



ÅNGBÅTEN Årg 46 • Nr 3 2010 • 138

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björklundsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@bertill.se

Martias Juelstedt, Asphyktvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
martias@juelstedt.com

Gunnar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V. Frilimula, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bj Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2010 är 150 kronor.

Bidrag till tidsningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Kestis Lodi, Södra Viktoringsgatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Linexpid Media AB 2010.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2010 är 150 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nallespe@passagen.se

Kassör: Ove Ibs, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonvärdare).

Ångaren BOHUSLAN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterupplagning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, tel 0706-59 50 60.

Innehåll Ångbåten 138

Försalongen	2	M/F VIND i Länspumpen	14
Ordföranden har ordet	3	En stor tankbåt på 1930-talet	16
Sommaren med BOHUSLAN	4	Marstrandbolaget del 9 - ÖRUST	18
STYRBJÖRN 100 år	6	Aktersalongen	23
Waxholmsbolagets NORRSKÄR 100 år	8	Akterspegeln	24
FARJAN 4 90 år!	10		

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 138!

Trots platsbrist med bilagor inför årsmötet har höstnumret av *Ångbåten* lagt ut, lastad med bland annat två hundraåringar och en nitioåring. Ja, det rör sig om jubilerande ångbåtar.

Men först en redogörelse för sommaren med BOHUSLAN.

Ove Iko har sänt ett PS till artikeln om Panamakanalen i förra numret. Så att vi ska veta hur liten en stor tankbåt var förr i tiden...

Bertil Holmström har återvänt till lilla VIND, en representant för de "stänkör" som i många fall efterträdde ångbåtarna på västkusten.

I serien om Marstrandbolaget har vi kommit fram till motordrivna ÖRUST.

Slutligen, en glad och en tråkig nyhet: Ångaren SALTSJÖN är tillbaka från den långa uppläggningsmedan MOTALLA EXPRESS, "Vätterns fänge", lämnar Vättern efter 115 år.

Vi tackar alla bidragsgivare av texter och foton till det som gör *Ångbåten*!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde. Bifoga gärna illustrationer.

Till *Ångbåten* Nr 4 2010 (139) vill vi ha manus senast 15 november 2010.

Omslaget

Ångarna BOHUSLAN och STYRBJÖRN på jubileumsutfärd genom Snobbrännan 25 juli 2010. Flaggorna står rätt ut i den hårda nordliga vinden.

Foto Ingolf Ihenbard Benjaminen

Ångbåten Nr 3 2010

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Säsongen är avslutad för BOHUSLAN, men FARJAN 4 seglar vidare till och med sista helgen i oktober. Nytt för i år var att vi gick onsdagsturer två onsdagar i september, vilket visade sig vara ett riktigt beslut. Beläggningen var över förväntan och passagerarna var nöjda trots att sista timman på turerna gick i tillrägande kvällsmörker. Å andra sidan är vår stora hamn vacker i skymningsljus.

Tyvärr var vi tvungna att ställa in kustturen i juli månad. Detta på grund av sjukdom. Mig veterligen är det första gången så sker i Sällskapets historia. Om några av Er läsare blev berörda, så beklagar jag verkligen det inträffade och hoppas att Ni inte fick för stora besvär.

Nu tar avrustningen av ångaren vid och så småningom sker vintertäckningen. Som vanligt sker detta vid Gotenius varv och sedan blir det förhållning till vinterkajen vid Skeppsbron.

Där jobbas det varje tisdag och torsdag mellan kl 10 och 14. Känns det lockande är Du välkommen ombord!

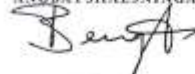
Den observante flanören på Stenpiren har kanske märkt att vår fina ångare i år har varit mycket väl underhållen. Detta beror till stor del på att vi haft tre elever ombord som jobbat med bland annat målningjobb. Arbetsledare har varit de go'a gubbarna som troget finns ombord minst två dagar i veckan hela sommarsäsongen, när fartyget ligger vid kaj. Det arbete all besättning lägger ned, sommar som vinter, är hedervärt

och jag känner stor tacksamhet mot alla Er som ställer upp på ett fantastiskt sätt.

En sak som börjar oroa mig är de höga avgifter som Transportstyrelsen nu börjat ta ut vid besiktningar ombord. Det kommer i framtiden att tära på vår ekonomi. Som Ni kanske läste i media i somras, var museijärnvägarna på väg dit, men efter protester grep infrastrukturministern in och avbläste dessa avgiftshöjningar. Men, det var ju hon som initialt hade beordrat det hela! Vi får se om protester från museifartygen kan hjälpa.

På särskild plats finner Du kallelse till årsmötet sista lördagen i oktober. Välkommen dit och gör gärna Din röst hörd. Det finns säkert mycket att ventilera angående nutid och framtid för Sällskapet. Jag hoppas vi ses där.

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

lördagen 30 oktober 2010
kl. 12.00

i Sjömanskyrkan,
Stigbergstorget, Göteborg.

Dagordning enligt bifogad
kallelse.

Före mötet, från kl. 11.30,
enkel servering med
kaffe och fralla.

Välkommen!

Styrelsen

Arbetsdagar under vinteruppehållet

Välkommen att besöka våra ångare
för att se vad som pågår under
vinteruppehållet!

Ångaren BOHUSLAN vid Skeppsbron
tisdagar och torsdagar kl 10 - 14.

FARJAN 4 Stenkolsgatan 1 - 3
måndagskvällar.

Sommaren med BOHUSLÄN

Som vi tidigare skrivit i början av säsongen, trodde vi, att 2010 skulle bli ungefär som tidigare somrar med ett antal öppna turer kombinerade med ett antal beställningsturer. Självklart hoppades vi även på gott väder och god tillgång på besättningsmedlemmar. Så blev det inte riktigt.

Bokning genom Ticnet

Styrelsen hade tidigare beslutat, att Sällskapet skulle övergå till biljettförsäljning via Ticnet i stället för att anlita turistbyråerna på de olika orterna. Beslutet väckte inte förtjusning överallt men fördelarna ansågs överväga.

Våra passagerare informerades i *Ångbåten* om saken. Samarbetet med turistbyråerna i Göteborg och längs kusten upphörde. Vi var nog lite tvivlande på att det skulle fungera.

Sommarens turer

Efter den tekniska provturen 27 april följde så den sedvanliga Officiella Provturen 1 maj dit inbjudna gäster och sponsorer följde med. Ett antal beställningsturer vidtog sedan fram till den 2 juni, då säsongens första kvällstur seglades med 95 passagerare.

Det är glädjande att dessa onsdagsturer, som vi seglat i omkring 40 år, alljämt lockar nya och tidigare gäster. Inte minst i juli och augusti strömmar våra kunder till Tiderna, 18.30 till 21.30, har visat sig passa mycket bra. Man hinner äta, se skärgården och vara tillbaka vid Stenpiren i rimlig tid.

Ångaren har seglat 25 beställnings-



Under sommaren låg ostindiefararen GÖTAFRON vid Stenpiren med restaurang- och utställningstält på kajen. Ångarna STYRKÖRN och BOHUSLÄN ligger på Stenpirens östra sida.

Foto Ingolf Ibenbard Benjaminson

turer. En ställdes in på kundens begäran. Beställningsturer är väldigt olika sinsemellan. Några kunder vill ha allsköns läckerheter medan andra föredrar lite enklare menyer.

Beställningsturer

Claes Johnson sköter liksom tidigare Beställningskontoret och kan erbjuda menyer, som passar alla. Flera av kunderna är stadigt återkommande sedan flera år tillbaka.

