



**ÅNGBÅTEN**



Årg 18 • December 1982 • Nummer

**56**

# Ångbåten 56

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

Postgiro 621606-3  
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen  
telefonsvarare - 031-151501.

Tel till ång BÖHUSLÄN vid Stenpiren  
under seglotionssäsong: 031-131450,  
under vinteruppläggnings vid Skepps-  
bron: 031-131420.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgöres av:

Ingvar Kronhamn tel 031-512220  
Gunnar Söderberg 188805  
Stefan Westerberg 142276

Bidrag till tidningen bör sändas di-  
rekt till redaktionen under adress:  
Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Be-  
svärsgratan 2, 411 29 Göteborg.  
Adressförändringar meddelas till  
Nils Rydbeck, tel 031-277846.  
Medlems- och prenumerationsavgift  
är 30 kr per år.

## Omslagsbilden

Tidningens framsida pryds denna gång av  
ångaren TRAFIK som firade sitt 90-årsju-  
bileum med en resa från Hjo till Stock-  
holm varifrån hon levererades 1892 från  
Bergsunds Mek Verkstad. Bilden togs av  
Dag Almén den 4 juli 1982. Under rubri-  
ken Jubileumssommar berättar Dag i detta  
nummer om den minnesvärda resan genom  
Göta Kanal.

## Andelsbevis efterlyses!

I samband med andelsförsäljningen ombord  
sommaren 1981 har det p.g.a. ett missöde  
med redovisningslista nr 10 uppstått  
bristande redovisning av andelarna 1474,  
1475, 1480 - 1486.

Tyvärr vet vi inget om ägarnas namn och  
adress. Om någon av denna tidnings läsa-  
re vet sig inneha något av de efterlysta  
bevisen eller i övrigt kan ge någon led-  
tråd för efterforskningen, tag snarast  
kontakt med Nils Rydbeck, tel 031/277846.

## Innehåll

- 4 Sommarturerna 1982 och 1983
- 6 Aktuellt ombord i BÖHUSLÄN
- 9 FARJAN 4 åter i trafik?
- 10 Jubileumssommar
- 14 Båtluftningen succé
- 15 Känner du Ång-Britta?
- 16 Ritning på ångaren ÖCKERÖ
- 18 Slussens lastageplats
- 22 Motorstänkan GULLI
- 24 J 311 KUNGÅLF
- 25 Ångbåtsanknytning.  
Ångbåtsbiljettpriser 1982
- 26 Ångbåtsmöte i Mariestad 1983
- 27 Båtar runtomkring
- 28 MARIEFRED byter ångpanna  
BLIDÖSUNDENS ångpanna
- 29 Saimens passagerarångare skingrade  
GUSTAF WASA
- 31 Samarbete mellan västkustrederierna

Ångbåten 56 var klar för tryckning 16 de-  
cember 1982. Upplaga 2.000 ex.

## STORMPRINCESS

Sedan STORMPRINCESS övertogs av Sällska-  
pet Ångbåten i maj 1982 har bogseraren  
haft sin bas vid Fartygsmuseet i Lilla  
Bommen. Under sommaren har en del under-  
hållsarbeten utförts ombord. Eftersom  
skrovet vid övertagandet var nymålat bå-  
de över och under vattenlinjen, kunde  
sommarens insatser begränsas till arbe-  
ten ovan däck. Styrhytten har efter ren-  
skrapning och oljning blivit en verklig  
prydnad för båten. Skorsten, kappar och  
relingar har rostbankats och helmålats.  
Bogsererkroken som var fastrostad har re-  
noverats till funktionsdugligt skick.

Skandiamotorn har genomgått en översyn  
som bl a omfattat rengöring av spillol-  
jesumpen, byte av ett vevlager och byte  
av de elektriska tändpropparna som an-  
vänds vid start. 24 volts generatoren  
har även renoverats.

Tack vare stor hjälp från Stormking och  
Röda Bolaget har vi fått en hel del ovär-  
derliga reservdelar till den gamla fina  
Skandiamotorn.

Under året har STORMPRINCESS mest pend-  
lat mellan Lilla Bommen och Stenpiren  
där BÖHUSLÄNS tryckluftskompressor an-  
vänts flitigt vid rostbankning. Några  
kortare skärgårdsutflykter, där vi pro-  
vat vår dåliga fiskelycka, har även hun-  
nits med.

## Årsmötet 1982

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten hölls lör-  
dagen 30 oktober i Göteborgs Hamns lokal  
på Smedjegatan 7 i Göteborg. Ca 50 med-  
lemmar mötte upp.

Kallelse till medlemmarna hade sänts ut  
tillsammans med verksamhets- och revisi-  
onsberättelserna. Sällskapet Ångbåten  
verksamhetsår löper från 1 maj till 30  
april och årsmötet behandlar därför fö-  
regående års säsong vilket kan verka  
förvirrande för många. Med hjälp av da-  
tatekniken hoppas vi emellertid att kunn-  
a närma årsmötet verksamhetsårets bör-  
jan. Det har hittills inte varit möjligt  
att göra en ekonomisk slutredovisning  
när det nya verksamhetsårets seglotionssä-  
ssäsong just har börjat.

Verksamhetsåret börjar med säsongstar-  
ten 1 maj. Under seglotionssäsongen tjä-  
nar vi in de medel som vi under påföljan-  
de vinter gör av med på reparationer och  
underhåll. Det är alltså vår verksamhet  
som bestämmer denna ordning.

På revisorernas förslag fastställdes sty-  
relsens verksamhetsberättelse med resul-  
tat- och balansräkningar och styrelsen  
beviljades ansvarsfrihet för det gångna  
verksamhetsåret.

För att undvika "palatsrevolutioner" väl-  
jer vi delar av styrelsen växelvis på två  
år. I tur för val stod denna gång vice  
ordföranden, kassören och två ledamöter.

Ordförande och sekreterare för ytterli-  
gare ett år är Stefan Forssblad resp.  
Ingvar Kronhamn. Till vice ordförande  
omvaldes Herbert Johansson, till kassör  
Sven-Anders Boman, båda för en tid av  
två år.

Ledamöterna Kurt Falk och Inge Nilsson  
omvaldes medan Håkan Järnström kvarstår.

Två av ledamöterna i styrelsen är inte  
valbara av Sällskapet Ångbåten medlem-  
mar utan tillsätts av Ångbåten Ekonomisk  
Förening. Dessa är AEF ordförande Nils  
Rydbeck och ledamoten, tillika kassören,  
Margaretha Grundell.

Av suppleanterna omvaldes Per Ahlqvist  
medan Per Palmér kvarstår.

Föreningens revisorer, René Sjöstrand  
och Leif Forsberg, omvaldes liksom deras  
suppleanter, Roger Mattsson och Claes  
Nordström.

Däremot skaffade årsmötet en helt ny val-  
kommitté med Christer Eliasson och Gunnar  
Söderberg i rollerna.

Arsavgiften fastställdes efter rekomen-  
dation från styrelsen att förbli oföränd-  
rad med 30 kronor per medlem och år.

Efter dessa formella punkter på dagord-  
ningen kunde ordföranden informera om  
kommande arrangemang och sekreteraren om  
1983 års sommarturer.

Per Ahlqvist presenterade föreningens ny-  
förvärv STORMPRINCESS i ord och diabil-  
der. Efter mötet visades bogserbåten för  
intresserade vid Stora Bommen. Gunnar Sö-  
derberg berättade om FARJAN 4:s eventuel-  
la framtid som transportmedel på älven.

Vår medlem Gösta Johannesson från Holme-  
dal utanför Ärjäng höll ett intressant  
anförande med ljusbilder om Angfartygs  
AB Bengtsfors-Nordmarken vars historia  
vi hoppas få i bokform vad det lider.

Kallelsens "lätta servering" utgjordes i  
år av lättöl, smörgåstårter, kaffe och en  
smaskig kaka. Ett stort TACK till er som  
hjälpes åt att arrangera årsmötet!

## Medlemsavgiften 1983

Nu är det dags att betala medlemsavgif-  
ten för 1983. Arsavgiften är oförändrat  
30 kr per år. Avgiften insättes på Säll-  
skapet Ångbåten postgiro 621606-3 eller  
bankgiro 673-6862.

# Sommarturerna 1982

För de flesta framstår den gångna sommaren som ovanligt fin och framför allt bör väl julivädret gå till historien.

Ångaren BOHUSLANS kvällsturer började i sol och stilltje onsdagen 2 juni medan tyvärr resten av juniorsdagarna inte precis gynnades av vackert väder. Passagerarna lockades kanske istället av musiken ombord: 2/6 Riverside Jazzband och Ångbåtsbandet, det senare spelade även 9/6, 16/6 konserterade SKF:s Blåsorkester, 23/6 spelade Plåt, svets och tårar, 30/6 var det folkmusik med Härs och tvärs.

Med juli månads pangväder gjorde musiken ombord uppehåll medan resenärerna strömmade till och fyllde kvällsturerna. I augusti började musicerandet igen; 4/8 spelade Göteborgs Ceili Band irländskt för en väldigt publik, Musikligan spelade blandat diggabelt 11/8. Vädret blev nu allt sämre vecka för vecka och 18/8 inställdes turen medan Göteborgs Hotband

hottade ombord vid kaj, publiken kunde undvara sjöresan men inte gärna underhållningen. 25/8 avslutades kvällsturerna med minimalt deltagarantal i ruskvädret trots folkmusik med Härs och tvärs. Synd på så trivsam musik!

Söndagsturerna hade en trevande inledning. Till resan 4/7 hade det fina julivädret ännu inte infunnit sig och turen fick ställas innanför Tjörn till Mollösund och åter. Sedan var det fullsatt till Marstrand och Kärningön fram till 8 augusti, den söndag då sommaren tog slut. Men vi är ändå inte missnöjda med sista Kärningöturen 15/8 liksom sista turen till Marstrand 22/8.

En nyhet var BOHUSLANS rundturer från orter i norra Bohuslän 21-25 juli. I gott väder gjorde BOHUSLÄN rundturer från Fjällbacka och Grebbestad 21/7 och från Bovallstrand 23/7. Söndagen 25/7 gjorde

BOHUSLÄN en uppmärksammas resa Lysekil-Malmön-Hovenäset-Fisketängen-Smögen och åter. Under uppehållet på Smögen gjorde BOHUSLÄN en kortare tur genom Sotenkanalen och åter. Turerna annonserades och biljetter såldes ombord.

## ...och 1983

Det reguljära programmet för ångaren BOHUSLÄN följer i stort föregående säsong.

Kvällsturerna går varje onsdag i juni, juli och augusti från Göteborg kl 18.30 med återkomst 21.30. Ombord finns kaféserving.

Marstrandsturerna som i huvudsak ombesörjs av Styröbolagets ms STYRSÖ utökas 1983. STYRSÖ kommer sälunda att trafikerar Marstrand förutom torsdag och söndag även tisdag och torsdag under tiden 26 juni-21 augusti.

