



ÅNGBÅTEN



Årg 16 • December 1980 • Nummer

51

Ångbåten 51

medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2
Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vänligen
telefonsvarare - 031-151501.

Telefon till ångaren BOHUSLAN vid Skepps-
bron under vinteruppläggningsen -
031-131420.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamm.

Redaktionen utgörs av:
Ingvar Kronhamm tel 031-512220
Gunnar Söderberg 188805
Stefan Westerberg 142276

Bidrag till tidningen bör sändas direkt
till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsq 2,
411 29 Göteborg.

Adressförändringar meddelas till Nils
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är 30
kr per år.

Ångbåten 51 var klar för tryckning 4 de-
cember 1980 och trycktes i 2000 ex.

★

Omslag

FKRAN 4 vid T-kanalens färjeläge omkring
1954. I bakgrunden syns Lundbyhamnen där
ett nytt färjeläge var under uppförande.
Foto från Götaverken.

★

Medlemsavgift

för 1981 är oförändrat 30 kronor.

2

Innehåll

sid

- 3 Sommarturerna 1981
- 6 Höstöversyn på BOHUSLAN
- 7 Ångbåtturer i juli
- 8 S/S MARIEFRED
- 9 Ångaren NORRSKAR 70 år
- 10 Dikt eller verklighet?
- 13 Öresund
Ångaren TRAFIK
- 14 Ångaren NORRTJEJE 80 år
- 16 Ångfärjan GÖTAVERKEN
- 21 KUSTTRAFIK
- 24 Båtar med segel
- 25 Vårt medlemsregister
- 26 SVEA vid Brännö brygga
- 27 Annons ur Vikarvets årsbok 1932

★

RÄTTELSE:

Den man som vi hänvisade till i artikeln
om Fräknefjorden, stavade sitt efternamn
Ljungner.

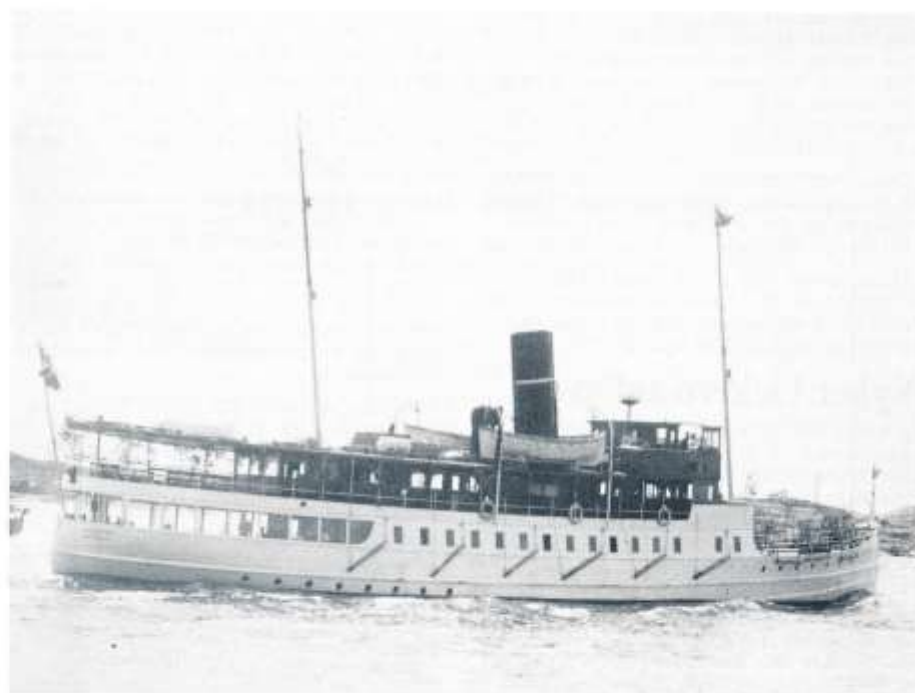


Styrelsen

Den 25 oktober hölls årsmöte i Sällskapet
Ångbåten. Den nya styrelsen har följande
sammansättning:

Ordförande	Stefan Forssblad
Vice ordförande	Herbert Johansson
Sekreterare	Ingvar Kronhamm
Kassör	Gunnar Brunzell
Ledamöter	Kurt Falk Lennart Holm Inge Nilsson Nils Rydbeck Margaretha Grundell
Suppleanter	Per Ahlquist Per Palmér
Revisorer	René Sjöstrand Leif Forsberg
Revisorssuppl	Lena Carlsson Sven-Anders Boman
Valnämnd	Rolf Nilsson Carl-Johan Holm

Sommarturerna 1981



BOHUSLAN passerar Hjuvik i midsommarskrud. Foto Dag Almén 20 juni 1980.

Så här års är det väl inte så många som
funderar på den kommande sommarens båt-
resor i den bohuslänska skärgården. Redan
nu kan vi emellertid presentera 1981 års
skärgårdsturer: kvällsturer med ång-
aren BOHUSLAN, marstrandsturer med BO-
HUSLAN och STYRSÖ, samt turerna till Kä-
ringön med BOHUSLAN. Dessutom planeras
ytterligare turer av speciellt slag.

Kvällsturer återkommer varje onsdag un-
der månaderna juni, juli och augusti.
Marstrandsturer går varje lördag och
söndag under tiden 27 juni-16 augusti
(plus två söndagar till). Kärningöturerna
går varannan söndag: 5 och 19 juli,
2 och 16 augusti.

Kvällsturer

Varje onsdag under juni, juli och augusti
gör ångaren BOHUSLAN en kvällsrundtur ge-
nom hamnen och skärgården med avgång från
Stenpiren kl 18.30 (8 juli går istället

ms STYRSÖ). Turen tar tre timmar och kos-
tar 30 kronor (barn under 12 år fritt).
Ombord finns kaféservice och i regel
någon form av musikunderhållning.

MS STYRSÖ

kommer att användas i ökad utsträckning
på Marstrand till sommaren vilket beror
på att BOHUSLAN faktiskt inte alltid räk-
ker till och för att ge marstrandstrafiken
en viss regelbundenhet.

STYRSÖ är veteran i skärgårdstrafiken
och dessutom äldre än BOHUSLAN. Hon är
byggd 1907 vid Eriksbergs mek verkstad
och var ångbåt fram till 1952 då hon mo-
toriserades. Utan motoriseringen hade nog
inte STYRSÖ funnits kvar idag. STYRSÖ tar
223 passagerare och har kaféservice i
salongen på övre däck. STYRSÖ ägs av kom-
munägda Styrsoöbolaget som vi alltså sam-
arbetar med i trafiken på Marstrand. ▶

3

Marstrandsturer

Varje lördag och söndag under tiden 27 juni-16 augusti samt söndagarna 23 och 30 augusti går ångaren BOHUSLÄN eller STYRSÖ från Göteborg (Stenpiren/Skeppsbron) kl 10.00 till Marstrand. Resan tar 2 ½ tim och uppehållet i Marstrand är tre timmar. Från Marstrand är avgångstiden 15.30 med ankomst till Göteborg strax före kl 18.

Lördagarna trafikeras turen av ms STYRSÖ. På söndagarna går BOHUSLÄN eller STYRSÖ beroende på att BOHUSLÄN vissa söndagar trafikerar Käringön, se vidare turlistan.

Biljettpriset för enkel resa Göteborg-Marstrand är 20 kronor (barn under 12 år fritt). På marstrandsturererna finns caféservering på BOHUSLÄN och STYRSÖ.

Nyhet: Öckerö anlöps

En nyhet är att Öckerö kommer att anlöpas regelbundet på de nämnda turerna Göteborg-Marstrand-Göteborg. Tilläggsplatsen är Öckerö hamn, längst ut på betongkajen. 10.00-båten från Göteborg anlöper Öckerö kl 11.05 (till Marstrand 12.25). 15.30-båten från Marstrand anlöper Öckerö 16.45 (till Göteborg 17.55).

Biljettpriset Öckerö-Marstrand är 15 kronor för enkel resa (barn under 12 år färdas fritt). Den som händelsevis önskar uppleva direkttrafiken Göteborg-Öckerö får betala 10 kronor för enkel färd.

Käringön

Ett starkt önskemål från passagerare och besättning förra sommaren var längre uppehåll på Käringön. Detta berättigade krav är nu tillgodosett genom att BOHUSLÄN går från Göteborg en timma tidigare, kl 09.00. Käringöturerna går söndagarna 5 och 19 juli, 2 och 16 augusti. På vägen anlöps Marstrand, Kyrkesund och Mollösund.

På dessa turer serveras i matsalen frukost på morgonen och middag på återresan. Plats till middagen bör beställas redan vid ombordstigningen på morgonen. Givetvis är caféserveringen även öppen.

För att underlätta för både passagerarna och biljettförsäljaren säljs till sommaren endast enkla biljetter, Göteborg-Käringön kostar ex vis 25 kronor.

Turerna norr om Marstrand garanteras endast vid gott väder. Vid risk för svår sjögång vänder turen i Marstrand av ren omtanke om passagerare och besättning.

Specialturer

Förutom de hittills nämnda turerna gör ångaren BOHUSLÄN söndagen 14 juni en tur runt Tjörn med två timmars uppehåll i Mollösund där ett besök på hembygds museet särskilt rekommenderas, det är mycket sevärt. Biljettpriset för Tjörn runt är: från Göteborg 50 kronor, från Marstrand 40 kronor. Avgång från Göteborg kl 09.00. Café och matsal, se f.ö. turlistan.

Lördagen 30 maj hoppas vi kunna erbjuda i första hand våra medlemmar en ovanlig resa med ångaren BOHUSLÄN från Strömstad till Lysekil med "strandhugg" i Fjällbacka och Smögen. Resan arrangeras med anslutande buss från och till Göteborg. Det blir förköp av biljetter till denna resa som vi återkommer till i Angbåtens vårnummer.

Planerna på BOHUSLÄNS årliga resa till Trollhättan och Fallens Dag tar allt fastare former. Även detta program presenteras närmare i nästa nummer av Angbåten.

Välkommen ombord snart igen!

IK



Skärgårdsturer sommaren 1981 med ångaren BOHUSLÄN och ms STYRSÖ

Turerna utgår från Stenpiren/Skeppsbron i centrala Göteborg. Ombordstigning tidigast 30 min före avgång.