Antalet passagerare på beställningsturer är väsentligt färre än på de öppna turerna, sällan över 65 stycken.

Trots detta kan det vara nog så jobbigt att på kort tid – kanske endast tre timmar – klara av hela måltiden inklusive kaffe med avoc. Men det löper smidigt och bra tack vare god organisation.

Inställda turer

Tyvår drabbades vår ordförande och "flaggskeppare" Bengt Cremonese av ohälsa, som på kort tid blev akut. Det blev omöjligt att i mitten av juli få en behörig skeppare att föra ångaren genom en skärgård full av semesterfirande nöjesbåtar efter tidtabell. Styrelsen såg sig därför nödsakad att ställa in



Trafikintäkterna bidrar till bevarandet av våra ångare. Ombord i BOHUSLÄN räknar Tor Axel Hansson ångens kassa med Roland Lindberg (t.v.) och Staffan Backman som intresserade åskådare.

Foto Bo Starmark

kustturen till norra Bohuslän.

Ett stort antal biljetter hade redan sålts i förväg så det såg lite dystert ut. Nu visade det sig att vi tack vare biljettförsäljningen via Ticnet kunde få fram kompletta listor över dem som köpt biljett.

Under Roland Lindbergs ledning – han är en av våra kassörer – organiserades en grupp för att på alla sätt nå alla och meddela hur de skulle få pengarna tillbaka. Dessutom posterades folk på Stenpiren i Göteborg och Anderssons kaj i Lysekil för att ta hand om folk. Telefoner bemannades,

faxar surrade och e-brev flög genom rymden.

Det hela lyckades över hövan. De flesta beydde sig inte om de inställda turerna utan var mer bekymrade över Bengt Cremoneses hälsa. Så nog har vi fina passagerare!

Även turen till Älvängen måste vi ställa in. Orsaken var att Banverket denna helg skulle utföra arbeten på Marieholmsbron, varför all trafik på Göta Älv förbi bron avlystes. Även här togs kontakt med passagerare. Självklart meddelade vi om de inställda turerna på vår hemsida.

De övriga söndagsturer gick programligt med god beläggning.

Besättningsfrågan

Det har gått hyfsat att få besättningar denna säsong men på maskinsidan behövs på sikt fler behöriga. På intendentursidan förkom någon gång väl få deltagare men då var passagerarantalet turligt nog ringa. Intendenturen fick en kraftfull organisation, då Staffan Backman, relativt ny ombord, tog tag i den och gav den stadga.

På däckssidan har det gått bra; på flera seglingar har vi varit över sex matrosor, som styrt, förtöjt och diskat. I snitt har ångaren haft ungefär 21 personer i besättningen (tur att vi inte har några löner!).

Några riktigt fina ljusglimtar har vi också haft ombord: två pojkar från Sjöfartsgymnasiet har haft sju veckors praktik ombord. Förutom tjänst på däck och i maskin har de då ångaren legat still utfört ett gediget underhållsarbete ombord. Att de dessutom trivts i BOHUSLÄN och alltid varit beredda att hjälpa till överallt, gör att vi mycket gärna hälsar dem välkomna åter. Sådana grabbar behövs överallt!

En annan ljusglimt syntes på vår alla sista tur för säsongen den 8 september. Två killar och en tjej kom och frågade om de fick vara med i besättningen ombord. På denna tur hade vi fem ytterst sympatiska ungdomar ombord, vilka skötte sig med all heder.

Så slutade 2010 års säsong, trots inställda turer, i dur och tillförsikt.

BO STARMARK

STYRBJÖRN 100 år



Hundraåriga ångbogsvararen STYRBJÖRN framför Götaverken Citycarvets stora flytdocka. Det var här som STYRBJÖRN byggdes 1910 när varvet hette Göteborgs Nya Verkstads AB.
Foto Ingolf Ibenhård Benjaminsen

Den 25 juli 1910 levererades ångbogsvararen STYRBJÖRN från Göteborgs Nya Verkstads AB, senare Götaverken, till Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund i Stockholm.

STYRBJÖRN är 29,42 meter lång, 6,80

m bred. Den har en koleldad skotsk eldrörspanna och en compoundångmaskin på 550 indikerade hästkrafter.

100 år efter leveransen var STYRBJÖRN tillbaka i Göteborg. Ångaren låg vid Stenpiren i Göteborg mellan 21 och

26 juli. 24 och 25 juli gjorde den tur i Göteborgs skärgård tillsammans med ångarna BOHUSLÄN och BÖRBYNSUND.

24 juli var det jubileumsmiddag ombord i ångaren BOHUSLÄN för särskilt inbjudna.



En fartygfull bild när STYRBJÖRN drar ifrån BOHUSLÄN på Rivojefjorden. Under Nordsteam i Bergen 2005 var det bara STYRBJÖRN som höjld matstånd under kappföringen på Byfjorden.
Foto Ingolf Ibenhård Benjaminsen

Kort historik

STYRBJÖRN byggdes för att under svensk flagg och med Stockholm som hemort betjäna de stora malmfartygen i Narviks hamn. Narvik var – vid sidan av Luleå – utseppningshamn för malmen från malmfälten i norra Sverige.

9 april 1940 angreps Narvik av tyska krigsfartyg varvid flera fartyg i hamnen sänktes. Efter några dagar sänktes STYRBJÖRN vid kaj men bärgades i juli. Efter reparation fortsatte ångaren sin vanliga tjänst men under tysk

kommando. Efter kriget tog de tidigare ägarna över fartyget igen.

Sommaren 1950 gick STYRBJÖRN till Göteborg för en omfattande renovering vid Götaverken, Däckhus och inredning förnyades helt medan ångpanna och huvudmaskin behölls som de var. I augusti 1951 var ångaren tillbaka i Narvik för fortsatt tjänst.

1963 såldes STYRBJÖRN till Høvding Skipsopphugging och blev norsk med namnet ATLET. Efter några års tjänst för den nye ägaren lades ångaren upp 1965.

Restaureringen

1979 köptes ångaren av Norsk Veteranskibsklub. Den var då i mycket dåligt skick. Den återfick sitt gamla namn och bogserades, efter dockning i Trondheim, till Oslo där en idag skara medlemmar påbörjade ett stort restaureringsarbete.

Man beslöt att behålla det utseende STYRBJÖRN hade efter ombyggnaden 1950. Arbetet gick långsamt, klubben satsade istället på BÖRBYNSUND. Under femton år pågick med knappa resurser små och stora arbeten på STYRBJÖRN och när pannan reparerats återstod skrovet och ångmaskinen.

I december 1998 drogs STYRBJÖRN till Drammen för fortsatta arbeten. Nu bestämde sig också norske Riksantikvaren för att satsa på ångaren. Med hjälp av statliga och privata medel kunde stora delar av skrovet förnyas.

Nu kom också arbetet med huvudmaskinen igång och vintern 2005 kunde den på nytt provköras efter uppläggningsen 1965.

Sommaren 2005 gjorde STYRBJÖRN en längreresa till Vestlandet och deltog även i NORDSTEAM 2005 i Bergen.

Veteranskibsklubben äger även kustångaren BÖRBYNSUND medan lastfartyget HESTMANDEN överlämnats till en egen stiftelse. Norsk Veteranskibsklub har cirka 400 medlemmar och har som mål att bevåra fartygen som flytande museer.