Marstrandsbåten går från Göteborg kl 10 och går tillbaka från Marstrand 15.30. Upphållet i Marstrand är tre timmar. Tisdag och torsdag anlöps Rörö i norra

I övrigt annonserades sommarturerna i programmet "Skärgårdsturer från Göteborg 1982" som även upptog Styröbolagets bad- och rundturer till Öckerö, Hönö och Fotö.

skärgården, lördag och söndag anlöps som vanligt Öckerö. STYRSÖ har kaféserving ombord. Söndagarna 24 juli, 7 och 21 augusti rycker BOHUSLÄN in på Marstrand!

Ångaren BOHUSLANS turer till Kärningön går söndagarna 3, 17 och 31 juli samt 14 augusti med avgång från Göteborg kl 09. Marstrand, Kyrkesund och Mollösund anlöps på såväl nord- som sydgående. Upphållet på Kärningön är 2 1/2 tim med avgång kl 16. BOHUSLÄN har på dessa turer förutom kaféserving, frukost och middag i matsalen.

Fullständigt sommarprogram för 1983 kommer med Ångbåtens värnummer!

Bilderna på ångbåtspassagerarna i Marstrand togs av Dag Almén den 8 aug 1982.



# Aktuellt ombord i BOHUSLÄN



Ake Karlsson har här krupit in på vattensidan av pannans botten (pannan är tömd på vatten). På bilden syns en del av de korrugerade eldrören samt en bit av flammugnens undersida. Foto Per-Uno Karlsson 6 december 1982.

Seglatsäsongen med BOHUSLÄN avslutades den 2 oktober då ångaren gjorde årets sista beställningstur. Under årets säsong har BOHUSLÄN haft 79 gångdagar, vilket motsvaras av 420 gångtimmar. Detta framgår av den intressanta maskinstatistiken som uppgjorts av Bert Johansson. Av statistiken kan man även utläsa att BOHUSLÄN är en bränsleslukare av stora mått. 136.900 liter brännolja har gått åt under säsongen vilket innebär en förbrukning av 326 liter/gångtimme! I siffran ingår dock påeldning och varmhållning av pannan, varför den verkliga förbrukningen per gångtimme blir lägre.

Lördagen den 9 oktober hade BOHUSLÄNS besättningar den traditionella avslutningsfesten ombord. Ett 70-tal personer deltog i festligheterna som inleddes med en välkomstdrink i mellandäcksgången. I cafét på akterdäck avnjöts sedan en utsökt supé. Efter de sedvanliga invecklade tacktalen serverades kaffe i salongerna på övre däck. Sedan akterdäcket av-

röjts för dans kom både dragspel och musikmaskiner fram.

Vinterns dominerande arbete på BOHUSLÄN blir de beordrade klassningsarbetena på pannan. För att Det Norske Veritas skulle kunna utföra en ordentlig besiktning var det nödvändigt att avisolera pannan. Eftersom vi visste att några stagbultar skulle behöva åtgärdas, revs en del av det förliga maskinrumsskottet för att komma åt stagbultarna och samtidigt blev det oerhört mycket lättare att avisolera pannan. Isoleringen bestod av asbest som på pannmanteln var klädd med skyddsplåt. Bara rivningen av asbestisoleringen var en mycket arbetskrävande uppgift. Väl inkapslade med andningsmasker och skyddskläder revs isoleringen av maskingången och förpackades i plastsäcker för att kunna tagas iland från fartyget. Efter arbetena förhalades BOHUSLÄN till ordinarie vinterkajplatsen vid Skeppbron.



Per-Uno Karlsson poserar inne i pannans ovan del. Närmast över och under sig har han en del stagbultar. Längst ner till vänster skymtar ett tubpaket. Genom tuberna går - när pannan är i drift - de heta rökgaserna som värmer vattenet så att ånga bildas. Foto Ake Karlsson 6 december 1982.

Besiktningen av pannan kunde nu utföras vilket först skedde genom provtryckning. Därefter blåstes pannan för att göra det möjligt att inspektera vattensidan av pannan. Resultatet av besiktningen blev att några stagbultar skall bytas helt medan några endast skall svetsas.

Pannan kommer efter reparationen att isoleras med folieklädd mineralull. Utanpå detta spänns hönsnät för att hålla isoleringen på plats. Mantelns ovansida kläds dessutom med skyddsplåt.

I övrigt sker den årliga genomgången av huvudmaskin, hjälpmaskiner och pumpar. Maskintelegraferen på bryggan har demonterats för att möjliggöra renovering av överföringen från bryggan och hela vägen till maskintelegraferen i maskinrummet.

På däckssidan fortsätter följetongen med renoveringen av inredningen under däck i akterskeppet. I dampsalongen och kaptenshytten pågår målningsarbetena för fullt. I aktersalongen skrapas de sista ytorna rena från gammal tjock färg. Här, liksom i styrmanshytten, återstår en del snickeriarbeten innan målning kan ske.

För rummet vid damtoaletten är under fortsatt renovering. Som den uppmärksamma kanske har sett var taket nyrenoverat i somras och nu är turen kommen till resten av utrymmet. Även i trapphallen utanför toaletterna pågår renskrapning av skotten.

I kök och diskrum har den gamla otäta golvmattan rivits bort. För att kunna utföra detta har diskmaskinen demonterats och ilandtagits för vinterförvaring. Under mattan lög ett tjockt lager cement på trädäcket. Cementen har hackats upp och grävts bort och trädäcket, som är i dåligt skick, skall nu repareras och täckas med någon form av vattentät matta eller massa.

Källaren under försalongen, som används för förvaring av öl, läsk och proviant har i höst kompletterats med ytterligare några förvaringshyllor. Utrymmet är tidigare helrenoverat.

På promenaddäck fortsätter det tålamsprövande arbetet med att bränna bort den gamla vitfärgen och underliggande fernissan från undersidan av taket. Taket som



Ake Larsson i färd med att värma och skrapa bort gammal färg på skotten i trapphallen utanför toaletterna. Ibland går det tydligen lättare att arbeta om man ligger ned. Foto Ake Karlsson 6 december 1982.

varit en verklig skamfläck, återuppstår nu i sitt ursprungliga oljade skick, vilket sommarens resenärer har kunnat konstatera på en stor del av styrbordssidans tak. I matsalongen har det återstående orenoverade skyligtet demonterats för blästring och renovering ifland.

Ett ständigt problem ombord har varit det läckande promenaddäcket, vilket vi brutalt har påminnt om varje gång det regnat. Eftersom vi själva inte har kapacitet att åtgärda däcket, kommer vi efter nyårshelgerna att engagera ett träbåtsvarv för arbetet att fräsa eller såga upp den gamla näten och sedan näta om med en lämplig elastisk nätmassa.

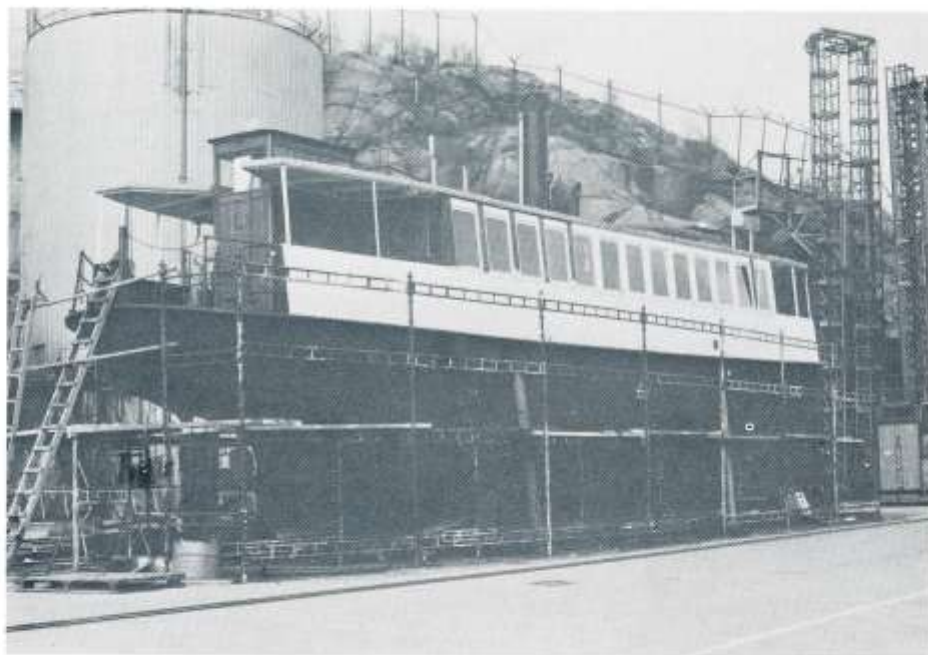
Som de flesta säkert inser så sinar aldrig arbetsuppgifterna ombord på BOHUSLÅN under vinterhalvåret, då reparationer och renoveringar måste göras för att hålla ångaren i gott och presentabelt skick. Sommartid när många underhållsarbeten borde göras för att få bästa resultat, finns ingen chans att klara av mer än det vanliga löpande arbetet som består av rengöring och städning i alle former.

GS



Maskinchefen Herbert Johansson på eldaredurken framför pannan. Bakom Herbert syns två av de tre eldrörsmyningarna där oljebrännarna normalt sitter. Foto Ake Karlsson 6 december 1982.

## FÄRJAN 4 åter i trafik



FÄRJAN 4 på land vid Eriksbergs Mek Verkstad. Foto Gunnar Söderberg i maj 1982.

Kommer FÄRJAN 4 i reguljär trafik igen? Ja, det ser faktiskt så ut sedan Götaverken Cityvarvet visat stort intresse för vår ångdrivna gamla färja. Anledningen till intresset är att Cityvarvet insett behovet av en snabb direktförbindelse över älven till centrum både för personal och besökare. Cityvarvet ser även visst PR värde av att hålla en ångdriven färja i trafik. En motordriven modern färja skulle inte ha samma PR värde.

Vid ett möte med Erkki Persson och Stig A Jönsson på Cityvarvet i oktober diskuterades varvets förslag som innebär att man vill låna FÄRJAN 4 av Sällskapet Angbåten. Villkoret för lånet skall vara att Cityvarvet svarar för alla kostnader och allt arbete för att få färjan i trafikdugligt skick, liksom att fortlöpande sköta underhåll och klassningar. Allt arbete på färjan skall ske under Sällskapets överinseende och godkännande. Detta skall borga för att inga ändringar kommer att göras som förändrar färjans nuvarande utseende och tekniska funktion.