KVÄLLSRUNDTURER

VARJE ONSDAG 3 JUNI-26 AUGUSTI med ångaren BOHUSLÄN (8/7 ms STYRSÖ). Från Göteborg kl 18.30 genom Göteborgs hamn och skärgård utan uppehåll. Återkomst kl 21.30. Pris 30 kr. Caféserving ombord.

GÖTEBORG - ÖCKERÖ - MARSTRAND och åter

LÖRDAGAR 27 JUNI-15 AUG	Lördagar ms STYRSÖ
SÖNDAGAR 28 JUNI-30 AUG	Söndagar ss BOHUSLÄN*eller ms STYRSÖ*
Från GÖTEBORG	10.00
Från ÖCKERÖ hamn	11.05
Till MARSTRAND	12.25
Från MARSTRAND	15.30
Från ÖCKERÖ hamn	16.45
Till GÖTEBORG	17.55

Biljettpriser:
 Göteborg-Marstrand enkel 20:- retur 40:-
 Göteborg-Öckerö " 10:- " 20:-
 Öckerö-Marstrand " 15:- " 30:-
 Caféserving ombord.
 Se även turer Göteborg-Marstrand-Käringön

*Söndagarna 28/6 26/7 9/8 23/8 30/8 ss BOHUSLÄN
 5/7 12/7 19/7 2/8 16/8 ms STYRSÖ

GÖTEBORG - Marstrand - Kyrkesund - Mollösund - KÄRINGÖN och åter

Ångaren BOHUSLÄN	SÖNDAGARNA	Biljettpriser (enkel/retur)
5 och 19 JULI, 2 och 16 AUGUSTI		Göteborg
09.00 från GÖTEBORG	till 20.25	20/40 Marstrand
11.15 ↓ Marstrand	↑ 18.00	20/40 15/30 Kyrkesund
12.10 ↓ Kyrkesund	↑ 17.00	25/50 20/40 10/20 Mollösund
12.45 ↓ Mollösund	↑ 16.30	25/50 20/40 15/30 10/20 Käringön
13.30 till KÄRINGÖN	från 16.00	

Turen garanteras endast vid vackert väder. Vid risk för svår sjögång vänder turen i Marstrand. Caféserving. Matsal med frukost och middag.

GÖTEBORG - Marstrand - TJÖRN RUNT och åter

Ångaren BOHUSLÄN SÖNDAGEN 14 JUNI
 Från Göteborg kl 09.00, Marstrand 11.15, Kyrkesund 12.10, till Mollösund 12.45.
 Från Mollösund 15.00 genom Stigfjorden till Marstrand 18.00, till Göteborg 20.25.
 Biljettpris från Göteborg 50:- från Marstrand 40:-
 Café och matsal

Med reservation för hinder av alla slag.

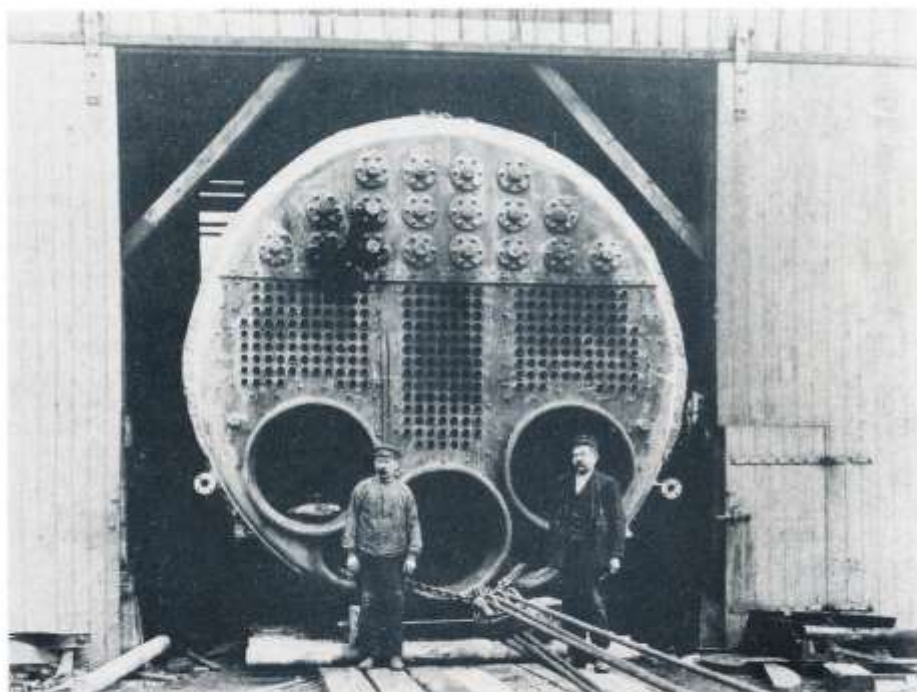
BILJETTER

Biljetter säljes ombord under färden. Barn under 12 år reser fritt i vuxens sällskap, dock ej i grupp. Vid turer med matsal bör plats för middag, om sådan önskas, reserveras i matsalen vid ombordstigningen.

VÄLKOMMEN OMBORD!

Sällskapet Angbåten	Styrsöbolaget
Box 2072	Stora Badhusgatan 14
403 12 Göteborg	411 21 Göteborg

Höstöversyn på BOHUSLÄN



Ångaren BOHUSLÄNs panna lämnar pannverkstaden på Eriksberg år 1914. Från vänster står pannbyggare Petter Augustsson och förman Oskar Elmér. Foto från förman Knut Milton.

Söndagen den 28 september utförde ångaren BOHUSLÄN säsongens sista beställningstur. Redan lördagen den 4 oktober gick BOHUSLÄN till Donsö Varv för höstöversyn. Fördelarna med att gå till varv direkt efter säsongen är uppenbara för de aktiva, som arbetar med BOHUSLÄN även under vinterhalvåret. Efter seglationen är de flesta trötta på båten och välkomnar därför de veckor när varvspersonalen får sköta om ångaren. Under vårmånaderna är arbetet ombord som intensivast och då är det skönt att slippa gå till varv med de avbrott i arbetet ombord som blir följden.

För den oinvigde kan det kanske vara svårt att se vad som utförts under höstens varvsbesök på Donsö. För första gången på flera år har inga plåtbyten skett i skrovet. Endast en mindre plåtskada i stäven har reparerats. De fyra udda dagsljusventilerna

i akterinredningens baborssida har utbytts mot ventiler i samma utförande som de övriga i akterskeppet.

Utrymmet mellan akterpiktankens tak och akterdäcket har sandblåstrats och målats. Samtidigt har ett mindre utrymme kring hjärtstocken fyllts med cement för att undvika ständig vattensamling. Det lilla däcket längst akterut - som av besättningens kallas poopen - har fått nya däckspankor. Samtidigt togs kapstan iland för renoivering med tyvärr lyckades varvet ej återställa bromsspärarna.

De båda färskvattentankarna i lastrummet har skrapats och behandlats med cementslam istället för den tidigare använda epoxifärgen. Nedgångskapen från fördäck till mellandäck var svårt rostangripen och har därför nytillverkats i nitat utförande.

Vi som är höjdrädda har med fasa tänkt på att masterna borde målas. Det överlät vi med glädje till varvet som tog hjälp av en lyftkran för att nå ända till masttopparna. Fågelholken som satt i aktermasten togs ned och målades omsorgsfullt av varvet. När holken skall på plats igen till våren får vi försöka klara det utan varvets kran.

Eftersom BOHUSLÄN var uppdragen på varvets slip kunde fartygsinspektionen utföra sedvanlig besiktning av skrov, bottenventiler, roder och propeller med axel. Före sjösättningen fick BOHUSLÄN för första gången på flera år bottenfärg med den rätta oxidröda kulören. Titta gärna själv om ni har vägarna förbi Skeppsbron kaj 17, för där ligger BOHUSLÄN vinterförtöjd sedan den 11 november.

Förbipasserande har kanske undrat vart livbåtarna tagit vägen. Sedan STYRSÖ fick sina livbåtar renoverade med gott resultat vid Allmags Varv på Orust, beslöts att även BOHUSLÄNs livbåtar skulle få samma behandling. I början av oktober fraktades livbåtarna med lastbil till Allmag. Varvet var förr en stor leverantör av trälivbåtar och kallades även Livbåtsvarvet.

Under vintern skall "balkongen", dvs däckets framför röksalongen, repareras eller om så är nödvändigt förnyas helt. Det medför att styrmansexpeditionen kanske får en längre efterlängtdad helrenovering. För "däckarna" ombord står annars den fortsatta restaureringen av akterinredningens hytter och salonger högst upp på vinterns arbetslista.

I maskin görs den vanliga rutinöversynen av panna, maskiner och pumpar. För att kunna elda med eldningsolja 3 maste oljeförvärmning byggs in i bunkertankarna. Därvid måste bunkertankarna tömmas och rengöras innan installationen kan göras. Manluckorna till pannan skall nytillverkas.

Huvudmaskinen slidrörelse skall genomgå helrenovering. Matarvattenpumpen skall förses med ny plunge och nytt foder. Arbetet med slidrörelsen och matarpumpen kommer att lämnas ut till en verkstad.

Till vinterns elarbeten hör nytt laddningsaggregat för batterierna, ny landanslutningskabel och ny likströmscentral i lastrummet.

GS

Ångbåtsturer i jul

I Stockholm går i december två passage-rarångare i trafik.

SS BJURKFJÄRDEN går i Mälaren mellan Stockholm-Drottningholm. Trafiken börjar 8 december med två turer varje dag från Klara Mälarstrand kl 11 och 13. Trafiken pågår två veckor och huvudattraktionen, förutom ss BJURKFJÄRDEN själv, är det stora julbordet ombord.

SS BLIDÖSUND går varje dag 15-21 december kl 12 från Skeppsbron på en 2 ½ tim rundtur i Stockholms innereskärgård. Ombord finns inget vanligt smörgåsbord utan istället en menu i matsalen med skärgårds-specialiteter av olika slag.

BLIDÖSUND gör under julen några turer på Blidötraden. Tisdag 23 december går hon kl 14.10 från Stockholm till de vanliga bryggorna t.o.m. Norrsund och åter. Resan upprepas söndag 28 december med avgång från Stockholm kl 08.30 och återkomst kl 19.00.

