

-RIMBLA 73-

# ÅNGBÅTEN



Årg 13 • Oktober 1977 • Nummer

# 39-40



## Innehåll:

- 3 Höst ombord  
Livbåtsövning
- 4 Sommarturerna
- 5 Beställningstrafiken
- 6 Besättningens norgeresa 1977
- 8 Vårrustning
- 9 Livet ombord
- 10 Helgonet som blev kung
- 12 STYRSÖ 70 år
- 15 Badbåten
- 18 SS TRAFIK till Hjo igen!  
Vårtävlingen
- 20 FLODSPRUTAN  
Nya skärgårdsbåtar
- 21 Resa i österled
- 31 Höryllavamma - våra ångbåtar
- 32 KYSTEN I på jubileumstur
- 33 Vi har läst: Ångbåtar på Smålands insjöar
- 34 "Down under" - om ångbåtar på jordens undersida
- 35 Båtar runt omkring
- 36 Marstrandbolagets sommarturista 1949

OMSLAGET föreställer ångbåtsregattan på Salmen.

Ångbåten 39-40 var klar för tryckning 18 september 1977 och trycktes i 2000 ex.

RÄTTELSE. I Ångbåten 38, sid 11, hade vi skrivit "Okänd fotograf" på en bild på HAKEFJORD III. Nu vet vi att Gunnar Hedman tog bilden.

## Beställningstrafiken

är en viktig del av ångaren BOHUSLÄNS verksamhet.

Under tiden maj-september gör ångaren BOHUSLÄN ett 50-tal abonnerade resor för företag, föreningar och enskilda som vill bjuda på något speciellt för sina kunder, anställda, medlemmar, vänner och bekanta.

Sällskapet Ångbåten söker medlemmar som kan tänka sig att ha hand om beställningsverksamheten för 1978.

Viss kännedom om skärgården, resmål och tilläggningsmöjligheter behövs för att kunna lämna förslag till resor. Kontakt med besättningsanskaffaren är nödvändig - det måste ju finnas besättning till resorna. När en resa bestäms skrivs bekräftelse till kunden och besked om resan till fartyget. När resan genomförts faktureras den.

Detta är i korthet vad som väntas av den som har hand om beställningstrafiken, för vidare upplysningar kontakta Gunnar Söderberg 031/188805 eller Ingvar Kronhamn 031/512220.

## Ångbåten 39-40

medlems- och informationstidning utgiven av

Sällskapet Ångbåten  
Box 2072

403 12 Göteborg 2

Postgiro 62 16 06-3

Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen måndag-fredag kl 10-12 och 13-15: 031-131420.

Telefon till Ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren - endast under seglationsäsong - 031-131450.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.

Ansvarig utgivare Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:

Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg  
Kringelgatan 6 Övre Besvärsgatan 2  
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg  
tel 031-512220 tel 031-188805

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till medlemsregistret tel 031-930389.

Medlems- och prenumerationsavgift är 20 kr per år.

## Höst på BOHUSLÄN

Nu närmar sig den oundvikliga höststoppläggningen av ångaren BOHUSLÄN. Avrustningen brukar vara nog så arbetsam. En del av allt som finns ombord när BOHUSLÄN är rustad måste plockas iland för vinterförvaring. Sedan skall ångaren täckas med presemmingar för att skydda bland annat teaköverbyggnaden mot väder och vind.

Redan i höst hoppas vi få BOHUSLÄN på varv för att åtgärda de arbeten som vi ej klarar själva. Under varvsbesöket hoppas vi kunna få bytt däck och brädgången framför rök-salongen. Båtdäcket behöver delvis täckas med ny papp. Styrhyttstaket skall täckas med plåt.

Inombords har vi en del objekt som behöver åtgärdas. I inredningen i förskeppet återstår vissa snickeri- och målningsarbeten. Aktersalongen som varit nedmonterad några år skall återuppbyggas. Mellandäcksgången som

sett lite skamfilad ut skall få en rejäl uppsnyggning. Vid dåligt väder och mycket passagerare ombord måste alltid en del resenärer vistas på mellandäck. Även passagerar-toaletterna behöver snyggas upp.

I maskin skall som vanligt en hel del demonteras för översyn. Eventuellt skall pannan kokas ur med kemikalier för att få bort beläggningar i pannan.

Det finns alltid massor av arbetsuppgifter ombord för händiga och intresserade personer. Ju mer vi kan få gjort under vinteruppehållet desto finare och trivsammare blir BOHUSLÄN för både passagerare och besättning. Varför inte pröva på att arbeta ombord i vinter på vår fritidsångbåt? Efter seglationens slut kommer BOHUSLÄN att ligga vid Skeppsbron kaj 17.

GS

## Livbåtsövning

Med jämna mellanrum skall livbåtsövning hållas ombord på BOHUSLÄN. Då skall hela besättningen samlas på båtdäck med flytvästar påtagna och sjösätta någon av båtarna. Efter sjösättningen får alla klättra ner för en repstege till livbåten. För att kontrollera att allt fungerar skall en kort roddtur göras där besättningen verkligen får visa vilka fina roddare de är. Sedan återstår kraftprovet. Att få upp båten strax ovan båtdäcket och sedan elegant svänga in den över livbåtsskråna där den sänks ner och surras på plats.

Foto Lena Carlsson provtursdagen 1 maj 1977.





# Sommarturerna

BOHUSLÄN vid Rörtängens brygga under sista sommarturen 3 september. Brattön med Blåkulla, 130 m ö.h., i bakgrunden.



Medan övriga Sverige hade en dålig sommar som fått många ångbåtar att balansera på ruinens brant var vi på västkusten lyckligt lotfödda även om sommarvädret inte kom att gå till historien.

Anledningen till att första sommarturen den 7 maj rönt så dålig anslutning får anses bero på att "Ångbåten" med sommartursprogrammet kom ut till medlemmarna i senaste laget. De 18 (!) passagerarna kunde känna sig privilegierade i det vackra försommarvädret.

Extravaganza-Väst som i år kländes in mellan Kr. Himmelfärdsdag och Pingst blev inte slutsålt som tidigare år, anslutningen får dock sägas vara god.

Tjörn runt den 5 juni utlovades regn och frisk vind och sådant inverkar på passagerarantal. Knappt hundra följde med i regnet.

18 juni hade sommaren kommit och BOHUSLÄN var vällestad när den lämnade Klippans ångbåtsbrygga som speciellt anlöttes denna dag. Medan ovanligt många lämnade båten i Marstrand följde över hundra med till Klädesholmen som var slutstation.

Lysekilsturen 9 juli var helt fullsatt redan från Göteborg med rekordinslagning som re-

sultat. Glädjande är att så många upptäckt att man också kan resa till, och mellan, mellanstationerna.

Resan till Trollhättan och Fallens Dag 23 juli gick som vanligt fullastad fram och åter med förköpta biljetter. Resan genomfördes i samarbete med Bergslagens Järnvägssällskap som stod för tågresan.

Sommarens andra Lysekilsresa hotades av friska vindar men lockade många passagerare som emellertid fick känna på den gropiga Hjärteröfjorden. Det är kanske inte så troligt och för att inte fördärva aptiten på hemvägen gick turen innanför Tjörn med två timmars försening som följd.

Turen 20 augusti till Kärningön gick verkligen ända fram till Kärningön med BOHUSLÄN som inte varit någon flitig gäst i den trånga hamnen. Över 150 resenärer följde med dit i det vackra vädret som möjliggjorde vårt besök.

Sommarens sista resa till Blåkulla gick med ca 80 passagerare beroende på det ostadiga vädret som emellertid blev vackert när vi väl kom fram. De som med hjälp av Algot Olsson besteg berget ångrade sig säkert inte. GULLI från Dyrön skeppade över oss från Rörtängen där BOHUSLÄN väntade.

INGVAR KRONHAMN

# Beställningstrafiken



Ångaren BOHUSLÄN i Marstrand 19 juli 1977. Foto Lena Carlsson.

När detta skrivs i mitten av september är säsongen för beställningsturer med ångaren BOHUSLÄN i det närmaste slut. För drygt fyra månader sedan, den 6 maj, kördes årets första beställningstur. På grund av konflikter på arbetsmarknaden fick några inbokade turer flyttas till hösten medan andra avbeställdes helt. I maj hade vi nio beställningsturer. Då kördes även den mest avlägsna beställningsturen: från Lysekil till Strömstad.

För alla som hyrde BOHUSLÄN för att både åka ångbåt och äta gott ombord hade vi valt Bengt Petersen som restauratör - ett beslut som vi inte haft anledning att ångra. Förutom idel nöjda passagerare har även besättningen trakterats med god mat. Bengt komponerade också en speciell ångbåtsbiff för BOHUSLÄNs gäster vid en beställningstur.

Under juni kördes 16 beställningsturer, vilket som vanligt gjorde den till rekordmånad. I år var turerna utspridda över hela månaden. Av naturliga skäl är juli den sämsta chartermånaden. Endast sex turer kördes. Men då

kördes istället fler allmänna turer samt en semestertur till Norge för besättningen. I augusti hade vi 13 beställningsturer. Tillsammans med allmänna turer var ångaren igång 12 dagar i sträck utan liggdagar. Detta ställde givetvis till med problem för besättningsanskaffarna. Tyvärr är det så att det skulle behövas fler aktiva för att inte bördan skall ligga på ett mindre antal personer som bemannar båten.

För september är hittills nio turer inbokade. Detta ger totalt 53 turer (47 turer 1976). De närmast belägna resmålen har varit Långedrag och Nya Älvsborg. De längst bort belägna var Strömstad, Uddevalla och Lilla Edet. Populärast har turer i Göteborgs skärgård varit med 16 resor. Därnäst kommer Långedrag med tio anlöp och Marstrand med nio (20 anlöp 1976).

FÄRJAN 4 har varit upplagd under hela säsongen. Huvudsakliga anledningen är personalbrist.

GUNNAB SÖDERBERG



# Besättningens norgeresa 1977



Ångarna BÖRÖYSUND och BOHUSLÅN sida vid sida i Lyngör sommaren 1977.  
Foto Tomas Larsson

Enkört tid innan veteranångfartygsmötet 1977 skulle äga rum avlyste våra danska vänner till vår stora besvikelse mötet. De lovade dock samtidigt att ett möte definitivt skulle hållas 1978 i Köpenhamn. Nordsteams styrelse med representanter från samtliga nordiska länder kommer att träffas i slutet av september i Köpenhamn för att planera 1978 års möte.

Vad var att göra när det inte blev semester i Köpenhamn? Det diskuterades hit och dit och till slut kom vi fram till att vi skulle försöka träffa BÖRÖYSUND eftersom hennes besättning uttryckte en önskan om detta. Vi beslöt slutligen att försöka träffas måndagen den 11 juli i Lyngör på norska Sörlandet.

Sagt och gjort, nödiga förberedelser väftogs och söndagen 10 juli klärer vi ut från Göteborg till Hvaleröarna-Langesund. Åtskilliga av våra aktiva medlemmar som inte ville följa med hela veckan tog chansen att följa med en bit på vägen. Resan upp längs bohuskusten blev nästan som gamla tiders express-tur med snabba anlop av några av kuststationerna. Sista anlop blev Grebbestad där vi låg

kvar till klockan 03.00 på måndag morgon då vi kastade loss och stävade ut förbi Brännskär och Persgrunden och därefter direkt mot Langesund.

Klockan halv åtta löpte vi i strålände sommarväder in i Langesunds Löypa förbi Langetangen fyr efter en behaglig sjötur. Vi väckte naturligtvis de inbyggare som fortfarande sov med en lång signal i ångvisslan. På "Dampskipskaja" fanns påpassligt folk från A/S Skarpenord och tog emot trossarna. Inklareringsringen var snabbt och hjälpsamt avklarad av en bilburen tullpatrull från Persgrunn. I Langesund låg vi kvar till klockan ett och under tiden passade vi på att förse oss med färsk proviant och bese Tordenskjolds födelsestad.

Alla som kom ombord under förmiddagen för att bese vårt fartyg sa att vi måste gå "inre leia" då de börde att vi skulle söderut och det lades verkligen ner mycket arbete på att få tag i en "kjent man" som kunde lotsa oss. Men tyvärr, det gick inte.

Vi väckte naturligtvis ett visst uppseende där

vi låg vid ångbåtskajen i Langesund för det var verkligen länge sedan det låg ett "Dampskip" där. Även lokalpressen kom ombord och vi fick två fina artiklar med bilder i Porsgrunns Dagblad och Telemark Arbeiderblad.

Då vi lämnade Langesund med mycket rök och ångvissla fick vi alltså gå yttre leden utomskärs hela vägen till Lyngör men eftersom vädret var fint fick vi ändå en fin resa och fram på eftermiddagen siktade vi "Lyngör lykt". Inpassagen mellan äarna och det vackra lilla samhället kan jag verkligen rekommendera svenska semestersegelare.