Avsikten är att FÄRJAN 4 skall sättas in på en linje från Cityvarvet till färjeläget vid Stora Bommen (intill Stenpiren). Linjen skall trafikeras i anslutning till varvets arbetstider, men färjan skall även utföra turer mitt på dagen. Om Sällskapet Angbåten önskar disponera färjan för egna arrangemang skall detta vara möjligt när färjan inte är i trafik för Cityvarvet.

Bemanningen av färjan skall ske med personal från varvet. Villkoret för detta är givetvis att varvet har behörig och kunnig personal som förstår värdet av färjans bevarande i nuvarande skick.

Styrelsen för Sällskapet Angbåten har accepterat Cityvarvets förslag och har utformat ett avtal som skall reglera varvets åtagande. Cityvarvet har fått besked om vilka upprustningsarbeten som ovillkorligen måste utföras innan färjan kan sättas i trafik. Det återstår nu för Cityvarvet att bedöma kostnaderna för upprustningen och driften innan slutlig överenskommelse kan träffas.

GS

# Jubileumssommar



Kanalbåtarna JUNO, WILHELM THAM och DIANA samt ångaren TRAFIK framför slussen i Motala hamn den 3 juli 1982.

Göta Kanal invigdes med pompa och ståt av Carl XIV Johan den 26 september 1832, då östgötadelen var klar för trafik. 150-årsjubileet tjuvstartade redan på försommaren med festligheter i Motala. Östgöta-correspondenten hade den 11 maj givit ut en specialbilaga om Göta Kanal. Givetvis nämnes inte ett ord om kanalens västgötadel. Vad som försiggår på andra sidan Vättern är ointressant för östgöten. Göta Kanal firades hela sommaren och festligheterna avslutades inte förrän just den 26 september i Norrköping.

Rederi AB Göta Kanal bidrog till jubileet genom att låta sina tre passagerarfartyg JUNO (1874), WILHELM THAM (1912) och DIANA (1931) samtidigt avgå från Göteborg med destination Stockholm.

Jag stod på Göta älvbron på morgonen den 2 juli och inväntade de tre kanalbåtarnas avgång från Packhuskajen. Det var väl

en mer säregen än pampig anblick, när fartygen på rad gled in under bron. Pampiga blir kanalbåtarna först, när de befinner sig i Göta Kanal eller slussas i någon av de 58 slussarna.

## MÖTE MED ANGBAT

Den 3 juli reste jag med tåg till Motala för att där möta de tre, vilka nu fått sällskap med en riktig ångare, som dessutom behållit sitt ursprungliga utseende och ännu eldas med kol. Jag syftar givetvis på ångaren TRAFIK, som anslutit sig till konvojen i Karlsborg. TRAFIK firade också jubileum. Det var nämligen 90 år sedan hon levererades från Bergsunds Mek Verkstad i Stockholm, dit hon nu var på väg.

Atskilligt försenade anlände de fyra passagerarbåtarna till Motala efter en resa på Vättern i åskväder och skyfall,



JUNO ankommer till Göteborg den 1 juli inför jubileumsresan. Vid kajen ligger redan DIANA och WILHELM THAM.

som också östes över Motala, där publiken otåligt väntade på båtarnas ankomst. Så uppenbarade sig kanalbåtarna en efter en i regndiset på Vättern, och strax därefter syntes en rökpelare, som naturligtvis tillhörde s/s TRAFIK av Hjo. Några större ovationer ägnades inte gästerna. Motala hade skjutit bort sitt bästa krut på tidigare arrangemang. Efter ett kort uppehåll fortsatte fartygen mot Borens-hult, där man arrangerade en slussning av aldrig förut skådad modell. Fyra passagerarfartyg i rad - en i var slusskam-mare - lockade många fotografer till platsen för att få en acceptabel bild i den svaga kvällsbelysningen.

För egen del tog jag bussen till Borens-berg, där jag beställt rum för natten på den gamla gästgivargården. I det lilla samhället vid Motalaström och Göta Kanal hade man anordnat diverse jippon för både stora och små i väntan på kanalbåtarna. Jag hade ett mycket angenämt samtal med en 1800-talsskrudad gentleman, vilken presenterade sig som Baltzar von Platen. Sannolikt hade han mycket litet gemen-

samt med den barske greven som följande aldrig fick uppleva hela kanalen färdig. Men kul var det, och förmodligen hade man haft en hel del trevligt för sig, innan jag anlände till Husbyfjöl, som Borensberg hette tidigare.

Götakanalbåtarna fortsatte efter ett kort uppehåll sin nattliga färd mot Stockholm, medan s/s TRAFIK sökte nattkvarter vid samhällets lilla kaj.

## OMVÄRLANDS KANALFÄRD

Söndagen den 4 juli inbjöds jag att följa med på en dagsfärd längs den sommarvackra kanalen, vilket jag naturligtvis tacksamt accepterade. Jag var emellertid inte ensam passagerare ombord. Vi fick sällskap med representanter för Veteranreseklubben i Stockholm. Män, kvinnor och barn iförda festkläder från sekelskiftet skred över landgången bärande på sitt omfattande ge-päck av lika älderdomlig modell. Det glada gänget hade följande hjälpt till att arrangera festligheterna kring jubileet. Även m/s JUNO hade dagen innan fått besök av

det nostalgiska herrskapet till passagerarnas förmöjelse.

Sakta gled TRAFIK längs kanalens vindlingar, som vid ett par tillfällen beskrev krumelurer, som ångaren vägrade att följa, trots rorgångarens frenetiska vevande på den välputsade mässingsratten. Det var bara att ta till de för ändamålet anskaffade störrarna och med förenade krafter staka sig loss från den förrådiska kanalbanken.

Så nådde vi akvedukten vid Ljungsbros, där landsvägen passerar under kanalen. Detta måste förevisas, jag fick låna en av cyklarna ombord och trampade iväg för att inta en strategisk position. En kraftig regnskur höll på att äventyra expeditionen. Men när TRAFIK uppenbarade sig i betongrännan hade regnet upphört även om solen ännu lyst med sin frånvaro till men för det fotografiska resultatet.

Den imponerande slustrappan vid Berg Lockar ju alltid folk, när kanalbåten nalkas. Kommer det dessutom en kolrykande ångbåt, så är lyckan fullständig. Nostalgien blommar och de kameraförsedda människorna knäpper och knäpper så länge filmen varar. Jag övertalades att följa med över Roxens tremilasjö till nästa natthamn, Norsholm, där kanalen korsas av både landsväg och järnväg. Man bjöd på middag ombord. Jag vill minnas att det serverades fisk - dock inte stör. Vädret var strålande, även om den riktiga sommarvärmen, som lockade till solbad, ännu inte infunnit sig.

#### EN DAG PÅ LANDBACKEN

Hotellrummet i Linköping väntade. Dit skulle det väl gå lätt att ta sig med buss från Norsholm! Men ingalunda. Sista bussen för dagen hade gått redan strax efter kl 16. Jag fick emellertid lift med vänliga människor ett stycke på väg. Vid Gistads station stod en buss, som just skulle avgå till Linköping. Det var bara att tacka för skjutsen och omgående byta fortskaffningsmedel. Allting ordnar sig!

Följande dag hade jag stämt möte med mina vänner på TRAFIK i Söderköping någon gång på eftermiddagen. Jag hade sålunda gott om tid att se mig om i Linköping. Jag hann bli med att besöka Gamla Linköping - en rekonstruerad hantverksstad med välbevarade miljöer från tre sekler. På eftermiddagen anlände jag med buss till den lilla idyllen Söderköping och



Glada passagerare i tidsenlig klädsel ombord på TRAFIK den 4 juli.

Befälhavaren Jan-Olof Moberg på ångaren TRAFIK.



Ångaren TRAFIK i Göta Kanals Östgötadel den 4 juli.

tog in på det fashionabla Söderköpings Brunnshotell. Så begav jag mig mot slussen för att leta efter TRAFIK. Hon hade ännu inte anlänt, men efter endast en kvart hördes ett välbekant tutande, och strax bortom slussen lade ångaren till vid kajen för en timmas uppehåll, innan färden fortsatte mot Mem vid kanalens utlopp i Slättbaken.

TRAFIK skulle följande dag avgå redan kl 7 från Mem för att hinna i tid till nästa natthamn - Södertälje. Men hur tar man sig till Mem för fortsatt färd genom skärgården? Längs kanalens idylliska dragstig är det bara ca 5 km, medan landsvägen, som leder halvvägs till Norrköping, innan den viker av i rätt riktning, är hela 13 km. Nu kom cykeln väl till pass ännu en gång. Den langades i land i Söderköping och placerades över natten vid hotellet. Vid halvsvjuten på tisdag morgon cyklade jag den underbart

vackra stigen mot Mem i ett strålande sommarväder.

Kombinationen cykel-båt är ett fantastiskt fint sätt att färdas, antingen det gäller Göta Kanal eller Stockholms skärgård. Kan rekommenderas på det varmaste.

Befälhavaren Jan-Olof Moberg, som till vardags är engagerad i trafiken mellan Gränna och Visingsö, stod beredd för avgång assisterad av den för TRAFIKS besättning välbekante Kurt Andersson, medan maskinchefen fick hjälp av den tekniskt intresserade vaxholmskepparen Nils Jonsson, vars vänliga skäggyrda anlete syntes i maskinkappens lucka.

Strax efter kl 7 tisdagen den 6 juli kastade vi loss för färd till Södertälje. Men denna del av jubileumsresan spar vi till nästa nummer av Angbåten.

Text och foto DAG.

## Båtluffningen succé

1982 års nyhet i passagerarbåtstrafiken på västkusten blev en klar framgång. Tidigare har ju tågluffningen låtit tala om sig och vi har även hört talas om båtluffning i grekiska över världen. Men när Pelle Persson i Västkustens Turistråd kläckte idén om "organiserad" båtluffning längs västkusten föreföll planerna väl djärva.

För 598 kronor skulle resenärerna njuta av en veckas "luffande" den bohuslänska skärgården. I priset ingick resor med passagerarfartyg på fyra sträckor mellan Göteborg och Smögen och sex övernattningar i privatrum med frukostar.

Det visade sig ganska snart att succén var given med ett så attraktivt pris och program. Ca 25 resenärer i veckan fick plats under sommaren 1982 medan minst lika många tyvärr fick avvisas på grund av bristen på rum, framför allt i Marstrand. Många av dessa reste istället vid sidan om paketet sedan de fått informationsmaterial om båttrafiken och tips på lämpliga campingplatser...

Det är förstäligt om rumsvärdarna tvekar att regelbundet hyra ut någon eller några dagar per vecka. För att råda bot på detta och därmed öka kapaciteten utökas båtluffningen 1983 så att turerna fördubblas med start varje söndag från både Göteborg och Smögen/Kungshamn. Antalet nätter ökar därmed på varje ort.