"Ångbåtsmusik" förekommer under kvällsturer 26 dec (Sveriges Jazzband), 30 dec (Dixieland) och 2 januari (Kustbandet), avgång kl 19.30.

"Stadsvandring" med Stadsmuseet på gamla leden i innereskärgården sker 27 dec. med avgång 11.00-14.30.

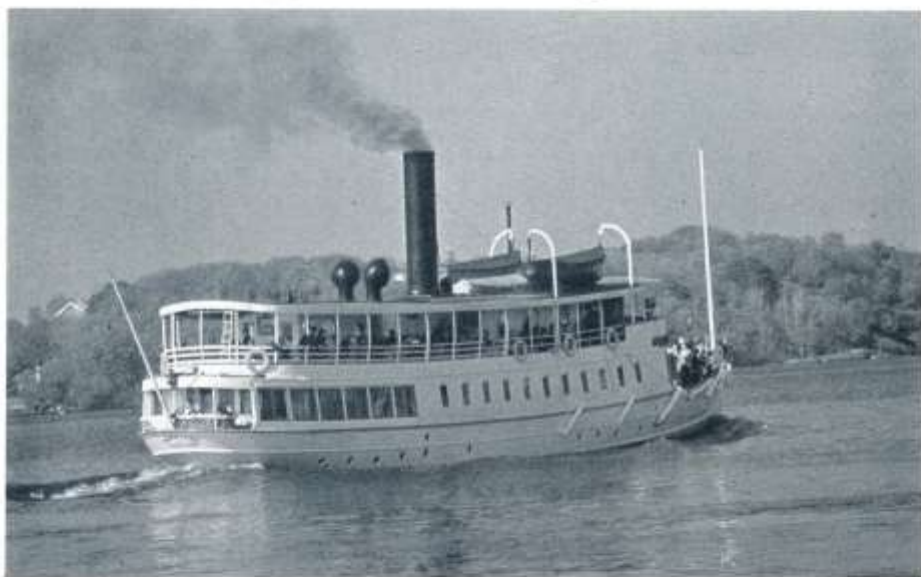
Nyårsbalen på nyårsafton kl 20.00 hör nog till höjdpunkterna i ångbåtsvärlden men så kostar också biljetten, inkl "spruttel" vid tolvslaget, 150 kr. IK



Ångaren BLIDÖSUND

SS MARIEFRED

uppbyggnad och insamling fortsätter



Insamlingen till ångfartyget MARIEFRED för dess återställande efter branden fortsätter. Stora arbeten återstår när insamlingen passerat 250.000 kronor och lika mycket behövs till. Den 5 oktober hade Sjöhistoriska museet i Stockholm en "Mariefredsdag" under slogan "Hjälp till att hålla ångan uppe med trycket på topp". 5.000 besökare och 21.000 kronor räknades in från arrangemanget som omfattade auktion, café, försäljning mm.

Sommarens arbeten på MARIEFRED kostade 350.000 kr och andra, återstående, etappen beräknas gå på 200.000-250.000 kr. Ett par hundra tusen kronor gick förlorade i seglingsintäkter vilket ger en total förlust av ca 750.000 kr. Försäkringarna täcker 250.000 kronor.

Som vi berättade i Angbåten 50 kom MARIEFRED i trafik redan 28 juni efter 7 veckors intensivt arbete så gott som dygnet runt på att reparera ångaren efter branden den 7 maj. Trafiken under juli och augusti motsvarade förväntningarna men försäsongen och beställningstrafiken gick förlorade.

I höst har matsalen och styrhytten byggts upp. De får samma utseende som tidigare

men med en stomme i lättmetall. Matsalen blir 30 cm bredare vilket höjer kapaciteten från 20 till 30 platser. Möblerna görs som de gamla av vilka några bord, bänkar och byffén kan renoveras. Givetvis byggs ett nytt skylight. Den vidare utformningen av interiören som förändrades 1942 är under diskussion.

Speciell omsorg läggs ned vad gäller utformningen av fönster och andra yttre detaljer, ex. vis de ornamenterade taklisterna på däckshuset. Hårtill kommer trätrall på kommandobryggan, elektriska arbeten, renovering av styrmansexpeditionen förutom sedvanliga översynsarbeten i maskin. Det mesta kommer att utföras när MARIEFRED kommer tillbaka till Klara Mälärstrand från Kummelnäs värv dit hon gick för egen maskin 1 oktober.

Hur mycket som kan göras beror givetvis på den fortsatta insamlingen. Kanske får nya livbåtar anstå ytterligare en säsong. Stöd därför gärna insamlingen för ångfartygets MARIEFREDs återställande:

Postgiro 55 50 01 - 7
Stiftelsen Skärgårdsbåten
"För ss MARIEFRED"

IK

Ångaren NORRSKÄR 70 år



Av de svenska passagerarångarna är fyra byggda vid Eriksbergs mek verkstad i Göteborg: BJÖRKFJÄRDEN (1925), BLIÖSUND (1911), BOHUSLÅN (1914) och NORRSKÄR.

NORRSKÄR levererades från Eriksbergs mek verkstad i april 1910 under namnet SANDHAMNS EXPRESS för trafik i Stockholms skärgård på linjen Stockholm-Sandhamn, lots- och tullstation samt inte minst badort, i yttre skärgården. SANDHAMNS EXPRESS var avsett för åretruntrafik och förenade expressångarens snabbhet och isbrytarens styrka.

Styrhytten placerades på båtdecket över den rymliga matsalen. Akter om matsalen placerades rök- och konversationsalonger. Under det rymliga mellandäcket med bl.a. köket inreddes för- och aktersalonger med hytter för såväl besättning som passagerare. Skrovet konstruerades för isbrytning och för framdrivningen insattes en compoundångmaskin som gjorde SANDHAMNS EXPRESS snabbare än de flesta skärgårdsbåtarna.

Ångaren inledde vintertrafiken i sitt trafikområde och blev snabbt uppskattad av både skärgårdsbor och sommargäster. Även befälhavaren, Gösta Bredenberg, var populär bland resenärerna och förde sitt fartyg fram till 1940 då han avled.

SANDHAMNS EXPRESS ägdes till en början av grosshandlare Bror Oskar Seipel som 1906 börjat konkurrera på Sandhamn med en äldre ångare, NYA SANDHAMN, och med Bredenberg som befälhavare. När Seipel avled 1914 övertogs fartygen av nybildade Stockholm-Sandhamns Rederi AB hösten 1915. Den vita skorstenen med svart topp fick då även en blå vimpel med förgyllt posthorn. Sandhamnsbolagets tilläggsplats i Stockholm var Pontonbryggan vid Slussen.

Efter hand fick rederiet konkurrens från den tilltagande landsvägstrafiken. Andra världskriget medförde ett tillfälligt uppsving för båttrafiken då bilar och bussar fick vidkännas än värre restriktioner. Hösten 1947 upphörde emellertid Sandhamnsbolagets trafik och rederiets fartyg köptes av Waxholmsbolaget som dock bara behöll SANDHAMNS EXPRESS för fortsatt trafik. 1949 döptes ångaren om till NORRSKÄR, av många ansett som en ren klädförändring från Waxholmsbolagets sida. Idag är förmodligen namnet allmänt accepterat, och vad värre är, någon "express" är hon inte längre.

Sommaren 1970 råkade NORRSKÄR nämligen ut för ett allvarligt pannhaveri. När pannan slutligen utdömdes diskuterades huruvida fartyget skulle motoriseras eller förses med en ny ångpanna. Istället fick Finnbo-Varf förtroendet att installera en industriångpanna, ursprungligen avsedd för ett brännvinsbränneri. Resultatet blev ett grundligt fiasko då även den nya propellern visade sig för liten. Någon isbrytare är således NORRSKÄR inte längre och farten liksom manöverförmågan har försämrats avsevärt.

Efter WAXHOLMS tragiska brand 1978 är NORRSKÄR nu ordinarie "sommarbåt" på linjen Stockholm-Sandhamn. Resan tar 3 1/2 tim med avgång från Stockholm kl 09.00, från Sandhamn 15.30.

70-årsjubileet firades vid en kvällsrundtur 26 augusti då Stiftelsen Skärgårdsbåten - mot rabatt - hyrde ångaren av Waxholmsbolaget. Ett hundratal personer medföljde på resan. Fartygets "fadder", Berndt Friberg, berättade om ångarens lyckosamma år på Sandhamnstraden och kapten Bredenbergs systerson läste den dikt Bredenberg skrev vid sin pensionering. Dikten återfinns i "Skärgårdsbåten" nr 4 1980.

IK

Dikt eller verklighet?

KUNG RANE I KONGO löd en rubrik på en artikel i "Angbåten" nr 50. Ingen rök utan eld, heter det ju. Ur min klippsamling har jag plockat fram en artikel rubricerad BORGILA I TRAFIK PÅ KONGOFLODEN! Den stod att läsa i Kuriren den 21 mars 1952.

Men är det verkligen möjligt, att denna lilla flatbottnade, grundgående och maskinsvaga ångare, som inte var känd för någon bättre stabilitet, för egen maskin kunnat ta sig ända ned till Afrika söder om ekvatorn? Jag tror det inte och har inte heller vågat ta med uppgiften i "Skärgårdsbåten i Bohuslän under 100 år" - en bok som för övrigt kommer ut i nyupplaga på värkanten 1981.

BYGGD FÖR KANALTRAFIK

BORGILA var byggd i Porsgrunn år 1906 för att under namnet AASMUND VINJE trafikera Telemarkens sjö- och kanalsystem och lämpade sig minst av allt för långresor på de stora haven. VESTODDEN i hette hon under ett par år med hemort i Kristiania,

som den norska huvudstaden ännu hette när ångaren blev svensk 1921. För det anrika Angbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla gick hon i huvudsak i trafik på de inre lederna och som turistbåt på den populära traden Orust runt. År 1950 köptes hon för en billig penning av Rederi AB Navigator i Malmö för trafik i Öresund. Den s.k. brunnen sattes igen, vilket väl något förbättrade hennes sjöegenskaper, och namnet BORGILA byttes ut mot ÖREBORG.