Efter rop iland "var ligger BÖRÖYSUND?" fick vi anvisningar: "längre in den veien" och där låg hon till ankars. Det blev ångvisselkonserter och naturligtvis sköt man med kanonen på BÖRÖYSUND. Vi förtöjde på BÖRÖYSUNDS styrbordssida. Plums i med vårt styrbordsankare. Det blev inte bra. Upp med båda fartygens ankare och i med dem igen på ett bättre ställe. Sedan båda ankaren tagit och vi låg säkert blandades besättningarna. De flesta hade inte träffats sedan mötet i Göteborg förra året och det var även många nya ansikten på båda båtarna.

På kvällen höll vi en gemensam grillsuppe på BÖRÖYSUNDS övre akterdäck. Där har de en stor och praktisk träkolsgrill.

Dagen därpå, strålände sol, svag sydlig bris. Norska väderleksrapporten lovade samma väder dagen efter: "då stannar vi tills i morgon bitti!" beslöts enhälligt. Det blev en verkligt skön dag längst ut i havsbandet på en liten ö dit vi tog oss med livbåt.

På kvällen abonnerade vi andra våningen på Blå Lyktan och åt ställets goda "fisksuppe".

Avgången var satt till halv åtta på onsdag morgon. Halv sju började det blåsa, som tur var över land så det blev ingen sjö i bassängen där vi låg. Vinden ökade och kättingarna sträcktes men med ett stort stockankare och gott med kätting ute ligger man fast. Halv åtta började vi hiva och när vi fick upp ankaret satt BÖRÖYSUNDS kätting runt ett av våra fly. Det klarades snabbt av med hjälp av gott sjömanskap och diverse taljor och ångvinschar trots den allt mer ökande vinden som nu var uppe i ca 18 m/s. Naturligtvis skall man inte ankra som vi gjorde men BÖRÖYSUNDS patentankare orkade inte hålla oss båda två och de ville ha ett ankare ute eftersom vi skulle gå först.

Efter lättningen konstaterade vi snabbt att det inte var något att tänka på att gå hem i det här vädret. Vi gick istället in i skärgården och letade efter en lämplig ankarplats. Eftersom



den norska skärgården i allmänhet är mycket djup fanns det inte heller någon lämplig plats med acceptabelt djup utom där vi kom från.

När vi gått en stund mellan äarna hittade vi plötsligt en liten sulfidfabrik med en mycket god kaj i lä för vind och sjö och dit gick vi. Kontakt togs med BÖRÖYSUND via VHF och efter en timme låg hon på vår utsida. Fabriksledningen kontaktades och de sa att vi var välkomna, de väntade ingen båt på ett tag. Resten av dagen användes till diverse underhållsarbeten. Efter kvällskontakt med "Meteorologisk Institut" i Oslo beslöt vi att inte avgå förrän vid middagstid dagen därpå.

Kvällen tillbringade båda besättningarna ombord i BOHUSLÅN under trivsamma samvaro. På morgonen torsdagen 14 juli kom fabriksägaren ombord och sa att nu skulle han inkassera hamnavgiften. Den bestod i en rundvandring i båda fartygen. Vi överlämnade Dag Aiméns bok om ångaren BOHUSLÅN till honom som tack för kajplatsen och vi fick i gengäld löfte om att ligga vid kajen så ofta vi önskade.

Sedan vidtog sjösurrning och under tiden avgick BÖRÖYSUND mot Kristiansand. Själva avgick vi strax efter tolv och efter utpassage förbi Lyngör lykt gick vi direkt till Lysekil dit vi kom på kvällen efter en under sista delen något propig resa.

STEFAN FORSSBLAD



# Vårrustning



Vårrustningen av BOHUSLÄN är ett stort jobb som kräver mycket arbete av föreningens medlemmar.

På den grundmålade sparkplåten på promenaddäck hade någon av de skickliga ångbåtmålarna försatt båten med texten Steam Line.

Foto Lena Carlsson



Det är stora ytor som skall vitmålas på BOHUSLÄN. Här är det Carl-Johan Holm och Inge-Mar Bengtsson som håller på med styrbordssidan.

Foto Gunnar Söderberg



När man inte kommer åt att arbeta från kajen får flotten användas som arbetsplattform. På bilden är det Per Ahlquist och Per-Olof Falk som målar på Motalaprofilen.

Foto Gunnar Söderberg

# Livet ombord

Till livet ombord hör givetvis ångarens manövrering från bryggan. Här är det Magnus Brännberg som står vid den blankpolerade maskintelegrafan.

Foto Lena Carlsson



Att ankra med BOHUSLÄN hör till ovanligheterna. På bilden vevar Stephan Gyllenhammar och Per Ahlquist medan kapten Stefan Forssblad bänder isär trummorna. Styrman Helge Johansson övervakar arbetet.

Foto Lena Carlsson



Efter en stunds hårt arbete ombord smakar det bra med en porter och mazarin eller lemondad. Per-Olof Falk, Christer Ellasson och Kurt Falk njuter av tillvaron på fördäck.

Foto Lena Carlsson



## DAGENS ROS

☐ KERSTIN i Motala vill tacka alla dem, som hjälper till oss vi får behålla vår gamla fina skärvårdsbåt, Bohuslän.

Dagens ros i G-P 16 sept 1977.



# Helgonet som blev kung

Sommar och sol heter ett företag i Stockholm, vilket bedriver uthyrningstrafik med ett par motordrivna fartyg, som bär namnen GUSTAF III och KUNG ERIK (ex S:t ERIK). Salongerna är inredda i gustaviansk stil, och "över alltihopa lyser moder sol" - d v s rederiets symbol. Visst är båda fartygen trivsamt inredda sett ur restauratörens och gästernas synvinkel. Men av KUNG ERIK är det nästan inget som påminner om forna tiders marstrandsångare S:t ERIK av årgång 1881. I aktersalongens rundel finns några ovala bord av gammal modell och den vackra men något misshandlade ratten lär också vara den ursprungliga. Det talas dock om maskinstyrning till kommande säsong.

Navigationshytten från 1920 är kvar om än i något gästet och flagnande skick och det numera svartmålade skrovet kan ju knappast förvandlas till oigenkännlighet. I övrigt visar fartyget en helt ny profil, som med sina två skorstenar skiljer sig från vad man är van vid Rederiets restaurangchef och allt i allo Ture Norin berättade, att den främre blindskorstenen kommit till som en ren ploggrej för att KUNG ERIK skall bli igenkänd, omtalad och omdiskuterad. Kanske lockar den till närmare bekantskap med det originella fartyget, och då är ju ett visst mål nått. Tanken har aldrig varit att återställa och bevara en gammal ångbåtsmiljö, utan endast skapa en elegant

flytande restaurang, som fungerar efter nutida fordringar på komfort och effektivitet. I så fall har man lyckats ganska bra.

Låt oss gå ombord och beskåda härligheten!

Från det välbekanta fördäcket kommer man ned på mellandäck, där expedition och toiletter är belägna. En ny bred trappa leder upp till övre däck - en inte minst ur säkerhets- synpunkt nödvändig förbättring. Under fördäcket finns köksregionerna med goda utrymmen och modern utrustning. Den gamla nedgången till aktersalongen är oförändrad. Här nere är väl det enda stället ombord, där man kan drömma sig tillbaka till forna tiders plyskklädda aktersalong, väri många passagerare fått sig en välbehövlig slummerstund.

Akterdäcket, som byggdes in för några år sedan, är sig likt. Här kan dukas för 60 personer, när utrymmet inte utnyttjas till dans. Så kommer vi upp på övre däck, där den största förändringen vidtagits. Man kan antingen gå upp via akterdäck som tidigare eller direkt från mellandäck. En reservutgång finns dessutom ned till fördäck.

Matsalen, som sträcker sig över hela fartygets bredd, kan ta emot 80 gäster. Inredningen är hållen i gustaviansk stil med lätta, vita möbler och ornamentering i guld och i taket strålar rederiets gyllene sommarsol - en smakfull salong med stora fönster genom vilka man



Ovan: Den nya stora matsalen är hållen i ljusa färger. Till höger: De två "ångbåtskorstenarna".  
Foton: Dag Almén.



under måltiden kan njuta av förbigående skärgårds-scenerier.

På bryggdäck tronar de båda färgglada skorstenarna. Navigationshytten är ännu ej färdigställd. Det ser en aning risigt ut däruppe, men skall väl med tiden bli bättre. Den gamla maskintelegrafan är borta och motorn som för övrigt också är ny, regleras direkt från styrhytten. Den gamla energiskt dunkande Nohab-motorn har tjänat ut och ersatts av en Caterpillarmotor om ca 400 hkr. Den för tanken till traktorer och andra arbetsredskap men duger tydligen också till att driva fartyg. Ett diskret, men något främmande surr hörs från maskinrummet vid måttliga varvtal. Man kör högst 10 knop för att undvika buller och vibrationer. Genom ytterligare isolering utlovas förbättringar till kommande år. Bryggskärmen är frambyggd utanför styrhytten, vilket ger rorsman något sämre sikt från ratten trots urtag i plåten.

Genom en skickligt förord reklam har man lyckats få god beläggning på charterresorna och KUNG ERIK ser ut att stå sig gott i konkurrensen. Det är bara fyra år till 100-årsjubileet. Det såg en aning dystert ut för gamla S:t ERIK för ett år sedan. Skrotningsöden var överhängande. Men nu ser hon ut att kunna bestå ännu några år framåt. Personligen hade jag dock föredragit en något varsammare restaurering, som anknyter till tidigare verksamhet.

Inte tål KUNG ERIK en jämförelse med sin granne vid Gustaf III:s staty - ångaren BLI-DÖSUND, men hon har ju heller inga traditioner att bevara för ostkustbon, där S:t ERIK är liktydigt med en ångdriven isbrytare och KUNG ERIK en främling för den båt-historiskt obevandrade.

DAG ALMÉN

Översta bilden visar S:t ERIK i ursprungligt skick.

S:t ERIK efter den genomgripande ombyggnaden 1920.

Mittenbilden visar S:t ERIK 1951 med Nohab-diesel och nytt skorstenmärke. Foto Dag Almén.

S:t ERIK på utflykt i Mälaren 1964. Foto J C Lund.

Efter ombyggnaden till KUNG ERIK. Foto Dag Almén 4 juni 1977.





# STYRSÖ 70 år



STYRSÖ som vi helst vill se henne med ångmaskin, hög skorsten och två mastar. Foto C A Träff omkring 1929 vid Styrso Bratten.

I somras firade Styrsobolagets STYRSÖ 70-årsjubileum. I dag är STYRSÖ tillsammans med Ångaren EJDERN i Södertälje den enda kvarvarande av de ångbåtar som byggdes för trafiken i Göteborgs skärgård. Numera är STYRSÖ motoriserad och har i år varit en flitigt anlita utbytesbåt. Hon har även gjort några enstaka reguljära turer på sin gamla trad i södra skärgården.

STYRSÖ levererades av Eriksbergs Mekaniska Verkstad i juni 1907 och blev den sista ångdrivna båten som byggdes för Göteborgs skärgård. Eftersom den var avsedd för enbart sommartrafik byggdes den smäckert med stora öppna däck och små salonger. Ångaren blev 30,91 m lång och 6,45 m bred. Compoundmaskinen utvecklade 282 ihk vid normal gång vilket gav ångaren en fart av 11,8 knop. Vid forcering uppmättes 12,2 knop. STYRSÖ var närmast en vidareutveckling av ångaren GÖTA som byggdes 1895.

Beställare var Göteborgs Nya Ångslups AB som drev trafik på både södra och norra skärgården. STYRSÖ sattes in på södra skärgården som då lockade resenärer till bl a Styrso Hafsbad som låg vid Bratten. Där fanns då

varm- och kallbadhus, restaurang och tre hotell. På en och en halv timma gick STYRSÖ sträckan Göteborg-Längedrag-Köpstads-Styrso Bratten-Villabron-Tängen-Vargö-Künsö-Brännö. Vissa turer fortsatte från Brännö och genom Korshamn åter till stan, som nåddes efter ytterligare en timma. I Göteborg var tilläggsplatsen Ångslupsbron som var Träpirens föregångare vid Skeppsbron.

STYRSÖ beställdes för att konkurrera med Styrso Hafsbad som hade de år 1904 byggda ångarna STYRSÖ I och STYRSÖ II. Efter leveransen av STYRSÖ skärptes konkurrensen bl a genom sänkta biljettpriser, vilket givetvis gynnade resenärerna men på sikt undergrävde bolagens ekonomi. 1908 övertog Styrso Hafsbads ägare aktiemajoriteten i Ångslupsbolaget och trafiken stabiliserades.