Båtluffarturen ser då ut så här om man ex. vis startar från Kungshamn eller Smögen: Vi anländer dit en söndag och har två dagar (och nätter) på oss innan vi på tisdag morgon tar SOTEN till Lysekil. Där stannar vi till onsdag eftermiddag då BYFJORDEN tar oss till Uddevalla. I denna stad stannar vi endast över natten innan vi fortsätter resan med BYFJORDEN till Marstrand på torsdag förmiddag. I Marstrand bor vi två nätter för att på lördag eftermiddag ta STYRSÖ till Göteborg där luffningen alltså slutar.

Båtluffningen introducerades med en specialresa för massmediarepresentanter. Deltagarna hastade på några få dagar från Göteborg till Smögen och "nosade" på de upplevelser som de vanliga resenärerna har en hel vecka på sig att njuta av.

Reaktionerna från "pressresan" var sådana att vi sällan hört maken. Entusiasmen

var översvallande med stort upplagda reportage och trevliga tackbrev. Speciellt de norska deltagarna andades en rejäl portion avundsjuka när de konstaterade hur fint vi ordnat det medan norska sydkusten saknar liknande båttrafik...

Även de ordinarie resenärerna skrev trevliga tackbrev till turistrådet med lovord över arrangemangen. Sådant värmer och uppmuntrar till vidare satsningar!

Samtidigt med det stora paketet introducerades en "miniluffning" lördagar Göteborg-Marstrand-Tjuvkiil-Göteborg med båt (STYRSÖ och GULLI/VESTVAG) samt buss. Det verkliga antalet resenärer som gjorde rundturen är okänt emedan många valde ordinarie biljettpris, särskilt om de hade cykel med sig. Vi hoppas på bättre resultat nästa säsong.

IK



Båtluffarbåten STYRSÖ backar ut från Skeppsbron i Göteborg för en resa till Marstrand.

## Känner du Ång-Britta?



ÅNG-BRITTA vid Lyckornas brygga med några gubbar ur BOHUSLÄNS besättning. På bryggan sitter fr. vänster däcksmännen Åke Larsson och Kennet Magnusson. Om bord på slupen sitter maskinisterna Åke Karlsson och Ove Iko. Foto Dag Almén.

För mig var hon i varje fall en ny och angenäm bekantskap. Under vårt besök i Lyckorna den 20 juli dök det upp en liten ångbåt, som nästan ljudlöst plaskade omkring på Ljungskileviken. Den tillhörde en lantbrukare vid namn Anders Eneström från Häkantorp på Västgötaslätten. Även lantbrukare kan ju numera ta semester och få tid över för sina hobbies. Anders, som alltid varit tekniskt intresserad, köpte en s k lysekillsnipa av plast (7 x 2,4 m) samt en liten encylindrig ångmaskin från HF-maskiner i Nykvarn. Tillsammans med en hemmagjord ångpanna byggde han sin lilla näpna ångare som fick namnet ÅNG-BRITTA - Britta efter sin fru. Maskinen om 7,5 hkr, gav en fart av drygt 5 knop. Ångpannan eldades med ved och vatten medfördes i en tank. Skapelsen hade han forslat på trailer till Lyckorna, där han tillbringat sin semester sedan några år tillbaka.

Några morgonpigga representanter ur Bohusläns besättning fick erbjudande att följa med på en liten tur med ÅNG-BRITTA, vilket var en sällsam upplevelse. Den lilla välskötta ångaren kostade sin ägare ganska stora slantar i anskaffning, men var desto billigare i drift. "Nästa år skall jag sätta in en compoundmaskin om 9,5 hkr, som också finns att köpa färdig från Nykvarn", berättade Anders Eneström, medan han styrde sin lilla farkost mot Lyckornas brygga.

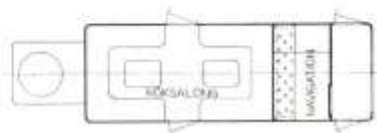
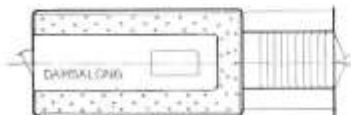
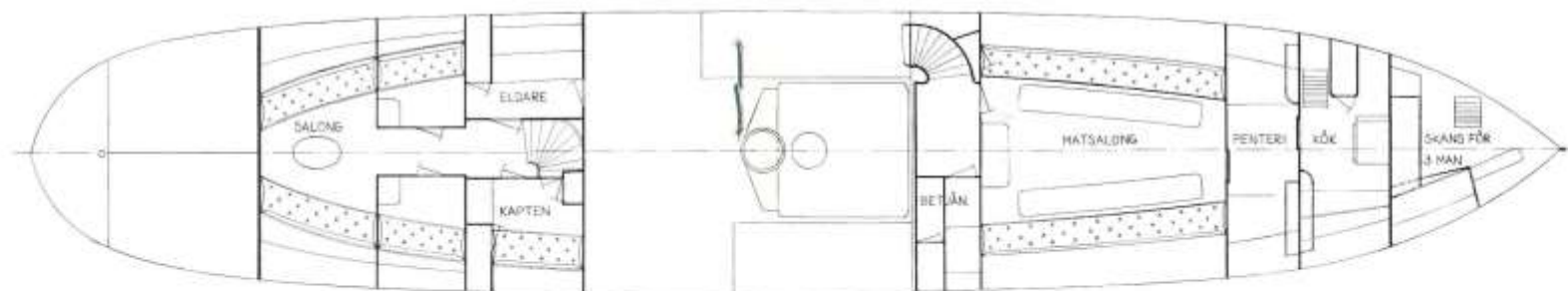
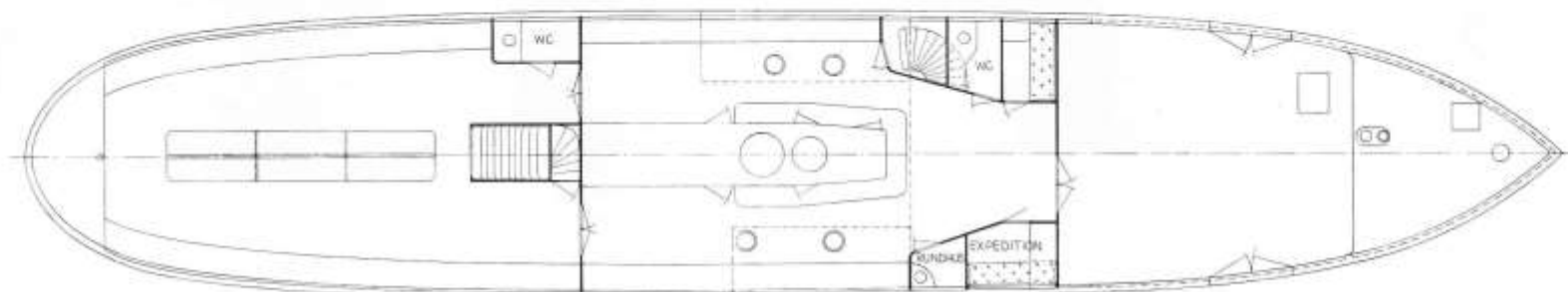
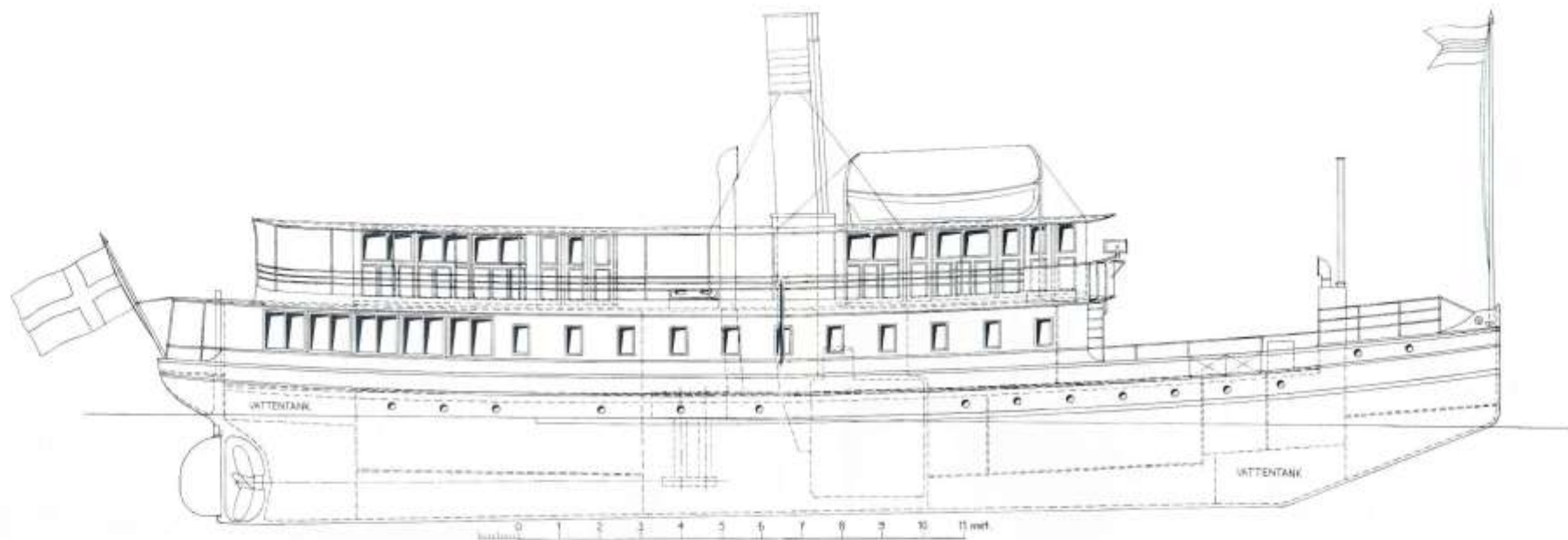
Som tack för turen fick han se sig omkring på BOHUSLÄN och fick med sig både ritning och historik över vår jätteångare - i varje fall med ÅNG-BRITTAs mått mätt.

DAG

## Mittuppslaget

visar den fina ångaren DCKERÖ före ombyggnaden till lastbåt. Se även sid 27.





### ÄNGAREN ÖCKERÖ

1:a FÄRINGSÖ, TOR II  
 BYGGD VID MOTALA VERKSTAD 1904  
 LÄNGD ÖVER ALLT = 33,00 m  
 BREDD PÅ SPANT = 5,86 m  
 DJUP = 2,10 m

RITN. BASERAD PÅ CLINTS RITN. FRÅN 1925  
 SKRITAD I DEC 1978 *Annemari Stenborg*

# Slussens lastageplats – historia kring en ångbåtsstation



Historien kring ångbåtstrafiken kan behandlas på flera sätt. I våra kretsar har man mest ägnat sig åt själva båtarnas öden. För "strännarnes" folk var emellertid trafiken som institution det viktiga. Ångbåtsbryggan var en del i ett ekonomiskt och socialt nätverk. Därför kan det väl vara rimligt att ägna bryggorna och deras trafik litet spaltutrymme i fortsättning.