I supplementet till Svensk Skeppslista för januari 1952 uppges att ångaren ÖREBORG sålts till Belgien och i Svensk Sjöfartstidning nr 7 1952 kan man läsa att ångaren för 61.920 kr sålts till Antwerpen för upphuggning. Varför inte 62.000 kr jämnt? (Valutakursen, förmodar red.)

Hon gick tydligen för egen maskin till Belgien och lär ha varit synlig i Cuxhaven dit man ju kan komma i skydd av danska landet och genom Kielkanalen. Även den farliga norrsjökusten går väl att klara under gynnsamma väderleksförhållanden, men att från Belgien ta sig ända ned till

«Borgila» i trafik på Kongofloden!

"Kuriren" 21 MARS 1952

Vad har det blivit av Bohuslänska Kustens skingrade fartygsflotta? En stor del har skrolats ned, gamla »Valborg» gar som pram i Uddevalla och förutom »Sunningens» och »Gustafsberg» så är det väl egentligen bara »Göteborg» och »Oslo», som går i trafik — och så »Borgila» på Kongofloden!

»Borgilas» historia är ganska lång från de norska fjordarna till Belgiska Kongo, där den i stället för blonda nordbor numera fraktar svarta negrer. Båten sjösattes i Porsgrunn i Norge 1906 och fick vid sjösättningen namnet »Osmund Vinje» efter den kände norske journalisten och författaren. Namnet står förresten fortfarande kvar på skeppsklockan och kan väl ge

negrerna där nere anledning till funderingar.

Vid den stora auktionen 1949, när Kustens fartygsflotta skingrades på stadshotellet i Uddevalla inköptes »Borgila» av ett Malmö-konsortium, som i någon mån rustade upp henne och satte in henne i Öresundstrafiken, där hon under säsongerna 1950 och 1951 under namnet »Örebro» gick i trafik mellan Malmö och

Ven som utflyktbåt. Malmö-konsortiet har emellertid nu skaffat sig ett modernare fartyg och i höstas såldes båten till Belgiska Kongo, där den, som sagt, nu går i trafik.

Gamla »Borgila» tog sig själv för egen maskin och med många mellanlandningar ända ner till Kongo. Den väckte bl. a. stort uppseende i Cuxhaven, där man i tyska sjöfartstidskrifter sårev om båten och dess historia.

Ångaren BORGILA i ursprungligt skick som AASMUND VINJE på Telemarkskanalen i Norge. Foto från Dag Almén.



Mellan 1921 och 1950 tillhörde BORGILA Angbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Bilden visar BORGILA vid Stillingsön. Vykort tillhörigt Dag Almén.



BORGILA såldes 1950 till Malmö och sattes under namnet ÖREBORG i Öresundstrafik. Tidningsfoto, fotografen okänd.





Ångaren KUNG RANE som URANIENBORG i Öresund. Foto C G Nyström.

Afrika låter som en skepparhistoria, vilket det förmodligen också är.

KUNG RANE - EN ROBUST ÅNGARE

Beträffande ångaren KUNG RANE som ju såldes till Landskrona år 1945, kan man läsa i Svensk Sjöfartstidning nr 33 1953 att Rederi AB Stureborg i Landskrona för 66.000 kronor sålt ångaren URANIENBORG (ex KUNG RANE) till Antwerpen. Något om skrotning står det visserligen inte i notisen men olika företag i Belgien köpte vid denna tid in gamla uttjänta ångare för skrotning. Skrotet smältes ned och blev kanske till ny fartygsplåt under en period då varven arbetade för högtryck med återuppbyggnad efter ett förödande krig.

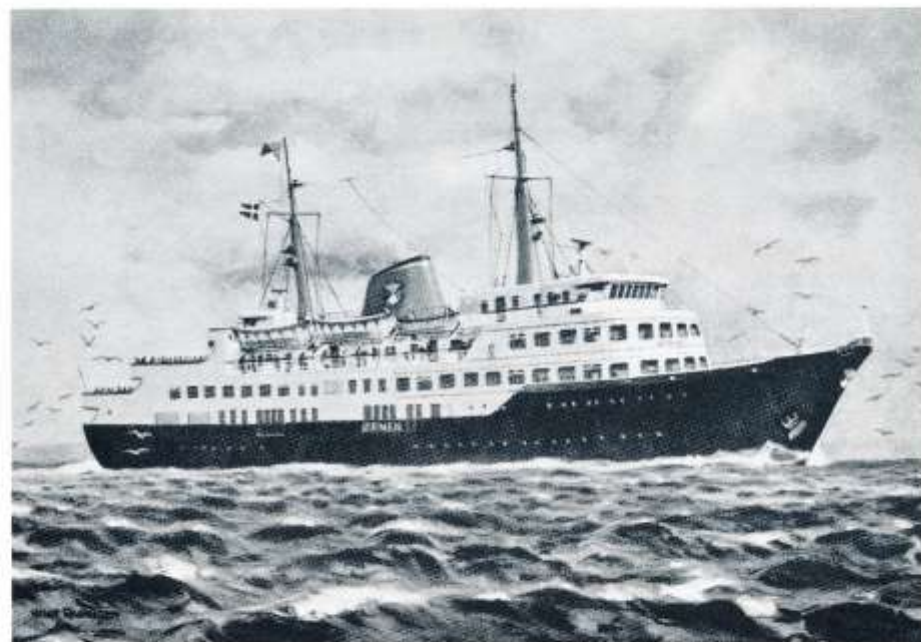
UPP TILL BEVIS!

Man skall ju varken tro på obekräftade rykten eller på allt som står i tidningen. Även om gamla KUNG RANE var betydligt sjödueligare än BORGILA, så var hon knappast lämpad för oceanfärder ned på södra halvklotet. Betydligt mindre fartyg har visserligen tagit sig över Atlanten men det beror ju inte på storleken, utan på konstruktionen, om längresan skall få ett lyckligt slut.

Fram för bevis med en bild av KUNG RANE eller BORGILA som flodångare i dåvarande Belgiska Kongo - förr tror jag inte på dessa envisa rykten om de gamla bohusbåtarnas oddlighet.

Dag

Öresund



I förra Ångbåten påstod vi att "de stora båtarna", Öresundsångarnas traditionsbärare, ÖRESUND och ØRNEN skulle fortsätta sin trafik i konkurrens med bilfärjorna STELLA och SVEA SCARLETT på linjen Malmö-Tuborg.

I sista stund undertecknades avtalet om den nya svensk-danska poolen för Öresundstrafiken och därmed togs svenska ms ÖRESUND ur trafiken Malmö-Havnegade den 30 september samtidigt som bilfärjetrafi-

ken Landskrona-Tuborg med SCARLETT-färjorna upphörde för gott. Danska ØRNEN fortsatte trafiken på Havnegade när STELLA SCARLETT 1 oktober sattes in på Malmö-Tuborg. 20 november upphörde även trafiken med ØRNEN då SVEA SCARLETT också gick in i trafiken på Tuborg. På den klassiska linjen Malmö-Köbenhavn/Havnegade går i fortsättningen bara bärplansbåtar och westamaraner. Matsalsfartygen ÖRESUND och ØRNEN är till salu.

Ångaren TRAFIK

av Hjo har, enligt Talröret, tidning för Sällskapet S/S Trafiks Vänner, haft en bra säsong 1980. Så gott som fullbokad över lag på de längre och nu för första gången tidtabellsbundna turerna. Där emellan beställningsturer med 50-åringar, brudpar, företag, föreningar etc. Även servering och försäljning har gått bra.

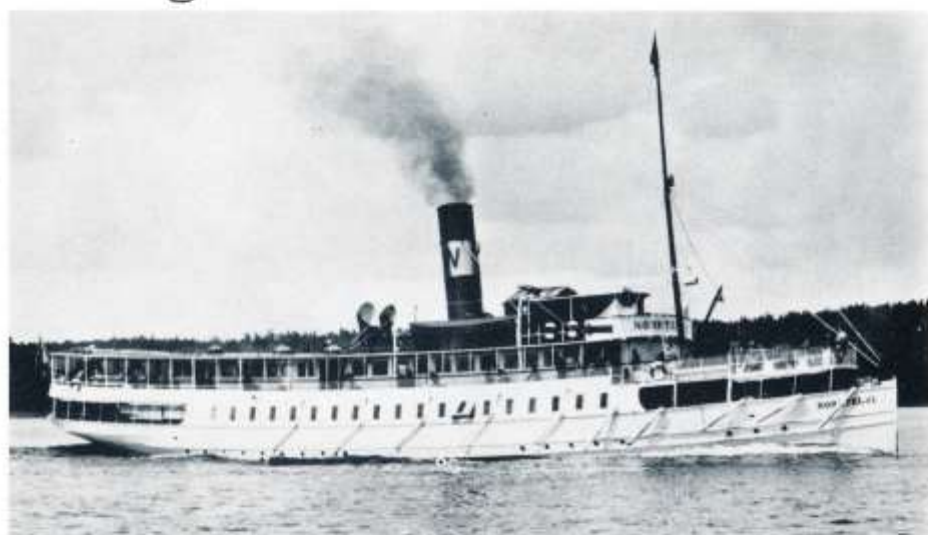
Även ss TRAFIKS kollega på Vättern, MOTALA EXPRESS, eldas nu med kol som ju är

skonsammare för pannan än olja. Kostnaden går på ett ut. Till likaledes koleldade ss MARIEFRED har TRAFIK bidragit med nettot från en seglatsdag - 3.500 kronor.

Under året har TRAFIK fått en kompressor i lastrummet liksom en pelarborrmaskin och gassvets. Tillsammans med allt annat som tidigare fanns rymmer TRAFIK nu en välutrustad verkstad.

IK

Ångaren NORRTELJE 80 år



Angaren NORRTELJE år 1930. Foto ur Stiftelsen Skärgårdsbåtens vykortsserie.

När Marstrandsbolaget skulle låta bygga BOHUSLÅN, hade man som förebild ett par stora och moderna båtar i Stockholms skärgård - s/s NORRTELJE och EXPRESS (I).

NORRTELJE byggdes år 1900 för Norrtälje Angfartygsaktiebolag, som var ett dotterföretag till Waxholmsbolaget. Samme man var chef för båda bolagen och lät samtidigt bygga ett systerfartyg för Waxholmsbolaget - ångaren EXPRESS. Det var William Lindbergs Verkstads och Varfs AB (Södra Varvet) i Stockholm, som byggde ångarna.