Efter Ångslupsbolagets konkurs 1921 övertog STYRSÖ och EJDERN av AB Styrso Hafsbad år 1922. EJDERN fick namnet STYRSÖ II och sattes tillsammans med STYRSÖ in på den avkortade linjen Göteborg-Styrso Bratten-Tängen-Vargö. De övriga öarna trafikerades av Styrso Nya Trafik AB. De båda bolagen in-

STYRSÖ vid Träpiren mellan 1922 och 1924. Bilden visar ångaren i ursprungligt skick med öppet övre däck. Foto från Styrsobolaget.



STYRSÖ fick främre delen av övre däck inbyggt 1929 och var sedan oförändrad fram till motoriseringen 1952. På bilden är hon på väg från Bratten mot Snobbrännan. Vykort från C A Träff.



STYRSÖ på väg till Marstrand på 70-årsdagen den 18 juni 1977. Foto Dag Almén.







Ångarna STYRSÖ och STYRSÖ II vid Bratten omkring 1929. STYRSÖ II var byggd 1899 under namnet EJDERN för Ångslupsbolaget och var i motsats till STYRSÖ byggd för vintertrafik. Vykort taget av C A Träff.

ledde samtrafik 1923 och då fick STYRSÖ åter Brännö Husvik som slutbrygga. Samseglingen fortsatte till 1928 då Styrso Havsbad övertog Styrso Nya Trafik AB, vars namn behölls för rederirörelsen.

De öppna däckerna på STYRSÖ gav otillräckligt skydd för passagerarna - hon fick ta 290 personer - vid dåligt väder. Förutom mellandäcket - som dock hade en öppen trappa till övre däck - fanns bara en konversationsallong på akterdäck och en röksalong på övre däck. En stor förbättring åstadkoms då främre delen av övre däck byggdes in 1929. Samtidigt revs den gamla röksalongen.

1934 gick Styrso Nya Trafik AB i konkurs. Nu köptes båtarna av AB Långedrag som bildade dotterbolaget Styrso Trafik AB som hyrde in båtarna från moderbolaget. STYRSÖ användes liksom tidigare endast under perioden maj-september. Resten av året låg hon upplagd, ofta vid Lödöse Varf.

I början av 1950-talet förnyades Styrso-bolagets flotta genom nybyggen som ersatte de gamla ångbåtarna. STYRSÖ var dock undantaget. Trots sin ålder ansågs hon vara snabb, rymlig och populär av trafikanterna. Istället för att som ursprungligen planerats bygga ett systerfartyg till FRÖJA rustades STYRSÖ upp

för nästan lika mycket som ett nybygge skulle kostat. Den mest märkbara förändringen var att ångmaskinen revs ur och ersattes med en Alpha-diesel på 360 ehk till sommaren 1952.

Under många år hade STYRSÖ samma turer varje sommar. Sista året i daglig trafik var sommaren 1970. Då började hon med en intur från Tången på morgonen och gick sedan från Skeppsbron kl 9.30, 14.00 och 17.15, söndagar var avgångstiderna 10.00, 14.00 och 17.00. Från 1971 har hon använts som extra- och reservbåt samt gjort beställningsturer. När det nya AB Göteborg-Styrso Skärgårdstrafik bildades 1969 ingick inte STYRSÖ i köpet från AB Långedrag utan hon hyrdes fortfarande in för Styrso-bolagets trafik. 1971 ville Långedrag-bolaget sälja STYRSÖ som då köptes av Styrso-bolaget.

Trots motoriseringen har STYRSÖ kvar mycket av de gamla båtarnas trivsel. Som sommarbåt kan hon fortfarande göra stor nytta både för extraturer och beställningstrafik. Vi får hoppas att Styrso-bolaget kommer att behålla STYRSÖ under överskådlig tid och finna lämpliga uppgifter för henne.

GUNNAR SÖDERBERG

## Badbåten



Efter ombyggnaden av m/s TURISTEN 1939 sattes den in som badbåt till Galtö och Vinga i samtrafik med SAGA. Foto från Ångbåtens arkiv.

"Badbåt" har väl nästan alla skärgårdsbåtar gjort skäl för att benämnas. Undantaget skulle möjligen vara den EJDERN (V) som tidigare hette LINKÖPING och senare EKERÖ. Den gick i skärgårdstrafik bara under värsta isperioden 1942. Ut förbi Vings och in över Oset nalkades den åarna.

Här tänker vi inte heller på badresor, "ut med (oftast) 10-båt och hem på eftermiddagen" som gjorts enligt rederiernas ordinarie sommarturistor.

"Aha, de e liksom en annan publik", hörde jag en fiskargubbe säga, när han fick förklaringen till en välbesatt båt på väg till stan en lördagskväll.

1936 "Badtur till Galtö, s/s STORHOLMEN". Det var redaren för DANAFJORD, STORHOLMEN, SAGA och FURSTEN, hamnkaptenen på Hönö Klova, skepparen Gustav Bryngelsson som hade avtal med myndigheterna att få driva badtrafik på Galtö och på söndag middag, fick hans stora båt också hjälpa till när den hade några timmar lediga. STORHOLMEN sålde han efter denna säsong och även FURSTEN försvann och han ångrade bittert att han

hade en båt för litet påföljande sommar. Stackars SAGA kunde ju inte både gå i badtrafik och på fisketurer. Bryngelsson var en av initiativtagarna till fisketurerna, från Göteborg och från Gottskär.

1937 konkurrerades Galtö nästan ut av VIND som gick från Skeppsbron kl 10.30 till Vinga. Det var en styrso-båt vid namn Samuelsson som vid midsommartid slutade som rorgångare i ångaren ÖCKERÖ och övergick till att bedriva badtrafik denna sommar. SAGA gick dock två turer till Galtö också. DANAFJORDS skeppare, kapten Hellquist, höll styvt på att det hette Galterö, när han gick dit på söndag kl 11.30. Även till Vinga gick det ångbåt på söndagarna nämligen NECKEN, med avgångstid kl 11.00. Stora badsöndagar gick även någon av Trafik AB Öckerö Skärgårdsbåtar till Galtö, lejd av Bryngelsson för 50 kr till att börja med. Detta ändrades under sommaren så att Öckerö-bolaget fick behålla vad dess båtar körde in där.

Bad- och billighetsresa till Marstrand förekom somrarna före kriget. Det var m/s AXEL som stod för den. Priset var 2 kr t o r. 1937 hjälpte TURISTEN till.





På denna bild är STRÖMSTAD (till höger) vällastad för en badtur till Vinga. Till vänster ligger STYRSÖ II och VESTA klara för avgång till södra skärgården. Foto Svante Geggen omkring 1950.

Badtur till Hyppeln med ångaren ÖCKERÖ var också en 1937 års företeelse. Resenärrarna hämtades hem med FALKEN, som - denna sista sommar som ångbåt - knappt gick för sig själv ibland. Det var inte särskilt populärt. Möjligen kunde de resande finna det intressant att studera biljetterna. Det låg nämligen ett gammalt lager av sådana i RIDDARFJÄRDEN och dem gjorde man slut på, på de resor vi berättat om. Var båten trist, kunde det kanske uppmuntra om det stod s/s GRIPSHOLM: Taxinge-Sundsby eller dylikt "exotiskt" på lappen. Apropå exotiskt så var de resande ofta försedda med växtpressar, för Hyppeln ansågs ha en del sällsynta växter.

Följande sommar, 1938, var det m/s VARHOLMEN, med sin allround befälhavare, Arvid Johansson - en karl som jag minns som skeppare, styrman, maskinist, rorgångare, biljettförsäljare och kast-lland-pojk, på olika båtar olika år - som körde badresor till Vinga. På söndagar hjälpte ångaren HAVSBANDET till.

Det kom en ny sommar och två förenades till ett. Ja, det var inte VARHOLMEN och HAVSBANDET som ingick iktenskap, utan trafiken till Vinga och Galterö som samordnades. Bryngelsson ställde upp med SAGA och på

söndagar med DANAFJORD, ibland så mycket att denna båt försummade Hönö Klova-trafiken och SVEA fick köra två förmiddagsturer. Trafik AB Öckerö Skärgård körde till Galtö och Vinga två gånger per dag med nyombyggda - motorn utvecklade fler hästkrafter än som ny - m/s TURISTEN, Söndagsångbåten till Vinga detta år var EJDERN. Det förekom även att NORRA SKÄRGÅRDEN gick, speciellt om TURISTEN ibland användes på annat håll. En stor badsöndag hade man också mobiliserat m/s MAGDA att gå i skytteltrafik mellan Kustens brygga och Galtö. Denna båts trad var eljest Lilla Bommen-Tingstad.

1940 var ett mycket stillsamt år vad skärgårdstrafiken beträffar. G Bryngelsson lejde dock NORRA SKÄRGÅRDEN till att gå till Galtö på söndagarna,

Dir Berg i Öckeröbolaget fick en snilleblint 1941 och rustade upp en gammal brygga längst in i Börö hamn, intill vägbrytaren. Sedan annonserades söndagar badresor till Börö. Först användes NORRA SKÄRGÅRDEN men en lördag strax efter midsommar tog det slut på papperet, det vill säga passagerarfartygs-certifikatet löpte ut och det blev FALKEN som fick köra badturerna resten av säsongen. Ett rent lockbete - det var inget specialpris, inga

## Motorfartygen Turisten och Saga.

### TURLISTA:

#### VARDAGAR:

Från Göteborg (Träpiren):		fm.	fm.	m.	em.
Från Göteborg kl.	9,00	10,30	12,00	1,30	
ank. Galterö	-	10,00	11,30	1,00	4,30
- Vinga	-	-	12,00	1,45	5,00

#### Till Göteborg:

Från Vinga kl.		fm.	em.	m.	em.
- Galterö	-	12,15	5,00	6,15	
- Göteborg	-	11,15	1,45	4,10	7,10

Kustens brygga angöres på ut- och ingående.

#### Biljettpreiser vardagar tur och retur:

Till Galterö kr.	1,20	barn 0,50
Till Vinga kr.	1,50	barn 1,00

#### SÖNDAGAR:

##### Från Göteborg (Träpiren):

Från Göteborg kl.		fm.	fm.	m.	em.
Från Göteborg kl.	8,30	10,00	11,00	12,00	1,00
ank. Galterö	-	9,30	11,00	12,00	1,00

##### Till Göteborg:

Från Galterö kl.		fm.	em.	m.	em.
Från Galterö kl.	9,00	10,00	11,00	12,00	1,00
ank. Göteborg	-	4,10	5,00	6,00	8,00

Bå avgår direkt från Kustens brygga till Galterö kl. 9 fm. och 11 fm.

Göteborg-Vinga: Ång. Ejdern avgår från Träpiren kl. 10,30 fm., åter från Vinga kl. 4 em.

Kustens brygga angöres på ingående.

#### Biljettpreiser söndagar tur och retur:

Till Galterö kr.	1,25	barn 0,75
Till Vinga kr.	2,00	barn 1,25

Reservation för naturbänder och önskar utom bolagets kontroll.

## VINGA—GALTERÖTRAFIKEN

Tel. 1332 04, 1205 60, 1205 67.

returbiljetter och återresan fick ske med ordinarie båt kl. 4, 00 eller 7, 00 e m. Börös popularitet som badställe härleds till del från dessa turer, det var många som "upp-täckte" ön genom dem. Börös "egna" badgäster var inte så glada varken över de många fler vid badet, eller platsbrist på hemresan. Jag minns en imponant herre som var åt SVEAs styrman en söndagkväll när båten - 256 passagerare enligt certifikatet - fick 260 vid utgångsbryggan och ytterligare 60 vid Hyppeln. Han skulle, sa han, påföljande dag gå till polisen och anställa om en allmän besiktning av båtarna och sedan till länsstyrelsen och ordna så man ej fick några kol till FALKEN. - Inte så värst vederhäftigt - FALKENS råoljemotor gick väl som nödtorftigast, i regel, på träbjärn men stenkol... ?

De följande åren blev det inga speciella badturer. Paul Olofsson annonserade visserligen: "Badtur till Hönö Klova, badplatsen Hästen 5 min från tilläggsbryggan" men det gällde ordinarie turerna.

1946 hade skeppare Albinsson köpt BAYARD uppifrån Mälaren och STRÖMSTADS redare, som fruktade konkurrens på Hönö Klova ordnade hos länsstyrelsen att den ej fick någon koltilledning, "för det fanns båtar tillräckligt". Innan sommaren hade han köpt BAYARD nu kallad HÖNÖ men han fick köra den på STRÖMSTADS kolicens.

STRÖMSTAD, som blev nästa badbåt till Vinga fick alltså sin debut uppskjuten till 1947, vilket ej torde varit så stor skada, för sommaren 1946 hade badväder i bara två veckor,

Till vänster: Sommarturlista för TURISTEN och SAGA 1939. Nedan: Badturer med SAGA och STRÖMSTAD 1950.