INGVAR KRONHAMN

Waxholmsbolagets NORRSKÄR 100 år



NORRSKÄR som SANDHAMNS EXPRESS anlöper Stavnsås by under Stiftelsen Skärgårdsbåtens jubileumsfärd till Sandhamn 12 juni. Foto: Christer Samuelson

Waxholmsbolagets passagerarångare NORRSKÄR har under sommaren uppnått den bedervärda åldern av 100 år.

NORRSKÄR och STORSKÄR är Waxholmsbolagets två ångare.

NORRSKÄR byggdes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg 1910 och levererades under namnet SANDHAMNS EXPRESS till grosshandlare Bror Oscar Seippel. Sedan 1906 bedrev han

ångbåttrafik mellan Stockholm och Sandhamn.

Eriksbergs Mekaniska Verkstad var vid denna tid känd för sina passagerarångare för kust- och skärgårdstrafik

SANDHAMNS EXPRESS

SANDHAMNS EXPRESS byggdes med ett genomgående huvuddäck med öppna för- och akterdäck. Matsalen förlades till övre däck och för att bereda matgästerna fri sikt föröver ställdes styrhytten på båtdeck. Förut under däck fanns försalong och akterut hytter och aktersalong för passagerare.

Skrovet byggdes för gång i is och fick en tvåcylindrig kompondångmaskin med Flodmans slidreglering och försedd med strålkondensator. Den byttes senare till en ytcondensator. Maskineffekten var 350 indikerade hästkrafter.

Ångarens största längd är 34,84 meter och dess största bredd 6,88 meter. Mallat djup är 3,13 m och största djupgåendet (numera) 3,05 meter.

Efter sjösättningen 22 november 1909 var ångaren klar för provtur 5 april 1910. Vid normal gång gjorde den 12 knop och vid forcering 13 knop.

Trafiken på Sandhamn

Söndagen 24 april sattes SANDHAMNS EXPRESS i trafik mellan Stockholm och Sandhamn, en resa som med mellanbryggor tog tre och en halv timme.

Sandhamn ligger på Sandön som består av sand, klippor och tallskog. 1910 hade Sandhamn omkring 250 invånare. Där fanns lots- och tullstation och där höll Kungliga Svenska Segelsällskapet till sommartid. Därför fanns restaurang och värdsbhus.

Med ångbåtstrafiken kom sommarvärdar till Sandhamn och även utflyktsresenärer. Sommartid fanns det således

trafikunderlag men rederiet hade ambitionen att upprätthålla trafiken året om.

Efter grosshandlaren bortgång 1914 bildades Stockholm-Sandhamns Rederi AB som övertog SANDHAMNS EXPRESS. Sandhamnsbolagets rederimärke på vit skorsten med svart topp var en blå vimpel med färgyllt posthorn. Det var förbehållet fartyg som befördade post.

Ångaren blir Waxholmsbåt

Hösten 1947 upphörde Sandhamnsbolaget med sin verksamhet och SANDHAMNS EXPRESS övertogs av Waxholmsbolaget. Ångaren fick till en början behålla sitt namn och även sin trafik mellan Stockholm och Sandhamn.

1949 ändrades namnet till NORRSKÄR och under några år var trafikområdet skärgården norrut från Stockholm. 1953 installerades oljeeldning.

Från 1956 till 1973 trafikerade NORRSKÄR Husarölinjen med sina många bryggor. Efter pannbytet 1970 visades sig NORRSKÄR mindre lämplig för denna trafik och gick under flera år på kortare linjer och på utflyktsresor.

Sedan ångaren WAXHOLM brunnit våren 1978 övertog NORRSKÄR sommartrafiken på Sandhamn. Sedan 1998 går ångaren till Sandhamn bara lördags- och söndags, övriga dagar vänder den vid Gällnö.

Pannbyten

Sommaren 1970 dräbbades NORRSKÄR av pannhaveri varvid ångpannan dömdes ut. En färdig industriångpanna installerades. Den hade bara ett eldrör och

var otillräcklig för ångmaskinens effekt. Vid provturen kom NORRSKÄR inte upp i mer än 9 knop! Ångaren var trög och långsam. En ny propeller visade sig alltför liten. En större brännare och en rökgasfläkt installerades. Den ena sprickbildningen efter den andra uppstod i pannan.

När Waxholmsbolagets STORSKÄR våren 1999 fått en ny ångpanna beslöt man att även förse NORRSKÄR med en ny panna. Aalborg Industries konstruerade en helsvetsad sjöångpanna av skotsk typ med den ursprungliga pannan som förebild.

Den nya ångpannan tillverkades i Finland och sattes in i Oskarshamn våren 2000. Med den nya ångpannan kommer NORRSKÄR nu upp i 11 knop.

100-årsjubileet

har uppmärksamats på olika sätt och det är glädjande att Stockholms läns landsting och Waxholmsbolaget tar sitt ansvar för sin del av det maritima kulturarvet. Till jubileet har Statens Maritima Museer k-märkt NORRSKÄR.

Den 12 juni genomförde Stiftelsen Skärgårdsbåten en jubileumsresa längs ångarens ursprungliga linje med anlop av såväl Överby på Vindö som Stavnsås sommarhamn och Sandhamn.

Waxholmsbolaget och Stiftelsen Skärgårdsbåten har gett ut en jubileumsskrift om NORRSKÄR, författad av Lennart Rydberg. Den kan beställas från Stiftelsen, pg 55 50 01-7 och kostar 40 kronor inklusive porto.

INGVAR KRONHAMN

FÄRJAN 4 90 år!



Färjan 4 i ursprungligt skick på väg ut från Residensbrons färjelage. Vid färjeläget ligger Hamnstyrelsens inspektionsångaren HANNOIS. Bilden är tagen före sommaren 1934. Vykort tillhörigt Claes Verner.

FÄRJAN 4 fyller 90 år i höst. Av dessa 90 år har färjan värdats av Sällskapet Ångbåtens medlemmar under 37 år.

Lilla FÄRJAN 4 lever lite i skuggan av den stora sederikollegan BOHUSLAN. Den har inte samma förmåga att tjäna in pengar men den har också lägre kostnader, som till viss del bekostas av färjans ägare Sjöfartsmuseet i Göteborg. Den

behöver bara tre mans besättning men genom att den förtfarande är koleldad är det mycket arbete för maskinisten innan en resa kan genomföras.

FÄRJAN 4 har en viktig egenskap som inte alla bevarade ångbåtar har; den har genomgått få ombyggnader och är i de flesta avseenden i samma utförande som när gick i reguljärtrafik. Trots

genomförda plåtbyten är skrovet förtfarande i nitat utförande. Ångpannan är ursprunglig men reparerad. Vi som arbetar med färjan är bra på att underhålla det som är befintligt och undviker nymodigheter. FÄRJAN 4 har verkligen förtjänat sin K-märkning.

Hamnstyrelsen inleder trafiken

Från 1911 hade Hamnstyrelsen i uppdrag av Göteborgs stad att vara huvudman för trafiken över älven. De första åren utfördes trafiken av Göteborgs Nya Ångslups AB mot en förlustgaranti. Under början av första världskriget kom Ångslupsbolaget i ekonomiska svårigheter och hotade med att ställa in trafiken.

Staden gav då Hamnstyrelsen i uppdrag att driva trafiken i egen regi från den 1 juli 1915. Hamnstyrelsen hade redan då två egna ångdrivna fordonsfärjor. Det var den årgamla FÄRJAN 1 på linjen Fiskhamnen-Sannegårdshamnen och den 1915 inköpta urmodiga FÄRJAN 2. Den hade trafikerat linjen Klippan-Färjenäs sedan 1874.