NORRTELJE är 44,2 meter lång, 8,02 m bred och har 3,4 meters djupgående. Bruttotonnaget är 359 registerton. Trippelmaskinens styrka påstås vara 800 ihk och farten 15 knop. Priset för fartyget var 225.000 kr.

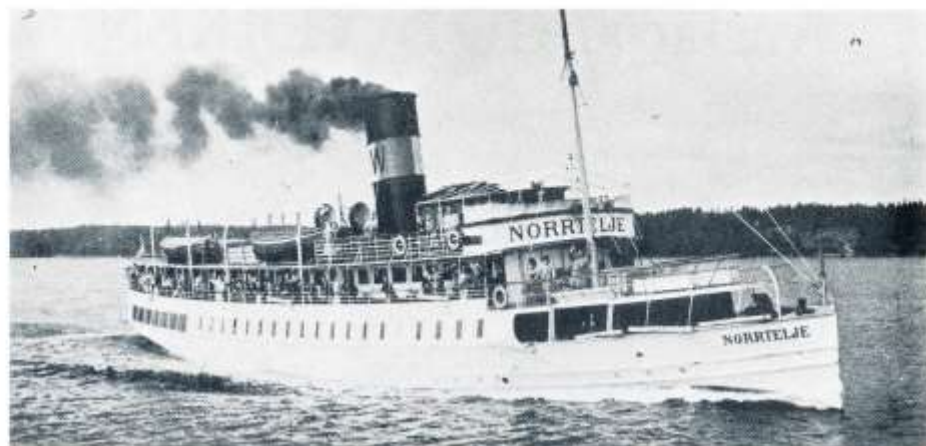
Det är väl mest däckens utformning, som utåt skiljer NORRTELJE från BOHUSLÅN. Huvuddäcket är genomgående - att höja upp backen var väl mest aktuellt på västkusten, där sjön kan gå litet högre än på ångbåtslinjerna i Roslagen. Över backen är det övre däck frambyggt en bra bit för om överbyggnaden - jämför WAXHOLM och gamla SVEA. Den förliga och enda masten står vid en lastlucka och hade tidigare en lastbom. Över bryggan finns en ställning för ett sol- och regntält. Akter om styrhytten och i höjd med styr-

hyttstaket finns ett skylight som släpper ner ljus i matsalongen.

Akter om däckshuset finns ett långskeppsskott som vindskydd - som på STYRSÖ. NORRTELJE var en av de tidigare båtarna med matsalong på övre däck. Salongen byggdes mycket bred och har plats för ett långbord mellan sidoborden. Men varför fick den inte, som på BOHUSLÅNs röksalong, stora rutor föröver istället för de små runda ventilerna?

På skorstensskappens babordssida finns ett penteri och därifrån leder en trappa ner till köket på mellandäck. Ungefär där BOHUSLÅN har sin matsalong fick NORRTELJE en trapphall, där trappan löper ner tvärskepps mot styrbordssidan. Akterligast i däckshuset fanns ett café och en konversationsalong. Dessa utrymmen är nu hopslagna till ett café med ny inredning.

Akter om köket på huvuddäcket finns toaletterna och en mindre salong. Akterdäcket som var öppet från början, glasades in under andra världskriget. Samtidigt trädde man en större skorsten utanpå den smala runda. Inredningen under akterdäcket liknar mycket BOHUSLÅNs. I fören däremot låg akter om lastrummet försalongen, som försvann inför Ålandstrafiken 1951. System EXPRESS hade inget lastrum.



NORRTELJE med ny skorsten och inbyggt akterdäck. Foto ur skriften "Den största och vackraste" utgiven av Stiftelsen s/s Norrtälje.

NORRTELJE, som var en sommarbåt, gick på linjen Stockholm-Furusund-Norrtälje. 1911 övertogs Norrtälje Angfartygsaktiebolag av Waxholmsbolaget, som därmed stärkte sin ställning i konkurrensen med den nya BLIDOSUND. NORRTELJE gick till Norrtälje dagligen t o m 1937, därefter bara lördagar och söndagar. Övriga dagar vände hon vid Björkö, nära Arholma.

Sommaren 1950 var den sista för NORRTELJE på den traditionella traden, följande år sattes hon i Ålandstrafik på sträckan Norrtälje-Mariehamn. Senare på femtiotalet utgick hon från Stockholm. 1962 blev det sandhamnstrafik för NORRTELJE som då fick överta systems namn EXPRESS, ett traditionsrikt namn på linjen Stockholm-Sandhamn. EXPRESS hade skrotats året innan, efter att ha legat upplagd fem år.

Efter sandhamnstrafiken lades NORRTELJE upp och köptes 1965 av resebyråföretaget Nyman & Schultz, för att användas som restaurang och terminal för rundtursbåtar. Hon lades vid Skeppsbron alldeles nedanför slottet.

Nyman & Schultz övertogs av Svenska Handelsbanken, vilket skall ha inneburit ett enormt avbräck för restaurangrörelsen ombord. Banken ville absolut göra sig av med båten och då vaknade intresset för att bevara NORRTELJE som någon sorts museifartyg. Man ville bland annat att Stockholms stad skulle köpa henne, men finansborgarrådet P O Hansson tyckte att det räckte med att bevara bilder och modeller av de gamla båtarna!

I Norrtälje startades en räddningsaktion som började samla in pengar för att köpa fartyget. På våren 1968 hade man samlat in de 100.000 kronor som behövdes. Räddningsaktionen ombildades till "Stiftelsen S/S Norrtälje", vars uppgift blev att äga, förvalta och bevara ångaren.

Nyman & Schultz hade kostat på NORRTELJE en omfattande renovering. På sommaren 1968 rustades hon upp ytterligare och bogserades slutligen till Norrtälje. Hon möttes av stor entusiasm i staden, som enligt Norrtälje Tidning 14 november i år dittills haft ganska få turistattraktioner: "ett regemente där ingen fick komma in, ett fängelse där ingen fick komma ut och en badstrand med badförbud".

Stiftelsen S/S Norrtälje arrenderade ut den populära restaurangrörelsen ombord. Hon är ett kulturminnesmärke, vilket gör att länsantikvarien bland annat kunde rycka in när Yrkesinspektionen upptäckte att köket var två cm för lågt i tak.

"För fyra miljoner kan man få den sjöduelig igen" säger stiftelsens ordförande Johan Kull i Norrtälje Tidning.

Efter ångaren WAXHOLMs brand vintern 1978 aktualiserades ett tidigare beslut om att Waxholmsbolaget skulle ha tre ångbåtar i trafik. Bland alternativen för att utöka ångbåtsflottan fanns NORRTELJE med. Vid inspektion av skrov och panna visade sig dock upprustningskostnaderna bli för stora varför projektet skrinlades.

Ångfärjan GÖTAVERKEN



Ångfärjan GÖTAVERKEN var störst bland ångfärjorna i trafiken över älven. På bilden som kommer från Götaverken syns s/s GÖTEBORG vid Stenpiren.

Byggt 1922 vid H V Maschienenfabrik H J Koopman, Dordrecht i Holland för Gemeenteveren Amsterdam (GVB) i Amsterdam.

Reg nr som svensk 12121
Signalbokstäver SQ1
Längd över allt 32,00 m
Bredd 9,52 m
Djup 3,00 m
Bruttodräktighet 227,34 reg ton efter 1969
Nettodräktighet 180,86 " " " "
Tre mans besättning

Två compoundångmaskiner av varvets tillverkning på vardera 85 ihk vid 105 rpm. Slaglängd 350 mm. Två ångpannor.

När Götaverken i början av seklet flyttade över sin verksamhet till Hisingsidan ställdes man inför problemet med personaltransporterna över älven. De flesta anställda vid varvet bodde ju på södra sidan av Göta älv. Man lät därför bygga en ångslup för egen räkning på varvet. Slupen fick namnet HISINGEN (se Angbåten 24). För personaltransporterna bildade man den

25 juli 1906 Ångslups AB Hisingen. Bolaget som var ett helägt dotterbolag till Götaverken skulle ha som uppgift att svara för passagerartrafiken samt även idka fraktfart. Det nya bolaget övertog ångslupen HISINGEN.

Varvets personalstyrka utökades med åren varvid HISINGEN inte klarade trafikuppgiften. Man slöt då avtal med Bogserings AB Start om personaltransporter med präm efter bogserbåt mellan varvet och Sänkverket. År 1915 övertog Ångslups AB Hisingen trafiken på linjen mellan Residensbron och T-kanalen som låg vid varvet. Då man nu också skulle betjäna allmänheten blev bolaget efter ett par år i behov av ytterligare en slup. Ångslupen ELSA inköptes den 12 januari 1917 och omdöptes till GÖTAVERKEN (se Angbåten 30). Denna trafik uppehöll bolaget endast ett år, eftersom Göteborgs Hamnstyrelse den 1 januari 1917 övertog trafiken inklusive ångsluparna HISINGEN och GÖTAVERKEN. Varvspersonalen kunde nu färdas med den kommu-



Arbetarna lämnar Götaverken för att åka över älven i prämar. Bogserångaren heter HARRY - nuvarande STÖRMSEA. Bilden togs 8 nov 1941 och kommer från Stig Nyberg SJKF.

nala färjtrafiken till Residensbron eller med tidigare nämnda prämar till Sänkverket.

Transporterna med prämar var inget bra sätt att färja folk över älven med. Vinterns bistra klimat gjorde överfärden olustig för de helt oskyddade varvsarbetarna. Fackföreningarna tog upp frågan åtskilliga gånger med varvsledningen men utan resultat. Inte förrän i början av 1950-talet tog man på allvar itu med problemet. Man satte till en utredning som skulle lösa problemet "folktransporter över älven", som man uttryckte det.