### Badtur till Galtö



#### Motorskryssaren SAGA

F. S. Torsten Krügers lustjakt avgår alla dagar från Klippans Ängskärbrygga kl. 9, 11, 13 och från Galtö kl. 10, 12, 14, 16.

#### HARLIGA BALTA BAD

I Göteborgs Skärgård med fina sandstränder och stora gräsmattor. Båten har salonger för 100 personer.

Tel. 1332 04, Bryngelsson.

**Unna dig en dags semester**

MEDFÖLJ 'Ångf. Strömstad' på badtur till

**VINGA**

Badstrand med fin sandbotten, lämplig även för barn. Avgår dagligen från Träpiren, Kajplats 14, kl. 10.30 samt från Vinga kl. 10.00 med ankomst till Göteborg kl. 17.30.

PAUL OLOFSSON,  
Höns. Tel.: 275.

under det att 1947 var en som i värme gick till historien. Omväxlande med vintertrafik på Hönö Klova gick nu STRÖMSTAD till Vinga fram till 1952. Då hade den tjänat ut, HÖNÖ hade blivit motoriserad och övertog dess vinteruppgift.

Vinga-trafiken upptogs påpassligt av G Bryngelssons son Olle med m/s SAGA, inte den båt vi nämnt tidigare utan en f d lustjakt (enligt uppgift Kreugers) som hetat TONFISKEN. Och så var det SAGA som under en följd av år fraktade badsugna när det var vackert väder, för som det sagts: "Visserligen reser de ut för att bada men di e så rädda för vatten, som... - om det kommer uppifrån". SAGA tog så småningom båten och reste till Gambia och det blev skeppare Rune Helms med sin farkost, SKÅPESUND som tog upp Vinga - bad- och fiskeresor.

SKÅPESUND flyttade till Värmland och Vinga fick se GÖTALAND som badbåt 1975. En liten "rar" båt med mångskiftande förflutet, se Ångbåten nr 31 sid 18.

STIG WIDEN



# SS TRAFIK till Hjo igen!

Efter nästan fem års bortovaro återvände ångaren TRAFIK till Hjo lördagen 23 juli. Det blev ett enormt välkomnande, 20 000 personer tog emot TRAFIK när hon löpte in i Hjo hamn.

Det var 1972 som TRAFIK var nära att hamna hos skrothandlaren. Då bildades s/s Trafik ekonomisk förening som senare fick en avläggare i s/s Trafiks Vänner. De 5000 kronor man betalade för TRAFIK återlämnades när TRAFIK kom tillbaka till Hjo.

Hösten 1972 bogserades TRAFIK till varvet i Sjötorp vid Vänerån där hon nu tillbringat fem långa vintrar. Skrov- och däckarbeten har utförts av personalen vid varvet men det mesta av renoveringsarbetet har gjorts av de relativt få aktiva medlemmar som i veckosluten rest miljals till TRAFIK i Sjötorp.

Från att i början varit ca 10 "aktiva" fördubblades antalet under de fem åren som gått.

Det är glädjande hur västgötarna omkring Skövde och Hjo ställt upp för sin ångbåt. Det är mycket som skänkts och köpts. Man imponeras av uppfinningsförmågan när det gäller att få in pengar och föreningens ekonomi är inte heller direkt dålig trots att restaureringen av TRAFIK beräknas gå på en halv miljon kronor.

Förutom andelsförsäljningen har föreningen sålt tallriksserier och en porslinsmugg med TRAFIK-motiv och av kasserade bottenplåtar gjordes "nödmynt" som sedan såldes.

Litografier, tröjor, vykort, skeppsskorpor och en grammfonskiva hör också till de artiklar som sålts med gott resultat. Ytterligare sätt att dra in pengar: under färden från Sjötorp till Hjo fick resenärerna betala 50 kronor för att få dra i ångvisslan och under uppehållen togs entreavgift av dem som ville hälsa på ombord.

På BOHUSLÄN har vi träffat gänget som arbetat med TRAFIK på provturen i maj varje år. Det måste ha varit ett lyckligt ögonblick när de själva till sist fick gå ut på provtur med sin egen ångbåt!

Ännu är inte arbetet slut. Restaureringen har gjorts grundligt och i rätt ordning. I vinter återstår inrednings- och utrustningsarbeten innan TRAFIK sommaren 1978 går utifrån Hjo med passagerare ombord.

Men inte ens då lär våra vänner få slä sig till ro. Vi önskar lycka till och hoppas på många ångbåtssugna busslastar till Hjo i framtiden!

Ångaren TRAFIK byggdes vid Bergsunds Mek Verkstad i Stockholm och sattes i trafik den 1 november 1892 mellan Hjo och Hjästholmen rätt över Vättern.

TRAFIK är 29,68 m lång och 6,28 m lång. Ångmaskinen är en compoundmaskin på 240 HK och ångaren gör 11 knop. TRAFIK kunde förr ta 250 passagerare och 80 ton last.



Ångaren TRAFIK lämnar Karlsborg 23 juli.  
Foto Christer Samuelsson

Ångaren TRAFIK utanför Hjo hamn 23 juli.  
Foto Christer Samuelsson

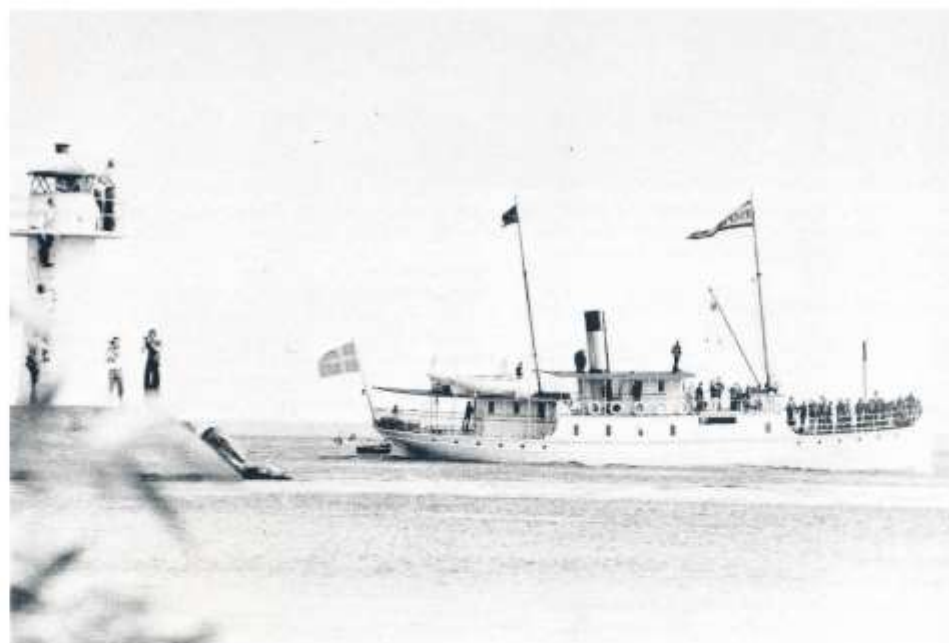
## Vårtävlingen

I vårtävlingen hade vi en nedklippt bild på en skärgårdsbåt och vi frågade därför läsarna om båtens namn och vilket rederi den tillhörde.

Rätt svar skall vara m/s LYSEKIL och rederiet var Marstrandsbolaget eller Marstrands Rederi AB som var det officiella namnet. Bilden var tagen av Stenbäck efter 1956 då rederiet hade övertagits av Marstrandsbolagets skeppare. Båtarna fick då åter svart skorsten men nu med en bred vit rand.

Pristagarna, se nedan, får en resa med en av ångaren BOHUSLÄNS kvällsturer sommaren 1978. Säg bara "vårtävlingen" till biljettförsäljaren så kollar han namn och adress och bjuder på turen.

C W Bordsenius, Haslum (Norge)  
Sven Cappelín, Skanör  
Lars Johansson, Uddevalla  
Stig Widén, Göteborg





# FLODSPRUTAN



I Bertil Söderbergs fascinerande berättelse om flodsprutor och brandbåtar i Göteborg tvingades han erkänna en viss osäkerhet om s/s FLODSPRUTANS öde, sedan den 1947 överlämnats till Åbo stad som gåva och där fått namnet GÖTA för att erinara om den generösa givaren. Jag kan här bidra med ett foto av hur GÖTA såg ut på sensommaren 1963.

sista året innan hon byggdes om till motor-drift och fick en ny liten strömlinjeformad skorsten. Tillverkningsskylten från Lindholmens Varv 1907 satt då kvar och skvallrade om att GÖTA inte var någon inhemsk produkt. Vid senare besök i Åbo har jag sett GÖTA några gånger men vet inte om den är i tjänst ännu idag.

ARNE SUNDSTRÖM

## Nya skärgårdsbåtar

I höst har svenska varv fyra nya skärgårdsbåtar i order. Den båt som byggs för Styrsöbolaget i Göteborg är snart leveransklar. De övriga tre är beställda av Waxholmsbolaget i Stockholm.

Styrsöbolagets båt byggs vid Djupviks Varv på Tjörn. Liksom de föregående båtarna byggs även denna i lättmetall. Den blir något större än de nuvarande lättmetallbåtarna. Längden blir 29,85 m, bredden 6,8 m och djupgåendet 1,4 m. Den får ett genomgående huvuddäck med expedition, toaletter och utrymmen för gods förut i överbyggnaden. Akter om blir det en stor salong.

På båtdeck blir det sittplatser längst akterut. Under däck finns en daghytt för besättningen och akter om denna ligger motorrummet. Huvudmaskineriet blir två Scania-dieslar på totalt 540 hk. Det beräknade passagerarantalet är 300 personer. Båten som får namnet VIPAN kommer att levereras i höst.

Waxholmsbolaget har beställt två vinterbåtar och en sommarbåt. Vinterbåtarna skall byggas av Götaverken Finnboda i Stockholm. De får ett kraftigt isförstärkt stålskrov och blir 27,5 m långa och 7,2 m breda. De får ett genomgående huvuddäck med två salonger. På övre däck blir det hytter för besättningen och ett soldäck för passagerarna. Huvudmotorn blir en Hedemora-diesel på 550 hk. Farten beräknas till 11 knop. Passagerarantalet blir 300 personer. Den första av båtarna skall levereras före årsskiftet.

Sommarbåten skall byggas av lättmetall vid Marinteknik i Östhammar och får ansenliga dimensioner. Längden blir 35 m och bredden 7,4 m. På huvuddäcket blir det salonger och cafeteria. Övre däck får hytter för besättningen och ett öppet soldäck. Fyra Scania på totalt 1080 hk skall driva var sin propeller. Farten beräknas till 17 knop och antalet passagerare blir 400 personer. Leveransen skall ske i juni 1978.

# Resa i österled



Knipningsångaren PURISTAJA i ångar ut från Nyslott vid ångbåtsregattan på Saimen 1977. Foto Dag Almén.

I somras företog medlemmar i Stiftelsen Skärgårdsbåten och Sällskapet Ångbåten en gruppreja till Finland för att där vara med om ångbåtsregattan på sjön Saimen. Regattan arrangeras varje år av Suomen Höryrpusi Seura "Finska Ångbåtssällskapet", en sammanslutning för ägare till fritidsångare, grundad 1908. Föreningens medlemmar har 35 ångbåtar av olika slag, 22 av dem finns på Saimen, 9 på Päijänne, två på Keitele, en på Oulujärvi och en vid kusten, i Åbo. Sedan 1969 har regattan gått varje år på Saimen utom 1976 då dengick på Päijänne.

På ön Laukansaari söder om Savonlinna eller Nyslott finns föreningens högkvarter. Där har man sin "paviljong" i öns nedlagda folkskola med tillhörande strand, sauna och ångbåts-

brygga. Laukansaari var målet för 1977 års regatta som gick av stapeln lördagen 9 juli.

