



ÅNGBÅTEN Årg 53 • Nr 1 2017 • 164

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamr, Gamla Björklundavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85.

ingvar.kronhamr@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0525-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se

Prenumerationsavgiften för år 2017 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Litotopid Media AB 2017. Miljömärkt Tryckark 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2017 är 200 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Foessblad, kim.foessblad@sternmetall.se

Vice ordförande: Björn Lewert, tel 031-55 17 45

Sekreterare: Eva Helmerson, tel 0705-65 21 87, eva@helterson.se

Kassör: Anse Marie Erikson Techer, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglingsstämningen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggnings vid Skeppsbron.

För beställningstrafikan svarar Claes Engblom,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd under 2017 på grund av pannhaveri.

Försalongen

I detta nummer av *Ångbåten* har vi lärt FÄRJAN 4 breda ut sig mer än vanligt. Anledningen är givetvis det pannhaveri som drabbat färjan och som kommer att orsaka mycket arbete och stora kostnader.

Men först en rapport från ångaren BOHUSLÄN innan Gunnar Söderberg redovisar de 43 åren med FÄRJAN 4 i Sällskapet Ångbåten regi. Vi gör även en resa över älven med färjan berättad av Sven-Hugo Bengtsson.

Bertil Söderberg minns en resa till Tjörn för 70 år sedan och har vävt in spårvars-, tåg- och ångbåtsnostalgi i sin berättelse.

Ragnar Magnander har gjort en ångbåtsstur i det inre av Västergötland och berättar om HUTTLANDIA på Åfsån.

Ännu en reseberättelse står Ingvar Kronhamr för. Följ med mjölkångaren SAARISTO till Pietolansari!

Vi önskar er trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområde: Ångbåtar och ångbåts trafik, gärna på västkusten.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 2 2017 (165) 10 april 2017

Nr 3 2017 (166) 18 september 2017

Omslaget

FÄRJAN 4 passerar Fiskbarnen med Sjöfartsmuseet Årvariet i bakgrunden på en historisk banntur 6 september 2014.

Foto Gunnar Söderberg

Ångbåten Nr 1 2017

Tredje sidan

Ångbåtsvänner!

Snöfall och kyla till trots – vi ser framåt. Ombord i ångaren BOHUSLÄN pågår rustning inför den kommande seglingsstämningen för fullt.

Maskingänget sätter samman huvudmaskinen och hjälpmaskiner med mera efter sedvanligt vinterunderhåll.

Däcksgänget har bland annat målat i hytter i nedre sektionen.

Allt för att vi återigen i maj ska kunna gå ut med vår fina ångare och ta ombord glada och nöjda passagerare.

Här är det lätt att glömma en liten, men ack så viktig grupp ombord så här vintertid. Det är de som ser till att ovan nämnda får energi att jobba – nämligen delar av intendenturen förstärkt med krafter ifrån maskin och däck.

Oförtrutet ser de till att det finns något varmt till lunch på arbetsdagarna, trots begränsade resurser i form varmvatten och enbart spisplatta till hjälp.

Samtidigt som det jobbas ombord är vi några som jobbar för fullt med mycket annat som hör ett rederi till – ja, vi är faktiskt ett rederi.

Det är mycket att ordna med: att få i ordning för vår nygamla kajplats vid Stenpiren, att sammanställa seglings-schema och turlista, matsedlar och dryckeslistor, av- och påmonstring av besättning – ja, listan är lång.

Oavsett om vi jobbar med detaljer ombord, eller sitter vid datorn och jobbar, så gör vi alla detta med målet att kunna fortsätta, fortsätta flera år framåt med att segla i såväl Göteborgs skärgård som utmed Bohuskusten.



Visst hade det varit härligt att kunna skriva att i FÄRJAN 4 pågår en lika febril verksamhet för att ställa i ordning inför för säsongen 2017, men tyvärr är det inte så.

Pannan måste bytas. Offerter på detta har tagits in och nu jämförs det för fullt, allt för att hitta den bästa lösningen. Men det blir ingen billig affär och det kommer att kräva mycket arbete av oss.

Muycket arbete dels i form av handfast arbete ombord, dels arbete i form av att finna de nödvändiga ekonomiska förutsättningarna för bytet.

Det har gjorts tidigare och med den kämpaanda som finns inom Sällskapet, ska vi tillsammans lyckas även denna gång.

EVA HELMERSON
SEKRETERARE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Möte för aktiva medlemmar

ombord i WALONA
vid Stenpiren

lördagen 8 april kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

Säkerhetsövningar för aktiv besättning

ombord i ångaren BOHUSLÄN

Torsdagen 27 april kl 16-20

Lördag 29 april kl 10-14

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning och ha betalat medlemsavgiften.

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord
i ångaren BOHUSLÄN
vid Stenpiren,

Måndagen 12 juni 2017 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls stämman på Sällskapet Ångbåten's kontor, Skeppsbron 5-6, vän. 3.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar säljs vid årsstämman

Innehåll Ångbåten 164

Försalongen	2	HUTTTLANDIA på Åfsån	14
Tredje sidan	3	Resa till Hovikens	16
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	4	Kolektivitet	20
FÄRJAN 4 och Sällskapet Ångbåten	6	Med skärgårdsångare på Saimen	21
Så var det då		Akterspegeln	24
– om FÄRJAN 4 förr i tiden	12		

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Säsongen närmar sig och arbetena ombord pågår för fullt. Helt nyligen blev också de olika menyerna för de öppna turerna och beställningstrafiken klara. Det måste också sägas att kommande säsong kommer vi att mötas av verklig och skickligt planerad konkurrens med biljettpriser som ger mycket för pengarna.

Intendenturen

Vår mathållning har fått beröm från många. Besättningen har kunnat äta sig mätt. Maten är tyvärr inte billig men goda kontakter ger fördelaktiga priser. Så har vi gjort från första början. I februari ägnades mycken tid till noggrann planering av mathållningen: vad ska vi erbjuda våra kunder på de öppna turerna? Hur ska menyerna på beställningsturerna ("chartern") vara uppbyggda? Och dryckerna? Vilka viner? Vilka spritsorter? Ö! Kostnader för dessa och hur mycket går åt?

För våra kokkar finns det mindre bra detaljer: vår oljeeldade restaurangspis har en ugn som, artigt sagt, är dålig med ojämn värme från olika håll. Inte bra. Kanske inte det alla tänker på men en viktig sak.

Maskin

I tidigare nummer har framgått att stora insatser gjorts i maskinrummet under den gångna vintern varje tisdag och torsdag. Ångpannan har blivit ytterst noggrant genomgången på båda sidor. Vi är mycket medvetna om, säger man i Maskin, att ångpannan är 103 år och alljämt har ori-



Fortfarande finns sjömaning eller sjömansarbete ombord. Här splitsar Bengt Boge linorna till en av fröbultarna. Dessa lever ett hårt liv och får sitta emellan vid hårda tilläggningar. Foto Bo Starmark 16/2 2017.

ginaltrycket godkänt. Den och, för övrigt, hela ångaren är en kulturklenod att vårda med omsorg och respekt.

På ångmaskinen har sliderna till lågtrycks cylindern och mellantrycks cylindern setts över. Vevlagren har indikerats. Ingen varmgång här! Vidare har ångpannans tre brännare ägnats mycken tid. Att spara på brännoljan är en dygd. Ja, så ska maskinrummet vaskas ner och göras pydligt för alla nyfikna passagerare som till sommaren kör för att få se en äkta ångmaskin i arbete.

Däck

Här finns nog och övernog att göra. Men vintervädret är ibland riktigt onjuttbart utomhus. Målnings- och lackningsjobb får anstå till dess blidare väder råder. Inombords däremot är det fullt upp. I aktersalongen under däck ("punschsalongen") laseras, lackas och målas skott, listverk och paneler.

Trots vädret har mycket gjorts även på utsidan. Relingar och teaklister har lackats och "balkongen" har renoverats ordentligt.



Stuttigen har capstan (den handvevade vinschen på akter förtöjningsplatsen) helrenoverats.

När detta skrivs, den 19 februari, ligger förbalingen till Gotenius Varv i närtid. Där ska hela vinterklädseln iland för förvaring fram till senhösten jämte mängder av utrustning. Men detta ligger just nu långt fram i tiden

BO STARMARK

Övre bilden:

Äntligen en bild på "Byssan". Här lagas all mat ombord. Färdig mat är mindre vanlig.

Till höger syns den oljeeldade spisen vars ugn inte är helt uppskattad. Lägg märke till den slutande durken som leder ut mot råenstenen. Här gäller obetingat Högsta Renlighet.

Foto Bo Starmark 16/2 2017.



Nedre bilden:

En något suddig bild från akterredningen visar delar av en reviderad hytt. Hytterna akterut används av besättningen under BOHUSLÄNS långturen.

Lampan i äldre stil kommer från en av de gamla tågfejorna DRÖNNING VICTORIA eller KONUNG GUSTAF V. När dessa skulle skrotas i Ystad, fick Sällskapet Ångbåten plocha delar av inredningen

Tågfejorna var byggda 1909 resp. 1910 och trafikerade linjen Trelleborg – Sjöviz. Även BOHUSLÄNS lösbåtar kommer från tågfejorna. Foto Bo Starmark 16/2 2017.

FÄRJAN 4 och Sällskapet Ångbåten

När detta skrivs finns inget beslut om vad som skall göras med den havererade pannan i FÄRJAN 4. Det är inplanerat ett möte med färjans ägare, Stiftelsen Styrelsen Göteborgs Sjöfartsmuseum, för att komma vidare i frågan. I nuläget verkar det inte vara möjligt att reparera pannan utan den behöver ersättas med en ny.

Ny panna?

Som förberedelse för mötet med Sjöfartsmuseet har vår medlem Jan Olofsson utarbetat en specifikation för en ny panna, baserad på originalritningarna till den nuvarande pannan, och skickat ut förfrågan till några tillverkare.

Offerten på en ny panna har därefter kommit från pannstillverkare i England och Tyskland. Det är nu upp till Sjöfartsmuseet att besluta om de vill investera i en ny panna till färjan.

I avvaktan på beslut om vad som skall hända med färjan framöver är det tid för att göra en historisk återblick med fokus på verksamheten sedan Sällskapet Ångbåten tog hand om FÄRJAN 4 1973.

Ång- eller eldrift?

På den tiden som FÄRJAN 4 beställdes hade Göteborgs Hamnstyrelse stadens uppdrag att driva trafiken över älven. Hamnstyrelsen fick den 23 oktober 1919 stadsfullmäktiges bifall till att beställa två nya personfärjor och att bygga nya färjelägen vid Residensbron och Göta- verken.

Inför beställningen inforfrades anbud



FÄRJAN 4 vid Hamnstyrelsens depå vid Kusten efter leveransuren från Motala Verkstad i oktober 1920. Foto från Bertil Söderberg.

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 Verkstad bygger färjor

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 Lindholmen-Motala.

De nya färjorna var 20,28 m långa mellan stävvarns innerkanter i däck och bredden på spant 5,35 m. Färjorna försågs med en kompositmaskin på 70 indikerade hästkrafter försedd med ytkondensator och en koleldad panna.

Den första färjan som fick namnet FÄRJAN 3 sattes in på linjen Sänkverket-Hisingstad (Lindholmen).

FÄRJAN 4 gick på prov- och leveransur från Motala Verkstad till sjön Boren den 8 oktober 1920.

Passagerarfartygscertifikat utfärdades för 196 passagerare. FÄRJAN 4 blev Motala Verkstads sista fartygsleverans.



Här ligger FÄRJAN 4 och tar ombord passagerare vid Götaverkens färjeläge i det som då var resterna av T-kanalen. Fotograf okänd.

I daglig trafik

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

4:an 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 högt trafik gick

även FÄRJAN 5 på linjen.

En dag i veckan låg FÄRJAN 4 stopp under fyra timmar för kolning och vaskning. 4:an var i drift drygt 6 000 gång- timmar per år.

En märkbar yttre förändring av färjan gjordes under sommaren 1934. Den fick då nya styrhytter och nya tvärskepps salongskott 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 då helt utslitet och färjan fick därför ett helt nytt trädäck. Spjälsofforna i salongen ersattes med kaktusgröna soffor av bekvämare modell samtidigt som 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 sattes HUGO HAMMAR i trafik den 2 juni 1954 samtidigt som linjen förlängdes till ett nytt färjeläge i den nybyggda Lundbyhamnen. Denna hade skapats genom utgrävning och muddring av tidigare landområden.

FÄRJAN 4 blev nu reservfärja för de andra färjorna och gick även som extrafärja i högt trafik på de linjer som trafikerades av ångfärjor.

Under åren 1968-1970 gick 4:an ofta på sin gamla linje medan motorfärjan, som var i sämre skick, 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 och FÄRJAN 4 blev överflödig och lades upp vid Hammens varv på Ringön. Den var då Hamnstyrelsens sista kvarvarande ångfärja. Den återstående linjen mellan Haket och Lindholmen med motorfärjan DAN BRÖSTRÖM överläts till Styrs- bolaget.

FÄRJAN 4 räddas

I dagspressen väcktes tankar på att bevara FÄRJAN 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 BOHUSLÄN. Sven-Hugo hade redan under sin skoltid fått ett speciellt förhållande till 4:an.

Han bodde vid Ramberget och reste med färjan till skolan på Kvarnberget. Han kände en av maskinisterna 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 där föreningen fick disponera färjan mot att man åtog sig att bevara den i trafikdugligt skick.

Viktigt ideellt arbete

De tusentals timmar som nedlagts på färjan av föreningens medlemmar genom årens lopp har inte kostat pengar mer än för inköp av material. Förutom det löpande årliga underhållet i maskin- och däckavdelningen har det också utförts mycket stora renoveringsarbeten.

Kostnader för köpta arbeten har bekostats främst från intäkter som kommer från



Botternmålning pågår med färjan på slipen vid Hammens uvar på Ringön. Från vänster Per Ahlquist, Per-Olof Falk, Lennart Berglund och Kaj Englund. Foto Gunnar Stålerberg juni 1973.

uthyrning och allmänna turer med färjan, men även genom bidrag från Sjöfartsmuseet eller, som vid större arbeten under senare år, från Riksantikvarieämbetet.

Utan ideellt arbete hade färjan definitivt inte varit i trafikdugligt skick från 1973 fram till pannhaveriet i höstas.

De första åren

Sommaren 1973 togs färjan upp på Hammens slip på Ringön där vi själva skrapade och målade botten. Undervattensdelen hade tjocka färglager som på många ställen satt relativt löst.

Under färjen var det vattenfyllda blåsor som hade orsakat porer i bordläggningen.

Redan då insåg vi att skrovets kondition inte var det bästa. Det var något som skulle välla oss bekymmer under många år framåt och som inte är helt slut än. Maskineri och panna var dock i ganska gott skick och det gick att få igång färjan igen. Första provturen i Sällskapets regi gjordes den 22 september 1973.

1974 fick färjan en kajplats i Lilla Bommen vid det dåvarande Fartygsmuseet som var en filial till Sjöfarts-



Här står färjan på Sörhallskajen på Eriksberg. Babords sida av överbyggnaden är bortskrotad för att ersättas med en ny. Skrovet är klart efter plåtbyte i vattenlinjen. Foto Åke Karlsson i slutet av september 1984.

museet. Efter en tid fick vi hyra en lokal i kajskjul 207.

Åren från 1974 användes färjan ganska sparsamt. Det fanns nästan ingen marknad för beställningsturer på samma sätt som i nuläget. Varven var fortfarande igång men det fanns inga bostäder längs älvstränderna som kunde generera kunder till färjan.

Söndagar i juli 1974 och 1975 var färjan uthyrd till Sessanlinjen för linjen Lilla Bommen-Nya Älvsborg. 1976 var färjan igång under ångbåtsmötet i juli. Under hela 1977 låg färjan upplagd

eftersom BOHUSLÄN krävde all bemanning. 1978 och 1979 var den under tre perioder uthyrd till Styrsöbolaget för reguljärtrafik på linjen Håket-Lindholmen när den ordinarie färjan var på varv.

Vi provade att köra hamrundurer från Lilla Bommen med anlop av olika färjelägen under 1978 och 1979, ofta med få resenärer, förutom den söndag i oktober som Museernas Dag inföll.

Det första större arbetet som gjordes med köpta resurser var att byta ut de gamla läckande plåtacken mot nya under 1975. Vid varje torrsättning istyckades

lite ny plåt där skrovet var som sämst. En ny skorsten ersatte 1978 den gamla upprostade som gav dåligt drag genom pannan. Vintern 1978-1979 förnyades en del av det rötskadade skarndäcket, som även fungerar som avvisare.

Skrovet utdömt

Hösten 1979 utdömdes skrovet under vattenlinjen av Sjöfartsinspektionen. Våren 1980 gjorde vi själva en mycket noggrann ultraljudmätning på över 200 punkter och dessutom mätning av de djupaste poterna på skrovet.

Resultatet förelades Sjöfartsinspektionen som beslöt att åtta bottenplåtar längs vattenlinjen skulle förnyas och att återstående tillräckligt tjocka men poriga plåtar i vattenlinjen skulle blåstras och slätspacklas med Prestolite. Det fanns dock inte pengar för att bara gå till varv och beställa plåtbyte.

Fem år på Eriksberg

Genom förhandlingar med Götaverken Cityvarvet i kombination med det som var kvar av Eriksbergs Mek. Verkstad fick vi ett synnerligen förmånligt pris långt under marknadspris. Var det sista varvsförhandlingen hos Bengt Ryberg i anrika kontoret Villan på Eriksberg?

Den 13 april 1981 lyftes färjan upp på Sörhallskajen på Eriksberg där plåtbytet genomfördes av personal från Götaverken på traditionellt sätt med nitning av de 10 mm tjocka plåtarna. Även vid senare plåtbyten har plåtarna nitats på spant och i långväxlar.

Samtidigt passade vi på att köpa blåsning av hela skrovets utsida samt svetsning av 500 dåliga nitskallar. Vi rostsanerade själva insidan av skrovets för- och akterpik med hjälp av nålhackor. Slutligen sprutmålade vi själva både ut- och insidan av skrovet.

Vi rostsanerade även överbyggnadens sidor och där det gick hål fick varvet stycka i ny plåt. Överbyggnadens bordsida var dock så dålig att det slutade med att vi beställde en ny plåtsida av Götaverken i nitat utförande. Underliggande skarndäck förnyades.

Färjans propellrar var hårt slitna på bladtopparna. Som tur var hade vi hitat färjans oanvända reservpropellrar på Hammens varv och vi passade på att montera dessa när färjan stod på land. Först den 23 september 1985 sjösattes färjan och förhalades till Lilla Bommen.

Alla träjobb såsom nya fönsterkarmar och renovering av fönsterramar gjorde vi klara under våren 1986. I maskin glödgades och provtrycktes samtliga ångrör samtidigt som ångturbinen med dess generator renoverades. Provturen gjordes den 16 mars 1986.

Åter i trafik

1986 var FÄRJAN 4 åter i trafik efter det långa uppehållet sedan 1979. Intresset för färjan bland föreningens medlemmar hade ökat och det var lättare att både bemanna och hyra ut färjan.

Våren 1987 var färjan uthyrd till Styröbolaget under drygt två veckor för reguljärtrafiken Haket-Lindholmen.



Färjan sjösätts på Eriksberg med hjälp av en av varvets 90-tonns kranar efter att ha stått på land för reparationer sedan 1981. Foto Åke Karlsson 23 september 1985.

Dessa turer gav publicitet i dagspressen och bidrog till att väcka allmänhetens intresse för färjan.

Under juni till augusti var färjan uthyrd lördagar och söndagar till det nyöppnade Göteborgs Maritima Centrum för turer mellan Lilla Bommen och Fiskhamnen som en länk till Sjöfartsmuseet.

1988 började vi lite trevande med guidade stadsvandringar för allmänheten. Dessa har genom åren haft flera olika upplägg under olika årstider. Under 1993 var det ett upplägg tillsammans med Ringlinjen och dess veteranspår-

vagnar. Efterhand har turena utvecklats till de nutida hamrundturerna lördagar under september och oktober.

Hamrundturerna har under årens lopp genererat beställningskunder som uppträckt färjan i samband med sådana turer.

Fortsatta trä- och plåtarbeten

Den 18 september 1987 gick vi med färjan till Hälleviksstrands Varv på Orust för sliptagning och byte av det dåliga akterdäcket inklusive skarndäck och underliggande stringerplåt.

När arbetet var klart i slutet av no-



Det är så här vi även i framtiden vill uppleva Färjan 4. Nöjda maskinister i maskinrummet under gång. Från vänster Bert Johansson, Bengt Bengtsson och Åke Karlsson. Foto Gunnar Söderberg 1 maj 2015

vember fick vi passa på mellan lågtrycken när vi skulle gå hem med färjan.

1990 byttes en bottenplåt på babords sida vid kolboxen och en bit in i förpiken. Arbetet gjordes vid Nya Varvets slip. Den förliga styrhytten renoverades invändigt 1991. Vid höstens dockning på Gotenius fick rodren nya lagerbussningar och propelleraxlarna drogs in för besiktning.

1993 förnyades aktre rodrets hjärtstock och en bordläggningsplåt i maskinrummet på styrbord sida. 1995 renoverades den aktre styrhytten. Vid höstens dockning förnyades den förliga

hjärtstocken och några bottenstockar reparerades i pikarna.

Genom ändrade förhållanden i Lilla Bommen blev vi uppsagda där. Vi fick under 1995 tilläggsplats för färjan hos Röda Bolagets Stormking på Ringön. Det är där färjan fortfarande ligger, men numera är Ringöverken hyresvärd.

En del däcksplank på fördäck och i salongen byttes under 1997.

Vid 1999 års dockning på Gotenius byttes två bordläggningsplåtar på styrbords sida i akterpiken och maskinrummet samtidigt som den förliga Cervedallsboxen renoverades

Tubbyte i pannan

Ett längre trafikuppehåll föranleddes av den stora pannreparationen som pågick från hösten 2000 till våren 2002. Pannan fick då nya tuber, inklusive stagtuber, ett arbete som huvudsakligen genomfördes genom ideellt arbete av de duktiga maskinisterna. Viss hjälp med tillverkning av verktyg och lite annat beställdes från GVA, tidigare Götaverken Arendal AB.

För att vara så stort och avancerat arbete blev kostnaderna för arbetena med pannan synnerligen låga tack vare de egna arbetsinsatserna.

Trä- och plåtarbeten – igen

En del däcksplank byttes i salongen 2003. Under 2007 gjordes viss rostsanering och helmålning av pikar samt istyckning av plåt i stävorna.

Vintern 2008-2009 renoverades överbyggnadens styrbordssida från underkant fönstren och uppåt. Takets stringerplåt förnyades i stora delar i nitat utförande med hjälp av Ringöverken. Vi själva förnyade plåtar mellan fönstren och fick låna Ringöverkens snickerimaskiner för att tillverka nya fönsterkarmar.

2010 togs den gamla isoleringen bort på pannan som därefter målades och fick ny isolering och plåtklädsel. Större delen av fördäck och tillhörande skarndäck förnyades våren 2012.

Efter hamnturen den 3 oktober 2016 inträffade pannläckan som medförde att FÄRJAN 4 ligger stilla sedan dess.

GUNNAR SÖDERBERG

Så var det då— om FÄRJAN 4 förr i tiden

När FÄRJAN 4 avslutade sin aktiva tid i lokaltrafiken 1970 överlämnades färjan av Göteborgs hamn till Sjöfartsmuseet. Tanken var då att färjan skulle ligga som ett flytande museiföremål i Lilla Bommens hamn där ett Fartygsmuseum just hade etablerats.

Vår medlem Sven-Hugo Bengtsson ville annorlunda. Han ansåg att FÄRJAN 4 borde leva vidare som ett fungerande fartyg och att detta kunde ske om Sällskapet Ängbåten fick disponera färjan.

Så blev det. 5 februari 1973 skrevs det avtal som möjliggjorde att Sällskapet Ängbåten fick disponera FÄRJAN 4 och sedan dess svarat för färjans drift och underhåll.

Att Sven-Hugo Bengtsson hade en speciell känsla för FÄRJAN 4 berodde på att han som pojke reste med färjan över älven på väg till och från skolan. Så här berättade han i Ängbåten Nr 15 (december 1970)

"Vilken njutning för en yngling med ett brinnande intresse för ångmaskiner att få klättra ner i 4:ans maskinrum! Och vilken känsla när man efter att ha vuxit till i ålder och visdom fick förtroendet att köra den perfekta maskinen, som vårdades med en omtanke närmast likställd med kärlek."

Sven-Hugo var verksam i Sällskapet Ängbåten från 1966 fram till sin död 1994. In i det sista stod han vid ångpaddaget; den allra sista tiden ombord i FÄRJAN 4.

Följande artikel, skriven av Sven-Hugo Bengtsson, "Så var det då" var införd i Ängbåten Nr 60 (oktober 1984).



Sven-Hugo Bengtsson vid ångmaskinen i FÄRJAN 4:s maskinrum. Foto Gunnar Söderberg 1986

Jag hade förmånen att ha känningar ombord i FÄRJAN 4. En av befälhavarna hade varit skeppskamrat med min morfar i Hallandsbolaget och en av maskinisterna bodde inte långt från mitt hem. Jag fick därför möjlighet att tillbringa mycken tid ombord i 4:an och på så sätt i viss mån uppleva färjetrafiken insides.

Naturligtvis fick de ordinarie befälhavarna en mycket stor rutin i hanterandet av färjan. Vid utpasseringen ur T-kanalen gällde det exempelvis att skaffa sig manöverutrymme med hän-

syn till strömsättningen i älvfärjan och trafiksituationen där. Särskilt gällde detta om sikten styrbord hän var skyrd av nybyggena som låg för utrustning tvärs Götaverkens stapelbäckar. Detta var så gott som alltid fallet utom på sjösättningsdagar.

Att lägga kursen direkt mot Stora Bommen förutsatte hinderfri överfart och lagom ström- och vindförhållanden. Det var bättre att komma lite för högt uppströms än tvärtom. Det var lättare att slinka runt "hörnet" vid 11:an än att sega sig runt nocken på Stenpiren.



FÄRJAN 4 gick i trafik mellan Residensbron och T-kanalen från 1920

Tidsmässigt var en normal överfart så exakt att maskinisten säkerligen skulle ha kunnat slå manövern efter sekundvisaren på sin klocka.

Vid ingång till läget vid Residensbron slogs "sakta" då färjan var i höjd med nocken på Stenpiren. "Stopp" kom en dryg färjelängd från yttre dykdalparet i läget. Då stäven nådde sistnämnda punkt kom "full back" som minskades till "sakta back" då farten dämpats tillräckligt.

Så avslutades manövern med att telegrafens fördes till "full back" för att

omedelbart föras direkt över till "sakta fram". I samma ögonblick som maskinisten vände tog stäven stöd mot avbäraren i läget. Dicksman stod redo att ta ombord landgången. Kättingarna hakades av och passagerarna kunde gå iland. Det hela gick otroligt smidigt.

Historier om våldsamma tilläggningar förekommer men sanningshalten torde kunna ifrågasättas. I varje fall gäller detta bedömningsgrunden för vad som var att betrakta som hård tilläggning.

Hård tilläggning ansågs ha förekommit om den på taket vid sidan av styrhytten liggande båtshaken likt ett spjut slungandes mot kiöskväggen iland och fastnade där!

Maskinellt skiljer sig färjan inte från ett vanligt ångfartyg på ett undantag när. Eftersom propelleraxeln är genomgående ligger pannan lite högre i förhållande till maskinen. För att kunna ta upp påfrestningarna lika oberoende av fram- eller backgång är gejdplanen dubbla och gejdskorna omfattar gejderna.

Utvändigt har färjan roder i båda stävarna som för övrigt är lika varandra. Båda rodrarna är verksamma. Rodren är utformade som balansroder och vändes 180 grader vid riktningförändring i samband med avgång ur färjeläget.

FÄRJAN 5 hade en annan roderkonstruktion som gjorde att det förliga roderet i färdriktningen räknat lästes i mid-skeppsläget. På denna färja var således endast det akterliga roderet i färdriktningen verksamt.

Hur skiljer man på för och akter på FÄRJAN 4? Den ser ju likadan ut i båda

ändar! Vilket är fram och back för maskinisten?

I maskinrummet finns bara en för och en akter. Maskinen går antingen framåt eller back beroende på vilken färdriktning färjan har. För maskinisten är det totalt ointressant i vilken styrhytt befälhavaren står när han manövrerar. Maskintelegrafens kan inte feltolkas.

Pannan står för om maskinen och maskinens högttrycksdel pekar alltså förut mot pannan. Maskinen är högergående vilket innebär att den går framåt i högerövern om du vänder ansiktet förut. Om du står vid manöverplatsen går vevarna mot dig framåt och från dig back. Vill du ha ytterligare bekräftelse erhålls detta av excenterstängernas gafflar. Framtrörelsens gafflar är raka under det att backtrörelsens gafflar är snedställda.

Till förekommande av misstag vid muntlig ordergivning finns talrör endast från förliga styrhytten. När jag i den akter styrhytten på telegrafens begär "framåt" visar nämligen maskinrumstelegrafens "back".

Tänk vilken puts som räddade i maskinrummet på färjorna och inte minst ombord i FÄRJAN 4. Alla blanka ytor putsades eller polerades. Durkarna hölls minutiöst rena från aska och kolstybb. Förutom den stilla susande fyren var det endast de små kollögarna vid koltagen som visade att färjan var kolfryad. Efter varje påeldning sopades eventuellt spill upp mycket noggrant. Det fick aldrig knastras under fötterna när man gick på durken.

HUTTLANDIA på Afsån

Eldningen skedde efter ett visst mönster: tjock fyr med glesa påeldningar. Draget reglerades noggrant i förhållande till körningen. När man fick avgång ur färjeläget och hade varvar upp maskinen öppnades tre hack i dampen (dragluckan). Vid "sakta" stängdes dampen igen. På det viset höll man trycket med mycket små variationer.

Manövrarna – särskilt backmanövrarna – utfördes mycket snabbt. Vid tilläggningen följde maskinen telegrafien i det närmaste synkront.

– Du skall lära dig att stoppa maskin så att den står för fyllning på topp för backen! Det var den instruktion man fick. Det innebär att man oavsett åt vilket håll man kört skulle vända maskinen för motsatt rörelseriktning med högtrycks vev 45° efter övre vändpunkt.

När backen då kom var maskinen i full gång på bräkdelen av en sekund. Motiveringen till detta sätt att köra var att spara högtrycks kolstängsbox och möjliggöra fullt pådrag. Pådraget är utformat som en klickande slid som öppnar mycket snabbt.

Alla manövrar utfördes med full utlänkning. Vid avgång från läget körde man alltid lite inlänkat och läste omkastningen i "sparhacket" på bågen.

SVEN-HUGO BENGTSOON

Sven-Hugo Bengtsson (1918-1994) var aktiv i Sällskapet Ångbåten från dess början. Han var initiativtagare till bevarandet av FÄRJAN 4



Ångslupen HUTTLANDIA vid bryggan i Afsån vid Huttla kvarn. Afsån, eller Afsan, rinner förbi Vara och är ett biflöde till Lidån.

Man behöver inte alltid åka särskilt långt, och absolut inte ända bort till Nya Zeeland (!), för att hitta någon trevlig ångbåt att åka med eller att studera lite närmare.

På tämligen nära håll, bl.a. här i Västergötland, finns ju nämligen ångbåtarna HERBERT och TRAFIK, liksom även ångsluparna NOSSAN och FORSVIK. Alla dessa ångbåtar har ju dessutom tidigare beskrivits i denna tidning.

En liten ångbåt, som man dock inte hör talas om så mycket, och som nog inte heller ännu har omnämnts i *Ångbåten* är den riktigt lilla ångslupen

HUTTLANDIA, vilken ibland under sommaren gör små korta båtturer på Afsån, ett litet vattendrag som finns lite sydost om västgötaorten Vara.

HUTTLANDIA har på Afsån sin tilläggsplats invid Huttla Kvarn, en gammal kvarn och ett gammalt sågverk, beläget i Naums socken utanför Vara. Denna kvarn- och såganläggning är omnämnd redan på 1870-talet men är troligen ännu äldre.

Sedan 1950-talet drivs Huttla Kvarn av Naums Hembygdsförening, som vid kvarnen har byggt upp en stor gästbudsall och en utombusdiansbana.

Ångbåten Nr 1 2017



HUTTLANDIA glider fram i sakta mak med den lilla ångmaskinens rogvivande dunkande.

Sommartid anordnas en del aktiviteter på platsen, och då kan man även i Gästabudssalen köpa sig en kopp gott kaffe med hembakat. Fikandet kan sedan med fördel avnjutas utanför i det fria, och därifrån har man då utsikt bort mot den lilla HUTTLANDIA och båtens förtöjningsplats vid Afsån.

En lördag sommaren 2016 bilade jag till Huttla Kvarn efter att ha noterat, att hembygdsföreningen då skulle ha en liten sammankomst, och att ångbåten HUTTLANDIA skulle göra några turer på Afsån. Båten gör vanligtvis inga regelbundna turer, utan bara på beställning

och för mindre grupper samt vid sådana här speciella tillfällen, så det gällde därför alltså att passa på.

HUTTLANDIA är byggd i trä och påminner en del om en gammal livbåt, och enligt vad jag förstod, så skall HUTTLANDIA också mycket riktigt en gång i tiden ha varit livbåt ombord på en kanalbåt, dock oklart på vilket fartyg. Den lilla ångmaskinen verkade vara lite av ett *hemmabygge*, och så var det nog också med den därtill hörande ångpannan, vilken eldades med ved.

Ångbåtens besättning utgjordes av två lite äldre och trivsamma herrar. Som

mest kan nog HUTTLANDIA medföra 5-6 passagerare, men då under förutsättning att dessa personer inte är alltför tunga eller voluminösa...

Betalningen för båtturerna gjordes genom iläggande av valfritt, frivilligt belopp i en liten kopparkastrull, som var placerad på ångbåtsbryggan.

Under lördagen när jag besökte Huttla Kvarn och reste med HUTTLANDIA, gjordes två 30-minuters ångbåtturer, och det var verkligen en upplevelse att i sakta mak glida fram på Afsån med den lilla ångmaskinens tysta och rogvivande dunkande och med träd och grenar som på flera ställen mer eller mindre omslöt den lilla farkosten.

Jag har visserligen varit med om liknande båtupplevelser ombord på de små ångbåtarna NOSSAN i Nossebro och LAGAHOLM på Lagan, men färden med den ännu mindre HUTTLANDIA var nog den häftigaste av denna typ av ångslupsturer. Man kunde på Afsån nästan få en viss förnimmelse av den klassiska filmen *Afrikas Draktning*.

Tyvärr har jag inga närmare faktauppgifter om vare sig HUTTLANDIA eller om båtens ångmaskin och ångpanna, men ett besök till Huttla Kvarn och en båttur med denna lilla ångslup kan jag ändå verkligen rekommendera.

TEXT OCH BILD:
RAGNAR MAGNANDER

Resa till Höviksnäs 1947

För 69 år sedan vistades jag på Höviksnäs på Tjörn och jag har starka minnesbilder från den sommaren. Jag var inte så gammal men eftersom det bara var en sommar min familj hyrde på Höviksnäs, så är det ingen tvekan om att det som jag minns stämmer.

Vi bodde i Majorna och så länge jag kan minnas så promenerade min far med min bror och mig i stort sett varje söndag ner till hamnen vid Klippan och så längs södra älvstranden in mot Masthuggskajen eller så långt vi orkade gå.

Hamnen med dess liv och rörelse var en fascinerande miljö för en liten pojke. Då började förmodligen mitt intresse för båt- och sjöfart som resulterar i att jag blivit Båtolog. Resan till Höviksnäs var även en bidragande orsak eftersom vi åkte ångbåt både till och från Höviksnäs.

Året var 1947 och mina föräldrar hade hyrt på Höviksnäs på Tjörn, för några sommarmånader. Jag var bara 4 ½ och förstod nog inte riktigt vart hän vi skulle åka. Men min tre år äldre bror Georg försökte förklara för mig att vi skulle åka både tåg och båt vilket lät spännande.

Så var dagen kommen för resan. Redan på kvällen före hade vi packat våra små resväskor, för det var så man reste på den tiden. Fjällräven eller "Känken" var ännu inte uppfunnen även om det fanns ryggsäckar. Så en sista titt i resväskan så att även gosedjuret fanns med, för vi skulle ju vara borta hela längs sommaren.

Spårvagnen, som gick till Centralstationen eller Drottningtorget som



Spårvagnen på linje 4 korsar rondellen vid Mariaplan på sin väg in mot centrum. Här började vår resa till Höviksnäs. Vykort från författaren.

hållplatsen egentligen heter, stannade alldeles utanför där vi bodde på tredje våningen i ett landshövdingenshus, byggt 1933 i Kungsladugård.

Väl ombord satte vi oss ned i motorvagnen på en av de långsgående träbänkarna med varannan bräda i brunt och varannan i gult. Konduktören kom och tog betalt och även jag, som nyligen fyllt fyra, fick en biljett. Jag ställde mig på knä och tittade ut genom det stora fönstret när vagnen gnisslade fram i svängarna längs gatan.

Efter cirka en halvtimme var vi framme vid Centralstationen, gick över

Drottningtorget och in på Centralen som var fylld med resenärer som ankommit och de som skulle resa med tåg precis som vi.

Tåget hade som slutstation Strömstad, men vårt mål var Stenungsund. Göteborgs Centralstation är en så kallad säckstation, så det var bara att läsa vilket spår vårt tåg skulle avgå från.

Vi hade gott om tid på oss så vi fick gå längs perrongen och förbi de många gamla vagnarna som hade öppna plattformar med grindar, för att titta på loket. Det var ett äldre D-lok med trålkorg där lokföraren stod och tittade ut genom fönstret.



Stenungsund. Stora Sjöbodden. Bjelkeflaka löst.



Stenungsund. Järnvägsstationen.

På den tiden fanns både första-, andra- och tredjeklassvagnar. Efter att ha sett loket gick vi ombord i en tredjeklassvagn.

När det var klart för avgång kom stinsen i stilig uniform och ställde sig vid den sista vagnen för att vinka av tåget med sin traditionsenliga stav med både rundel och röd flagga. Precis på rätt klockslag för avgång höjde han staven och förde den fram och tillbaka så att lokföraren skulle kunna se att det var dags att starta tåget.

Ett par lätta ryck i tågsättet och så var vi på väg. Under färden genom bangården med lok och vagnar fanns det mycket intressant att betrakta när vi stod på den öppna plattformen. Tittade man ner mellan vagnarna såg vi rälsen rusa fram under tågsättet.

Till slut kom konduktören och ropade: "Nästa Stenungsund!". Det var där vi skulle gå av och byta till ångbåt för den sista delen av färden till Höviksnäs.

Övre bilden: Göteborgs Centralstation är en så kallad säckstation. Idag har de flesta tåg färre platser i båda ändar. Vykort från författaren.

Nedre bilden: Bohusbanans större stationer är vackra med sina rejäla tegelstensbyggnader. Stenungsunds stationshus, som stod klart till invigningen av Bohusbanan 1907, bör till att av de vackraste. Oftast bodde stinsen med familj i övervåningen.

Från järnvägsstationen var det ingen lång väg till bryggan där båten till Höviksnäs lade till. Det blev att promenera dit med vårt bagage. Så kom ångbåten med röken bolmande ur skorstenen. Det var många passagerare som kommit med tåget och som nu skulle resa med ut till Tjörn.

Väl ombord ville min bror och jag stå och titta ner i maskinrummet. Där nere såg vi maskinisten och bakom honom eldaren som skyfflade in kol i eldstaden. Doften från maskinrummet var den samma som från ångfärjorna i Göteborgs hamn, som vi brukade åka med då vi hälsade på släkten på Hisingen. Det var inte så långt till Höviksnäs, men väl där så var det bara ett stenkast från ångbåtsbryggan där vi skulle bo.



Med ångbåten HAKEFJORD III reste vi från Stenungsund till Höviksnäs

Tiden på Höviksnäs

Jag minns inte så mycket av huset vi bodde i men däremot platserna där vi lekte, inte minst badplatsen, som var mycket uppskattad. När Bohuslänska Kustens passagerarbåtar passerade förbi kom vägorna rullande in mot stranden vilket vi ungar gillade.

En gång när vi gick hem från badplatsen råkade jag ramla ner i ett dike fullt med brännässlor. Det enda jag hade på mig var badbyxor! Den klådan jag fick har jag aldrig glömt och det var tur att min moster var distriktssköterska så jag blev väl omhändertagen.

En populär plats att leka på var nere vid ångbåtsbryggan. Där kom bussarna för att möta upp vid båtarna och alltid hände det något.



Från denna brygga i Stenungsund gick båtarna till Tjörn. Foto från Stenungsunds Hembygdsförening



Möte med bussarna vid Källökarer för vidare färder på Tjörn. Foto från Birgit Spjberg



Vid Höviksnäs brygga mötte husen för utväxling av passagerare. Stocken från bryggan in mot stennaren minns jag mycket väl eftersom jag ramlade ner från den. Foto Ernst Manker 1942. Från Tjörns Hembygdsförening

Jag har ett minne av att vi balanserade på några stockar från bryggan mot vägen. Detta fick jag bekräftat när jag fick se ett foto från Tjörns Hembygdsförening som Göran Sändare har hjälpt mig att få fram. En stock gick från bryggan!

Vi hade fått stränga förmaningar av mor att inte leka för nära vattnet. En gång ramlade jag ner från stocken men det vågade vi inte berätta utan vi sa att jag hade ramlat på grusvägen. Man kunde ju inte dölja skrapsären på benen.

Från Tjörns Hembygdsförening kom

mer också fotot på HAKEFJORD III vid Höviksnäs brygga. Man berättar om fotot:

"HAKEFJORD I, II och III skötte i flera tiotal år om trafiken mellan Tjörn och Stenungsund. Båtarna kallades även populärt för "Tjörbolottorna".

På denna bild har HAKEFJORD III lagt till vid bryggan i Höviksnäs, med HAKEFJORD II liggande utanför. Pionjärer för både båt- och busstrafiken på Tjörn var Harald och Lennart Pettersson samt Sören Hansson.

Med ångbåt till Göteborg

Sommaren led mot sitt slut och nu skulle vi åka hem med en av Ångbåts AB Bohuslänska Kustens ångbåtar.

Jag hade inte själv i min samling av turistor den från sommaren 1947. Det hade däremot Ingvar Kronhamn som lånade mig den.

Båten vi reste med var VALBORG, rederiets äldsta ångare. Vi reste från Höviksnäs klockan 18.00 och kom till Göteborg 21.30.



Med Bohuslänska Kustens ångare VALBORG reste vi hem till Göteborg. Här ligger hon vid Götaverkens flytdockor 1929. Foto från författaren.

Vad jag minns av den resan är att vi stod uppe på däck och från Rivöfjorden såg stadens ljus komma närmare i den sena kvällen. VALBORG rörde sig nästan ljudlöst och av maskinens taktfasta slag vibrerade båten svagt då den passerade Nyckelbojen som markerade att vi nu var inne i hamnområdet.

Jag tycker om att åka ångbåt och höra maskinens taktfasta gång. Första gången jag färdades med ångbåt var sommaren 1943, men det har jag förstås ingen aning om eftersom jag bara var ett halvt år gammal.

Vår familj for då från Nynäshamn med ångaren HANSA till Visby. Som bekant torpederades HANSA av en rysk ubåt den 24 november 1944. Min bror och jag är bland de få personer som fortfarande lever och som rest med HANSA.

BERTIL SÖDERBERG

Artikeln var införd i tidningen Läns-pumpen nummer 3 2016. Läns-pumpen är medlemstidning för Läns-pumpen Sjö-fartshistorisk Förening.

Koleldning?



Att förbränning av stenkol, olja och naturgas bidrar till den så kallade växthuseffekten blir allt mer uppenbart.

EU har som mål att minska utsläppen av växthusgaser. Sverige ska minska sina utsläpp av växthusgaser med 17 % fram till 2020 jämfört med 2005.

European Federation of Museum & Tourist Railways har gått ut till sina medlemmar för att få reda på museibanornas förbrukning av stenkol.

Förbrukningen är givetvis näst intill försumbar jämfört med koleldade kraftverk och liknande anläggningar.

Vi kan förvänta oss att våra koleldade museiångare snart uppmärksammas.

Vi återkommer i frågan.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2017

Med skärgårdsångare på Saimen



Hamnen i Nyslott med insjöångare vilka sommartid trafikerade Saimen. Flottan skingrades vid en konkursauktion 1982. Några ångare finns kvar som museifartyg. Ångaren SAARISTO, nummer fem i raden, tillhörde ett annat reseri. Vykort

Under några veckor sommaren 1970 var vi en grupp ångbåtsentusiaster som besökte Finland för att uppleva de ångbåtar som då trafikerade insjöarna i vårt östra grannland.

Den största ångbåtstrafiken tilldrog sig på Saimens stora sjösystem i sydöstra Finland med centrum i staden Nyslott, på finska Savonlinna.

Saimen, på finska Saimaa, avvattnas genom Vuoksen till sjön Ladoga i Ryssland medan Saima kanal förbinder Saimen med Finska viken vid Viborg.

I hamnen i Nyslott låg en mängd passagerarångare som på förmiddagarna gav sig av åt olika håll utmed Saimen.

I flera dagar kunde man färdas med välhållna turistångare över Saimens vidsträckt fjärdar.