Utredarna vände sig till Göteborgs Hamnstyrelse med förfrågan om de var villiga att ta hand om trafiken. Hamnstyrelsen kunde dock inte åtaga sig trafiken. Förslag lades då om att anlita skärgårdsbåtar under vinterhalvåret. På försök insattes två skärgårdsbåtar vintern 1954-55. Bland resenärerna visade sig ett visst motstånd mot att gå in i båtarnas salonger. Man stannade till på fördäcken och på så vis blev det svårt att komma in i salongerna. Detta resulterade att turerna tog längre tid än tidigare. Varvsledning-

en kommenterade situationen med att när man nu hade möjlighet att vistas inomhus önskade man att stå ute. Förr så hade man klagat på att få stå ute i prämarna.

Utredarna arbetade vidare. Ansträngningar gjordes för att skaffa en färja som kunde ta 600-700 passagerare. Man fick napp i Holland och en delegation från varvet reste dit för att besiktiga färjan. I början av 1955 inköpte Götaverken ångfärjan STOOMPONT II från Gemeenteveren Amsterdam (GVB). STOOMPONT II hade trafikerat Amsterdams hamn som bil- och passagerarfärja. För att passa sin nya uppgift i Göteborg lät man bygga om färjan vid Marstrands Mek Verkstad. Skrovet förlängdes 6,5 m och överbyggnaden förlängdes förut och akterut för att öka antalet platser under tak. Koleldningen ersattes med oljeeldning.

Stora svårigheter visade sig då det gällde att finna en lämplig plats för färjeläget på stadssidan. Läget måste ligga i anslutning till parkering för cyklar. De flesta varvsarbetare cyklade på den tiden. En gallupundersökning om huruvida man skulle ha ett eller två färjelägen på ▶



Angbogsgeraren HARRY med präm vid Sänkverkets färjeläge 17 aug 1946. På andra sidan älven syns FÄRJAN 6.

stadssidan gav med stor majoritet besked om att endast ett var lämpligt. Ett förslag var att man skulle dela färjeläge med HUGO HAMMAR. Ett annat var att lägga det vid flodsprutornas läge. Detta sista förslag vann då det uppfyllde samtliga krav. Här fanns plats för cykelparkering och det närbelägna Järntorget bjöd flera alternativ av allmänna kommunikationer.

Leveransen av GÖTAVERKEN, som man döpt den nya färjan till, blev försenad p g a att varvet i Marstrand härjats av en brand. Den 23 januari 1956 gick GÖTAVERKEN ut på sin första tur. Certifikat hade utfärdats för 698 passagerare. Redan den 9 april fick man ett nytt certifikat för 932 passagerare. Med sin stora passagerarkapacitet var GÖTAVERKEN Göteborgs största passagerarfartyg vad gällde antalet passagerare.

Eftersom färjan saknade roder, och istället styrdes med de två propellrarna i var ända, var hon mycket svårmanövrerad. Detta system förutsatte god övning av befälhavaren. Därtill kom den vid o-

lika tillfällen starka strömmen i älven. Just när färjan skulle gå in i läget på stadssidan, kunde strömmen få tag i fören och färjan missade läget och törnade emot en dykdaib istället. Då var det bara att ta ny sats och pricka rätt. Problemet var att man inte kunde ha för hög fart in i läget, för då var risken stor att ramma kajen. Undertecknad som arbetat på Götaverken kan intyga att det var svårt att komma in i läget. När jag ökte med färjan tänkte jag att det inte kunde vara så svårt att träffa rätt i läget. Under min senare tjänstgöring på Göteborgs Brandförsvars brandbåtar har jag själv fått känna på problemet med strömmen i älven. Brandbåtarna som förlåg bredvid GÖTAVERKENs färjeläge var således utsatta för samma problem. Visst var det svårt att komma rätt ibland. BRANDBAT II hade sin manövrering via två stycken maskintelegrafer. Det gällde för maskinisterna att handla snabbt och hinna få stopp i tid. Sträckan var kort, drygt trettio meter.



GÖTAVERKEN anlöper färjeläget vid Rosenlund. Även Götaverkens bogserare GÖTA är på väg till stadssidan med arbetare. Foto från Götaverken.

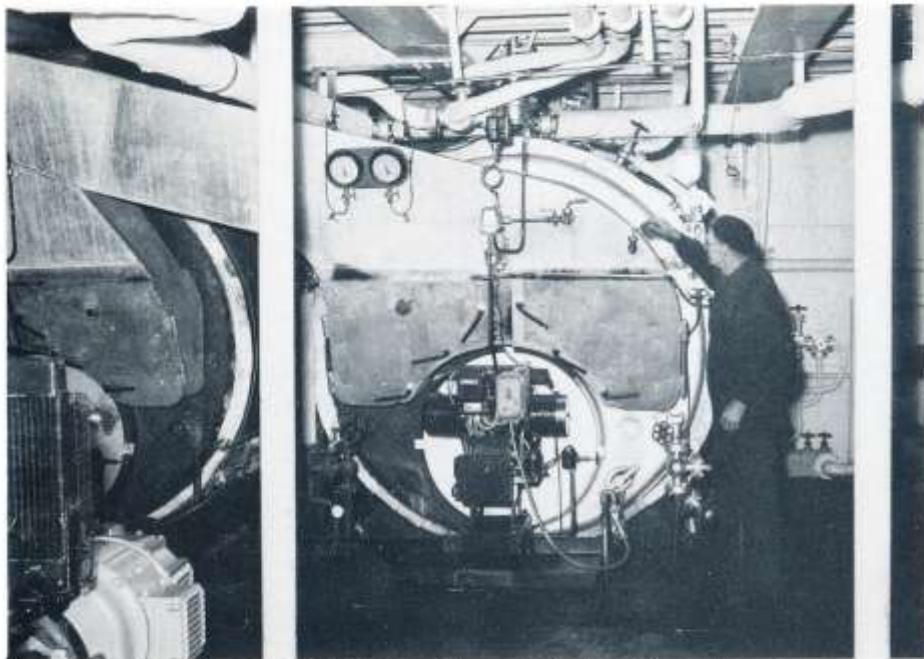
EN TUR ÖVER ÄLVEN

Var spårvagnen försenad -underförstått att jag var sent ute- blev det till att springa från Järntorget. Väntan vid de röda trafikljusen på Oscarsleden var stressande då jag hörde färjans ångvissla ljud för avgång. Befälhavaren väntade inte en sekund. Det gällde att passa tiden så att varvsfolket kom i tid. Missade jag sista turen blev det till att traska till Residensbron och ta HUGO HAMMAR med en timmes försening till arbetet. Grönt ljus. Full fart sista biten över järnvägsspåren, och med andan i halsen snabbt ombord just som färjan lägger ut från läget.

Dimman ligger tät över älven denna morgon. Sakta smyger GÖTAVERKEN ut i det gråsvarta töcknet avgivande långa signaler från ångvisslan. Ångmaskinernas taktfasta dunkande får mig att känna en avslappnande känsla efter språnghmarchen. Färjan omfamnas av dimman och här på akterdäck känns den fuktiga och raa luften rakt igenom märg och ben. Ett svagt ljus

syns strax för om babord. Omedelbart efter dyker silhuetten av Rexbolagets tankfartyg VETTERSÖ fram ur dimman. Tyst ligger hon där tjudrad i bojarna utanför Skeppsbron. Inte ett liv syns till. Vaktman kurar förmodligen inne i hyttvärmen. Komna akter om VETTERSÖ girar färjan 90 grader babord och befälhavaren har fått sin kurs för sista biten över älven. Dörren till styrhytten är nu öppen för att skepparen bättre skall kunna höra om något fartyg är i vägen då han korsar själva farleden. Signal med ångvisslan. Inget svar. Endast dånet från tidiga skiftet hörs genom dimman. Längre västeröver ljuder ångvisslan från FÄRJAN 6. Även hon har problem att ta sig över älven denna morgon.

Nya silhuetter dyker fram. Det är från de fartyg som ligger inne för reparation vid varvet. Kajkranarnas ljus och lamporna på färjeläget kommer allt närmare och så anlöper GÖTAVERKEN sitt läge vid varvet. Bland de sista stiger jag iland från färjan och följer strömmen av människor in på varvet för ytterligare en arbetsdag.



Interiör från GÖTAVERKENs maskinrum. Foto från Götaverken.

År 1964 hade GÖTAVERKEN tjänat ut som personalfärja. Man överlät transporterna på Styrso Trafik AB, som i november detta år satte in färjan GÖTA på leden. (Se Angbåten nr. 48). Götaverken lades upp och utbjöds till försäljning. Som så många andra ångfartyg hamnade även GÖTAVERKEN hos skeppsupphuggare Torsten Johansson med firma AB Skrot & Avfallsprodukter på Ringön i Göteborg. Köpet gjordes upp den 1 november 1966. GÖTAVERKEN undslapp dock skärbrännarna genom försäljning till AB Rör & Konstruktionssvets i Göteborg som blev ny ägare till färjan i september 1967. Detta enligt brev från Skrot & Avfallsprodukter till Sjöfartsverket. Om de nya ägarna använde färjan är för mig obekant, men den låg upplagd i Kungshamn några månader senare samma höst.

Den 30 september 1968 förvärvade Bogser AB Sven GÖTAVERKEN. För att färjan skulle användas som pråm lät man nu skära bort däckbyggnaden. Allt löst i maskin- och pannrum förvandlades till skrot, men det mesta av pannorna och maskinerna finns fortfarande kvar i skrovet. Man gav den gamla färjan namnet B H 85 (Bröderna Hilmerzon 85). Den f.d. Göta-

verksfärjan kom nu att användas för transporter av fartygssektioner till de västsvenska varven. På hösten 1976 inregistrerades B H 85 i det svenska skeppsregistret med signalbokstäver S D Q I och med nr. 12121 hos Klubb Maritim. Hos Klubb Maritim fortsatte man att använda sig av registreringsnummer i kombination med signalbokstäver när myndigheterna slopade dessa och gick över till signalbokstäver vid årsskiftet 1975-76.

Den nya passagerarfärjan GÖTA råkade ut för maskinhaveri på hösten 1975. Efter som maskineriet var från 1932 var det omöjligt att skaffa fram reservdelar. Styrsobolaget satte då in passagerarbåtar för att klara trafiken fram till årsskiftet 1975-76 då Götaverkens personaltransporter över Göta älv upphörde. Varvpersonalen fick istället använda sig av spårvägens bussar eller åka med färjan DAN BROSTRÖM på leden Lindholmen-Haket. När Stena Line i år byggde ut sitt kajområde västerut fick Lindholmsfärjan flytta till det gamla läget vid Rosenlund, som GÖTAVERKEN använde under sin tid som personalfärja för varvet.