Ångslupar dominerar trafiken

För att klara trafiken på övriga linjer var det nödvändigt att inledningsvis hyra in ångslupar från Ångslupsbolaget. Hamnstyrelsen önskade ersätta ångsluparna med nya färjor, men kostnadsläget för nybyggen var för högt.

Istället inköptes 1917 ångsluparna AGDA, ANNA, EIBA, GERDA samt ångfärjan VICTORIA från Ångslupsbolaget. Ångsluparna fick ta knappt 100 passagerare, vilket var otillräckligt för det ökade resandet.

Som nödlösning inköpte Hamnstyrelsen därför fler begagnade ångslupar; 1918 ELSA, EVA och HILDA och 1919 den något större BRYNHILD, som en kort tid bar namnet GRETA.

Ång- eller eldrivna färjor?

Hamnstyrelsen fick den 23 oktober 1919 stadsfullmäktiges bifall till att beställa två nya passagerarfärjor för 400 000 kr och att bygga nya färjelägen vid Residensbron och Götaverken.

Inför beställningen infordrades anbud på ett elektriskt maskineri från Svenska Maskinverken med elmotor, ackumulator och laddningsaggregat iland. Kostnaden för elmaskineri skulle uppgå till 230 000 kr medan ett ångmaskineri bara kostade 70 000 kr.

Det innovativa alternativet med eldrift föll på grund av befarad sämre driftsäkerhet jämfört med ett traditionellt ångmaskineri.

Motala får beställningen

Beställningen av färjorna gick till Motala Verkstads Nya AB. Kontraktet undertecknades den 31 januari 1920 och priset var 184 500 kr per färja. Leverans utlovades 5 ½ respektive 6 månader efter kontraktsdatum.

Vid tiden för beställningen pågick förhandlingar om ett samgående mellan Motala Verkstad och Lindholmens Varv. Det nya bolaget antog i början av 1920 namnet AB Lindholmens-Motala.

De beställda färjornas skrovrutningar var nästan identiska med LIDINGÖ-FÄRJAN 2, byggd 1907. De nya färjorna var 20,28 m långa mellan stävarnas innerkanter i däck och bredden på spant var 5,35 m.

Enligt specifikationen försågs färjorna med en kompositmaskin på 70 indikerade hästkrafter försedd med ytkonden-

sor. Cylinderdiametrarna var 190 respektive 420 mm, slaglängden 320 mm. Pannan var koleldad med en eldstad.

Leverans under hösten 1920

Den första färjan fick namnet FÄRJAN 3 och gick på prov- och leveranstur från Motala Verkstad den 18 september 1920. Vid hemkomsten till Göteborg sattes trean in på linjen Sänkverket-Hisingstad där den ersatte VICTORIA som namnändrades till FÄRJAN 5 och skulle få nya uppdrag.

FÄRJAN 4 gick på prov- och leveranstur från Motala Verkstad till sjön Boren den 8 oktober. Maskinen indikerades till 86,6 indikerade hästkrafter vid normal gång. Enligt Fartygsinspektionens noteringar varade provturen i fem timmar. Passagerarfartygscertifikat utfärdades för 196 passagerare. Fyran blev Motala Verkstads sista fartygsleverans.

I daglig trafik

FÄRJAN 4 sattes in på den nya linjen Residensbron-Götaverken. Färjeläget vid Götaverken låg i T-kanalen alldeles öster om varvet.

Fyran var i trafik vardagar från 05:45 till 01:00, söndagar från 07:00 till 24:00. Turerna gick med 15 minuters turtäthet. Varje överfart tog fem minuter med 2 ½ minut för iland- och ombordstigning.

Under högtrafiken vardagar gick även FÄRJAN 5 på linjen vilket gav 7 ½ minuts turtäthet. 1925 reste 160 000 passagerare per månad på linjen.

En dag i veckan låg FARJAN 4 stopp under fyra timmar för kolning och vaskning. 4:an var i drift drygt 6 000 gångtimmar per år. Med så många gångtimmar var förstas slitaget stort. Vartannat år låg färjan på varv en månad på sommaren för besiktning och reparationer.

Besättningen bestod av befälhavare, maskinist och däcksmän som arbetade två arbetspass per dag; morgon och eftermiddag eller middag och kväll. Arbetstiden var 63 timmar per vecka.

Några ombyggnader

En märkbar yttre förändring av färjan gjordes under sommaren 1934. Den fick då nya styrhytter och nya tvärskepps salongsskott i teak samt tak över för- och akterdäck.

Nästa förändring gjordes 1956 då styrhytterna förlängdes i akterkant där det tidigare varit en passage. Huvuddäcket var helt utslitet och färjan fick därför ett helt nytt trädäck. Spjälsofforna i salongen ersattes med kaktusgröna soffor av bekvämare modell och nya nedgångskappar till för- och akterpik tillkom.

Reserv- och extrafärja

I början av 1950-talet inledde Hamnstyrelsen en period med nybyggnad av stora motorfärjor för att ersätta några av ångfärjorna. Som ersättare för 4:an och 5:an beställdes motorfärjan HUGO HAMMAR vid Lödöse Varf. Den sattes i trafik den 2 juni 1954 samtidigt som linjen förlängdes till ett nytt färjeläge i



Bert Johansson är en av maskinisterna i färjan. Kolledningen är en konst som måste beprövas för att kunna producera ånga till maskinen. Foto Gunnar Söderberg 1 maj 2010.

den nybyggda Lundbyhamnen. Denna hade skapats genom utgrävning och muddring av tidigare landområden.

FARJAN 4 blev nu reservfärja för de andra färjorna och gick även som extrafärja i högttrafik på de linjer som ännu trafikerades av ångfärjor.

Den nya motorfärjan HUGO HAMMAR, som av trafikanterna kallades Hugo Lösig (långsam), råkade då och då ut för driftavbrott och då fick 4:an rycka in som ersättare.

Under åren 1968-1970 gick 4:an ofta på sin gamla linje medan motorfärjan

låg i reserv. Den hårda isvintern 1970 var det 4:an som klarade trafiken på linjen.

Den 31 juli 1970 upphörde trafiken på linjen till Lundbyhamnen. 4:an blev överflödigt och lades upp vid Hamnens varv på Ringön. Den var då Hamnstyrelsens sista kvarvarande ångfärja. Den kvarvarande linjen Haket-Lindholmen med motorfärjan DAN BROSTRÖM överläts till Styröbolaget.

FARJAN 4 räddas

I dagspressen väcktes tankar på att be-

Ångbåten Nr 3 2010



Maskinstoppen på den tvåcylindriga compoundmaskinen visar tydligt skillnaden mellan den lilla högtrycks- och den stora lågtrycks-cylindern. Foto Gunnar Söderberg 1 maj 2010

vara FARJAN 4 för framtiden. Hamnstyrelsen överlämnade färjan till Sjöfartsmuseet i Göteborg den 29 juni 1972. Sjöfartsmuseet hade planer på att lägga färjan som café i ett kommande fartygsmuseum i Lilla Bommen.

Sven-Hugo Bengtsson, som var aktiv medlem i Sällskapet Ångbåten, ansåg att färjan istället borde bevaras i drift-dugligt skick på samma sätt som ångaren BOHUSLAN.

Sven-Hugo hade redan under sin skoltid fått ett speciellt förhållande till 4:an. Han reste med färjan till skolan på

Ångbåten Nr 3 2010

Kvarnberget. Han kände maskinisten ombord och under resorna fick han komma ned i maskinrummet och lära sig elda och sköta maskineriet.