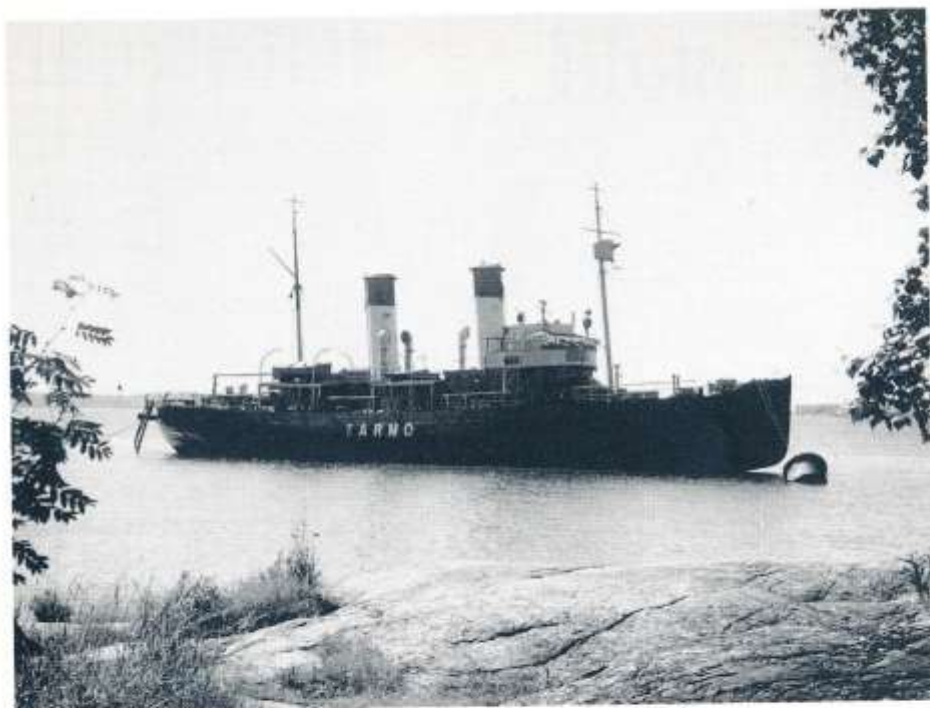
Torsdagen 7 juli reste vår grupp från Värthamnen i Stockholm med SVEA CORONA till Helsingfors dit vi anlände på fredag morgon.

På förmiddagens program stod besök på det blivande Sjöfartsmuseet och museifartygen, isbrytaren TARMO och fyrskippet KEMI.

Från Sjötullstorget tog vi Trafikverkets färja över till Högholmen där Helsingfors djurpark är belägen. På färjan fick vi sällskap av Thure Malmberg från Hufvudstadsbladet som uppmärksammade vårt finlandsbesök i en artikel på lördagen.

Från Högholmen når man Vrakholmen där det blivande Sjöfartsmuseet växer fram i en bygg-





Isbrytaren TARMO som museifartyg vid Vrakholmen i Helsingfors.  
Foto Dag Almén.

land som förr var bostad åt lotsfamiljer. I sundet mellan holmarna ligger museifartygen.

Henry Forsell, konstnär från sjöfartshistoriska byrån, tog emot oss och visade oss de delar av museet som var färdiga.

Första våningen ägnades segelsjöfarten och där stod ostindiefararen FINLAND på paradplats. Andra våningens ångbåtspek var tyvärr inte färdig men redan kan en hytt från finlandsbåten ARLADNE beundras liksom en jätteförstoring av ångaren TORNIOS matsal. Museets tredje våning kommer att bli utställningslokal.

Med arbetsbåten RANNIKO kom vi ut till TARMO som byggdes 1907 i Newcastle och var i tjänst senast 1970. Isbrytaren var även i elden under de båda stora krigerna och kan med fog sägas ha gjort skäl för namnet som betyder "energi, uthållighet".

Från TARMO kom vi så över till KEMI, Finlands sista fyrskepp och därtill ångmaskin-drivet. KEMI byggdes 1901 och togs ur drift så sent som 1974 när KEMI tillfälligt ersatte en kassunfyr som brutits ned av is.

Efter ett intressant och givande besök på Vrakholmen blev vi transporterade tillbaka till fastlandet. Det var dags för lunch innan bussen mot Borgå avgick.

Borgå ligger 50 km öster om Helsingfors och är en till synes idyllisk småstad men med en hel del industrier runt om. I ån nedanför skalden J L Runebergs hem, nu museum, ligger Finlands sista skärgårdsbåt J L RUNEBERG till när den besöker Borgå under sommaren.

Tyvärr är fartyget motoriserat 1962 och har föga av ångbåtskomfort kvar. Resan till Helsingfors tar 3 tim 30 min och går i skyddad skärgård. Som J L RUNEBERG saknar matsal fick vi stilla hungern när vi kom iland i Helsingfors.

I en gammaldags sovvagn av trä lät vi oss under natten föras från Helsingfors österut, genom Lahti, Lappeenranta och Imatra 437 kilometer till Savonlinna mitt i Saimens insjöområde. När tåget på lördag morgon rullade över bron över Kyrönsalmi såg vi Olofsborgs fästning på sin ö i strömmen. Det är omkring Olofsborg som Savonlinna stad vuxit upp.



Skärgårdsbåten J L RUNEBERG vid kaj i Helsingfors vid Salutorget. Trots skorstenens motorfartyg. Trafikerar sommartid Helsingfors-Borgå. Foto Dag Almén.

Borgen anlades redan 1475 och färdigrestaurerades till 500-årsjubileet. Den är centrum för de årliga operafestivalerna.

När tåget stannade vid Salutorgets hållplats hoppade vi av - "centralstationen" ligger avsidet - och gick över den lilla träbron till Casinoön och hotellet där vi raskt checkade in, ställde in bagaget, åt frukost och skyndade åter till centrum och passagerarbåtshamnen.

Savonlinna, eller som staden också heter på svenska, Nyslott, är knutpunkt för passagerarbåtstrafiken på Saimen som i sig är ett insjöområde lika stort som Holland och Belgien tillsammans.

I Nyslott finns rederiet Saimaan Laivamatkat Oy ("Saimens Båtresor") som sommartid har åtta ångare och två motorfartyg i turisttrafik. 1977 fyllde f. ö. rederiet tio år. Tyvärr minskade antalet ångare i år då ångaren IMATRA den 9 juni gick på grund och sjönk söder om Mikkeli. Orsaken anges vara en saknad prick och tyvärr kommer inte IMATRA att sättas i stånd efter bärgningen.

IMATRA ersattes 1977 av LEPPÄVIRTA som förra året trafikerade Punkaharjurutten och tidigare gjort veckokryssningar på Saimen.

Ångarna HEINÄVESI och KALLAVESI alternerar på linjen "Soisalo runt", dvs Nyslott-Heinävesi/Varkaus-Kuopio, ångaren PAASIVESI går mellan Nyslott och Joensuu och på "triangelrutten" Nyslott-Lappeenranta (Villmanstrand)-Mikkeli (St Michel)-Nyslott går ångarna SUUR-SAIMAA som är flaggskeppet, LEPPÄVIRTA och LOUHIVESI.

Ångaren PUNKAHARJU gör rundturer varannan timma från Nyslott och i Kuopio gör ångaren KARJALANKOSKI rundturer.

Ännu en rundtursångare finns i Nyslott. Det är FIGARO som ägs av Kyrönsalmens Hörywenhe Oy och inköptes 1975. Innan dess var ångaren Finlands sista (insjö)skärgårdsångare och hette SAARISTO ("skärgården").

SAARISTOS ersättare är ett modernt motorfartyg som heter SÄÄMINKI efter den skärgårdskommun den trafikerar söder om Nyslott. Där finns ör - som Laukanssari - med





Passagerarångare i Nyslotts hamn, centrum för Saimens passagerartrafik. Ångarna LEPPÄVIRTA, LOKKI (fritidsångare) och PUNKAHARJU. Längre bort ses ms SÄÄMINKI. Foto C Samuelsson



SAIMAA LAKETOOLS LTD  
Rantakatu 2  
57130 Savonlinna 13  
Tel. 957-21 120, 22357  
Telex 56-26



— The largest lake passenger fleet —

PASSAGERARÅNGARE PÅ SAIMEN 1977  
(enligt rederiernas uppgifter)

Salmaan Lajvamatkat Oy, Savonlinna

namn	byggd år ort	längd m	bredd m	djup m	maskin IHK	fart knop	pass.
HEINÄVESI	06 Varkaus	26,90	6,70	2,10	150	8	114
IMATRA	07 "	27,50	6,50	2,40	135	10	118
KALLAVESI ex Kuopio	07 "	26,65	6,60	2,10	150	8	116
KARJALANKOSKI	05 Lehtoniemi	24,23	6,55	2,15	135	11	101
LEPPÄVIRTA	04 Varkaus	26,85	6,70	1,68	161	9	127
LOUHIVESI ex Lappeenranta	06 "	26,83	6,50	2,40	135	10	126
PAASIVESI ex Joensuu	19 "	27,00	6,00	2,10	150	11	107
PUNKAHARJU	05 Savonlinna	22,50	4,95	2,00	92	9	74
SUUR-SAIMAA ex Savonlinna	04 Varkaus	27,86	6,69	2,43	169	11,5	134

Kyrönsalmen Höyryvenhe Oy, Savonlinna

FIGARO ex Saaristo	11 Lehtoniemi	25,19	4,92	2,10	120	9	78
--------------------	---------------	-------	------	------	-----	---	----



Regattadeltagare i Nyslotts hamn 9 juli 1977. Foto Christer Samuelsson.

Jordbruk utan annan fastlandsförbindelse än båten som på morgonen går in till stan med folk, fä och mjölk och på eftermiddagen går tillbaka med folk och tomma mjölkflaskor. SÄÄMINKI drivs av Sjöfartsstyrelsen.

Under lördagsförmiddagen avgick passagerarångarna och deras kajplatser intogs av deltagarna i ångbåtsregattan.

Utför SÄÄMINKI låg lotsångaren SAINAA som skulle leda regattan. Vid kajen därefter låg rundtursångarna FIGARO och PUNKAHARJU och för om dem passagerar (numera fritids-)ångaren LOKKI som utför sig hade bogserarna HALLA IX och HALLA XVII. Så följde enda tråbåten, knipningsångaren PURISTAJA I med bogserarna ANTERO och ARMAS utför. Längst in i hörnet av kajen låg knipningsångaren KALLE TIHVERAINEN som skulle gå ut efter SAIMAA i egenkap av "kommodorens fartyg", dvs ordföranden i Suomen Höyrypurjeseura Pentti Roitto fanns ombord.

Knipningsångare? Den knippar, dvs buntar timmer med hjälp av en bom mot aktern eller sidan.

Vid träkajen i vinkel mot de andra ångarna låg passagerarångaren RIISTAVESI som nu är fritidsångare, bogserarna WARKAUS och LAURI med OBERON III och OTSO utanpå sig. Längst ut låg den lilla slupen SATU. Tillsammans var det fjorton ångbåtar som kommit på plats till regattan.

Vi träffade sekreteraren i Suomen Höyrypurjeseura, Harri H Lallukka, som hälsade oss välkomna till regattan och lät fördela oss på de ångare som hade svenskspråkiga besättningsmedlemmar.

En titt i programmet visade att efter skepparnas möte på kommodorens fartyg skulle avgången från Nyslott ske kl 13.30. Kl 17.00 skulle ångarna anlända till Laukansaari efter en tur i skärgårdens labyrinter. Därpå skulle vi delta i jubelartat kvällsfirande, program och ångbåtsdans med sauna och bad emellanåt. På söndagens program stod sauna, bad och vischyvatten, ett inslag som vi inte kunde delta i eftersom det hade ordnats återresa på lördag kväll för oss med SÄÄMINKI.

Klockan 13.30 gick så startvisslan för regattan. Långsamt började det röra på sig. Först





Regattaångarna ångar ut från Nyslott. Närmast ANTERO, sedan ARMAS, HALLA IX och LAURI. Foto Christer Samuelsson.



Lotsångaren SAIMAA leder regattan ut ur Nyslotts hamn. Foto Dag Almén.

## Suomen Hörypurssi Seura



DELTAGARE I REGATTAN 1977	byggd år ort	längd bredd djup			bränsle	maskin	fart	typ
		m	m	m				
ANTERO	24 Lehtoniemi	18,41	4,21	2,18	ved	117	8	bogserare
ARMAS	08 Varkaus	21,61	4,83	2,10	"	188	10	"
HALLA IX	96 Helsingfors	15,60	3,90	1,20	"	100		"
HALLA XVII	08 Kotka	21,90	4,83	2,10	"	192	10	"
KALLE TIHVERÄINEN	16 Kuopio	27,00	5,06	2,00	"	60	7	knippsångare
LAURI	31 Varkaus	19,90	4,75	1,80	"	130	8	bogserare
LOKKI	13 Varkaus	24,39	6,15	1,80	olja	129	9,5	passagerarångare
OBERON III	19 Varkaus	26,18	5,02	2,40	ved	263	12	bogserare
OTSO	19 Varkaus	15,58	3,66	1,37	"	90	8	"
PURISTAJA I	25 Tainionkos.	23,70	5,10	1,50	"	62	6	knippsångare
RIISTAVESI	27 Joroinen	24,55	5,89	1,85	olja	148	9	passagerarångare
SAIMAA	93 Åbo	24,70	5,40	1,48	ved	180		lotsångare
SATU	09 Lehtoniemi	11,40	3,05	1,40	"	40	6,5	slup
TAAVI <sup>xx</sup>	19 Savonlinna	21,90	4,40	1,80	"	125	11	bogserare
WARKAUS	10 Varkaus	20,00	4,50	2,00	olja	149	10	"

Ångarna är byggda i stål utom KALLE T (järn) och PURISTAJA I (trä).  
x alla ångarna har compoundångmaskiner  
xx gick ej i kolonnen

ut ur hamnen var förstas SAIMAA, den vita, eleganta lotsångaren, följd av kommodorens KALLE TIHVERÄINEN. Sedan följde alla de andra i bokstavsordning. Det var trångt och stökigt inne i hamnen och det tog därför tid innan alla ångarna låg rätt i kolonnen. Skorstenensröken låg tät när alla eldade på och det var lika tätt mellan ångvisslornas signaleranda. Långsamt rörde sig kolonnen i farleden mot Punkaharju. Ångarna hade de mest skiftande fartmöjligheter och man fick lov att anpassa kolonnens fart för att "ormen" inte skulle bli för lång.

Efter SAIMAA kom KALLE TIHVERÄINEN följda av ANTERO, ARMAS, HALLA IX och XVII, LAURI, LOKKI, OBERON III, OTSO, PURISTAJA I, RIISTAVESI, SATU och sist WARKAUS.

Ombord på ångarna serverades nu lunch i olika former till besättning och gäster. Själv hade jag nöjet att firdas med SAIMAA där ett ståtligt kaffebord med finska specialiteter dukades i den trivsamma salongen. SAIMAA är som ett dockskåp, så putsad, polerad och älskad av sin besättning. Två gånger om året vår och höst, går lotsångaren igenom Saimen

för att ladda fyrar och kontrollera bojar och prickar. Dessutom tjänstgör hon vid byggnadsarbeten. SAIMAA eldas med björkved från statens skogar och gör av med nittan en kubikmeter i timman, det motsvarar ett pris av en svensk hundralapp.

Under tiden gick kolonnen av ångare in i farleden västerut mot Puumala för att mitt på Pihlajavedenselkä göra helt om. På så sätt fick vi tillfälle att se alla ångarna komma emot oss. Det tutades och vinkades och på RIISTAVESI hade dansen redan börjat på akterdäck.

Efter en stund girade SAIMAA styrbord och styrde in i ett smalt sund med raden av ångare efter sig. En mindre fjärd öppnade sig utanför Lauksaari där vi förtöjde vid ångbåtsbryggan. Det fanns inte plats för alla vid bryggan utan de flesta fick gå in med stäven i stranden som var ganska grund och förtöja i björkarna som växte i backen upp mot paviljongen. På provisoriska "landgångar" kunde man nå land.

Så samlades vi på ången framför den gamla skolbyggnaden. Olavi Runtu hälsade oss välkomna och sa att man väntat på oss i flera år





Laukansaari vid ångbåtsregattan 1977. Vid ångbåtsbryggan SALMAA, OTSO, KALLE TIHVERÄINEN, LOKKI, RIISTAVESI. På stranden avnjuts "rantakala", strandfisk. Foto Christer Samuelsson.

och att vårt besök visade ett välkommet intresse för deras verksamhet. Han påstod att ångbåtsintresset i Sverige är större än i Finland och välkomnade det nordiska samarbetet som började med ångbåtsmötet 1976 i Göteborg då samarbetsorganet "Nordsteam" bildades. Olavi Ruutu hoppades att vår resa till Finland skulle ge oss en god uppfattning om de finska insatserna för ångbåtarnas bevarande och att de kontakter vi knutit med de finländska entusiasterna skulle bli bestående.

På stranden kokades nu "rantakala", strandfisk, bestående av muljor eller sikljor som fiskas i Salmen, i en jättegröta av järn. Med passande drycker avnjöts fisken i backen mot ångbåtarna. Under kvällen blev det tillfälle att besöka fartygen och över allt blev man välkommen av vänliga människor. Tyvärr talade många bara finska men med teckenspråk och uppskattande miner förstår man varandra ganska väl. Ännu en bogserångare hade kommit in och blev beskådad. Det var TAAVI som legat upplagd i tjugo år innan den upplevde en ny vår. En del ångare var nymålade och välputsade, andra skamfilade och väderbitna. Man kan diskutera vilket som är mest

autentiskt men man får komma ihåg att dessa fartyg används som fritidsångare av sina ägare av vilka många bor långt ifrån Saimen och därför bara har möjlighet att underhålla fartygen under några alltför korta sommar-månader. Ett hade ångarna gemensamt, de var älskade av sina ägare som stolta visade oss främlingar omkring i salonger och maskinrum.

I den gamla skolan, "paviljongen", skallade tangon, valsen och humpen och i baren serverades t ex drinken "Salama", blixten, uppkallad efter saimenångaren som berättas om längre fram.

I saunan nere vid stranden badade man bastu med björkris på finskt vis. När ångan nyper i skinnet flyr man snart ut för att med ett fräsande hoppa i de svalkande böljorna och beundra ångarna ur godperspektiv.

När klockan blivit tio signalerade SÄÄMINKI avgång och därmed måste vi bryta upp från gemenskapen och lämna Laukansaari. Festligheterna skulle pågå ännu många timmar när vi från övre däck på SÄÄMINKI vinkade farväl.

## Salama



Efter söndagens frukost gick vi till hamnen för att se passagerarångarnas avgångar och fortsatte sedan till Olofsborg där några hann med ett kort besök. Klockan tolv skulle vi ta bussen ut till Enso-Gutzeits varv i Laitaasilta för att göra ett besök på SALAMA.

SALAMA byggdes i Viborg 1874 som ångseglarfartyg, 31 m långt och 7 m brett. Ångaren gick till en början mellan hamnarna vid Saimen och Lubeck, huvudsakligen med last, men byggdes senare om för linjen Joensuu-Nyslott-Viborg-Petersburg (nuv Leningrad) och fick då kojplatser för 60 passagerare.

Fredagen 13 september 1898 gick SALAMA norrut mot Nyslott och mötte sent på kvällen ångaren ILMARI som rände rätt in i styrbords bog på SALAMA. Ett stort hål i plåten tog in vatten och medan ILMARI fortsatte sin resa började SALAMA långsamt att sjunka. Passagerare och besättning räddades av bogseraren AHKERA som lämnade sitt timmerslöp och kom till undsättning. Som en tillfällighet står AHKERA nu på land som monument vid varvsgrändarna vid Laitaasilta medan SALAMA ligger vid kajen strax intill.

SALAMA bärgades nämligen efter många år i djupet 1971. Skrovet var i relativt gott

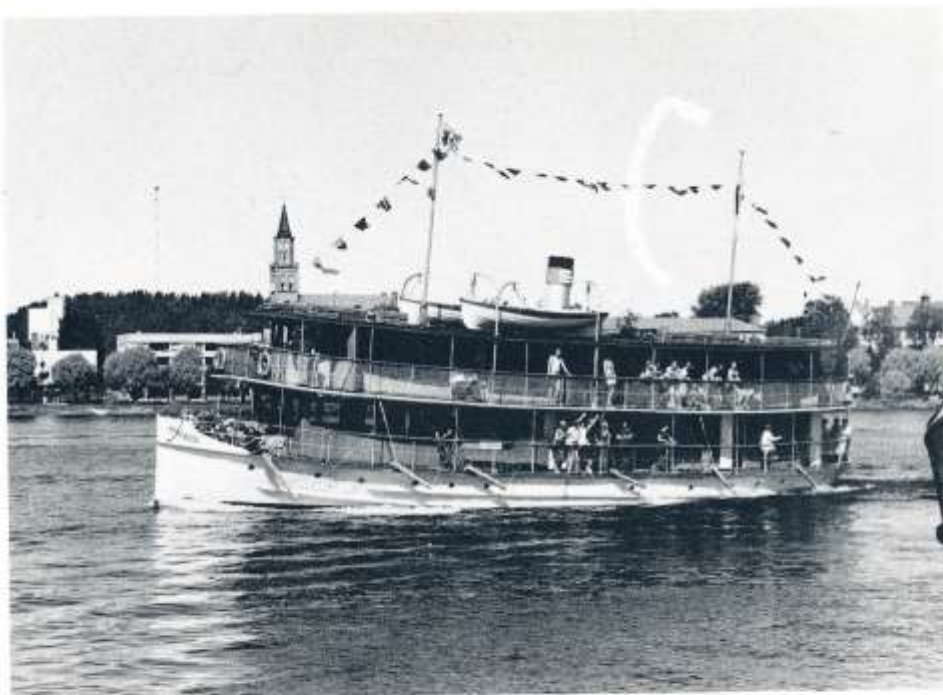
skick och det som fanns kvar av last, resgods och inredning ökade värdet av bärgningen. Bärgningen utfördes av Enso-Gutzeit som donerade fartyget till Finlands Sjöfartsmusei förening och förde det till Helsingfors för undersökning. Nu har alltså SALAMA kommit tillbaka till Saimen och skall efter restaurering ingå i Saimens Sjöfartsmuseum som är under bildande i Nyslott.

En ingenjör från varvet öfrade söndagsvilan för att visa oss runt. Trots att vi inte begrep varandras språk var besöket en upplevelse. Man var i färd med inredningsarbetena som alltså utförs av varvet. Till vår förvåning såg vi emellertid inga tecken på renovering av maskinrummet. Både pannan och ångmaskinen var svårt rostangripna.

På söndag kväll tog de flesta av oss paus från ångbåtsprogrammet och tog buss ut till Kerimäki, världens största träkyrka med 3300 platser, för att höra, och se, Leningradfilharmonikerna gästspela.

Måndag morgon tog vi farväl till Nyslott och reste med ångaren KALLAVESI som avgick klockan tio. Ångaren blåste för flottbron som leder över till Olofsborg och så fälldes maskinerna för järnvägsbron. Utkomna på Haapavesi fick vi sällskap med SALMAA som var på väg mot vardagens uppdrag.





Ångaren KALLAVESI lämnar Nyslott för Kuopio  
Foto Christer Samuelsson

Vi gjorde oss bekanta med KALLAVESI som är ganska typisk för insjöångarna. På huvuddäck ligger matsalen längst förut och därefter köket och pannkappen. Från hallen utanför matsalen leder en trappa ned till besättningshytterna under däck. Skorstenen står i ett draghål mellan däckshuset och akterut på huvuddäck finns förutom några hytter och toaletter en salong som används som mäss för besättningen. Längst akterut leder en trappa ned till passagerarhytterna under däck. Maskinrummet nås genom en lucka i däck med en minimal karm. På övre däck är däckshuset också delat med ett blåshål. Förut ligger styrhytten med kaptenhytten och sedan en salong, rökisalongen, som också kan nås via en trappa från matsalen. Akterut på övre däck ligger passagerarhytter.

I maskinrummet står den lilla compoundångmaskinen på 150 IHK. Den är högvarvlig och som hjälpmaskin finns en ångturbin. Ångpannan har en fyr och är oljeeldad. Eldningen är automatisk.

KALLAVESI slussade upp i Varkaus nya stora sluss. Ovanför låg HEINÄVESI och väntade

på slussning på väg från Kuopio till Nyslott. Slussarna i Varkaus och Leppävirta, där vi senare gick i land, har nybyggts för att passa de fartyg som numera tar sig genom nya Saima kanal. Varannan dag går passagerarbåtarna via Varkaus och varannan via Heinävesi. På Heinävesirutten finns fortfarande de gamla slussarna kvar och man kan lugnt våga påstå att den rutten också är vackrare.

Med förhyrd buss tog vi oss från Leppävirta till Kuopio för att hinna med en kvällstur med ångaren KARJALANKOSKI som skulle avgå kl 19.00. KALLAVESI skulle inte nå Kuopio förrän 20.30. Med KARJALANKOSKI gjorde vi en rundtur på Kallavesi på två timmar och avnjöt en utmärkt middag ombord i den trivsamma matsalen som här är relativt nybyggd.

Det regnade under hela resan men regnet upphörde när landgången lades ut och vi kunde göra en kajpromenad i Kuopios hamn. Vi såg en del farkoster som en gång varit i trafik, nu var de fritidsbåtar, husbåtar eller bara tomma skrov. En saimenlastångare låg där med tillbyggd passagerarinredning. Den heter HEINO och har samma ägare som LOKKI.

## Höyrylaivamme - våra ångbåtar

Den finska ångbåtsföreningen Suomen HöyrypursiSeura har i år publicerat boken "Höyrylaivamme" - våra ångbåtar. På 112 sidor presenteras i text och bild Finlands ångbåtar av igår och idag. Boken är skriven på finska.

Den historiska översikten är skriven av Erkki Riihimäki och börjar 1833 när Finlands första ångfartyg ILMARINEN uppenbarade sig på Saimen. Den finska texten illustreras med 96 intressanta foton och teckningar vars bildtexter översatts till engelska.

Kapitlet Ångpannor och ångmaskiner av Olavi Ebeling är en teknisk beskrivning med foton och ritningar och litteraturhänvisningar.

Natttåget till Helsingfors skulle inte gå förrän tio i ett och vi fick också tid att bestiga Puijo höjd med utsiktstorn med roterande restaurang. Däruppe, 225 meter över Kallavesi yta som ligger 82 m över havet, anade man innebörden av uttrycket "tusen sjöars land".