BERTIL SÖDERBERG

KUSTTRAFIK

från Göta älv till Bottenhavet



KUSTTRAFIK i ursprungligt skick som ångaren TURISTEN på Göta Älv år 1908. Fartyget trafikerade sträckan Trollhättan-Göteborg med anlop av mellanliggande bryggor. Foto från Sjöfartsmuseet.

Det storslagna kustavsnittet mellan Härnösand och Skags Udde kallas Höga Kusten. Av öarna belägna här är Ulvöarna de största. I övrigt är farvattnen mycket rena och djupa. Ett litet passagerarfartyg vid namn KUSTTRAFIK har i många år, dock med vissa avbrott, befarit dessa farvattnen. Fartyget gör fortfarande god tjänst här under sommarmånaderna. Segitationen startar i slutet av maj, till en början enbart med beställningsturer. I år begynte de reguljära turerna den 12 juni och dessa utgår tisdagar, torsdagar, fredagar, lördagar och söndagar från Ullånger, Docksta, längst in i Dockstafjärden, anlöpes och färden går vidare mot Ulvöarna. Genom det trånga men fagra Ulvösundet når man Ulvöhamn som är beläget på norra Ulvöns sydsida. Fartyget går samma väg tillbaka, utom söndagar då återresan blir något längre, beroende på

att den då går genom Mjältösundet som är sundet mellan fastlandet och Mjältö, Sveriges högsta ö (235 möh). Onsdagar utgår fartyget från Örnsköldsvik till Ulvöhamn och åter. Turlistan upphör att gälla den 31 augusti, varefter man återgår till att utföra beställningsturer. Säsongen upphör medio september och fartyget går i vinterlag i Ullånger.

GAMMAL GÖTA ÄLVANGARE

Tittar man närmare på det prydliga lilla fartyget, finner man att det endast är akterskeppets utformning som skvallrar om att det rör sig om ett äldre fartyg. Jag har en känsla av att fartyget är mycket litet känt utanför sin hemkust och jag skulle därför vilja presentera henne för Angbåtens läsare. Fartygets ▶

bakgrund torde berättiga ett omnämmande i denna tidskrift.

År 1908 levererades från Eriksbergs Mek Verkstad nybygge nr 137, en last- och passagerarångare vid namn TURISTEN till Ångfartygs AB Turisten (P Dahlberg) i Trollhättan.

Fartyget hade följande igenkänningsmått:
Längd 30,00 m
Bredd 5,45 m
Djup 3,02 m

Compoundmaskin om 180 ihk av varvets tillverkning.

Om fartygets verksamhet under tiden hon var hemmahörande i Trollhättan vet jag intet men man kan förmoda att det rörde sig om fart på Göta Älv och då gissningsvis mellan Trollhättan och Göteborg.

TILL BOTTENHAVET

År 1918 avyttrades fartyget till det då nybildade Umeå Rederi AB (G Grahn). Fartyget fick behålla namnet TURISTEN och kom att trafikera sträckan Gumboda-Umeå-Örnsköldsvik samt linjen Umeå-Vasa.

År 1928 övertog sjökapt. E R Forsberg, Nordmalings befäl på fartyget. Umeå Rederi AB likviderades 1931, varvid TURISTEN försälldes till nybildade Rederi AB Turisten i Umeå med ovannämnde Forsberg som verkställande direktör. Forsberg kvarstod dock som befälhavare i fartyget. Verksamheten inskränktes nu till traden Umeå-Vasa samt trafik till några mindre platser kring Umeå.

På hösten 1938 försälldes s/s TURISTEN till Rederi AB Kusttrafik i Ulvöhamn med Övermaskinisten John Nordlund i Norrvingrå som huvudredare. I samband härmed döptes fartyget om till KUSTTRAFIK. Detta rederiföretag hade grundats 1934 och hade till ändamål att bedriva passagerar- och godstrafik mellan Härnösand och Örnsköldsvik samt mellanliggande hamnar. Vid starten införskaffades ångaren ÖRNSKÖLDSVIK men denna avyttrades 1937.

I midsommarhelgen 1939 hade KUSTTRAFIK förhysits av "Bestyrelsen för De Botniska Dagarna" i Vasa för en resa Härnösand-Vasa och åter. Det var skådespelare för ett friluftsspel som hette "Svarte Mickels återkomst" samt en del andra personer, sammanlagt 80 passagerare, som skulle befordras. Denna resa fick så småningom rättsligt efterspel. Från Härnösand hade resan gått innanför Högbondens fyr, genom Ulvöhamn till Skag och därefter direkt mot finska kusten. Fartyget hade emellertid dispens- och säkerhetscertifikat gällande resor Umeå-Vasa och fartyget skulle således ha följt kusten upp till Umeå och därifrån gjort överfarten. Befälhavaren dömdes att för nyttjande av passagerarfartyg i strid mot certifikatet böta 15 dagsböter å kr 2:-.

MOTORISERING

1952 köptes KUSTTRAFIK av Einar Andreas Lundberg, Örnsköldsvik. Ulvöhamn förblev dock fartygets hemort. Man började nu umgås med planer på att installera motordrift i fartyget. Pannan hade hela tiden varit kol- eller björkvedsfyrad. I februari



KUSTTRAFIK ombyggdes i slutet av 1960-talet till oigenkännlighet. Observera symbolen för bogpropeller. För om KUSTTRAFIK skymtar MJKLTO II som nybyggdes 1977. Fotot är taget i Ullånger i juni 1980.

1952 besiktigades och inhandlades en dieselmotor på Hönö. Motorn, eller rättare sagt motorerna, två GM Detroit-diesel (mod 6-71, 6 cyl) kopplade till en samkörningsväxel var tillverkade år 1947 och hade samma år ersatt ångmaskinen i KRISTINA, reg nr 4422 (ex PEHR ERIK -42, OLA -42, NYA DANSKTER -39, HEROS -14. Kompositbyggt lastfartyg om 260 tdw från Sixten Groth i Sjötorp 1904). Inom parentes kan nämnas att KRISTINA nu istället försågs med en 2-takts 3 cylindrig motor som var tillverkad av Jönköpings Motorfabrik 1939 (:).

Seglationen 1952 kom KUSTTRAFIK således igång som motorfartyg med en maskinstyrka om 280 ekk. Besättningen som tidigare bestod av 11 personer, hade nu reducerats till 7 personer, nämligen befälhavare, styrman, däcksmän, maskinist, förestånderska, kokerska och städerska.

Petrus Björklund ingick i trafikföretaget år 1954. Under vintern 1953/54 blev båtdeckat delvis överbyggt och fartyget kom att se ut som bifogade skiss utvisar. Ytterligare ett, exteriört sett, miss-

lyckat exempel på konvertering från ångfartyg till motorfartyg.

Petrus Björklund blev ensam ägare till fartyget 1956. Hemorten blev nu Ullånger.

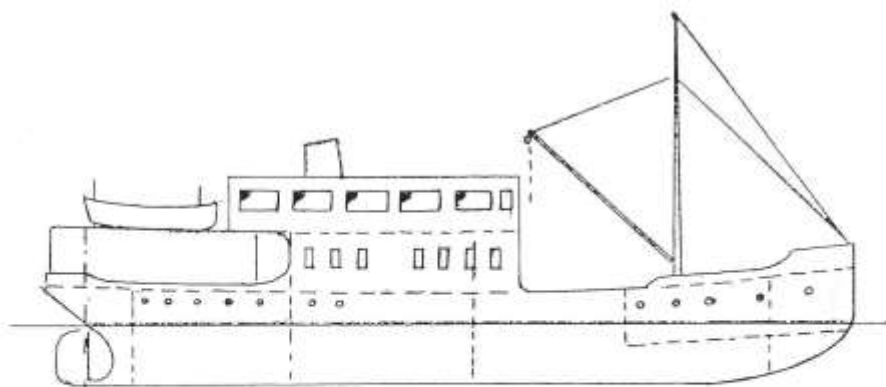
1961 kom fartyget ej i trafik och hon förblev upplagd under återstoden av tiden i Björklunds ägo. I februari 1963 såldes KUSTTRAFIK för 15.000 kr till Karl-Erik Lindbäck i Luleå. Hemorten ändrades till Luleå.

TOTAL FÖRÄNDRING

År 1967 påbörjades den ombyggnad som kom att ge fartyget den exteriör hon i stort sett har idag. Denna gången lyckades man, enligt mitt tycke, avsevärt bättre.

Under tiden fartyget hörde hemma i Luleå sysselsattes hon i trafik inom Luleå hamnområde eller i inre fart i Norrbottens läns skärgård.

KUSTTRAFIK kom än en gång att bli hemmahörande i Ullånger, ty 1972 inköptes hon för 180.000 kr av ett partrederi därstades med Curt Roland Sundqvist som huvud-



Skiss på KUSTTRAFIK efter ombyggnaden 1953-54.

redare. Sommaren 1972 insattes hon i den trafik som hon än idag upprätthåller. 1973 överfördes fartyget på Kustrafik i Ullånger AB (Curt Sundqvist).

1973 genomgick motorerna helrenovering och försågs med nya injektorer, varefter man erhöi en effekt av ca 440 hk. Farten är ca 10,5 knop. Styrhytten har undergått en ombyggnad på senare år men kvar finns den s k Johnsonbalkongen, en olägenhet vid manövrering eftersom den skymmer en stor del av fördäcket. För att underlätta manövrering i små och trånga hamnar samt för att erhålla snabbare och säkrare manövrer vid bryggorna försågs fartyget 1978 med en bogpropeller driven av ett elektrohydrauliskt aggregat med en effekt av ca 50 hk. Fartyget har också försetts med hydrauliskt styrmaskineri.

Fartygets data är idag:
Längd över allt 31,45 m
Bredd, mallad 5,63 m
Djup, mallat 3,24 m
Bruttodräktighet 196,57 reg ton
Nettodräktighet 135,33 " "
Displacement, tomt fartyg 159,3 ton

Fartyget får medföra 200 passagerare i inre fart i Västernorrlands läns skärgård.