Sven-Hugos intresse för 4:an ledde till att Sällskapet Ångbåten den 5 februari 1973 träffade ett avtal med Sjöfartsmuseet. Föreningen fick disponera färjan mot att man åtog sig att bevara den i trafikdugligt skick.

I samband med Sällskapet Ångbåten årsmöte den 22 september 1973 visades färjan upp under ånga för medlemmarna och året därpå var den klar för trafik.

Stora arbeten ombord

Tiden fram till idag har dock inte varit helt problemfri. När FARJAN 4 övertogs 1973 var den i ett slitet skick efter flera års eftersatt underhåll. Maskineri och pannor var dock i ganska gott skick.

Skrovet såg vid en första anblick bra ut men det var täckt av tjocka färglager som ofta satt ganska lösa. Vi insåg ganska snart att något radikalt måste göras.

1980 gjorde vi en mycket noggrann ultraljudmätning av skrovet. Sjöfartsinspektionen dömde ut åtta bottenplåtar. Det fanns inte pengar för att bara gå till ett varv och byta plåtarna.

Genom Götaverken Cityvarvet fick vi lyckligtvis ett synnerligen förmånligt pris som kunde accepteras. I april 1981 lyftes färjan upp på Sörhallskajen på Eriksberg där plåtbytet genomfördes på traditionellt sätt med nitning av bordläggningens plåtar.

Samtidigt passade vi på att blåsa hela skrovets utsida medan insidan rostsanerades med hjälp av nålhackor. Babords överbyggnadssida förnyades också. Först under september 1985 sjösattes färjan och från 1986 var den åter i trafik.

Nästa längre trafikstopp föranleddes av den stora pannreparationen som pågick från hösten 2000 till våren 2002. Pannan fick då nya tuber, ett arbete som huvudsakligen genomfördes i egen regi av de duktiga maskinisterna.

FARJAN 4 bevaras tack vare kunniga och ideellt arbetande medlemmar.

GUNNAR SÖDERBERG

Pressgrannar-M/F VIND i Länspumpen

Länspumpen, en kvartalstidskrift i A4-format utgiven av Klubb Maritima västra krets, är ett bra forum att vända sig till med en lång text som är något perifer för att publiceras i Ångbåten. Ett exempel är en fyrsidig artikel om en stänka som gick i Göteborgs skärgård under knäppa sex månader på trettioalet.

Det här skall inte bli en "ngbt" version av min artikel i Länspumpen, snarare en beskrivning om hur den växte fram.

Bland mina tidiga minnen är turer till Stan (= Strömstad) med "tralebåden" VIND, som ägdes av min farbror Ragnar och min morbror Charles (uttalades Sjales). Jag minns särskilt en hemresa från stan där jag satt nere i slansen och lade pussel – kanske hade jag fått det i födelsedagspresent. Pusslet skulle föreställa Tåget över Bält, och jag minns hur besviken jag blev när det aldrig kom fram något lokomotiv.

För några år sedan hade jag i min hand ett foto på VIND stävande in mot bryggan på Kingen med trälen upphängd på tork i masten. Säkerligen är kortet varken "bränt eller stulet" och skall således enligt det gamla talesättet komma tillbaka – någon gång. Jag hoppas alltid när jag hittar en bunt kort i någon gömma. Jag hoppas fortfarande.

Så gick åren. Ragnar och Charles bestämde sig för att satsa på passagerartrafik. VIND byggdes om som en aningen större kopia av Store-Stjärn (STJÄRN II) – hytten flyttades föröver till strax akter om masten, ett tvärskott akter därom, rak ("båtäck") över hela

akterdäck, med korta sidoskott ("två fönster" långa), nedgångskapp till "salongen", det gamla lastrummet. Senare tillkom passagerarutrymme även på båtäck (det hade inte STJÄRN III)

Nu äkte förstas mamma Martha och jag gratis till stan – inga fler turer med ARCTUR, Lelle-Stjärn, Store-Stjärn eller min favorit STRÖMSTAD.

Så hade min pappa Harry äntligen fått ihop pengar för att kunna återvända från "Amerikat" där han funnits så långt tillbaka jag kunde minnas – han hade lämnat hustru och åtta månaders baby från arbetslösheten hemma till ungefär lika dåliga tider i "Nyork". Men nu kom han alltså hem. Till ungefär lika dåliga tider.

En som det då tycktes bra lösning kom när Charles erbjöd sin sväger att överta halva ägandet av VIND – med skulder och allt. Från den 1 juli 1935 ägdes passagerarmotorfartyget VIND av bröderna Ragnar och Harry Holmström. (Båten såldes 1942 till Åstol och blev åter fiskebåt).

För en del år sedan skrev jag några artiklar i Ångbåten om passagerartrafiken i Strömstads skärgård: "Innare väjen" (nr 28, 1974) och "Udare väjen" (nr 34, 1976), där förstas VIND fanns med. VIND hamnade med åren uppe i Vättern, en trafik som jag beskrev i Länspumpen 1996:3.

Men det fanns en kort period som jag enbart hade dunkla kunskafer om – VIND gick en tid i Göteborgs skärgård. I Ångbåten 39 (1977) nämnde Stig Widén att VIND gick på Vinga sommar-



ren 1937. Men mera? Pappa fanns inte längre kvar att fråga.

I Ångbåten 124 (2007) efterlyste jag information av denna trafik, eller rentav ett foto. I nästa nummer, Ångbåten 125 (2007) kunde vi se ett foto av VIND i passagerartrafik i Göteborgs skärgård, insänt av Hasse Runegrund på Myggenäs (se bilden ovan). Detta visade sig senare vara ett utsnitt ur en bild i en bok med namnet "Bohuslän – Landskapet vid Västerhavet" från 1943, vilket återgavs i Ångbåten 129 (2008).

Vid ett besök på Kosters Hembygds-museum sommaren 2006 fann jag till min förvåning en turlista för sommaren 1937 där VIND samseglade med STJÄRN II och STRÖMSTAD på Koster. Hur kunde detta stämma med Widén?

Vid midsommartid hade Strömstads Tidning en annons med samma innehåll som den nämnda turlistan. Men den 3 juli meddelades att VINDS turer på Koster var "inställda tills vidare".

Spelat bakom kulisserna går aldrig att klarlägga. Men under tiden hade VIND förflyttats till Göteborg! Sjöfartsannon-

serna i GP för andra halvåret 1937 ger en bra bild av hur båten sysselsattes.

De första turerna, lördagen den 9 och söndagen den 10 juli, var "lusturer" till

Kungälv, från Göteborg 6.30 e.m., återförd 11 e.m. (underförstått: dans på Stadt).

Men sedan blev det badresor till Vinga, typiskt två turer ut (elva och halvtre) – tydligen var man inte rädd för att totala passagerarantalet på de båda utresorna skulle överstiga certifikatgränsen. Turerna annonserades bara för några få dagar åt gången, uppenbarligen prioriterades charterturer.

På vardagar var man ensam om denna trafik, men på söndagar hade man konkurrens av ångaren NECKEN (som under veckan gick på älven ända upp till Vänersborg).

Efter badsäsongens slut började VIND göra fisketurer – nu i konkurrens med halvdussinet andra hätar. Nu ordnades också med servering ombord, något som saknats på badturena.

Under oktober 1938 saknas annonser för VIND, trots att fisketurerna för de andra båtarna fortsätter.