Sovvagnen till Helsingfors var modern och rymlig. Diesellokets mullrande avlöstes mitt i natten av ett ellok ty järnvägarna är under elektrifiering i Finland. När tåget stannade på Helsingfors central på tisdag morgon kastade vi oss på Åbo-tåget som stod klart för avgång på andra sidan av perrongen.

Lunchen intogs med utsikt överSUOMEN JOUTSEN - Finlands svan - fullriggaren som är sjömannsskola. Intill ligger barkskeppetSIGYN som visserligen inte är någon ångbåt men har visst intresse trots det.

SIGYN gick av stapeln från Gamla Varvet i Göteborg 1887 för G D Kennedys räkning. Endast 45,50 m över allt lastade hon 500 ton och gick över oceanerna. 1927 såldes hon till Vårdö på Åland och 1937 var det slutseglat. Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi inköpte SIGYN 1939 för donationsmedel. Tyvärr har det inte funnits medel för att underhålla henne och förfallet var på senare tid stort.

Nu återställs SIGYN till sitt forna skick. "Hugg i för Sigyn" heter det i uppropen från museet där man ber om ekonomiska bidrag. Åbo stad står för årliga bidrag och staten har bjudit på dockningen på Sveaborg där skeppets kattrygg arbetades bort 1971-72. 800 000 mk beräknas upprustningen av SIGYN att gå på. 1/4 av beloppet återstod när de nya masterna kom på plats under försommaren. SIGYN beräknas vara klar under 1978.

Suomen HöyrypursiSeura beskrivs av Pentti Raitto och därefter presenteras vart och ett av föreningens 35 fartyg med historia, tekniska data och fotografier, ett från ångarens aktiva tid och ett som den ser ut idag.

Boken beställs och sänds per postförskott för 55 Fmk + porto och förpackningskostnader genom

Suomen Höyrypursi Seura ry  
Harry H Lallukka  
Kornblitvägen 4 C 34  
SF-02100 ESBO 10  
Finland.

Vi hann med en hamnpromenad på vägen till Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi som är beläget mitt emot domkyrkan. Museet grundades 1936 och inryms i en gammal privatbostad. Besök kan göras efter telefonanmälan. Största föremålet är givetvis SIGYN men i museet finns förutom ett fint bibliotek nordens största samling av skeppsjournaler, 200 skeppsporträtt och 10000 foton mm. Där finns också modeller av såväl skärgårdsbåtar som finlands (sverige-)båtar.

Efter besöket på museet företog vi entur med sjötaxi genom hamnen på Aura å, förbi Wärt-silävarvet och ut till färjehamnen där ångfartyget BORE låg upplagt sedan hon avslutat sin trafik förra året.

På kvällen besökte vi Klosterbackens Hantverksmuseum som består av flera kvarter ursprunglig bebyggelse från 1700- och 1800-talen innan det var tid att dra sig mot färjeterminalsalen där FENNIA skulle föra oss tillbaka till Sverige.

Onsdag morgon var vi åter i Stockholm, nästan sex dygn efter utresa. Det kändes som om man varit borta längre med tanke på allt man varit med om.

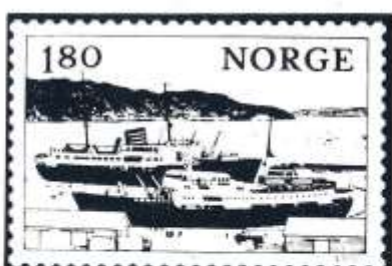
Medan FENNIA långsamt gled in mot Värta-hamnen tänkte man på Helsingfors, tågresan, de vita passagerarångarna på Saimen, ångbåtsregattan med dess trivsamma ångare och trevliga människor, den exotiska kvällen ute på Laukansaari. ....

Det var en minnesvärd resa.

INGVAR KRONHAMN



# KYSTEN på jubileumstur



År 1827 lät norska postverket sätta in landets första ångfartyg, hjulångarna CONSTITUTIONEN och PRINDS CARL, i post- och passagerartrafik mellan Oslo och Kristiansand.

150 år efteråt lät postverket ångfartyget KYSTEN av Tönsberg och tillhörig AS Jubileumsskibet göra en jubileumstur från Oslo till Kristiansand med anlop av Stavern, Risør och Arendal. Resan inleddes med representationstur på Oslofjorden 22 juni och avslutades i Tönsberg 28 juni. Under resan till Kristiansand fanns ombord ett postkontor och en utställning om posthistoria och filatell.

Det var alltså posttrafiken som var anledningen till att staten tog det djärva steget att ta ångan i tjänst. Visserligen blev statsrådet som beställde ångfartygen i England ställd inför riksrikt för att han inte frågat norska stortinget om lov men han blev frikänd.

Postverket bekostade och drev fartygen men det var marinen som bemannade dem. Passagerarreglementet var strängt. Förtäring

Till 150-årsjubileet av den norska ångbåtstrafiken gav norska postverket ut fyra frimärken 22 juni med följande motiv:

1 kr: Norges första ångfartyg, hjulångaren CONSTITUTIONEN, som inledde den reguljära posttrafiken,  
1:25: Ångaren VESTERAALEN som den såg ut när den inledde "Hurtigruten" år 1893,  
1:30: Kustångarna KONG HAARON och DRONNINGEN i Stavanger,  
1:80: Möte mellan två av dagens hurtigruteskip, NORDSTJERNEN och HARALD JARL.

Ångaren KYSTEN i Tönsberg 28 juni efter hemkomsten från jubileumsturen. Besättning och medhjälpare. Foto från AS Jubileumsskibet, Tönsberg. ▶

fick endast intas på bestämda tider, andra klass resenärer fick inte vistas akter om hjulhusen för att inte tala om tredjeklassarna som var glada för att de fick resa med. En biljett mellan Oslo och Kristiansand kostade fem speciedaler som var en hel årslön för tjänstefolk.

# Vi har läst: Ångbåtar på Smålands insjöar



CARL-JOHAN var Sommens största ångbåt.

av Lars-Erik Gustafsson, Olofström. Frank Stenvalls förlag, Malmö, 1977. 120 sidor, tvärformat. Pris kr 45:-

Boken berättar om ångbåtstrafiken sedan mitten av artonhundratalet på 30 av Smålands insjöar. Ångbåtarna drog timmer till bruken och sågarna, de bogserade prämar med gödning, frukt eller gjutgods eller transporterade de ortsbefolkningen till torghandel och marknader.

Varje sjö presenteras med karta och i slutet av boken finns en skeppskatalog med data och historia för var och en av ångbåtarna.

Ett 75-tal ångbåtar omnämns i boken som är illustrerad med över 100 fotografier och kartor. Av sjöarna uppmärksammas främst Bolmen, Helgasjön och Sommen och av ångbåtarna BOXHOLM II och THOR som fortfarande går i trafik sommartid. Ångbåtstrafiken på Vättern har utelämnats då den ju hade föga gemensamt med den på de små sjöarna.

Författarens intresse för ångbåtar väcktes när han bosatt i Växjö kom i kontakt med ångaren THOR. Genom samtal med äldre sjöfolk fick han reda på att det funnits åtskilliga ångbåtar på Smålands insjöar. När faktsamlandet började visade det sig att ångbåtstrafiken relativt sett låg långt tillbaka i tiden. Många som varit med om trafiken var för alltid borta. Ättlingar till ångbåtsfolket har emellertid kunnat berätta och många båtar har hittats i familjealbum. Dessa mindre båtar förekommer sparsamt i offentliga arkiv och få av dem har avbildats av yrkesfotografer.

Det är glädjande att så mycket uppgifter har kunnat insamlas men författaren anser inte att området är slutforskat och är tacksam för ytterligare uppgifter om den småländska insjötrafiken.

INGVAR KRONHAMN





## "Down under" – om ångbåtar på jordens undersida



Att det finns en undersida på ångbåtar vet var och en som varit med och hjälpt till att sandblästra och bottenmåla ångaren BOHUSLÄN. Men motsatsen? Kan det verkligen finnas ångbåtar på jordens undersida? Hur håller dom sig kvar utan att falla av?

Sällskapets kontakter med "den andre världen", södra halvklotet, genomgått en glädjande förbättring förra året. Veteranångarmötet i Göteborg sommaren 1976 väckte, som sig bör, uppmärksamhet världen över. Bl a på Tasmanien, vilket som läsaren mycket väl känner till är Förbundsrepubliken Australiens minsta delstat, med en areal som är två tredjedelar av Götalands, med en folkmängd något mindre än Göteborgs, och med en huvudstad som heter Hobart. Vår nye supporter i Hobart heter Ken Wriedt, är senator och ledare för oppositionen i Australiens parlament (när sände Olof Poss en blomma slist?).

Senator Wriedt har slänt oss några böcker som berikar vårt trevliga skeppsbibliotek. En bok heter kort och gott "Tasmania" och är en vacker bilderbok med bilder från öns höga berg och djupa dalar, dess levande ångder och dess nära nog ogenomträngliga vildmark. Och så två ångbåtsböcker:

- "Song of Steam" av D G O'may (1976) och  
- "Veteran Ships of Australia and New Zealand" av G Andrews (1976; 136 sidor).

Den förstnämnda boken bär undertiteln "A Chronicle of Paddle Steamers and Screw Steamers in Tasmanian Waters 1832-1939", vilket ger en god uppfattning om innehållet. Den första ångbåten i tasmanska farvatten var den 58 fot långa Sidneybyggda hjulångaren SURPRISE, som gick mellan Hobart Town och Kangaroo Point ett par år, tills "her boiler burst due to a large stone being placed on the safety valve", något som också "unfortunately caused the death of her fireman". Bland andra tidiga fartyg märks LY-EE-MOON, byggd som hjulångare i London 1859 och med ett synnerligen brokigt förflutet bl a som blockadbrutare under amerikanska inbördeskriget och i opiumtrafiken på Kina. En hel del utrymme ägnas åt transocean linjefart (med bl a ett urval av Wilh Wilhelmsens båtar) och dito trampfart (dit förvånansvärt nog Transatlantic båtar räknas). Bland mera

udda avdelningar hör valfångare, stora ångdrivna lustjakter samt forskningsfartyg. Ronald Amundsen besökte Hobart på väg hem från Sydpolen, på senhösten (mars) 1912. FRAM klassas som "auxiliary topsail schooner". Före sydpolsfärden hade den ursprungliga ångmaskinen på 220 hkr bytts mot en 360 hästars motor. - Boken är rikt illustrerad. Mängden av faktauppgifter (årtal, tonnage osv) gör den rätt tungläst - knappast en bok av det slag man sträckläser från pärm till pärm.

Den andra ångbåtsboken börjar med en kort överblick över museifartyg världen över, inklusive "the Swedish line-of-battle ship VASASA", "the graceful CUTTY SARK" och "the mighty liner QUEEN MARY" (men ingenting om BOHUSLÄN eller de andra skandinaviska veteranångarna). I fortsättningen beskrivs ett flertal mer eller mindre lyckosamma försök att bevara veteranfartyg runt Australien och Nya Zeeland. Bland funktionsdugliga ångare återfinns fem bogserbåtar, en lotsångare Sydneys stolthet, steam yacht LADY HOPE-TOWN (beskriven redan i Spies' "Veteran Steamers"). En bevarad passagerarångare är EARNSLAW, som går på Lake Wakitipu högt uppe i bergen på Nya Zealands Sydö. EARNSLAW har vissa likheter med BOHUSLÄN. Hon är byggd 1913, 165 fot lång, drivs av två tripplar om tillsammans 500 hkr. Hon är på 330 bruttoton och kan ta ända upp till 1035 passagerare. Som lastbåt kan hon ta 1500 får eller 200 balar ull eller 70 kor. Ågare är Nya Zealands statsjärnvägar. Till Lake Wakitipu kan man ta sig med järnväg, sommartid (december-februari) trafikerad med ånglok, till turisternas förnöjelse - en sorts permanent Extravaganza Syd.

På floden Murray och dess bifloder, Australiens enda stora flodsystem, finns det en hel del hjulångare mer eller mindre intakta. Om dessa kan man läsa både i Andrews' bok och i en liten skrift av D Warle, "Murray River Paddle Steamers" (1970, 34 sidor). En del båtnamn verkar vara tagna från gamla transare (fast kanske är det tvärtom): KOOKA-BURRA, COONAWARRA. Den senare är en gammal präm som år 1950 byggdes om till kryssningsfartyg å la Göta kanal. Hon är på 348 ton och 112 fot lång, har tre salongsdäck och tar 42 hyttpassagerare.

Nästa gång ni vill prova på någonting nytt i sjöväg - varför inte ta en tripp på Murray River eller Lake Wakitipu?

BERTIL HOLMSTRÖM

## Båtar runt omkring



Ångaren BOHUSLÄN vid Djupviks brygga midsommarafton 1977.  
Foto Carl-Björn Alminger.

BOHUSLÄN är fortfarande rustad för gång. Årets sista tur blir den 2 oktober då ångaren gör en beställningstur till Åstol, Möllesund och Skärhamn. Se vidare separata artiklar om BOHUSLÄN.

FÄRJAN 4 ligger upplagd vid Fartygmuseet Lilla Bommen och har inte varit igång på hela sommaren. För att kunna köra med färjan måste certifikatet förnyas. I samband med alytagningsbör även några plåtar bytas i skrovet ovan vattenlinjen.

ORION, Sjöfartsverkets ångdrivna arbetsfartyg är till salu sedan den ersatts av den moderna FYRBYGGAREN. I en artikel i GT skrev man om "den farliga ångbåten" då man jämförde arbetsmiljön på ORION med den nybyggda båten. ORION som är byggd 1929 är 32 m lång och 6 m bred och har en compoundmaskin på 340 hk. För ett minimipris av kr 50,000 är ångaren nu till salu. Den ligger för närvarande i Lysekil.

TÄRNAN har seglat färdigt för Öckerö kommun. Vid förestående klassning visade det sig att båten var i behov av kostnadskrävande reparationer och då valde man istället att skaffa en ersättare. Båten byggdes under namnet ÄGIR vid Karlstads Mekaniska Verkstad 1896 för trafik mellan Karlskrona och Nättraby. 1952 såldes båten som då hette TÄRNAN till Göteborgs Trafik AB - som var ett dotterbolag till Linjebuss - för passbåtstrafiken från Hjuvik till norra skärgården. 1955 byggdes den om helt och har sedan 1970 tillhört Öckerö kommun.

BURÖ blev namnet på gamla STJÄRN II när Kostertrafik sålde båten till Öckerö kommun i somras. BURÖ ersätter TÄRNAN i trafiken på norra skärgården.

GÖTA som tidigare gick som personalfärja för Götaverken är under ombyggnad i Aalborg. Styröbolaget kommer att sätta in den i godstrafik på södra skärgården efter ombyggnaden till lastfärja. Halva överbyggnaden skärs bort för att få ett öppet lastdäck. Den kvarvarande halvan blir täckt utrymme för last. I färjans för blir det en kraftig ramp för ombordkörning. Avsikten är att allt gods skall pallas eller lastas på vagnar före ombordkörningen. Den gamla Holeby-motorn som är original från 1932 ersätts med en 6-cylindrig Grenaa-diesel på 330 hk.

EMV 1, d v s Eriksbergs personalfärja över älven mellan Sägen och varvet gjorde sin sista tur den 26 augusti. Nu får eriksbergarna istället åka buss till varvet. EMV 1 byggdes i Hamburg 1943 och kom till Sverige 1951 då den köptes av Eriksbergs Mek Verkstad. Färjan som får ta 698 passagerare! har gjort 14 turer per dag över älven. Sedan 1967 har färjan administrerats av Styröbolaget som även svarat för personal. Färjan som är i gott skick är nu till salu för ca 300,000 kr.

HUGO HAMMAR som under flera år legat upplagd på Knippla har nu förvandlats till präm. Huvuddelen av överbyggnaden har skurit bort. Ägare är nu Johnson-båtar som har en nyuppförd plastbåtsfabrik på Styrö. HUGO HAMMAR som byggdes 1954 var Göteborgs Hamns första motordrivna färja för enbart personbefordran. Den trafikerade linjen Stora Bommen - Lundbyhamnen fram till 1970.



# Marstrands Nya Ångfartygs A.-B:s Sommarturlista 1949

Fr. o. m. 21 juni t. o. m. 21 aug.

## Tab. 1. GÖTEBORG—MARSTRAND

Ångaren Bohuslän, Marstrand, Lysekil, Albrektsund,  
St Erik, Westkusten

Från GÖTEBORG:		Från MARSTRAND:	
Söndagar och Midsommard.			
kl. 7.30 ... Ång. B.		kl. 11.00 ... Ång. L.	
" 8.00 ... " SE.		" 18.00 ... " A.	
" 9.00 ... " A.		" 18.30 ... " SE.	
" 16.00 ... " L.		" 19.15 <sup>1)</sup> ... " B.	
Vardagar			
kl. 7.30 ... Ång. B. <sup>2)</sup>		kl. 7.15 ... Ång. W.	
" 8.30 ... " L., A. ell. SE.		" 11.00 ... " M.	
" 15.00 ... " W.		" 15.00 ... " L., A. ell. SE.	
" 16.00 ... " M.		" 19.15 ... " B. <sup>2)</sup>	

<sup>1)</sup> Endast ett mindre antal resande från Marstrand till Göteborg kan beredas plats på denna tur.

<sup>2)</sup> Måndagar ång. Albrektsund.

## Tab. 2. GÖTEBORG—KLÄDESHOLMEN—STOCKEVIK VARDAGAR

Ångaren Westkusten

Från GÖTEBORG...	kl. 15.00	Från STOCKEVIK	kl. 6.00
till Marstrand .....	17.15	" Klädesholmen .....	6.15
" Åstol .....	18.00	" Rönnäng .....	6.25
" Rönnäng .....	18.15	" Åstol .....	6.40
" Klädesholmen .....	18.30	" Marstrand .....	7.15
" STOCKEVIK .....	19.00	till GÖTEBORG .....	9.00

(Övriga båttägenheter å denna linje återfinnas i tab. 4 a och 4 b.)

## Tab. 3. GÖTEBORG—NÖSUND Ångaren Tjörn

Från GÖTEBORG:	Från NÖSUND:
Måndag och torsdag kl. 7.00	Tisdag och fredag... kl. 7.00
anl. Marstrand, Djupvik, Skärhamn, Kyrkesund och Nösund på norrgående och Rosån (ev. Håstadde), Djupvik och Marstrand på sydgående.	

OBS: Har ångaren avgått före kl. 7.00 från Göteborg kan ev. passagerare medfölja närmaste båttägenhet till Marstrand, där Ångaren Tjörn inväntar.

Gods emottages senast till 15 min. före resp. ångares avgång. — Reservation för naturhinder och orsaker utom rederiets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. — Vidare meddela i Göteborg: rederiets gods Expedition i Stenpiren, tel. 137515 och 137516. — Bofagets kommissonär i Göteborg är Speditionsfirman A.-B. Eric Hultgren & Co., Skeppsbron 4, telefon 172565.

## Tab. 4 a. GÖTEBORG—FISKEBÄCKSKIL—LYSEKIL—SMÖGEN—GRAVARNE

OBS: I Midsommarafton anlöpes även Rönnäng, Klädesholmen och Kärिंगön på ord. turerna från Göteborg kl. 8.30. Midsommardagen tillämpas söndagsturlista.	Expressurer		Övriga turor									
	Dagligen		Sönd.	Månd.	Tisd.	Onsd.	Torsd.	Fred.	Lörd.	Från	Till	
	Ång. B. <sup>1)</sup>	Ång. M. <sup>2)</sup>	Ång. SE.	Ång. SE.	Ång. A.	Ång. L.	Ång. SE.	Ång. A.	Ång. L.			
Från GÖTEBORG .....	7.30	16.00	8.00	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	Från GÖTEBORG	
anl. MARSTRAND .....	9.30	18.00	10.15	10.45	10.45	10.45	10.45	10.45	10.45	10.45	anl. MARSTRAND	
" Rönnäng .....	—	—	10.55	—	—	—	—	—	—	11.15	" Rönnäng	
" Klädesholmen .....	—	—	11.05	—	—	11.15	—	—	—	11.30	" Klädesholmen	
" Skärhamn .....	—	—	11.30	11.45	11.45	—	11.45	11.45	11.45	12.10	" Skärhamn	
" Kyrkesund .....	10.30	18.50	11.45	12.15	12.15	11.50	12.15	12.15	12.15	12.45	" Kyrkesund	
" Mollösund .....	10.45	19.15	12.15	12.45	12.45	12.20	12.45	12.45	12.45	13.15	" Mollösund	
" Hälleviksstrand .....	—	—	12.45	13.15	13.15	—	13.15	13.15	—	—	" Hälleviksstrand	
" Kärिंगön .....	—	—	13.15	—	—	13.00	—	—	—	13.50	" Kärिंगön	
" Gullholmen .....	11.30	20.05	—	—	—	13.00	13.05	13.45	14.30	14.30	" Gullholmen	
" Etlös .....	—	—	—	—	14.15	—	—	14.15	—	—	" Etlös	
" Grundsund .....	—	—	—	14.25	—	—	14.25	—	—	—	" Grundsund	
" Gåsö .....	<sup>3)</sup>	<sup>3)</sup>	—	14.40	—	—	—	—	—	—	" Gåsö	
" Fiskebäckskil .....	12.10	20.45	—	14.45	15.15	14.15	15.00	15.15	15.15	15.15	" Fiskebäckskil	
till LYSEKIL .....	12.20	20.55	—	15.10	15.30	14.30	15.15	15.30	15.30	15.30	till LYSEKIL	
från LYSEKIL .....	12.25	21.00	—	15.30	16.00	15.00	15.45	16.00	16.00	16.00	från LYSEKIL	
anl. Lahälla .....	—	—	—	—	—	16.00	—	—	—	—	anl. Lahälla	
" Sjöbol .....	—	—	—	—	—	16.30	—	—	—	—	" Sjöbol	
" Malmö .....	13.10	21.45	—	16.15	16.45	17.15	16.30	16.45	16.45	16.45	" Malmö	
" Hovenäset .....	—	—	—	16.45	—	—	—	17.15	—	—	" Hovenäset	
" Smögen .....	13.40	22.15	—	17.30	17.15	17.45	17.15	18.00	17.15	17.15	" Smögen	
till GRAVARNE .....	14.00	22.30	—	18.00	18.00	18.15	17.45	18.30	17.45	17.45	till GRAVARNE	

## Tab. 4 b. GRAVARNE—SMÖGEN—LYSEKIL—FISKEBÄCKSKIL—GÖTEBORG

OBS: I Midsommardagen tillämpas söndagsturlista	Expressurer		Övriga turor									
	Dagligen		Sönd.	Månd.	Tisd.	Onsd.	Torsd.	Fred.	Lörd.	Från	Till	
	Ång. M. <sup>1)</sup>	Ång. B. <sup>2)</sup>	Ång. SE.	Ång. L.	Ång. SE.	Ång. A.	Ång. L.	Ång. SE.	Ång. A.			
Från GRAVARNE .....	6.30	14.30	—	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	Från GRAVARNE	
anl. Smögen .....	6.40	14.40	—	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	7.45	anl. Smögen	
" Malmö .....	7.05	15.05	—	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	" Malmö	
till LYSEKIL .....	7.45	15.50	—	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00	till LYSEKIL	
från LYSEKIL .....	7.50	16.00	—	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	från LYSEKIL	
anl. Fiskebäckskil .....	8.00	16.30	—	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	anl. Fiskebäckskil	
" Gåsö .....	<sup>3)</sup>	<sup>3)</sup>	—	—	—	—	10.30	—	—	—	" Gåsö	
" Grundsund .....	—	—	—	—	10.45	—	—	10.45	—	—	" Grundsund	
" Etlös .....	—	—	—	—	—	11.00	—	—	11.00	—	" Etlös	
" Gullholmen .....	8.40	16.50	—	—	11.00	11.15	11.30	11.00	11.15	11.30	" Gullholmen	
" Kärिंगön .....	—	—	—	16.30	11.30	—	—	11.30	—	—	" Kärिंगön	
" Hälleviksstrand .....	—	—	—	16.00	—	11.50	12.00	—	11.50	12.00	" Hälleviksstrand	
" Mollösund .....	9.25	17.35	—	16.30	12.05	12.30	12.30	12.05	12.30	12.30	" Mollösund	
" Kyrkesund .....	9.55	18.05	—	17.00	12.35	13.00	13.00	12.35	13.00	13.00	" Kyrkesund	
" Skärhamn .....	—	—	—	17.25	13.00	13.30	13.30	13.00	13.30	13.30	" Skärhamn	
" Klädesholmen .....	—	—	—	17.55	13.40	—	—	13.40	—	—	" Klädesholmen	
" Rönnäng .....	—	—	—	18.15	13.55	—	—	—	—	—	" Rönnäng	
till MARSTRAND .....	10.50	19.00	—	18.45	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	14.30	till MARSTRAND	
från MARSTRAND .....	11.00	19.15	—	18.55	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	från MARSTRAND	
till GÖTEBORG .....	13.00	21.15	—	21.15	17.15	17.15	17.15	17.15	17.15	17.15	till GÖTEBORG	

<sup>1)</sup> Måndagar ång. Albrektsund. <sup>2)</sup> Söndagar ång. Lysekil. <sup>3)</sup> Gåsö anlöpes efter anmodan till befälhavaren för resande från eller till Göteborg. Tiderna för mellanstationer ungefärliga.