På nordöstra Orust ligger Slussen, ännu idag en trivsamt plats med brygga, magasin, några fiskebåtar och ett riktigt sommarpensionat. Förr var där dessutom en betydande lastageplats, en av Bohuslänska Kustens största, och där låg flera affärer, konsum, två privata specerihandlare, charkuterist samt bageri. Man hade båtar av många sorter och kanske ett och annat slagsmål att titta på - som det kunde bli vid en sockengräns. I Slusssebron går nämligen gränsen mellan Myckleby och Torps socknar.

På 1500-talet fanns där ett litet fiskarsamhälle kallat Runnen. Den lilla grunda

insjön som genom en kort å mitt i samhället rinner ut i havet heter än idag Runnen eller Runnsvatten och berget i söder heter Runnsberget. I berget bröt man för länge sedan kvarts. Vid stupet mot Slussseken låg skutor förtöjda och i dem lastades kvartsen med hjälp av en lång stört.

I slutet av 1700-talet dök av någon anledning namnet Slussen upp. Dess bakgrund är okänd. Att det på den tiden skulle ha anlagts en sluss mellan havet och insjön är knappast sannolikt. Man kan möjligen tänka sig att allmogens med fantasins hjälp kommit att lika förhållandet på platsen vid en sluss. När havet gick högre var det ingen nivåskillnad mellan fjorden och sjön och vattnet bör omväxlande ha strömmat in och ut beroende på vattenståndet i havet.

I mitten av 1800-talet ökade folkmängden starkt i landet och Slussen växte till en ganska betydelsefull ort. Inte minst berodde detta på att man, som på så många andra ställen i trakten, byggde båtar



UDDEVALLA vid Slussebyggnen 1925. På bryggplanen s k maruskor - en sorts trilla vanlig på mindre orustgårdar. En gris står och väntar på att få åka båt i en trähäck.

här. Varvet låg till en början på nordsidan och ägdes i början av 1800-talet av en skeppsbyggmästare Abraham Olsson på Ström. Här byggdes skepp av oceangående dimensioner. Sonen tog vid 1866 och flyttade varvet till Edet, söder om Slussån, där det var bättre vattendjup. Det sista stora nybygget var briggen MENTOR, byggd 1875 av ek och furu och mätande 298 ton.

Vid denna tid lades de flesta varven i trakten ned och skeppsbygget på Slussen tog sig blygsammare former. Det sista fraktfartyget som byggts av trä i landet sjösattes emellertid här 1950. Det var Arnold Reuterberg, fortfarande bosatt på orten, som byggde sig en jakt, SAGA. Han använde henne mest till att frakta virke. Nu byggs det båtar i f.d. bryggmagasinet; ekor, motorsnipor och stadiga jullar i ek och furu.

En av de bästa vägarna på Orust var häradsvägen från Slussens lastageplats till Assmunderöd och Vräland. Där körde bönderna bland annat kalk och torvströ som de lossat från skutor vid bryggan. Ivar Kjellbergs trävaruaffär i Klevå, intill häradsvägen, fraktade byggvaror från Uddevalla på en jakt.

Många runt fjorden hade fiske som hel- eller deltidsnärings och det fanns flera vadbåtar som drog skarpsill, stagg. Från

Ellös och Lysekil kom uppköparna med sina jakter.

Bland traktens folk fanns många som ägde skutor. Folk gick med sina småbåtar till Uddevalla för att sälja frukt, bär, fisk och annat. Det var ju billigare än att resa och frakta med ångbåtarna. Ett annat sätt att spara biljettpengar var att skicka bud med den gumma som reste till staden ett par gånger i veckan för att uträtta ärenden åt folk.

Ett liknande system såg vi för övrigt tillämpas på linjen till norra skärgården i somras (ni har väl rest med den?). Det var för ett alldeles speciellt fredagsärende som Hönöborna skickade bud med ett par påsförsedda karlar ombord i YLVA.

Ångbåtarna ja, de var mest Bohuslänska Kustens och trafiken kom igång så smått på 1860-talet. Till de första decenniernas ganska oregeibundna trafik hörde fartyg som GULLMARN och LYSEKIL - namn som senare kom att bäras av mer välkända ångare. Mot slutet av seklet fick trafiken bättre regularitet och i turlistorna från vårt eget sekel hittar vi framför allt ROBERT THORBURN, VALBORG, KUNG RANE och från 1921 BORGILA. Dessa ångare trafikerade linjen Göteborg-Uddevalla. Tidvis lade båten mellan Göteborg och Lyse-

kil till också, oftast var det BORGILA eller "THORBURN".

Medan folket utåt Morlanda och Röra varit orienterade mot Lysekil hade befolkningen på nordöstra Orust stark anknytning till Uddevalla. En stor del av resorna gick dit för torghandel, brännvinsköp och annat. Släktingarna i staden reste ut till ön för att hälsa på och när de återvände hade de ofta med sig något från jordbruket eller trädgården. Orienteringen mot Uddevalla framgår av att det gick en del lokalturer därifrån till Slussen. Byfjordsbåten SUNNINGEN gick sådana resor fram till 1947.

Sedan sekeleskiftet åtminstone, gick det en torgtur onsdagar och lördagar från bryggorna vid innerfjordarna till Uddevalla. Till Slussen kom båten från Ljungskile eller Stillingsön och den återvände från Uddevalla på eftermiddagen. ALFHEN och VIKEN gick dessa turer i flera år. Från 1930-talet användes mindre och driftsbilligare båtar på torgturerna, först BRAGE och därefter SUNNINGEN. Dessa turer drogs in i början av 1940-talet.

Vintertid hade Slussen vissa år endast tre-fyra anlöp per vecka i vardera riktningen, om det inte var för svår is vill

*BYFJORDEN och THORBURN har backat ut från bryggan en sommareftermiddag i början av kriget. Veden är avsedd för båtarna och levererades av trakten bönder. Kafén till höger användes av skutor och jakter som skulle ligga länge för lossning och lastning.*



säga. Då blev det inget anlöp alls utan slusseborna fick dra sina kälkar ut till ångbåtsrännan som kanske gick långt borta vid Kollholmen. Sommartid var förstas turerna fler och det blev mer att göra för kommissionären Hjalmar Arnell. Badgästerna kom med mycket fraktgods, ofta skulle de ha hela möblemang med sig till stället där de hyrde. I sommarturlistan för 1938, det är då skärgårdstrafiken väl var som mest omfattande, hade Slussen måndag-fredag ett anlöp av sydgående båt på morgonen och ett av nordgående båt på kvällen. Under veckosluten var det flera anlöp om dagen. Lördagar kom BORGILA till Slussen kl 8 på morgonen på torgturen från Stillingsön till Uddevalla dit hon anlände kl 9.15. Klockan 16 kom VALBORG från Göteborg mot Uddevalla, 16.15 kom VIKEN som då gick torgturen åt motsatt håll. Kl 20 kom KUNG RANE som gått från Göteborg 14.15, lagom när folk slutat arbetet i stan, för att anlöpa Uddevalla kl 21.

Söndagar lade BORGILA till 13.15 på väg från Lysekil till Göteborg. 15.50 kom "THORBURN" från Uddevalla mot Göteborg. Kl 18 gick VALBORG från Uddevalla, lade till på Slussen kl 19 för att sedan gå tillbaka till Uddevalla. Hon hade tidiga-



*THORBURN är på väg in i Slusseken en sommardag i slutet av fyrtiotalet. Vid bryggan Arne Berntssons fiskebåt MAX.*

re på dagen gjort en badtur till Sundsandvik.

Hade bolaget en större last till någon brygga kunde man lasta den i STYRBJÖRN eller VICTOR, fraktarna. Dessa hade fasta turer mellan Göteborg och Uddevalla och gick in till Slussen vid behov. Var det brist på frakter lade de upp, ofta intill det lände Runnsberget.

Efter andra världskriget ändrade trafikbehovet karaktär och konkurrensen från landsvägstrafiken växte till den grad att bolaget lade ner trafiken på innerfjordarna 1948. Sommaren 1949 återstod, förutom byfjordstrafiken, bara ROBERT THORBURNS turistresor runt Orust måndag, onsdag och fredag. Söndag, tisdag, torsdag gick han Uddevalla-Hunnebostrand. Efter sommaren var det slut även med detta och båten såldes året därpå.

Vid det laget var det sedan många år vanligt att man försökte ta sig fram på rakare sätt än med ångbåtarna. Ganska tidigt förekom det att resande till östra Orust tog tåget till Resteröds anhalt för att sedan bli rodda över från Raneberg, kanske av fyrvaktaren på Björningen. När Fräknesidan fick busslinje i början av 1930-talet blev det ännu vanligare att

man reste på den sidan fjorden. Över den tog man sig med den egna ekan. Många av bygdens folk hade börjat ta arbete i Göteborg och ville inte resa i sex timmar med båt för att komma hem över söndagen.

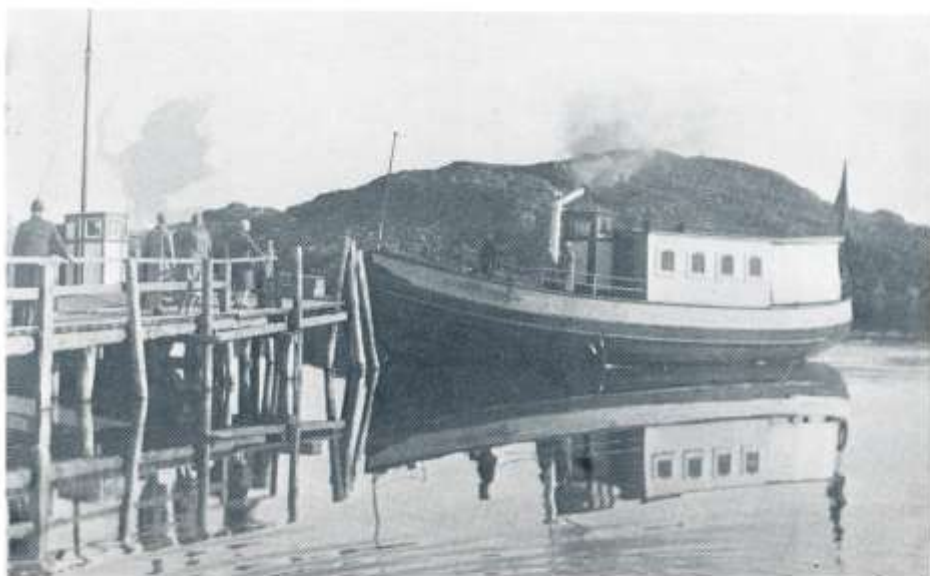
Från Ström, ett par kilometer från Slussen, kunde man resa med buss till Uddevalla. Det var dyrare än ångbåten men det gick fortare. Inte förrän några år in på femtiotalet rustades landsvägen förbi Slussen upp med bl a mötesplatser så att SJ kunde börja med en efterlängtd busslinje Stenungsund-Uddevalla över Svaneunds och Nötesunds färjor.

SW



*Foto Dag Almén 18 juli 1977.*

# Motorstånkan GULLI



GULLI på första turen till Brännö Rödsten 1929. Till vänster skimtar passagerarbåten TRAFIK som också tillhörde Charles Ericksson. Foto från Roland Ericson.

I höst har passagerarbåten GULLI lämnat västkusten för att nästa sommar sättas in på turer från Mariestad. GULLI har väl inte tillhört de ståtligare inslagen i skärgårdstrafiken, men hon är en god representant för den typiska motorstånkan, som från 1920-talet blev ett komplett och i vissa fall konkurrent till ångbåtarna på kortare träder.

GULLI beställdes på J W Bergs Mekaniska Verkstad på Hälsö för Charles Ericksson i Långedrag. Charles drev sedan 1922 trafik till Asperö och 1924 hade linjen utsträckt till Brännö Rödsten. GULLI som levererades 1929 var byggd i ek med däck av furu. Längden var 13,04 m och bredden 5,33 m. Övan vattenlinjen såg skrovet ut att vara av fiskebåtmodell, men för att klara den grunda rännan till Rödsten var botten nästan platt med åtföljande litet djupgående. På däck fanns midskepps en "salong" som var öppen i akterkant men med skjutdörrar till fördäck. Akter om styrhytten, som stod på däck, fanns wc och nedgång till motorrummet som var placerat rakt under styrhytten. Akter om motorrummet fanns en passagerarsalong

med uppgång till akterdäck. För om motorrummet låg besättningens skans. GULLI drevs av en 40 hk 1 cyl Skandia räoljemotor med backslag. På leden till Brännö fick GULLI ta 117 passagerare, i övrig inre fart 84 passagerare.

1933 var det dags att förlänga GULLI med 2,38 m, vilket utfördes vid J W Bergs filial på Björkö. Passagerarantalet ökades till 145 (efter 1940 129) resp 105 personer. Året därpå installerades en ny 2 cyl June Munktelj räoljemotor på 100 hk.

1957 var det dags för motorbyte igen. Nu insattes en 8 cyl Scania-Vabis på 150 hk. Exteriören förändrades genom en ny styrhytt som placerades på båtdeck.

I maj 1970 sattes GULLI in på linjen Hälleviksstrand-Käringön. Hon hade då för 60.000 kr övertagits av Lars-Gunnar Gunnarsson och Göran Holmberg på Käringön. Deras tidigare båt IDUN hade kring årsskiftet fått maskinhaveri och båten i övrigt ansågs vara så dålig att en upprustning ej var motiverad. 1974 tröttnade ägarna till GULLI på trafiken och sa-



GULLI vid Brattön den 3 sept 1977. För dagen gick GULLI som passbåt till BOHUSLÄN mellan Rörtängen och Brattön på en medlemstur med Blåkulla som mål.

de upp trafikavtalet med Orust kommun till den 31 december 1974, då GULLI lades upp. Ett nytt trafikavtal hade upprättats med Björn Tobin på Käringön, som från den 1 januari 1975 satte in en annan f d "Tjallebåt" i Käringötrafiken. Tobin hade nämligen köpt AINA från Styrsöbolaget, som i sin tur övertagit båten från Charles Ericksson 1972.

Till sommaren 1976 hade GULLI bytt ägare igen. Gunnar Augustsson på Dyrön hade köpt GULLI och efter motorbyte till en begagnad Volvo Penta på 200 hk, återupptog han under namnet Gunnars Båtturer den sedan 1974 nedlagda linjen Tjuvkiil-Hättan-Risön-Dyrön. Sommartid förlängdes linjen lördagar via Rönnäng till Marstrand. 1982 kördes torgturerna till Marstrand varje dag utom söndagar och på linjen alternerade nu GULLI med den året innan inköpta VESTVAG. Till sammans med VKTR och Styrsöbolaget introducerades ett minibåtfluffarpaket lördagar vilket omfattade resa med STYRSÖ Göteborg-Marstrand, GULLI eller VESTVAG Marstrand-Tjuvkiil och buss Tjuvkiil-Göteborg.

GULLI har vid några tillfällen anlitats

som passbåt till ångaren BOHUSLÄN vid utflykter till Brattön och Lövön.

Nästa sommar återfinns alltså GULLI i då 400-årsjubilerande Mariestad.

GS

## Trafiken Saltholmen – Asperö - Brännö Rödsten

TURLISTA T. V.

Vardagar:  
Från Saltholmen 7.10 fm, 11.10 fm, 3.10, 6 em,  
• Brännö Rödsten 6.25, 7.30, 11.30 fm, 3.30 och 6.25 em.

LÖRDAGAR:  
Från Saltholmen 7.10, 11.10 fm, 3.10, 6.00 o. 7 em,  
• Brännö Rödsten 6.25, 7.30, 11.30 fm, 3.30, 6.25 o. 7.25 em.

PINGSTDAGARNA  
Från Saltholmen 7.30, 10.10 fm, 3.00, 5.00, 5.50 o. 7.00 em,  
• Brännö Rödsten 8.20, 10.30 fm, 3.25, 5.25, 6.25 o. 7.20 em.

TILL STORA FÖRO:  
Från Saltholmen: Pingstafes kl. 2 och 5 em,  
• Saltholmen Pingstafes kl. 8.50 fm,  
• Saltholmen Annandag Pingst kl. 8.50 fm och 5 em.

ÖRS: Andrade turer t. v.  
CHARLES ERICSSON  
Långedrag. Tel. 65.

## J311 KUNGÄLF

Den lilla ångaren KUNGÄLF, vars historia nedtecknades av Gunnar Söderberg i nr 55, intresserade måhända speciellt vår trivsamma styman och befälhavare Christer Högberg. Det var nämligen hans far, Birger Högberg, som under kriget förde be-

fälet på den lilla, men naggande goda ångaren i kronans tjänst. Kapten Högberg var annars anställd i Trafik AB Öckerö Skärgård som befälhavare på flera av bolagets välkända fartyg.

DAG



Besättningen på ångaren KUNGÄLF under kriget omkring 1941. Andre man från vänster är ångarens befälhavare Birger Högberg. Foto från Dag Almén.



Från Curt S Ohlsson har vi fått bilden på J 311 KUNGÄLF i krigsmålning. Curt tog bilden vid Idelas varv i Göteborg den 24 mars 1946.

## Ångbåtsanknytning – E.M.V. 1

Bertil Söderberg, som specialiserat sig på färjorna i Göta Älv, berättade i nr 54 om Eriksbergsfärjan E M V 1, vilken faktiskt har en viss anknytning till ångaren BOHUSLÄN. Som befälhavare på färjan utsågs nämligen Benjamin Andersson från Mollösund. Han var i många år rovgångare på BOHUSLÄN under kapten Johanssons befäl.

Marstrandbolaget ställde stora krav på sina roresmän. De skulle kunna kusten utan och innan och genomgå ett prov, som förde tankarna till lotsexamen, innan de anställdes som ordinarie rovgångare.

Benjamin, som är död sedan många år, var en stor och kraftig karl, vilket kunde behövas för att klara av den tunga ratten i alla situationer. Turlistan skulle hållas. Full fart genom alla krokiga farleder, där det ej rådde fartbegränsning, eller när andra båtar lade hinder i vägen för BOHUSLÄNs framfart. Toppen skall skaka, då är det full fart – sade alltid "mäster". Och nog skakade den ofta, när Benjamin Andersson stod vid ratten på BOHUSLÄN.

DAG

## Julbord ombord

Under december fanns det goda tillfällen att avnjuta julbordens täckerheter ombord på skärgårdsbåtarna i Stockholm.

Förutom flera motordrivna fartyg gjorde SS BJÖRKFJÄRDEN julbordskryssningar med tre avgångar per dag (söndagar två) mellan 3 och 23 december. Ombord fanns

"skärgårdens största och exklusivaste julbord".

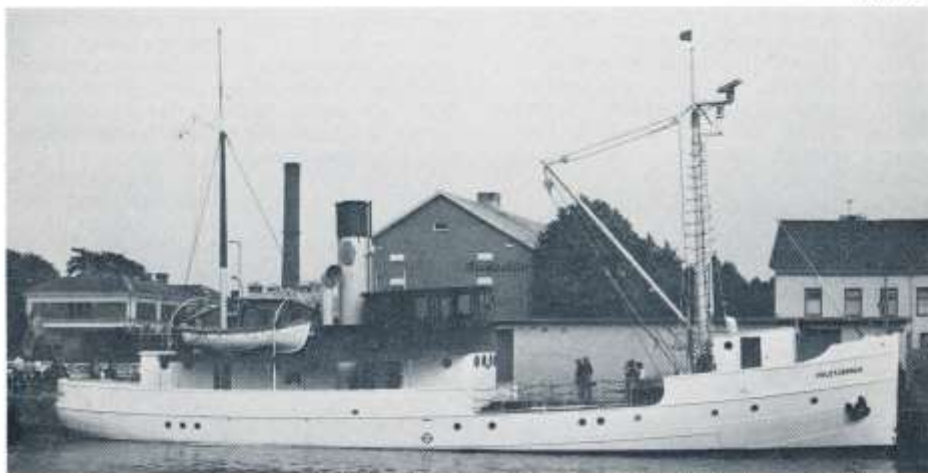
SS BLIDÖSUND gjorde en daglig jullunchtur 1-22 december där det traditionella smörgåsbordet ersattes av en meny med ejder och andra skärgårdsspecialiteter.

## Ångbåtsbiljettpriser 1982

Här nedan återges biljettpriserna för de flesta av landets passagerarångare. Restid och biljettpris har tagits från 1982 års trafikprogram. Restiden beräknas från avgång till ankomst till uppehållsorten. Distan- sen är den ungefärliga (inom parentes). För BLIDÖSUND sker resan delvis med annat fartyg. BOHUSLÄN står längst med som jämförelse.

Fartyg	Sträcka	Restid Pris Enkelpris			
		tim.min.	ToR	per tim	per dist.min.
GUSTAFSBERG VII	Stockholm-Gustavsberg	2.00	50:-	12:50	1:92 (13)
MOTALA EXPRESS	Askersund-Vadstena	3.45	90:-	12:-	1:67 (37)
BJÖRKFJÄRDEN	Stockholm-Björkö/Birka	2.30	55:-	11:-	1:38 (20)
DROTTNINGHOLM	" Drottningholm	0.55	20:-	10:87	1:67 (6)
TRAFIK	Hjo-Hästhöjden	1.30	30:-	10:-	1:36 (11)
MARIEFRED	Stockholm-Mariefred	3.30	65:-	9:29	1:02 (32)
NORRSKÄR	Stockholm-Sandhamn	3.30	42:-	6:-	0:66 (32)
STORSKÄR	" Husarö	3.30	42:-	6:-	0:66 (32)
BLIDÖSUND	" Svartlöga	5.45	49:-	4:26	0:58 (42)
BOHUSLÄN	Göteborg-Marstrand	2.30	40:-	8:-	0:91 (22)
"	" Käringön	4.30	50:-	5:56	0:63 (40)

# Ångbåtsmöte i Mariestad 1983



Vänerns egen ångare, den fina inspektionsångaren POLSTJARNAN, kommer till ångbåtsmötet i Mariestad 1983.

Traditionen med nordiska ångbåtsmöten rullar vidare. Efter det första mötet i Göteborg 1976 har vi träffats i Köpenhamn 1978 och i Oslo 1980.

Väntan kan förefalla lång men när vi nu sommaren 1983 äntligen får möjlighet att ses igen är det förmodligen så mera efterlängtat.

Veckoslutet 8-9-10 juli är det alltså dags att träffas i Mariestad. BOHUSLÄN går från Göteborg torsdag 7 juli och övernattar på lämpligt ställe före ankomsten till Mariestad på fredag middag då det blir allmän samling.

Under uppehållet i Mariestad fredag-lördag-söndag hoppas vi att under trivsamma former lära känna varandra och varandras fartyg. Det blir visning av fartygen och de fartyg som har möjlighet gör turer för allmänheten. Vi räknar med att lämna Mariestad måndagen 11 juli.

Varför vi valt Mariestad beror inte bara på att vi på SS BOHUSLÄN trivs ovanligt bra där efter tidigare besök. Vi kommer också närmare övriga ångbåtar även om danskar, norrmän och vi själva får lite längre väg. Och tänk, vi kan plaska i färskvatten, även om de obefarna ombord får vaccineras mot "näckrosmalarial", en sjukdom som annars lätt skördar sina offer 45 meter över havet.

Men viktigast av allt är att Mariestad under 1983 firar sina 400 år som stad, ett jubileum som vi hoppas drar till sig massor av besökare. Ångbåtsmötet ingår som ett av många arrangemang under sommaren.

Vi höll på att glömma var Mariestad ligger: visserligen snuddar man förorterna om man färdas landsvägen på E 3:an, men hur kommer man dit sjövägen?

Har man anledning att färdas på Göta Kanal ligger Mariestads hamn ca 10 distansminuter söder om Sjötorp där man slussar ner i Väneren. Kommer man från Göteborg genom Trollhätte kanal har man ca 60 distansminuter kvar från Vänersborg.

Vilka ångbåtar kommer då? Först vill vi då säga att denna artikel skall ses som en inbjudan till alla dem, med eller utan ångbåt, som gärna vill till Mariestad till sommaren. Vi vet emellertid redan nu att danska SKJELSKØR och norska BØRØYSUND kommer liksom Vänerns lotsångare POLSTJARNAN (med ångvisslan återuppsatt). S/S TRAFIK i "grannsjön" kommer medan MOTALA EXPRESS stannar hemma i egenskap av "Vätterns fänge".

Till alla andra ångbåtar säger vi välkomna med besked huruvida ni kommer till Mariestad till Sällskapet Ångbåten. Box 2072, 403 12 Göteborg.

IK

## Båtar runtomkring

### HAMNEN

Göteborgs f.d. inspektionsfartyg HAMNEN har efter några år på Väneren åter kommit till västkusten.

Det var Wilhelm Sahlning i Vänersborg som i augusti 1979 köpte HAMNEN från Göteborgs hamn för att använda fartyget i passagerartrafik sommartid på Väneren under namnet HAMNFJORD.

Fartyget har nu köpts av Brännö Trafik och Handels AB, Brännö i Göteborgs södra skärgård för att där gå i taxitrafik. Namnet har ändrats till ERATO efter namnet på Charles Erickssons första passagerarbåt mellan Brännö och Saltholmen. ERATO tar 50 passagerare, är 16,18 meter lång och 4,58 m bred. Motorn är en 6-cyl GM diesel på 260 hkr.

Inspektionsfartyget HAMNEN byggdes 1958 vid Djupviks Varv och ersatte då den äldre HAMNEN som numera under namnet HAMNESKÅR också är taxibåt i södra skärgården hemmahörande på Donsö.

### ALMÖN

ALMÖN som trafikerade Stenungsund-Almön under återuppbyggnaden av Tjörnbron, har i sommar varit uthyrd till Wermlands Touring Service under namnet VIKINGASOL för trafik på "Vikingaleden" Säffle-Arvika, samt Säffle-Läckö och Säffle-Amål. Efter säsongens slut har fartyget övertagits av WTS för 950.000 kr vilket torde boga för fortsatt trafik nästa sommar.

### ÖCKERÖ

ÖCKERÖ - fraktaren som går med gods från Göteborg till norra skärgården, har av fartygsinspektionen utdömts för fortsatt trafik. Som ersättare för ÖCKERÖ har man tänkt sig f.d. fiskebåten BANCO som skall omändras för godstrafiken. BANCO drivs av en 2 cyl Seffle råoljemotor på 140 hk.

ÖCKERÖ som är byggd 1904 vid Motala Verkstad, hette ursprungligen TOR II och trafikerade Stockholm-Värmdö. 1919 såldes ångaren till Mälaren och fick då namnet FKARINGSÖ. 1935 köptes hon av Trafik AB Öckerö Skärgård för trafik på Göteborgs norra skärgård. Året därpå fick hon det bättre passande namnet ÖCKERÖ. Efter sommaren 1954 lades ångaren upp för att 1959 förkortas och ombyggas till lastbåt. Mittuppslaget i detta nummer visar ÖCKERÖ som ångbåt.

### Ångaren EJDERN

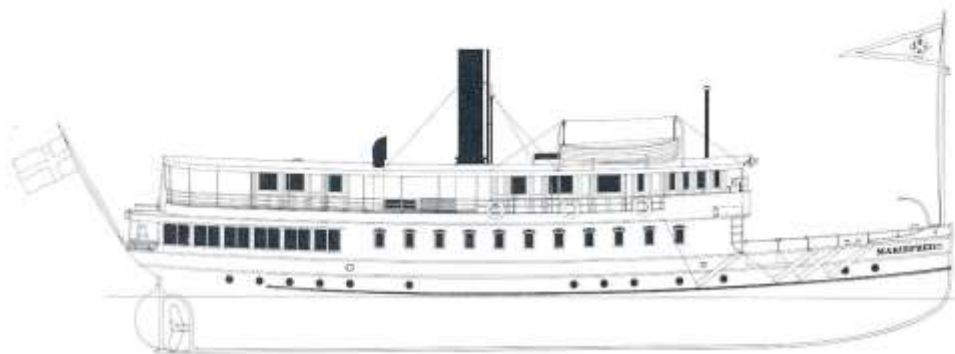
Från museiföreningen ångfartyget Ejdern i Södertälje rapporteras att EJDERN haft en fin seglationssäsong under 1982. Under seglationen som pågått från den 1 juni till den 12 september har EJDERN utfört 30 beställningsturer, 6 dagsutflykter och 5 kvällsturer med musik eller guidning. Sedan vinteruppläggningsen av fartyget har byte av både för- och akterdäck skett.

## Ångpanna i gott skick säljes

Lämplig för ångmaskin på 40-60 hk, skrovlängd 12-15 m.  
Typ: Univex OE 16 H 10, tillverkare Vatten & Ånga, Sävsjö.  
Högsta ångtryck: 10 atö, vattenprovtryck 13 atö.  
Eldyta: 16 m<sup>2</sup>. Kapacitet: 400 kg ånga/h.  
Vikt 1900 kg. Dimensioner: längd 1,85 m, diameter 1,35 m.  
Tuberna ser ut som nya, säkerligen beroende på att pannan från tillverkningsåret 1961 till 1971 endast gått som ojeledad lågtryckspanna. En ev. kallprovtryckning kan ordnas på platsen i Motala. Närmare information till seriös köpare lämnas gärna.

Björn Friberg telefon 0141/558 48

## MARIEFRED byter ångpanna



Ångfartyget MARIEFRED byggt 1903 vid W Lindbergs Verkstads och Varfs AB (Södra Varvet) i Stockholm. Längd 31,95 m, bredd 6,07 m, djupgående 2,5 meter. 334 passagerare. Trafikerar sedan 1903 linjen Stockholm-Mariefred för Gröpsöholms-Mariefreds Ångfartygs AB.

Ångfartyget MARIEFRED får uppleva sitt 80-årsjubileum 1983 med en ny ångpanna sedan Statens Anläggningsprovning dömt ut den gamla originalpannan. Beslutet var väl inte oväntat men ett pannbyte kommer olämpligt just nu. Det är bara några år sedan MARIEFRED eldhärjades med allt som krävdes för att återställa fartyget efter branden.

Aterigen står Stiftelsen Skärgårdsbåten inför stora uppoffringar för att kunna låta MARIEFRED leva vidare.

Den nya ångpannan har beställts vid Sun-

rod International AB (GV Ångteknik) i Kallhäll men tillverkas vid verkstäderna i Karlshamn. Sunrods konstruktionsavdelning mätte upp den gamla pannan på platsen och gjorde därefter en ny och fullständig konstruktionsritning. Den nya ångpannan konstrueras för ett tryck av 1,27 MPa (ca 13 kp/cm<sup>2</sup>) och får en effekt på ca 3 ton ånga per timme. I övrigt kopieras den gamla pannan med två eldstäder avsedda för koleldning. MARIEFRED blir också i fortsättningen Mälarens enda koleldade passagerarångare.

I.K.

## BLIDÖSUNDS ångpanna

Ångfartyget BLIDÖSUNDS nya ångpanna som installerades 5 april 1982 har infriat de förhoppningar och krav som ställdes på den. Ångpannan har hållit vad man lovat när det gäller bränsleförbrukningen och kolåtgången är nu mindre än tidigare.

Sammanlagda kostnaden för pannbytet uppgick till ca 800.000 kronor och insamlingen har överträffat de planerade 200.000. Hela sommaren har ett lotteri med 14.000 lotter varit igång och den 3 juli hade man auktion för den nya pannan på Blidö.

Efter en god sommarsegling bytte BLIDÖSUND propeller och med vinterpropellern började BLIDÖSUND gå turer från 1 december. 1-22 december gjorde man dagliga jullunchturer med fortsättning i mellandagarna 28, 29 och 30 december. 23 och 26 december gick BLIDÖSUND Stockholm-Blidö ToR och juldagsmorgonen var det julotteresa till Vaxholms kyrka. Efter nyårsbalen ombord var det så dags för en "stadsvandring" 2 januari och så tre jazzturer "mitt i smällkalla vintern" 5, 7 och 8 januari innan BLIDÖSUND lade upp för vinteruppehållet.

I.K.

## Saimens passagerarångare skingrade



En syn som vi förmodligen inte får uppleva igen; Saimenångare i rad vid kajen i Nyslott. Foto Dag Almén.

De trivsamma passagerarångarna som sedan sekelskiftet trafikerat Saimens stora sjösystem i östra Finland skingrades vid en konkursauktion i mars 1982 efter rederiet Saimaan Laivamatkat. Detta rederi bildades 1967 för att samordna turistbåttrafiken på Saimen. Antalet passagerarångare har decimerats under åren pga haverier men det verkliga dräpslaget mot trafiken på sjöarna kom alltså med konkursen. Ölönsamheten för trafiken torde bero på den korta säsongen, det dryga underhållet på de gamla fartygen samt konkurrens från modernare motorfartyg.

Före auktionen framhöll en representant från finska sjöfartsstyrelsen att man inte skulle tillåta trafik med fartygen utanför det skyddade sjösystemet och den finländske riksantikvarien (motsv) förbjöd försäljning utomlands. Planer fanns från svenskt håll att ropa in ångare för kanaltrafik bl a.

Vem ropade då in passagerarångarna?

LEPPÄVIRTA köptes av Leppävirta kommun, LOUHIVESI ex LAPPEENRANTA köptes av Villmanstrand (Lappeenranta) kommun som efter en tid sålde vidare till Martti Härmäläinen i Sulkava. PAASIVESI ex JOENSUU köptes av Varkaus kommun och döptes om till PAUL WAHL. SUUR-SAIMAA ex SAVONLINNA köptes av Savonlinna (Nyslott) kommun och återfick namnet SAVONLINNA. HEINÄVESI och PUNKAHARJU köptes av Savonlinnan Laivat Oy som sålde PUNKAHARJU vidare till Martti Sieranta, Nyslott. KALLAVESI ex KUOPIO hamnade hos Lappeenrannan Laivat Oy i Lappeenranta och KARJALANKOSKI hos Imatra Höyrylaiva Oy i Imatra. Motorfartyget ORIVESI köptes av Erkki Leppänen i Nyslott.

Enligt uppgift var under sommaren 1982 PUNKAHARJU, HEINÄVESI och LOUHIVESI i trafik från Nyslott. KARJALANKOSKI gjorde kryssningar från Imatra och SUVI SAIMAA ex KALLAVESI gick mellan Villmanstrand och Puumala. Ytterligare informationer om Saimenångarnas öden är välkomna.

I.K.

# GUSTAF WASA



Ångaren GUSTAF WASA lämnar Mora för en resa till Leksand under mellankrigsåren. GUSTAF WASA som är byggd redan 1876 är 29,68 m lång, 5,33 m bred och har ett djupgående på endast 1,50 m. Tyvärr är fartyget numera kraftigt ombyggt.

Siljans enda större passagerarfartyg, GUSTAF WASA, eldhärjades svårt på släpen vid Övermo varv i Leksand natten till den 18 september 1982. Fartyget, som hade genomfört sin 107:de säsong på Siljan, var torrsatt för bl.a. plåtbyten efter en grundstötning under sommaren. All inredning över huvuddäck såväl som akterut under däck brändes ur medan skrovet med maskinrummet klarade sig. Meningen är att få GUSTAF WASA i trafikdugligt skick igen.

GUSTAF WASA byggdes 1876 vid Södra Varvet i Stockholm för nybildade Ångfartygs AB Gustaf Wasa i Rättvik. Rederiet skulle konkurrera med Österdalarnes Ångbåts AB i Mora vars ångare MORA (b.1866) och ÖSTERDALARNE (b.1875) trafikerade Siljan mellan Mora och Brednäs vid Insjön.

Även GUSTAF WASA utgick från Mora och anlöpte Orsa innan den gick söderut mot Leksand och Tunsta där ångaren fortsatte utför Dalälven till fallen vid Gråsta nära Gagnef. Härifrån gick rederiets ångslup BARBRO till Båtsta vid Borlänge som fått järnväg 1875.

Trots att GUSTAF WASAS rederi erbjöd en betydligt bekvämare förbindelse mellan Siljansbygden och övriga Sverige än det gamla Morabolaget fick man ge upp kampen på grund av det senare rederiets etablerade ställning med bl.a. fraktkokott som vapen.

Österdalarnes Ångbåts AB övertog 1879 såväl GUSTAF WASA som trafiken mellan Siljan och Borlänge. ÖSTERDALARNE togs så småningom ur trafik och såldes senare från Siljan. När Södra Dalarnes järnväg längs Dalälven var färdig 1884 fram till Insjön blev denna ort utgångspunkt för ångbåtstrafiken. Ångslupstrafiken på älven med tillhörande diligenser blev överflödigt.

Gävle-Dala järnväg från Falun nådde fram till Rättvik 1890, Mora 1891 och Orsa 1892. Denna järnväg satte 1895 in ångaren RÄTTVIK mellan Rättvik och Leksand där ångbåtstrafiken var rätt omfattande innan järnvägen Insjön-Leksand-Rättvik blev färdig 1914. Ångbåtstrafiken blev härefter mera turistbetonad och Leksand blev trafikens södra ändpunkt. 1928 upphörde

# Samarbete mellan västkustrederierna

Vid ett möte i september i Uddevalla för rederier och turistfolk för att göra en sammanfattning av 1982 års båtluftning framkom förslaget att kalla alla ägare till passagerarfartyg längs den bohuslänska kusten till ett rederimöte.

17 november kom detta till stånd, även det i turistbyråns lokaler. Landshövdingen Ake Norling inledningstalade till "båtfolket", ett femtontal personer. Efter några tillbakablickar belyste han den omfattande båttrafiken på andra håll i Sverige och ute i Europa. Bohuslän får inte bara betraktas som en badbalja, med gemensam marknadsföring för den båttrafik som vi trots allt har på västkusten skall vi få människorna att uppleva Bohuslän även från båtdeck.

Turistintendenten Pelle Persson redogjorde därefter för båttrafikens problem, förutsättningar och möjligheter.

Även deltagarna tog upp frågor och problem kring båttrafiken, bl.a. diskuterades möjligheterna att få full beläggning under högsäsong även vid "dåligt" väder. Man enades om betydelsen av samarbete med andra intressenter t.ex. campingvär-

trafiken på Orsa när en fast bro byggdes vid Mora.

Ångaren MORA byggdes om fullständigt år 1903 och fick då namnet ENGELBREKT. Även GUSTAF WASA förändrades. 1897 ersattes de ursprungliga ångmaskinerna, fartyget var dubbelpropellerigt, med två nya kom-poundmaskiner på tillsammans 130 hkr och farten ökade från 10,4 till 12 knop. År 1914 rätades den rundade fartygssidan över mellandäckets fönster ut och samtidigt försvann lastrum och lastwansch.

Fartygen hade ända fram på 1950-talet två klasser. På GUSTAF WASA disponerade förstaklassresenärerna matsalen på övre däck samt aktersalongen under däck.

Det andra världskriget medförde ett tillfälligt uppsving för båttrafiken och 1945 kunde Österdalarnes Ångbåts AB köpa ångaren RÄTTVIK.

ENGELBREKT råkade 1950 sjunka vid kajen i Leksand men iståndsattes för att redan 1952 tas ur trafik. 1956 var rederiet konkursmässigt och köptes av AB Turisttrafik, ett rederi som bedrev rundturs-

darna.

För det fortsatta samarbetet kom man överens om att utarbeta gemensamma trycksaker. En arbetsgrupp tillsattes för bl.a. detta ändamål med representanter för Sällskapet Ångbåten, Styrsoöbolaget, Kosttrafik, Uddevalla Turisttrafik, båtarna SÖTEN, STANGEHUVUD och WALONA samt VKTR.

Arbetsgruppen är sysselsatt med att hämta in uppgifter för en broschyr om rederiernas reguljärtrafik och en trycksak som skall presentera de fartyg som är avsedda för beställningstrafik.

En känslig fråga som togs upp vid Uddevallamötet var konkurrens på redan etablerade linjer. Det var närmast West Line (WHITE QUEEN) inhoppt på Marstrandslinjen 1983 som föranledde detta.

Att enas om gemensamma åldersbestämmelser för biljettpriissetningen visade sig ogjort. En rad förslag framfördes om affischtavlor för båttrafiken, gemensam rubrik vid annonsering i dagspressen, ett "sjökort" för rabatter av bätresor, kombination av båt- och bussturer m.m.

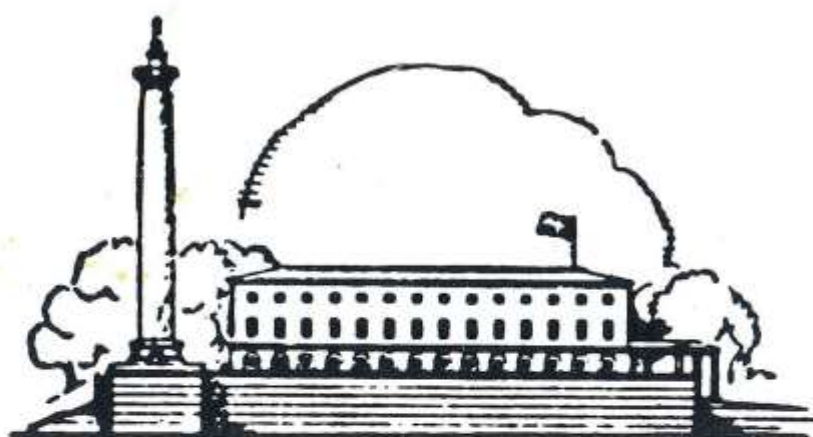
IK

trafik med mindre motorbåtar, LISKULLA I, II och III. Meningen var att motorisera ångaren RÄTTVIK men det blev inte av och den kom inte mer i trafik. GUSTAF WASA gick 1957 sin sista sommar som vedeldad ångbåt och motoriserades året därpå för att dessutom utsättas för en omfattande och tyvärr också smaklös ombyggnad. Mellandäcket fick stora "panoramafönster" och akterdäcket byggdes in. 1964 byggdes även styrhytten, varifrån de båda dieselmotorerna manövrerades, in.

På 1960-talet kom nya ägare in i bilden. Dessa riskerade emellertid hela rörelsen för en flytande servering i Orsa varvid rederiet på nytt fick lov att säljas. 1967 startade så AB Siljans Båttrafik som kunde fortsätta trafiken med GUSTAF WASA och de tre rundtursbåtarna. Rederiet är av ideell karaktär vilket aktieägarna är införstådda med. Inkomsterna går till underhåll, förbättringar och utveckling av verksamheten. För något år sedan fick GUSTAF WASA två nya Volvo-Penta dieselmotorer.

IK





## 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.