Man tänker satsa på året-runt-trafik i

**Göteborg-Hönö-Heden-Öckerö
Björkö och Knippla.**

Lördagen den 6/11 avgår m/s Vind från Gbg 5.30 em. Söndagen den 7/11 från Gbg 10 fm och 11.30 em. Till Gbg från Knippla kl. 4, Björkö 4.15, Öckerö 4.30, Hönö Heden 4.45. Biljetterna 30 öre, 25 öre för barn.



Vind i Strömstad efter ombyggnaden 1937. Bildfotografering av ryttare John Holmström.

M/f Vind i trafik i Göteborgs skärgård 1937

Bertil Holmström

Göteborgs norra skärgård. Och då krävs en ombyggnad. Sidoskotten förlängs från två till fem fönsters längd. Ett akre tvärskott tillkommer, med dörrar ut på ett litet öppet akterdäck som i stort sett enbart kom att användas vid förtöjningsarbete. (Se bilden ovan.)

Trafiken började den 9 november och pågick fram till jul, sju dagar i veckan, på Öckerö, Björkö och Knippla, med något varierade tider. Turlistan här bredvid visar en variant.

Alla annonser var undertecknade enbart med ett telefonnummer – med ett enda undantag. På självaste julaftonen hade GP denna annons:

M/S VIND avgår julafton kl. 2 e.m. till Öckerö, Björkö och Knippla. Turerna på juldagen och annandagen är inställda.

Gustav Samuelsson

Det förefaller som om trafiken inte var särskilt lönsam. Det blev i alla fall ingen fortsättning efter helgerna. På nyåret går VIND tillbaka till sina gamla hemnavatten i norra Bohuslän.

Och det kan ju bli föremål för en annan artikel.

BERTIL HOLMSTRÖM

En stor tankbåt på 1930-talet

Tankern JOSEFINA THORDÉN, som gick genom Panamakanalen i föregående nummer av *Ångbåten*, levererades från Eriksbergs Mekaniska Verkstad den 9 mars 1932. Hon var på 1930-talet Finlands enda stora tankbåt.

För att visa hur liten en stor tank var på den tiden följer här några data och några bilder som min pappa tog under sin tid ombord.

JOSEFINA THORDÉN seglade under finländsk flagg under hela 1930-talet och under de första krigsåren. När Skagerakspärren stängde vägen till Östersjön efter den 9 april 1940 gjorde hon resor mellan USA och Petsamo.

Den 19 maj 1941, på väg till Petsamo med last av olja och bensin, prejadades hon av britterna utanför Filtöarna. På väg till Tórshavn för kontroll anfölls hon av tyskt flyg och började brinna.

Hon förblev flytande och kunde bogseras till Tórshavn. Av den 32 man stora besättningen omkom 15, de övriga blev internerade i England.

JOSEFINA THORDÉN beslagtogs av britterna, reparerades i Newcastle och seglade sedan under brittisk flagg, med oförändrat namn. Efter att den 6 april 1943 ha gått på en mina i Themsenmyningen och brutits i två delar blev hon upphuggen.

Uddevallavarvet levererade 1955 JOSEFINA THORDÉN (2), en turbintanker på 32 230 ton dödvikt. Men det är en annan historia.

OVE IKO



Ångbåten Nr 3 2010



Ångbåten Nr 3 2010

Data för JOSEFINA THORDÉN (uppgifter från varvets GA-ritning)

Dimensioner: Längd över allt 128,81 m, längd mellan pendiklar 124,08 m, mallad bredd 16,76 m, mallad djup 9,83 m, djupgående på sommarfribord 8,17 m.

Tonnage: brutto 6548 reg.ton, netto 3733 reg.ton, dödvikt 9830 ton.

Maskineri: Två sexcylindriga fyrtakts enkelverkande dieselmotorer, typ Burmeister & Wain, licenstillverkade av Eriksberg. Effekt 2x1400 ihk, varvtal 140 varv/min. Cylinderdiameter 550 mm, slaglängd 1000 mm.

Propellrar: två, diameter 3352 mm, stigning 2768 mm.

Foton, tagna av Boris Iko:

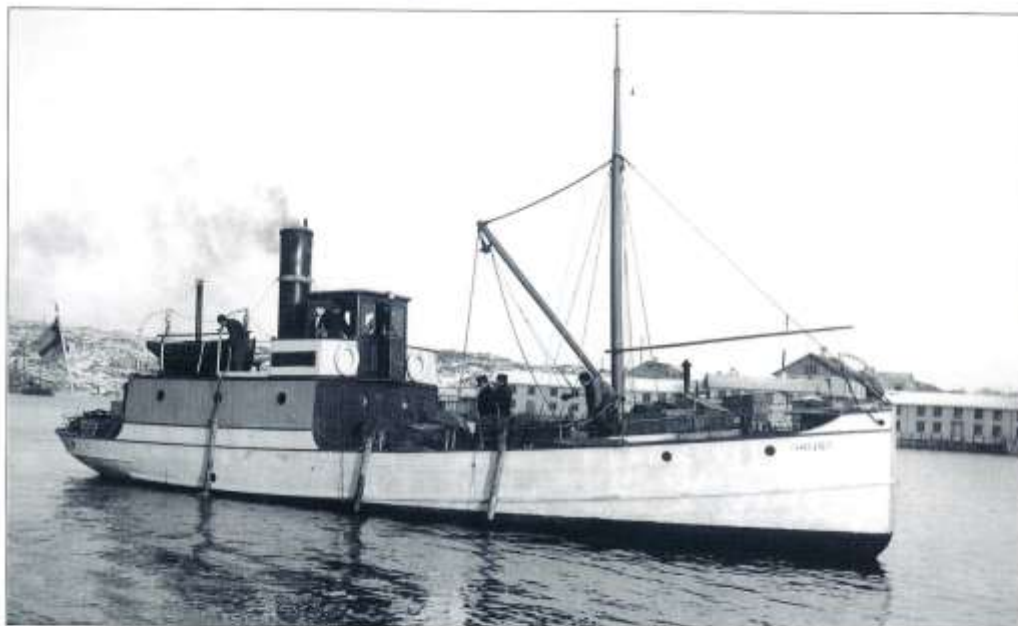
Övre bild till vänster: JOSEFINA THORDÉN lämnar Sörnäsbanan i Helsingfors, fotograferad av Boris Iko sedan han münstrat av i december 1936

Nedre bild till vänster: Överhållning av ventilerna på SB maskin

Övre bild till höger: På denna bild, tagen genom en ventil i chieffhytten, ser man trunken, en långskeppsförstärkning av skrovet i form av en 1,8 m hög och 9,5 m bred läda ovanpå huvuddäcket.

Nedre bild till höger: En nattbild där regnbågen skymtar och vattnet sprutar kring fallrepsdäverten (tagen med infraröd-film).

Marstrandsbolaget del 10 – ORUST



ORUST i Marstrands hamn sedan namnet tagits bort från överbyggnaden. Maskintelegrafen står på stopp och röken kunde komma från en ångbåt. Båttuben, "bårtingen", hänger för om masten. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

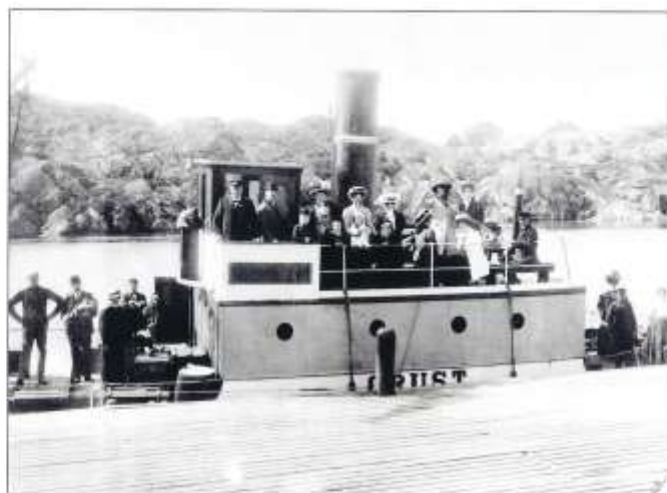
När Dag Almén skrev om motorfartyget ORUST i *Ångbåten* 26 (maj 1974) blev artikeln ganska kort. Och kort var fartygets karriär i Marstrandsbolaget. Här följer berättelsen om det första motordrivna fartyget, men inte det enda, i bolagets historia.