Men det var speciellt en lite mindre och något luggsliten ångare som tilldrog sig mitt intresse. Den hade kommit in till Nyslott på morgonen.

Den lilla ångaren hette SAARISTO, "skärgården" på svenska. I ett fönster ombord satt en skylt på finska som jag inte förstod så mycket av. Jag tog en bild och beslöt att återkomma vid ett senare tillfälle.

Redan året därpå lockades jag att åter besöka insjöfinland. På turistbyrån i Nyslott fick jag nu veta att jag kunde



Det var den, något luggsliten, lilla ångaren SAARISTO som tilldrog sig mitt intresse när den kommit in till Nyslott.

göra en resa med SAARISTO. Ångaren gick varje vardag klockan 13.15 till Pietolansaari, en ö i södra delen av Saimen, där SAARISTO övernattade inför återresan nästa morgon. Hytt och mat fanns ombord.

Det lät spännande! Det var bara att slå till. När jag klev ombord på SAARISTO var det bara att betala en blygsam summa och invänta avgången.

Däcket var fullastat med varor som skulle ut till skärgårdsöarna och dessutom tomma plåtflaskor som på morgonen varit fulla med mjölk. SAARISTO var öarnas "mjölkbåt", den sista i hela världen med ångmaskin!



Under resan mot Pietolansaari sattes tomma mjölkflaskor iland vid bryggorna



SAARISTOs slutbrygga var Pietolansaari som vi nådde efter knappt fyra timmars resa från Nyslott

Det här var definitivt ingen turistlinje. Några damer klev ombord i sista stund innan SAARISTO lade ut. De hade varit i Nyslott i något ärende som inte kunde utföras ute på öarna.

Resan till slutbryggan tog nästan fyra timmar genom det underbart vackra insjölandskapet. Det var tio bryggor på vägen. Ganska snart gick damerna iland och jag var enda passageraren ombord.

Besättningen bestod av skeppare, maskinist, styrman och ännu en man på däck samt kocka.

För mig som svensk var det exotiska och svårbegripliga namn på öarna som anlöttes: Laukansaari, Kokonsaari, Kesamonsaari, Tuohisaari, Ahvionsaari för att nämna några. Att "saari" betyder ö eller holme är väl föga överraskande.

Paket och tomma mjölkflaskor sattes

iland på bryggorna och en kalv fick göra en ångbåtsresa mellan två bryggor. I Kiviapaja, på fastlandet, lade vi till nedanför handelsboden där en rälsbana förde in godset från bryggan till lagret: spik och mineralull bland mycket annat.

Vid 17-tiden kom så SAARISTO till slutbryggan, Pietolansaari. En traktor kom och hämtade det som var kvar av lasten. Sedan blev det alldeles tyst förutom en gök som gol inne på ön.

Kockan gick iland för att elda på bastun som låg en bit bort. Förmodligen var det daglig rutin. Så kom hon tillbaka och började med maten i den lilla byssan med vedeldad spis. Annars var ångpannan oljeeldad, oljan var billig vid den här tiden.

Jag följde med besättningsmännen till bastun och fick uppleva ett riktigt

finländskt bastubad. Vatten hälldes på stenarna och i bastudimman lät vi våra kroppar smaka på björkriset.

Bastubadet avlöstes av ett dopp i Saimens iskalla vatten. Isen hade gått upp bara någon månad tidigare. Så var det dags för avsvälning i förrummet.

Jag kunde inte delta i resonemanget besättningsmännen emellan men noterade att de var överens om det mesta som sades. Då och då utstötte de ett eftertryckligt "kyllä" (jo, javisst).

Vi klädde på oss och gick ombord där maten väntade, stekt mjölka. Mjölka är siktöja, en laxfisk. Det går åt ganska många till en portion. Jag tror inte att fiskarna varken rensades eller fileades innan de gick i stekpannan. Till efterrätt serverades fruktkräm med mjölk. Nu var det kockans tur att ta ett bastubad.



Kvällssolen lyser på SAARISTO i natthamn på Pietolansaari



I väntan på en traktor med mjölk vid en av bryggorna tidigt på morgonen



Mjölkflaskorna kånkas ombord över landvägen och ställs på fördäcket

Efter en natt i en något unken hytt under däck blev det en tidig morgon. Klockan 05.10 backade SAARISTO ut från bryggan på Pietolansaari sedan sista mjölkflaskan lastats ombord.

Vid brygga efter brygga kom traktorer med släp med fulla 50 liters mjölkflaskor som kånkades ombord och ställdes på fördäck. En presenning lades över flaskorna som skydd mot solen.

SAARISTO brukade vara inne i Nyslott halv nio. Mjölkbilen tog emot mjölken och en annan bil hämtade slaktjur.

Jag gjorde om resan efter något år med hänfödda bekanta. Upplevelsen var densamma. Underbart försommarväder, stilla vatten och vackra ljusgröna öar med skogar och ångar, fjärran från de

kala västkustskär som vi var vana vid.

SAARISTO var i trafik från april/maj, när isen släppte, till december då isen lade sig igen och gjorde det möjligt att anlägga isvägar till öarna.

I januari 1975 hade SAARISTO ångat färdigt i Säminge skärgård. Då sattes Sjöfartsstyrelsens nybyggda förbindelsefartyg SÄÄMINKI i trafik.

1984 överläts förbindelsetrafiken till en privat företagare som trafikerade de öar som ännu inte fått vägfarjetrafik.

Ångaren SAARISTO

SAARISTO byggdes 1911 i Varkaus vid Saimen, nord om Nyslott. Ångaren hette från början NAGU och trafikerade Nagu i Åbolands skärgård.

Efter en tid i ryska örlogsflottan (!) förlängdes ångaren 1919 och sattes i trafik mellan Helsingfors och Sibbo med namnet NORRKULLA.

1938 köptes ångaren av Säamingin Saariston Höyrylaiva OY ("Säminge skärgårds Ångbåts AB"). Det var då den fick namnet SAARISTO för att trafikera Säminge skärgård.

Efter åren som mjölkbåt såldes SAARISTO för att bli turistångare i Nyslott med namnet FIGARO. 2005 kom ångaren till Helsingfors och återfick namnet NORRKULLA. Nu går ångaren i beställningstrafik.

Den är 25 meter lång och ångmaskinen är på 120 hkr. Farten är 9 knop.

TEXT & FOTO: INGVAR KRONHAMN

Akterspegeln



Så kan det se ut vid en av våra omtyckta onsdagsturer. Man kör i väntan på att få gå ombord. Många kommer i god tid i synnerhet om det är gott väder. Här ligger BOHUSLAN vid den av Sällskapet så omtyckta träkajen vid kajplats 11. Så här ser en riktig onsdagstur ut. Foto 2014 Bo Starmark.