och matarpump även är cirkulationspump. Då pumpas vattnet genom kondensorn med huvudmaskinens varvtal och kylvattnet pumpas ut i intervaller med ett pusch-pusch-pusch-ljud som kanske någon ångbåtsentusiast upplevt på andra ångfartyg. Hur cirkulationspumpen drivs, separat eller ej, har ingenting med fartygets ålder att göra, ty så sent som på 1950-talet byggdes ångfartyg med balansdrivna cirkulationspumpar. Balansdrivna pumpar är i och för sig helt unika pumpar för ettångmaskineri. En liknelse på högttrycks-cylinderns tvärstycke överför via en hövsting maskinens slag till en s k travers. Från traversen kan ett antal plunge- eller kolv-pumpar kopplas. På större anläggningar är det vanligt att förutom luft- och cirkulationspump det även är kopplat dubbla matar- och läns-pumpar.

Ångan till kondensorn kommer från lågtrycks-cylinderna och sprids över tuberna - ett par handra tät in till varandra liggande mässing-rör som genomspolas av kylvattnet. Ångan avkyls, kondenseras och blir varmvatten, s k kondensat. Den balansdrivna luftpumpen suger den luft som finns blandad i ångan, eventuellt inläckande luft samt det kondensat som bildas. Mängden kondensat är, främst, det som går till hjälpmaskinerna, lika stor som den mängd vatten som tidigare avkokats i pannan. Kondensatet kallas efter luftpumpen nu matarvatten.

Detta matarvatten pumpas på BOHUSLÄN utan förvärmning tillbaka till pannan. Vanligt i större anläggningar är annars att matarvattnet först förvärmas, dels för att minska energiförbrukningen vid uppvärmning av vattnet till kokpunkten och dels för att minska påkänningarna i pannan genom att undvika tomgång av för kallt matarvatten. Vanligen låter man då avloppsvägar från hjälpmaskinerna - ex vis lysmaskin, styrmaskin och pumpar förvärmas matarvattnet i en speciell förvärmare. På "vår" båt finns togen direkt förvärmning utan ångavlopp från hjälpmaskiner går till kondensorn eller till en tank s k "Hotwell" belägen för om läns-pumpen på babords sida. Från denna tank tas "spädning" till matarvattnet och eftersom vattnet i Hotwell är varmare än kondensatet erhålles en släp förvärmning av matarvattnet även på BOHUSLÄN.

På en tryckmätare - vakuumeter - på huvudmaskinens framsida kan maskinisten avläsa trycket i kondensorn. Ett normalvärde för trycket är något under 0,3 kg/cm² men man mäter vanligtast i tum eller procent varvid 27" eller 90 % är ett bra normalvärde. Lägre än 26" bör man söka undvika ty det betyder att man lute får ut full effekt från lågtryckscylinderna. På sommaren när sjövattemperaturerna är höga kan det vara svårt att undvika "låg vacuum". Cirkulationspumpens varv kan då ökas men inte för mycket, ty pumparbetet kostar också ånga. Högre vacuum än 28" - 93 % behöver man absolut inte hålla i en ångmaskin, ty "hög vacuum" har inte alla samma verkan på en ångmaskin som i en turbin.

En annan gång kanske vi kan få följa maskinistens och eldarens arbete under gång och förberedelserna för avgång och samtidigt försöka "titta in" i huvudmaskinen för att se hur ångfördelningen till kolvarna går till.

BENGT FLIESBERG

Det behövs maskinister också!

Förra numrets artikel "Hur många passagerare får BOHUSLÄN?" avslutades med en översikt beträffande befälsbehovigheter för ångaren i olika färter. Något uttömmande besked fick man tyvärr inte innan sidan var slut men här fortsätter vi istället:

Ångaren BOHUSLÄNs maskinstyrka är 350 ehk och i snitt behövs då en maskintekniker som

maskinchef. Om resan tar längre tid än 12 timmar krävs ytterligare maskinbefäl; en fartygsmekaniker för ångfartyg.

I kustfart skall maskinchefen också ha lägst maskinteknikerbrev och hans maskinfat skall ha fartygsmekanikerbrev av första klass för ångfartyg.

IK

Strömstad—Tjärnö—Koster

Sommarturer 1952 gällande fr. o. m. 21 juni tillsvidare
för m/f KOSTERFJORDEN och m/f STJÄRN II

Vardagar							I	II	III	IV	V					
	7.25	10.35	11.50	14.45	17.00	18.00	Fr.	Sibirien Sk	Ank.	10.30	11.50	14.40	16.50	18.00	21.00	*
	7.30	10.25	11.45	14.35	16.45	17.50	↓	Milton Nk	↑	10.25	11.45	14.35	16.40	17.50	20.55	
	7.45	10.15	11.30	14.25	16.25	17.40	↓	Reso Nk	↑	10.15	11.30	14.25	16.25	17.40	20.45	
	8.00	10.00	11.15	14.10	16.10	17.25	↓	Eknäs Sk	↑	10.00	11.15	14.10	16.10	17.25	20.35	
	8.10	9.50	11.05	14.00	16.00	17.15	↓	Kilesand Sk	↑	9.50	11.05	14.00	16.00	17.15	20.25	
7.45					15.25		↓	Örn, Tjärnö	↑				15.25			20.20
x							↓	Korsnäs, Tjärnö	↑				x			x
x							↓	Burholmen	↑				x			x
x							↓	Styrsö	↑				x			x
8.45	9.00	11.20	12.40	15.35	17.50	18.50	Ank.	Strömstad	Fr.	9.00	10.15	13.10	14.30	16.30	19.40	19.30
Sön- och helgdagar							I	II	III	IV	V					
	7.25	8.25	11.05	14.50	16.50	18.00	Fr.	Sibirien Sk	Ank.	11.05	12.00	14.30	17.55	21.00	*	
	7.30	8.30	11.00	15.00	17.00	17.50	↓	Milton Nk	↑	11.00	11.50	14.25	17.50	20.55		
	7.45	8.45	11.20	15.10	17.15	17.40	↓	Reso Nk	↑	11.20	11.40	14.10	17.40	20.45		
	8.00	9.00	11.35	15.25	17.30	17.30	↓	Eknäs Sk	↑	11.35	11.25	13.55	17.30	20.35		
	8.10	9.10	11.50	15.35	17.40	17.20	↓	Kilesand Sk	↑	11.50	11.15	13.45	17.20	20.25		
							↓	Örn, Tjärnö	↑							20.20
	9.00	10.00	12.40	16.25	18.30	18.50	Ank.	Strömstad	Fr.	10.15	10.30	13.00	16.30	19.40	19.30	

OBS! Söndagsturen kl. 10.15 fr. Strömstad går direkt till Miltons, Nordkoster.

*) Båten kvarligger. Tur I och IV äro rundturer.

Teckenförklaring: | = stationen anlöpes ej, x = efter tillsägelse, * = båten kvarligger.
Sk = Sydkoster, Nk = Nordkoster.

BADA PÅ KOSTER

Båt avgår kl. 9.00, 10.15 och 13.10. Ankommer till Miltons brygga kl. 10.25, 11.45 och 14.35. Avgår från Miltons brygga kl. 14.35, 16.45, 17.50 med ankomst till Strömstad en timme senare. Tur och retur kr. 3:—

EN HÄRLIG SJÖRESA

RUNDTUR med Stjärn II eller Kosterfjorden från Strömstad till Kosteröarna och åter. Avgång från Strömstad vardagar kl. 9.00, 10.15, 13.10, 14.30, 16.30. Rundturen varar ca 2½ timma och kostar endast kr. 3:—.

Turerna I, II, III, IV o. V äro rundturer vardagar, varför resande till Strömstad från Kilesand, Eknäs Reso och Miltons stiger på utgående båt!

En trevlig rundtur!

Strömstad—Styrsö—
Tjärnö—Koster—
Strömstad

Båt avgår från Strömstad kl. 14.30. Ankommer Koster sista bryggan kl. 17.00. Ankomst Strömstad 17.50

Turerna I och IV äro rundturer söndag

Avgångstiderna för mellanstationerna och ankomsttiderna äro ungefärliga.

Reservation för naturhinder och omständigheter utanför rederiets kontroll samt för turändringar.

STJÄRN II och KOSTERFJORDEN. Tel. Koster 29 och 19.

Vidare moddalar Firma C. O. CHRISTIANSON, Ångbåtsexp., Strömstad. Tel. 260.