Nytt fartyg

Efter leveransen av MARSTRAND år 1904 hade Marstrandsbolaget sju passagerarfartyg i trafik på kusten. Godsmängderna var betydande och medförde att passagerarfartygen som även förde gods blev försenade vid stationerna.

Lösningen blev att beställa ett mindre fartyg som bara skulle föra gods till och från stationer som antingen hade stora godsmängder eller inte anlöttes av passagerarfartygarna.

Ångbåten Nr 3 2010



ORUST vid skämd brygga. Bilden publicerades i *Ångbåten* för tio år sedan utan att någon läsare börde av sig. På övre däck står kapten Martin B Olsson och brovid honom Aron Läckgren, farbror till kapten Olovs maka, Ester Läckgren.

Bilden togs 1911 eller 1912 av Ester Läckgren.

Tändkulemotorn

Det nya fartyget fick ingen ångmaskin för framdrivningen utan en Avance tändkulemotor, ett ovanligt val vid den här tiden.

Det var engelsmannen Herbert Akroyd som 1890 tog patent på en fyrtaktsmotor av tändkuletyp. Motorn utvecklades i USA av två tyska immigranter, Mietz och Weiss, vilka patenterade en liggande tvåtaktsmotor av tändkuletyp.

Ångbåten Nr 3 2010

Eftersom förgasningen sker vid hög temperatur kan bränslen av lägre kvalitet användas, därav även benämningen fotogenmotor, senare råoljemotor.

Avancemotorn

Fabrikören Johan Victor Svensson lät vid förra sekelskiftet bygga en fabrik i Augustendal i Nacka utanför Stockholm, AB J V Svenssons Automobilfabrik. Han planerade att bygga bilat. En anställd ingenjör ansåg emellertid att man skulle tillverka en tändkulemotor av den nämnda tvåtakstypen. Fabrikör Svenssons hustru som kom från skärgården, tyckte att man skulle tillverka båtmotorer för fiskare.

Och så blev det. Det amerikanska företaget fick ersättning för tillverkningsrätten men deras motor kunde inte hävda sig mot Avancemotorn som fabriken själv utvecklade. Tillverkningen blev en succé och 1907 ändrades firmanamnet till AB J. V. Svenssons Motorfabrik. 10 år senare hade man över 500 anställda.

Enligt den samtida reklamen var fabriken "Nordens största specialfabrik för fotogenmotorer, vilka genom sin ytterst enkla konstruktion, billiga drift och säkra gång är nutidens mest fulländade motor, spridd över hela världen".

Fiskeriutställningen 1904

Samtidigt med Avancemotorn började flera andra företag tillverka tändkulemotorer i Sverige.

I början av 1900-talet var det ännu tveksamt om fiskebåtar kunde förses med motorer. Det ansågs allmänt att motorljudet skrämde bort sillen. De modiga männen i vadlaget Korpen i Gravarne antog emellertid 1903 erbjudandet från mekanikern Lars Laurin vid Lysekils Mekaniska Verkstad att sätta in en motor i deras båt.

Det visade sig att vadlaget Korpen fiskade lika bra som andra. De tjänade dessutom pengar på att bogsera andra båtar och kom i hamn med fångsten före alla andra och fick bättre betalt. Framgången var given för "Lysekils-motorn" eller som den senare kom att kallas, "Skandiamotorn".

Vid fiskeriställningen i Marstrand sommaren 1904 fanns för första gången motortillverkare från de nordiska länderna representerade. Utställningens främsta utmärkelse - den nordiska motorvandringspokalen - gick till Avancemotorn.

Marstrands Mek Verkstad

I Marstrand var Bertil Egnell anställd som kassör i C. M. Widells affär med Gustaf Ewald Widell som innehavare. Bertil Egnell hade sinne för affärer och träffade avtal med J. V. Svensson om försäljningsrätt för södra Sverige av Avancemotorn.

Egnell behövde nu en anläggning för att installera motorerna. Ännu medan fiskeriställningen pågick bildades AB Marstrands Mekaniska Verkstad av Bertil Egnell, Ragnar Berger och Gustaf Ewald Widell.



ORUST vid Skärhamns brygga. Kapten Martin B Olsson har vitt kapell på mössan och barnen på bryggan är sommarklädda. Karlarna på bryggan ser ut att vänta på att få gå ombord när lasthanteringen är klar. Bilden kan vara tagen 1907 eller 1908. Foto Ester Läckgren.

Ragnar Berger hade tillträtt som verkställande direktör i Marstrandsbolaget 1897 och man kan därmed förmoda att det var han som var djärv nog att försöka det nya fartyget med en Avance tändkulemotor.

När man nu planerade ett rent lastfartyg var en motor ett gott val för framdrivningen. Inga passagerare skulle störas av motorljudet, en motor skulle ta betydligt mindre plats än en ångmaskin med ångpanna och den vägde även

mindre vilket betydde ökad lastförmåga. Motorn var dessutom billigare i såväl inköp som drift.

Lastfartyget ORUST

Beställningen av det nya fartyget gick till Eriksbergs Mekaniska Verkstad som ännu inte hade byggt något fartyg för Marstrandsbolaget. Det offererade priset var 35 000 kronor.

I mars 1905 sjösattes skrovet till Marstrandsbolagets lilla lastfartyg som



Även denna bild har varit med i Ångbåten tidigare men ingen har listat ut var den är tagen. Kapten Martin B Olsson står på ORUST:s brygga. Fotat är taget av Ester Läckgren, maba till kapten Olsson.

Ester Läckgrens foten har ställts till Ångbåtens förfogande av Bertil Olsson, sonson till Ester.

fick namnet ORUST. Avancemotorn sattes in av Marstrands Mekaniska Verkstad. Det var en encylindrig tändkulemotor på 50 hästkrafter.

Därefter försågs skrovet med en sex meter lång överbyggnad med blygsam inredning och på övre däck en liten styrhytt. Skorstenen var fullt värdig en ångbåt.

ORUST hade en längd av 21,64 meter, bredden var 4,48 m. Farten var 7 - 8 knop.

I trafik

Leveransen skedde i slutet av november 1905 och den 1 december läg ORUST och lastade vid Stenpiren i Göteborg. Den första resan anträdde lördagen 2 december klockan sju på morgonen.

Tisdagar och fredagar lastade ORUST i Göteborg. Onsdagar och lördagar gick fartyget från Göteborg kl. 7 till Gullholmen, måndagar och torsdagar från Gullholmen kl. 7 till Göteborg.

På resorna anlöpte ORUST Marstrand,

Rönning, Stockevik, Skärhamn, Kyrkesund, Mollösund, Hälleviksstrand och Ellös. Torsdagar och lördagar anlöptes även Klädesholmen.