Utrustningen på bryggan omfattar en Decca radar (som även den har ett förflutet inom den svenska ångfartygsflottan, ity att den tidigare tillhört s/s MONODORA), Robertson automatstyrning kopplad till magnetkompass, VHF och kommunikationsradio.

Ett fartyg kan knappast ha seglat i 72 år utan att olyckor inträffat; dock tycks det här fartyget ha klarat sig ifrån svårare tillbud. En del smärre grundstötningar har noterats och den allvarligaste torde ha timat natten till den 22/8 1959, då fartyget i tjocka rände upp på E 4:an, vid ett ställe där denna löper tätt utmed Ullångersfjärden. En del plåtbyten och uppriktningar blev följden.

Avslutningsvis vill jag önska fartyget fortsatt lycka på den vackra kust som hon under decennier har betjänat.

SVEN CAPPELIN

Jul 1912
Göteborg—Trollhättan
ångaren **TURISTEN**,
kaptn Axel Wiberg,
från Göteborg kvarje Tied., Torad. och
Lördag kl. 8 im.
Telefon till Ång. 4202.
12182 Vidare meddelar Tycha Hoberg

Båtar med segel och mycket höga skorstenar

Eftersom vi måste börja använda förnyelsebar energi istället för olja, har framsynta skeppskonstruktörer börjat fundera på att låta vinden driva fartygen igen. Nybyggda segelfartyg kan få modern regler-teknik som t ex roterbara master och manövrering av seglen helt och hållet från däck.

En amerikansk oljeborrrigg har med segel på tillsammans 650 m² ökat farten vid transporter med en halv knop. Fartökningen värderades till 10.000 kr per dag. Flera konstruktörer och redier runt om i världen, framför allt i Japan, har börjat intressera sig för segelfartyg. Dynaship Corp, bildat 1974 i Danmark och USA, har gjort flera utkast. Man räknar med att segelfartyg skulle få 20 % större lastvolym än maskindrivna. En högtflygande idé är att låta stora drakar dra båtarna.

Det finns en chans att en i Göteborg hemmahörande skuta blir ett av världens första seglande fraktfartyg i modern tid. Det är Bo Nyberg och Manne Olsson, ägare till torrlastaren STELLAN på 940 ton och byggd i Sölvesborg 1955, som vill börja segla. Om Styrelsen för teknisk utveckling och Transportforskningsdelegationen ger bidrag, är Statens Skeppsprovninganstalt villig att hjälpa till med projektet.

STELLAN går med salt från Strålsund till Helsingborg och 70 % av dygnskostnaden går till bränslet. Med ganska så konventionella duksegel skall STELLAN kunna göra 10 knop. En annan möjlighet kan vara att använda s k Flettner-rotorer. Dessa är stående stälcyllindrar, som på STELLAN skulle vara två stycken, 20 m höga och 3 m i diameter.

Man utnyttjar i så fall den s k magnuseffekten. Den verkar så att när cylindrarna dras runt av mindre elmotorer, med en periferihastighet av ca tre gånger vindhastigheten, uppstår en kraft vinkelrätt mot vindriktningen. Kraften blir ungefär tre gånger större än det vindtryck som verkar direkt på rotorns yta. Resultanten av dessa krafter utgör framdrivningskraft

Vårt medlemsregister

Medlemsregistret utgör en viktig del för kommunikation med och information till Sällskapets medlemmar. Utan ett fungerande register när inga tidskrifter eller föreningsmeddelanden ut till medlemmarna. Dessutom håller registret reda på de enskilda medlemmarnas inbetalning av årsavgiften. Registret består dels av ett individuellt kartotekskort för varje medlem dels en stansad adressplåt av Citograftytp.

Kortet upptar förutom namn och adress datum för senaste inbetalning samt ev innehav av andelar i Angbåten Ekonomisk Förening. Andelsinnehav markeras med ett E under adressen på adressplåten, detta för att vid skilda tillfällen kunna separera post till medlemmar med eller utan andel.

För andelsägare i AEF som ej samtidigt är årsbetalande medlemmar i Sällskapet Angbåten förs ett särskilt kort- och plåtre-gister. Till dessa utsändes ej tidskrift utan endast en ärlig kallelse till stämman.

En gång om året, efter bokslutsdatum den 1 maj, genomgås alla registerkort med avseende på sista inbetalningsdatum av medlemsavgift varvid alla som missat innevarande och föregående års inbetalning utsorteras. Det innebar 1980 att alla som missat 1979 och 1980 automatiskt upphör att vara medlemmar. I år har vi provat med påminnelse med inbetalningskort till varje "syndare" och ett glädjande stort antal har redan gjort "bot och bättring".

Var och en förstår nödvändigheten av att registret stämmer med verkligheten, dvs att alla adressuppgifter är riktiga. Ännu har dock ej inträffat att 100 % av försändelserna till medlemmarna nått fram.

Mellan 15 och 20 kommer alltid i retur från posten med stämpeln "adressaten okänd" eller "har flyttat". Det vållar registerhållaren stort arbete att medelst telefonering till pastorsexpeditioner, postmästare och släktingar till den försvunna ta reda på vederbörandes nya adress. De flesta som byter adress är dock omtänksamma och sänder ett kort med sin nya adress. Det rör sig om några 100-tal ändringar per år.

Ett annat problem är inbetalningskortet för medlemsavgifter. När det gäller handstilarna på inbetalningskortet är alla tänkbara stilarter representerade, såväl rokokko, barock, empire, jugend som impressionism. Det hade varit praktiskt om registratören hade varit lite Sherlock Holmes som ju bl a var expert på skrifttolkning. (Bevare oss väl, red anm.) Det är dock ej nödvändigt att det skall behöva ta 15 minuter eller mera att med hjälp av "Blå Boken", telefonkatalogen, telefonsamtal etc identifiera ett enda inbetalningskort.

En vädjan därför till alla medlemmar, texta alla uppgifter rakt upp och ner utan några extra krumelurer. Ni gör därmed registratören en stor tjänst och minskar felprocenten. Har Du nyligen flyttat ange då även den gamla adressen.

Om Du har några synpunkter på eller anmärkningar mot det nuvarande distributionsystemet, hör gärna av Dig till

Nils Rydbeck
Inriggaregatan 9
431 36 Mölndal.

Alla goda förslag är välkomna.



för båten, då den är riktad för om tvärs. I rotorernas ändar sitter breda flansar för att förhindra tryckfall.

Enligt Anton Flettners patent byggdes ett par försöksfartyg i Tyskland 1924-29. Ett av dem BADEN-BADEN, seglade över Atlanten. Rotorfartygen fick den gången ingen prak-

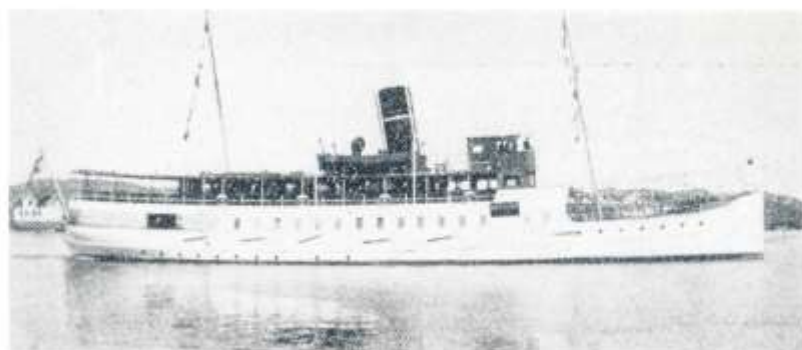
tisk användning, då det vid svag vind krävdes större effekt för att driva rotorerna än för att ge båten samma fart med propellerdrift, samt att rotorerna vid mycket stark vind inte kom upp i tillräcklig periferihastighet.

SVEA vid Brännö brygga



Från Robert Dahlquist på Brännö har vi fått bilden på Angslupsbolagets ångare SVEA vid Brännö Husvik. Bilden torde vara tagen mellan 1896 och 1903. SVEA gick i skärgårdstrafik ända till våren 1967 då hon lades upp för att senare skrotas.

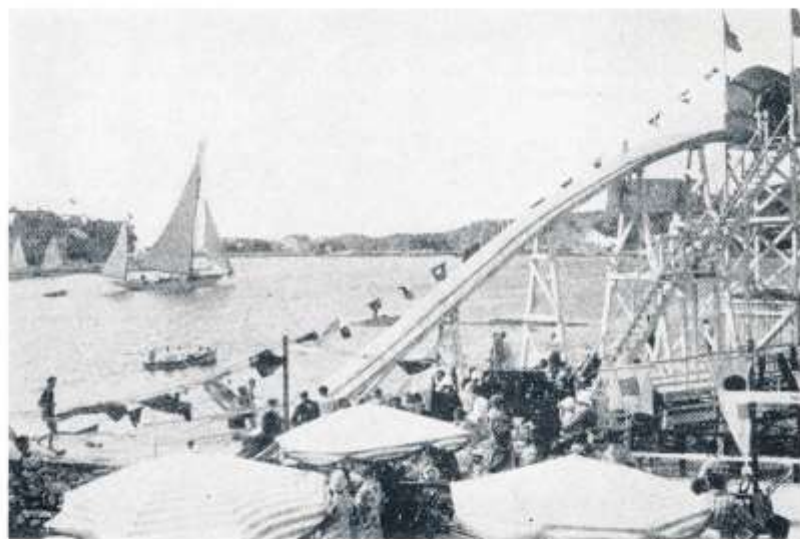
**GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN**



Angaren Bohuslän

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B:s

förstklassiga ångare uppehålla dagliga turer mellan
Göteborg—Marstrand med Arvidsvik, Lysekil,
Fiskebäckskil, Nösund, Smögen m. fl.



Olympiabadet, Arvidsvik

Turlistor och alla upplysningar lämnas beredvilligt

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B., Marstrand

Tel. Marstrand n:o 16

Tel. Göteborg n:o 37315 & 37316



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

Vinterhalvåret september—april: tisd.—fred. 12.00—15.00, lörd., sönd. och helgd. 10.00—17.00, månd. stängt. Kvällsöppet onsd. 17.00—21.00.

Sommarhalvåret maj—augusti: alla dagar 11.00—16.00.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

Sept.—april: lörd. 10.00—15.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.

Maj—augusti: vard. 10.00—17.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.