Om vikarna ersatte ORUST ångaren TJORN när denna värustrustades. ORUST gjorde då bara en tur i veckan mellan Göteborg och Gullholmen, från Gullholmen måndag och från Göteborg onsdag. Därefter gick Orust från Aröd fredag morgon till Göteborg med återresa lördag middag.

Till skillnad från ångaren TJORN tog ORUST inga passagerare på dessa turer. Senare insåg Marstrandsbolaget värdet av att försä ORUST med passagerarfartygs-certifikat. När detta skedde är inte känt men från 19 februari 1915 till 14 mars 1919 hade ORUST certifikat för 66 passagerare inomskärs och för 91 i trängre farvatten.

Förmodligen utnyttjades möjligheten att ta passagerare inte så mycket. Med tiden anlöpte ORUST mindre stationer dit passagerarångarna inte gick men eventuella resenärer måste ha varit tålmodiga i det bullriga fartyget utan några bekvämligheter för passagerare.

1917 års sommarturlista visar att ORUST gick från Göteborg lördagar kl. 7 till Rönning, Klädesholmen, Skärhamn, Kyrkesund, Mollösund, Edshultshall, Hälleviksstrand, Stocken, Rågårdsvik och Ellös med återresa måndag morgon kl. sex.

Onsdagar gick ORUST från Göteborg kl. 7 till Rönning, Klädesholmen, Bleket, Skärhamn, Kyrkesund, Hallsbäck, Knödestrand, Hälleviksstrand

och Mollösund med återresa torsdag kl. åtta.

Befälhavare och besättning

Det var säkerligen välfyllda dagar för besättningen ombord i ORUST. Det var sex personer ombord: befälhavare, maskinist, tre däcksmän och en kokka. Befälhavaren, maskinisten och kokkan hade hytter i överbyggnaden medan de tre däcksmännen bodde i skansen förut under däck.

ORUSTS förste befälhavare var A. Vik. Han efterträddes i januari 1908 av Martin B. Olsson som varit styrman i Marstrandbolagets ångare och närmast i St. ERIK. Han förde ORUST fram till 1913. Våren 1914 blev han befälhavare i WESTKUSTEN. ORUST övertogs då av J. A. Bengtsson.

I *Ångbåten 107* finns att läsa om Martin B. Olsson liksom i boken *Väst-kustmotiv från förra sekelstiftet*. Där får vi bland annat veta att kapten Olsson i ett brev till hustrun, efter bara några månader ombord i ORUST, påtalar "det evinnerliga slamrandet från maskin".

Med all sannolikhet trivdes kapten Olsson bättre i WESTKUSTEN. Tyvärr drabbades han av ett slaganfall och avled i maj 1920.

Motorbyte

Tändkulemotorerna var i början inte så driftsäkra. ORUST låg ofta vid varvet i Marstrand för reparation och 1909 byttes den ursprungliga motorn mot en ny av samma fabrikat.

Vid denna tid modifierades motorerna

med högre kompression och ändring av spridarmunstycket. Det blev möjligt att använda råolja som bränsle istället för fotogen. Bränslekostnaden kunde minskas med hälften.

Såld till Norge

Efter en längre tids uppläggning såldes ORUST 1921 till Axel Brynolf i Göteborg och i september 1922 såldes fartyget till Norge. Köpare var De Nordiske Fabrikker A/S (Denofa) i Fredrikstad och ORUST fick nu namnet DENOFA I. Fartyget transporterade fabrikins produkter till dess kunder.

Alf Kristiansen på Karmøy utanför Haugesund har dokumenterat fartygets historia under norsk flagg.

I april 1932 såldes fartyget till A/S Alva, Spjaerøy i Hvaler och fick namnet ALVA II med Fredrikstad som hemort. Fartyget som gick med frakter på Oslofjorden byggdes om 1936 och fick då förmodligen ny motor.

1938 såldes fartyget till Hans Saebø i Bergen för att med oförändrat namn gå i fraktfart på Vestlandet.

1940 såldes fartyget till Nils Halvorsen A/S i Porsgrunn och fick namnet MILDAM IV för att gå med last mellan Porsgrunn och Oslo.

I november 1953 såldes fartyget till Trygve Tveita i Røyksund i Bømlo och fick namnet VIMAR med hemort i Haugesund.

En rad ägare därefter behöll namnet VIMAR och hemorten Haugesund. 1955 såldes fartyget till Johan Naustvik i Normedal, 1964 till John Jørgensen

i Haugesund och 1969 till Ragnvald Lødden i Torvastad.

1973 köptes fartyget av Paulsen Mekaniske Verksted i Kopervik på Karmøy. VIMAR skulle användas som arbetsfartyg men lades upp vid Nygård på Karmøy där fartyget förföll allt mer.

Motorn togs ur skrovet och den 26 oktober 1985 drogs skrovet ut på Nedstrandsfjorden, den inre delen av Boknafjorden norr om Stavanger, och sänktes där på 700 meters djup.

INGVAR KRONHAMN

Källor

Almén, Dag: *M/S ORUST*, Ångbåten 26

Almén, Dag: *En f.d. Marstrandbåts undergång*, Ångbåten 65

Bornmalm Lennart: *Marstrand's Mek. Verkstad i Läns pumpen 1994:1*

Bång, Krister: *80-årig Eriksbergsbåt sänkt i norsk fjord*, Läns pumpen 1986:4

Melkersson, Lars: Svenska Fiskebåtsmotorer, Lysekil 2010

Olsson, S. Bertil: *Väst-kustmotiv från förra sekelstiftet*. Foto Ester Läckgren.

Uppsala 2000

Olsson, S. Bertil: *Martin B. Olsson, kapten på WESTKUSTEN*, Ångbåten 107

Fartygsinspektionens arkiv i Landsarkivet, Göteborg

Turlistor i dagspressen i Kurs- och tidsningsbiblioteket Göteborg

Ångbåten Nr 3 2010

Aktersalongen

SALTSJÖN

Söndagen 12 september gjorde ångaren SALTSJÖN en unik resa till Utö i Stufvelsen Skärgårdsbårens regi. Under resan anlöptes Saltsjöbaden och Dalarö.

Bilden visar SALTSJÖN vid Saltsjöbadens brygga 12 september. Foto Gunnar Friberg.

SALTSJÖN byggdes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad 1925 för trafiken Stockholm-Utö. Ångaren tillhörde Waxholmsbolaget fram till 1964.

SALTSJÖN har legat upplagd sedan juni 2006 men efter upprustning och renovering är ångaren nu igång igen.

SALTSJÖN k-märktes 2005.

MOTALA EXPRESS

som legat upplagd under 2010 har under september kortats tre meter i torrdockan i Motala för att kunna lämna Vättern genom slussarna i Göta kanal.

Ångaren, som drabbats av Transportstyrelsens läckstabilitetskrav, kan inte gå i trafik på Vättern utan att byggas om.

11 oktober skall "Vätterns finge" lämna Vättern för att, sedan förstäven åter fogats till skrovet, söka lyckan i Stockholm. MOTALA EXPRESS ägs sedan 2005 av Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar i Stockholm.

MOTALA EXPRESS byggdes i Jönköping 1895 och har trafikerat Vättern sedan dess. Ångaren är k-märkt.

På bilden ses MOTALA EXPRESS i Hjohamn 23 augusti 2008. Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 3 2010



En nittioåring på älven



FÄR JAN 4 var i 50 år ett rationellt fortskaffningsmedel på Göta älv. Sedan 40 år är den ett ombuldat museifartyg och det största föremålet i Sjöfartsmuseets samlingar. Här passerar färjan Stenpiren. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen