



ÅNGBÅTEN Årg 55 • Nr 4 2019 • 175

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Lokalredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gämsla Björlandsavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, bo.starmark@gmail.com

Prenumerationsavgiften för år 2020 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

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

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

Grafisk produktion: Danagård Litho 2019. Miljömärket Trycksak 3041 0196

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2020 är 200 kr. Plusgivet 62 16 06-3, bankgirt: 673-68 62.

Ordförande: Eva Helmeron, tel 0705-65 21 87, eva@helmeron.se

Vice ordförande: Stig Petersson, stiggemail-privat@yahoo.se

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

Kassör: Anne Marie Erikson Tebera, kassoe@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 seglatsionsåret sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Bengt Boge,

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

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhavet.

Innehåll Ångbåten 175

Försalongen	2	Båtar runt omkring	14
Ordföranden har ordet	3	Boel Fagerström	18
Årsmötet 2019	4	Hjulångarna i Dresden	19
Ombord - aktuellt från BOHUSLÄN	5	Nya GÖTEBORG	26
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Akterspejeln	28
Vinterbåten BOHUSLÄN	9		

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 175!

Årets sista *Ångbåt* är något sen men väl lastad. Vi hoppas att julhälsningen kommer fram innan helgerna är förbi.

Vi hoppas även att Du fortsätter som medlem och kan läsa vår tidskrift.

I detta nummer rapporterar vi från årsmötet och – som vanligt – från våra ångare. Arbetet ombord pågår hela vintern. Läs om vad som händer!

Nu anar vi äntligen starten för pannreparationen i FÄRJAN 4.

I serien om BOHUSLÄNS historik får vi i detta nummer läsa om vinterbåten.

Det finns en hel del båtar "runt omkring". Här finns en del att berätta.

Vad är ett julnummer utan (h)julångare? Läs om Dresdens hjulångare!

Ragnar Magnander berättar utförligt om den nya GÖTEBORG. Den gamla kan vi se på sista sidan av *Ångbåten* 175.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 1 2020 (176) 10 februari 2020

Nr 2 2020 (177) 14 april 2020

Omslaget

Hjulångaren MEISSEN på Elbe, en av de nio hjulångarna i tyska Dresden. Hjulångarna är ett kulturarv som överlevt. Foto 2019 Ragnar Magnander.

Ångbåten Nr 4 2019

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvänner!

Tack för förtroendet att få ingå i ledningen av Sällskapet Ångbåten sedan årsmötet den 26 oktober 2019 valt mig till ordförande i Sällskapet.

I nuläget, i december, pågår vinterarbetena i våra fartyg för fullt, allt för att hålla dem i bästa skick. Förhållningen av BOHUSLÄN från Götensius varv till vår vinterplats vid Skeppsbron skedde 3 december. Det gör att många av oss får lättare att ta sig till ångaren medan andra får det svårare. Viktigare är att vi därmed kan hålla hela ångaren ordentligt uppvärmd. Det blir mycket trevligare och goare ombord.

Så varför inte tillbringa några timmar en tisdag eller torsdag ombord, träffas och jobba? Och det finns mycket som pågår.

Turlistan för 2020 ska pusslas ihop, när, var och vart vi ska segla kommande säsong, leverantörer ska kontaktas och beställningar göras, mm, mm. Många detaljer ska ordnas och färdigställas för att hålla våra ångare i gång.

Reparationsarbetena i FÄRJAN 4 påbörjas inom kort. Erforderligt kapital finns men ett avtal mellan ägaren Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum ska tecknas förutom allt arbete, som krävs inför en planerad återkomst under ånga våren/sommaren 2020. Färjan fyller då 100 år.

En stor eloge till dem som oförtrutet hållit detta långdragna arbete igång, ett arbete som även krävt en myckenhet av teori och regelkunskap.

Ångbåten Nr 4 2019

I en ideell förening som vår samsas många människor, en del jobbar mycket en del lite mindre, alla efter sin förmåga.

Och så ska det vara. Man måste respektera att det är så och att alla gör det utifrån sina förutsättningar. Vi måste vara rädda om varandra. Tänka på vad vi säger och hur vi säger det. Vi måste vara förstående inför andras sätt att ta sig an en utmaning.

Med dessa ord vill jag önska er alla en riktig God Jul och ett riktigt Gott Nytt 2020.

Vi ses ombord!

EVA HELMERON
ORDFÖRANDE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



Årsmötet 2019

Årsmötet 2019 i Sällskapet Ångbåten hölls 26 oktober i Sjömanskyrkan, Göteborg.

Före mötet samlades deltagarna till en stunds ångbåtprat med kaffe/te och en smörgås. Deltagarantalet var drygt 50.

Sällskapets kassör Anne Marie Erikson-Techera öppnade årsmötet. Det befunns att mötet hade utlysts enligt stadgarna.

Till mötesordförande valdes Anne Marie Erikson-Techera och till mötessekreterare Mattias Jarlstedt.

Till justerare valdes Claes Verner och Sture Svensson.

Årsredovisningen som på grund av tidsbrist delades ut först vid årsmötet omfattade tiden 1 maj 2018–30 april 2019. Den gällde således 2018 års säsong.

Kassören Anne Marie Erikson-Techera redogjorde för viktigare punkter. Resultatet var betydligt bättre än föregående år, delvis på grund av den pannreparation som då gjordes.

På revisorernas rekommendation fastställdes resultat- och balansräkningen samtidigt som styrelsen av årsmötet beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret.

På styrelsens förslag beslutade årsmötet om oförändrad medlemsavgift, 200 kronor.

Därefter vidtog val av styrelse med suppleanter. Styrelsen fick efter val följande sammansättning.

Ordförande: Eva Helmerson, nyval 2 år
Vice ordförande: Stig Petersson, fyllnadsval 1 år
sekr: Mattias Jarlstedt, omval 2 år



kassör: Anne Marie Erikson-Techera
ett år kvar
ledamot: Stellan Rietz, omval 2 år
ledamot: Jerker Paulusson, omval 2 år
ledamot: Ingemar Petersson, ett år kvar
suppleant: Ingela Andersson-Lundberg, nyval 2 år
suppleant: Marie Hjortbrink, ett år kvar

Som representanter för Ångbåten ekonomisk förening, ägare till ångaren BOHUSLÄN, ingår i styrelsen Agneta Eriksson och Linda Svensson.

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars Ola Jäxvik, båda på ett år
Till revisorssuppleanter omvaldes Margareta Boman och Gunnar Bonander, båda på ett år.

Till ledamöter i valberedningen valdes: Göran Ingemarson, ett år (sammankallande)
Gunnar Söderberg, ett år
Bo Starmark hade ett år kvar.

Inga motioner fanns att behandla.
Eftersom årsmötet omfattar föregående räkenskapsår fick deltagarna information om den nyligen avslutade säsongen 2019.

Intäkterna var nästan 3 miljoner kronor och resultatet än så länge cirka en miljon. Som bekant rättar vi mun efter matsäcken. De intjänade medlen ska räcka över vinteruppehållet med dess reparationer och underhåll.

I sammanhanget nämndes Gotenius varv som värdefull och oersättlig samarbetspartner

Punkten övriga frågor blev i år ovanligt omfattande.

Gunnar Söderberg redogjorde för händelserna kring FÄRJAN 4 under 2019. Se "Aktuellt från FÄRJAN 4", sidan 8.

Bo Starmark uttalade ett stort tack till Allan Dahllöf för hans insatser som båtsman när han av hälsoskäl inte längre är med ombord.

Roland Lindberg föreslog att årsmötet skulle skicka en hälsning och önskan om snar bättring till vår nya ordförande Eva Helmerson som befann sig på sjukhus efter en höftskada.

Ingemar Peterson hälsade från förra ordföranden Kim Forsblad. Mötet rikade ett varmt tack till Kim för hans tid som ordförande och för det arbete han nedlagt för Sällskapet Ångbåten.

Ingemar berättade även om styrelsens arbete med jämställdhet, arbetsmiljö och likabehandling.

Anne Marie Erikson-Techera tackade för i år och avslutade årsmötet med en förhoppning att möteshandlingar medföljer medlemstidskriften i fortsättningen.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2019

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Vintersäsongen medför alltid en mängd arbeten ombord. Så har det varit ända sedan Sällskapet Ångbåten bildades. Så även denna vintersäsong.

Strax efter sista seglingen i september gick BOHUSLÄN för egen maskin till Gotenius Varv 12 september för vinterutrustning. Mycket ska göras och hinnas med före säsongensstarten i april 2020. Bara för maskin finns ett sextio-tal punkter på de viktigaste åtgärderna. Det låter mycket och är det också men hittills, i början av december, har det varit många medlemmar i verksamhet. Ett glädjeämne.

När detta skrivs ligger ångaren sedan 3 december vid sin vanliga vinterplats på kajplats 17 invid ångkraftverket Rosenlund. Där kommer den att ligga till dess det blir tid för vårutrustning i mars-april.

På däck

Vintertid utför vi de jobb som inte kräver värme i luften. Sedan skyddande presenningar täckt in större delen av alla öppna utrymmen, kan arbetena på däckssidan påbörjas. Styrbords livbåt har förts till en inomhusförvaring och renoveras där. Livbåtar ingår inte längre i ångarens säkerhetsutrustning utan tillhör

Övre bilden: BOHUSLÄN lämnade Gotenius varv 3 december för Skeppsbron. Foto Ragnar Magnander

Övre bilden: Vid Skeppsbron kopplas värmen. Mellandäcksgången är verkstad under vintern. Foto Bo Starmark



fartygets ursprungliga utrustning. Under Sällskapets tid har båtarna renoverats flera gånger men de är utsatta för väder och vind hela året.

I BOHUSLÄN läggs ett större jobb på att se över småläckor i däckets intill sparkplåten på promenaddäck. Här ligger trä mot järn och kräver alltid tillsyn. Senare på vintersäsongen övergår däcksjobben till att renovera, restaurera, reparera och kanske rekonstruera delar av inredningen.

Maskin

Under vintersäsongen görs de stora jobben i fartygets tekniska utrustning. Ett av de större jobben är att söka eliminera det störande slammer som hörts från huvudmaskinen ("ångmaskinen") speciellt vid högre varvtal.

Man har kommit fram till att det sannolikt är en kolvring i lågtrycksylinder (den med störst diameter, väl synlig när man tittar ner i maskinrummet). I princip är jobbet ganska enkelt men det handlar om stora vikter.

Fartygets skorsten består av två delar – ytterskorsten och innerskorsten. Den senare har de senaste åren av vibrationerna under gång skallrat och slamrat mot ytterskorsten. Speciellt på kommandobryggan har ljudet varit mycket

Nedre bilden: På babords promenaddäck byts delar av vaterbordet, däcksplankan mot sparkplåten.

Nedre bilden: Styrbords tvårbåt blev kvar på Ringön för renovering. Här stryks båten med oljefärg. Foton Bo Starmark



Ångbåten Nr 4 2019



Ångbåten Nr 4 2019

störande. Att komma åt och åtgärda detta är bökigt och svårtillgängligt.

Ångpannan har blivit godkänd på vattensidan. Till våren, i god tid före den tekniska provturen ska pannan fyllas, eldas på och provtryckas.

Man bör betänka att BOHUSLÄNS ångpanna har samma ålder som fartyget självt och har fortfarande samma högsta ångtryck som 1914.

Vinterarbetena pågår, se nedan. Välkommen ombord!

BO STARMARK

Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN är upplagd för säsongen men ombord pågår arbeten under hela vinteruppehållet!

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron, kajplats 17. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar från kl 10. Det är varmt och gott ombord. Lunch serveras!

Vi håller på till kl 14 men tisdagar finns det möjlighet att arbeta ombord även senare. Hör av dig i så fall till Gunnar Söderberg 0705-29 99 79.

Övre bilden: Åke Karlsson framför styrbords eld-rör i ångpannan. Oljebrennaren har varit lyntig och vatskrått under säsongen.

Foto 12 november 2019 Bo Starmark

Nedre bilden: Åke Karlsson och Roland Hörnfeldt har underövert kölvringens fjädrar i lågtrycks-cylindern.

Foto 3 december 2019 Ingvar Krenhamn

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan rapporten i förra numret av tidningen har vi kommit ytterligare en bit på väg mot reparation av ångpannan i FÄRJAN 4. Just nu ser det mycket ljus ut för att få färjan under ånga till sommaren 2020 så att 100-årsdagen kan firas med färjan i trafik.

Positiva nyheter!

VEÅ besökte färjan för ett nytt möte 6 november. Resultatet av mötet blev att offerten skrevs om till ett fast pris, vilket känns tryggt för Stiftelsen och Sällskapet. I överenskommelsen ingick att pannan ska vara reparerad och provtryckt senast den 30 april 2020. Sedan kvarstår en del återställningsarbeten som ligger utanför VEÅ:s åtagande.

VEÅ önskar att snarast få skära upp bakgavel och mantelns sidor på pannan för att kunna demontera de plåtar och stagbultar i flamugnen som ska förnyas. De nya plåtarna ska smidas av VEÅ medan stagbultar beställs från England.

En förutsättning för att kunna beställa reparationen är att Kiwa Inspecta lämnar ett godkänt KKI (Konstruktionskontroll Inty). När detta skrivs 6 december har de meddelat att vi får ett preliminärt godkänt KKI. Slutligt KKI ges först när VEÅ, efter att ha öppnat pannan, kan kontrollmätta nitarna och stagbultarna. En riskanalys för arbetet med reparation och drift av pannan ska också lämnas in.

En annan nödvändig förutsättning är att Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum godkänner beställning-



FÄRJAN 4 som vi helst vill se den, i trafik på älven med glada passagerare och besättningsmedlemmar. Foto Gunnar Söderberg 6 september 2014.

en vid sitt styrelsemöte 16 december.

Sällskapet Ångbåten och Stiftelsen hade ett möte 21 november i mycket positiv anda. Statens maritima och transporthistoriska museer har lovat betala ut sitt bidrag på 300 000 kr till Stiftelsen före årsskiftet. Vi får verkligen hoppas på ett positivt beslut vid Stiftelsens styrelsemöte 16 december!

Inför mötet med Stiftelsen 21 november hade Sällskapet upprättat ett förslag till avtal för driften av FÄRJAN 4 när den blir reparerad och klar för trafik. Stiftelsen har lämnat positiv respons på avtalet som ska behandlas på Stiftelsens styrelsemöte.

Just nu ser det alltså mycket hoppfullt ut att få igång färjan igen. Den har legat upplagd sedan oktober 2016.

Egna arbeten ombord

Färjan är nu tömd på kol i kolboxarna och förpiken har tömts på sådant som varit i vägen för att kunna demontera en bit av skottet till maskinrummet. Skottet behöver tas ned för att göra åtkomsten bättre till pannans bakgavel. Det går visserligen att gå runt pannan men det räcker inte till för att kunna utföra nitningen av flamugnens tak och sidor.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2019

Vinterbåten BOHUSLÄN

Åren 2001 och 2002 hade vi en serie artiklar om ångaren BOHUSLÄN och dess aktiva tid i Marstrandbolaget.

Sedan dess har det kommit många nya medlemmar som vill veta mer om historiken runt BOHUSLÄN. Artiklarna kommer nu i en något omarbetad version. Sommarbåten BOHUSLÄN presenterades Ångbåten 173 och Gods, post och passagerare i Ångbåten 174.

Ångaren BOHUSLÄN var från början avsedd för helårstrafik med passagerare och gods. När BOHUSLÄN sattes i reguljär trafik tisdagen 19 maj 1914 ersatte den ångaren ALBREKTSUND.

BOHUSLÄN gick från Göteborg tisdag och fredag kl 08.00 till Smögen med anlop av Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Örn och Gravarne, som 1963 fick namnet Kungshamn. Örn längst in i Örnefjorden anlöptes endast fredagar.

Åtteresan från Smögen gick onsdag och söndag 07.30. Vid turlistebytet 29 maj tillkom anlop av Fiskebäckskil i båda riktningarna.

En enkelresa tog enligt turlistan 7 ½ timme. Nordgående turer hade som regel mest gods och tog längre tid än sydgående turer. Ordet station användes generellt som benämning på ångbåtsbryggorna i turlistorna.

Första åren enbart delårstrafik

28 juli 1914 utbröt första världskriget och planerna på helårstrafik med den maskinstarka och därmed driftsdyra BOHUSLÄN fick skrinläggas under några



BOHUSLÄN i isen strax utanför norra inloppet till Marstrand. Bilden är sannolikt från söndagsturen 4 februari 1917. Bryggan saknar vindskyddet och under däck akterav finns samliga fönsterventiler kvar. Foto från Ake Egnell, Marstrand.

år. Bristen på kol medförde att priserna steg från 1:15 kr/hl våren 1914 till som mest 23 kr/hl hösten 1917. Det var därför naturligt att Marstrandbolaget bara lät BOHUSLÄN gå i sommartrafiken och valde att lägga upp den under vinterhalvåret och istället använda en ångare som var billigare i drift.

Redan 7 augusti 1914 togs BOHUSLÄN ur trafik och återkom i trafik först 30 april 1915 för att gå till och med 19 september. 1916 varade trafikperioden 14 april–24 september.

1917 var det en riktig isvinter och BOHUSLÄN rustades för att gå en resa

från Göteborg till Marstrand och åter söndag 4 februari.

Islaget var så svårt att all trafik ställdes in 5–16 februari. BOHUSLÄN kom dock inte att annonseras mer i turlistorna under den vintern. Var det på grund av de höga kolpriserna eller höll inte BOHUSLÄN måttet som isbrytare? Något svar på detta lär vi inte kunna få.

Marstrandbolaget valde istället att köra med ångaren MARSTRAND under resten av isvintern.

Först 24 april kom BOHUSLÄN åter i trafik och gick därefter till och med 8 november 1917.



BOHUSLÄN passerar södra inloppet i Marstrand vintern 1922. Ångaren är rejält aktertrimmad för iygång. Vindskyddet på bryggan har tillkommit och under däck akterut finns bara fönsterventiler i aktersalongen. Foto Alvar Nilsson, Marstrand.

Klassiska gängdagar

Från 24 april 1917 fick BOHUSLÄN de klassiska gängdagarna som kom att behållas ända fram till våren 1951. Från Göteborg till Smögen behölls oförändrat tisdag och fredag medan återresan från Smögen ändrades till onsdag och lördag. Måndag och torsdag var liggedagar vid Stenpiren för lastning av gods. Måndagar bunkrades även kol. Söndagar fick BOHUSLÄN en ny tur från Göteborg 10.00 till Marstrand med återresa 17.00.

Antalet stationer utökades från 24 april 1917 med Hälleviksstrand och Nä-

set som från våren 1934 benämndes Hovenäset i turlistorna. Näsets närmaste station var tidigare Örn. Från 3 september 1917 tillkom Skärhamn och Ellös.

Två stationer som fick anlöp av BOHUSLÄN endast under några år var Hasselösund 2 juni 1917–15 september 1918 på nordgående och Grundsund 3 september 1917–9 juni 1920.

Några högst tillfälliga stationer var Stockevik på Tjörn 24 april–21 juni 1917 och Klädesholmen 2 april–7 maj 1918. Under den sistnämnda perioden förlängdes söndagsturerna från Marstrand till Djupvik.



Karta över ångaren BOHUSLÄNS trafikområde. Prickad linje anger sträcka som bara trafikerades kortare period under vinterturist.

Äntligen i helårstrafik

1918 var BOHUSLÄN i trafik 29 mars–11 november. När första världskriget var över 11 november 1918 tog det några år innan kolpriserna sjönk till sådana nivåer att BOHUSLÄN fick längre trafiksäsonger. 1919 var ångaren i trafik 7 april–4 november.

1920 inleddes trafiken 19 mars och pågick för första gången året ut och fram till och med 27 januari 1921. Efter en kort uppläggning var BOHUSLÄN åter i trafik från 18 mars.

När BOHUSLÄN äntligen sattes i trafik året runt hade den genomgått två viktiga förändringar. För att förbättra arbetsförhållandena på bryggan hade den fått vindskydd med fönster i bryggfrontens båda hörn. Det gav visserligen inget uppvärmt utrymme men å andra sidan var inte heller styrhytten uppvärmd och det fanns ingen döer från styrhytten till den uppvärmda navigationshytten.

Under däck hade samtliga fönsterventiler i skrovet från maskinrummet och akterut demonterats och satts igen med plåt utom fönsterventilerna i aktersalongen. Det gick nu att aktertrimma BOHUSLÄN utan att riskera att skada fönsterventilerna vid körning i is. Propellern blev bättre skyddad när den kom djupare medan förstäven kom upp, vilket var en klar fördel vid isbrytning.

Vintern 1922 blev det totalstopp i trafiken på grund av ishinder och BOHUSLÄN låg upplagd från 6 februari till 17 mars. MARSTRAND gick i trafik några dagar längre än BOHUSLÄN.



BOHUSLÄN i Hälleviksstrand. Från 1927 trafikerade SJ buslinjen Stenungsund-Hälleviksstrand över Svanesunds färja. 1932 tillkom passbåtlinjen till Kävlinge i samtrafik med bussen. Bussen är en Tula-bilm. Vy bort från Bohusläns museum.

Vid vinterturistans början 19 september 1927 blev Gravarne slutstation istället för Smögen. Anledningen var sannolikt att det var bättre att ha slutstation i Gravarne där konserverfabrikernas frakter medförde att det tog lång tid att både lossa och lasta.

BOHUSLÄNS anlöp av Örn upphörde 4 juni 1939 och ersattes av godsutkörning med lastbil från Hovenäset. För de båtar som trafikerade Åbyfjorden infördes godsutkörning till Åby från Hovenäset medan Vrågebäck i samma fjord samt Sandvik och Rixö i Brofjorden fick godsutkörning från Lahälla.

Med busstrafikens utveckling hade dessa stationer redan långt tidigare förlorat sin betydelse för passagerartrafiken och nu märktes även en nedgång för godset.

Svåra isvintrar med problem

Under krigsårens svåra vintrar inställdes trafiken helt under långa perioder och ersattes med godstransporter med lastbil från Göteborg till vissa stationer på Tjörn och Orust. När det närmade sig stopp för båttrafiken tog handlarna hem så mycket varor att det skulle räcka ett tag.

Göteborg—Marstrand —Fiskebäckskil —Lysekil —Gravarne VINTER-TURLISTA

fr. o. m. den 22 September 1930.
Angår BOHUSLÄN, MARSTRAND, ALBREKTSUND, S:t ERIK
och VESTKUSTEN.

Göteborg—Marstrand.				Göteborg—Smögen—Gravarne.			
Från Göteborg:		Från Marstrand:		Från Göteborg:		Från Gravarne:	
M. kl. 8.00	D. kl. 14.00	M. kl. 8.00	D. kl. 14.00	M. kl. 8.15	D. kl. 14.15	M. kl. 8.30	D. kl. 14.30
Tu. » 8.15	» 14.15	» 8.15	» 14.15	» 8.15	» 14.15	» 8.15	» 14.15
On. » 8.30	» 14.30	» 8.30	» 14.30	» 8.30	» 14.30	» 8.30	» 14.30
Do. » 8.45	» 14.45	» 8.45	» 14.45	» 8.45	» 14.45	» 8.45	» 14.45
Fr. » 9.00	» 15.00	» 9.00	» 15.00	» 9.00	» 15.00	» 9.00	» 15.00
L. » 9.15	» 15.15	» 9.15	» 15.15	» 9.15	» 15.15	» 9.15	» 15.15
M. » 9.30	» 15.30	» 9.30	» 15.30	» 9.30	» 15.30	» 9.30	» 15.30
Tu. » 9.45	» 15.45	» 9.45	» 15.45	» 9.45	» 15.45	» 9.45	» 15.45
On. » 10.00	» 16.00	» 10.00	» 16.00	» 10.00	» 16.00	» 10.00	» 16.00
Do. » 10.15	» 16.15	» 10.15	» 16.15	» 10.15	» 16.15	» 10.15	» 16.15
Fr. » 10.30	» 16.30	» 10.30	» 16.30	» 10.30	» 16.30	» 10.30	» 16.30
L. » 10.45	» 16.45	» 10.45	» 16.45	» 10.45	» 16.45	» 10.45	» 16.45
M. » 11.00	» 17.00	» 11.00	» 17.00	» 11.00	» 17.00	» 11.00	» 17.00
Tu. » 11.15	» 17.15	» 11.15	» 17.15	» 11.15	» 17.15	» 11.15	» 17.15
On. » 11.30	» 17.30	» 11.30	» 17.30	» 11.30	» 17.30	» 11.30	» 17.30
Do. » 11.45	» 17.45	» 11.45	» 17.45	» 11.45	» 17.45	» 11.45	» 17.45
Fr. » 12.00	» 18.00	» 12.00	» 18.00	» 12.00	» 18.00	» 12.00	» 18.00
L. » 12.15	» 18.15	» 12.15	» 18.15	» 12.15	» 18.15	» 12.15	» 18.15
M. » 12.30	» 18.30	» 12.30	» 18.30	» 12.30	» 18.30	» 12.30	» 18.30
Tu. » 12.45	» 18.45	» 12.45	» 18.45	» 12.45	» 18.45	» 12.45	» 18.45
On. » 13.00	» 19.00	» 13.00	» 19.00	» 13.00	» 19.00	» 13.00	» 19.00
Do. » 13.15	» 19.15	» 13.15	» 19.15	» 13.15	» 19.15	» 13.15	» 19.15
Fr. » 13.30	» 19.30	» 13.30	» 19.30	» 13.30	» 19.30	» 13.30	» 19.30
L. » 13.45	» 19.45	» 13.45	» 19.45	» 13.45	» 19.45	» 13.45	» 19.45

Öppna VÄSTKUSTENS skiffer skifferer & Sjöras skifferer.

* Helt nya tidiga 16/13 1930 till 23/2 1931 laddas utskopade från Marstrand & veckor för kl. 6.00 till och för 6.00.

Göteborg—Lysekil.

Från Göteborg:		Från Lysekil:	
M. kl. 8.15	A. kl. 8.30	M. kl. 8.30	A. kl. 8.45
Tu. » 8.30	» 8.45	» 8.45	» 9.00
On. » 8.45	» 9.00	» 9.00	» 9.15
Do. » 9.00	» 9.15	» 9.15	» 9.30
Fr. » 9.15	» 9.30	» 9.30	» 9.45
L. » 9.30	» 9.45	» 9.45	» 10.00
M. » 9.45	» 10.00	» 10.00	» 10.15
Tu. » 10.00	» 10.15	» 10.15	» 10.30
On. » 10.15	» 10.30	» 10.30	» 10.45
Do. » 10.30	» 10.45	» 10.45	» 11.00
Fr. » 10.45	» 11.00	» 11.00	» 11.15
L. » 11.00	» 11.15	» 11.15	» 11.30
M. » 11.15	» 11.30	» 11.30	» 11.45
Tu. » 11.30	» 11.45	» 11.45	» 12.00
On. » 11.45	» 12.00	» 12.00	» 12.15
Do. » 12.00	» 12.15	» 12.15	» 12.30
Fr. » 12.15	» 12.30	» 12.30	» 12.45
L. » 12.30	» 12.45	» 12.45	» 13.00
M. » 12.45	» 13.00	» 13.00	» 13.15
Tu. » 13.00	» 13.15	» 13.15	» 13.30
On. » 13.15	» 13.30	» 13.30	» 13.45
Do. » 13.30	» 13.45	» 13.45	» 14.00
Fr. » 13.45	» 14.00	» 14.00	» 14.15
L. » 14.00	» 14.15	» 14.15	» 14.30
M. » 14.15	» 14.30	» 14.30	» 14.45
Tu. » 14.30	» 14.45	» 14.45	» 15.00
On. » 14.45	» 15.00	» 15.00	» 15.15
Do. » 15.00	» 15.15	» 15.15	» 15.30
Fr. » 15.15	» 15.30	» 15.30	» 15.45
L. » 15.30	» 15.45	» 15.45	» 16.00
M. » 15.45	» 16.00	» 16.00	» 16.15
Tu. » 16.00	» 16.15	» 16.15	» 16.30
On. » 16.15	» 16.30	» 16.30	» 16.45
Do. » 16.30	» 16.45	» 16.45	» 17.00
Fr. » 16.45	» 17.00	» 17.00	» 17.15
L. » 17.00	» 17.15	» 17.15	» 17.30
M. » 17.15	» 17.30	» 17.30	» 17.45
Tu. » 17.30	» 17.45	» 17.45	» 18.00
On. » 17.45	» 18.00	» 18.00	» 18.15
Do. » 18.00	» 18.15	» 18.15	» 18.30
Fr. » 18.15	» 18.30	» 18.30	» 18.45
L. » 18.30	» 18.45	» 18.45	» 19.00
M. » 18.45	» 19.00	» 19.00	» 19.15
Tu. » 19.00	» 19.15	» 19.15	» 19.30
On. » 19.15	» 19.30	» 19.30	» 19.45
Do. » 19.30	» 19.45	» 19.45	» 20.00
Fr. » 19.45	» 20.00	» 20.00	» 20.15
L. » 20.00	» 20.15	» 20.15	» 20.30
M. » 20.15	» 20.30	» 20.30	» 20.45
Tu. » 20.30	» 20.45	» 20.45	» 21.00
On. » 20.45	» 21.00	» 21.00	» 21.15
Do. » 21.00	» 21.15	» 21.15	» 21.30
Fr. » 21.15	» 21.30	» 21.30	» 21.45
L. » 21.30	» 21.45	» 21.45	» 22.00
M. » 21.45	» 22.00	» 22.00	» 22.15
Tu. » 22.00	» 22.15	» 22.15	» 22.30
On. » 22.15	» 22.30	» 22.30	» 22.45
Do. » 22.30	» 22.45	» 22.45	» 23.00
Fr. » 22.45	» 23.00	» 23.00	» 23.15
L. » 23.00	» 23.15	» 23.15	» 23.30
M. » 23.15	» 23.30	» 23.30	» 23.45
Tu. » 23.30	» 23.45	» 23.45	» 24.00

Öppna VÄSTKUSTENS skiffer skifferer & Sjöras skifferer.

Göteborg—Brofjorden.

Från Göteborg:		Från Brofjorden:	
M. kl. 8.15	M. kl. 7.00	M. kl. 8.30	M. kl. 7.15
Tu. » 8.30	» 7.15	» 8.45	» 7.30
On. » 8.45	» 7.30	» 9.00	» 7.45
Do. » 9.00	» 7.45	» 9.15	» 8.00
Fr. » 9.15	» 8.00	» 9.30	» 8.15
L. » 9.30	» 8.15	» 9.45	» 8.30
M. » 9.45	» 8.30	» 10.00	» 8.45
Tu. » 10.00	» 8.45	» 10.15	» 9.00
On. » 10.15	» 9.00	» 10.30	» 9.15
Do. » 10.30	» 9.15	» 10.45	» 9.30
Fr. » 10.45	» 9.30	» 11.00	» 9.45
L. » 11.00	» 9.45	» 11.15	» 10.00
M. » 11.15	» 10.00	» 11.30	» 10.15
Tu. » 11.30	» 10.15	» 11.45	» 10.30
On. » 11.45	» 10.30	» 12.00	» 10.45
Do. » 12.00	» 10.45	» 12.15	» 11.00
Fr. » 12.15	» 11.00	» 12.30	» 11.15
L. » 12.30	» 11.15	» 12.45	» 11.30
M. » 12.45	» 11.30	» 13.00	» 11.45
Tu. » 13.00	» 11.45	» 13.15	» 12.00
On. » 13.15	» 12.00	» 13.30	» 12.15
Do. » 13.30	» 12.15	» 13.45	» 12.30
Fr. » 13.45	» 12.30	» 14.00	» 12.45
L. » 14.00	» 12.45	» 14.15	» 13.00
M. » 14.15	» 13.00	» 14.30	» 13.15
Tu. » 14.30	» 13.15	» 14.45	» 13.30
On. » 14.45	» 13.30	» 15.00	» 13.45
Do. » 15.00	» 13.45	» 15.15	» 14.00
Fr. » 15.15	» 14.00	» 15.30	» 14.15
L. » 15.30	» 14.15	» 15.45	» 14.30
M. » 15.45	» 14.30	» 16.00	» 14.45
Tu. » 16.00	» 14.45	» 16.15	» 15.00
On. » 16.15	» 15.00	» 16.30	» 15.15
Do. » 16.30	» 15.15	» 16.45	» 15.30
Fr. » 16.45	» 15.30	» 17.00	» 15.45
L. » 17.00	» 15.45	» 17.15	» 16.00
M. » 17.15	» 16.00	» 17.30	» 16.15
Tu. » 17.30	» 16.15	» 17.45	» 16.30
On. » 17.45	» 16.30	» 18.00	» 16.45
Do. » 18.00	» 16.45	» 18.15	» 17.00
Fr. » 18.15	» 17.00	» 18.30	» 17.15
L. » 18.30	» 17.15	» 18.45	» 17.30
M. » 18.45	» 17.30	» 19.00	» 17.45
Tu. » 19.00	» 17.45	» 19.15	» 18.00
On. » 19.15	» 18.00	» 19.30	» 18.15
Do. » 19.30	» 18.15	» 19.45	» 18.30
Fr. » 19.45	» 18.30	» 20.00	» 18.45
L. » 20.00	» 18.45	» 20.15	» 19.00
M. » 20.15	» 19.00	» 20.30	» 19.15
Tu. » 20.30	» 19.15	» 20.45	» 19.30
On. » 20.45	» 19.30	» 21.00	» 19.45
Do. » 21.00	» 19.45	» 21.15	» 20.00
Fr. » 21.15	» 20.00	» 21.30	» 20.15
L. » 21.30	» 20.15	» 21.45	» 20.30
M. » 21.45	» 20.30	» 22.00	» 20.45
Tu. » 22.00	» 20.45	» 22.15	» 21.00
On. » 22.15	» 21.00	» 22.30	» 21.15
Do. » 22.30	» 21.15	» 22.45	» 21.30
Fr. » 22.45	» 21.30	» 23.00	» 21.45
L. » 23.00	» 21.45	» 23.15	» 22.00
M. » 23.15	» 22.00	» 23.30	» 22.15
Tu. » 23.30	» 22.15	» 23.45	» 22.30
On. » 23.45	» 22.30	» 24.00	» 22.45
Do. » 24.00	» 22.45	» 24.15	» 23.00
Fr. » 24.15	» 23.00	» 24.30	» 23.15
L. » 24.30	» 23.15	» 24.45	» 23.30
M. » 24.45	» 23.30	» 25.00	» 23.45
Tu. » 25.00	» 23.45	» 25.15	» 24.00
On. » 25.15	» 24.00	» 25.30	» 24.15
Do. » 25.30	» 24.15	» 25.45	» 24.30
Fr. » 25.45	» 24.30	» 26.00	» 24.45
L. » 26.00	» 24.45	» 26.15	» 25.00
M. » 26.15	» 25.00	» 26.30	» 25.15
Tu. » 26.30	» 25.15	» 26.45	» 25.30
On. » 26.45	» 25.30	» 27.00	» 25.45
Do. » 27.00	» 25.45	» 27.15	» 26.00
Fr. » 27.15	» 26.00	» 27.30	» 26.15
L. » 27.30	» 26.15	» 27.45	» 26.30
M. » 27.45	» 26.30	» 28.00	» 26.45
Tu. » 28.00	» 26.45	» 28.15	» 27.00
On. » 28.15	» 27.00	» 28.30	» 27.15
Do. » 28.30	» 27.15	» 28.45	» 27.30
Fr. » 28.45	» 27.30	» 29.00	» 27.45
L. » 29.00	» 27.45	» 29.15	» 28.00
M. » 29.15	» 28.00	» 29.30	» 28.15
Tu. » 29.30	» 28.15	» 29.45	» 28.30
On. » 29.45	» 28.30	» 30.00	» 28.45
Do. » 30.00	» 28.45	» 30.15	» 29.00
Fr. » 30.15	» 29.00	» 30.30	» 29.15
L. » 30.30	» 29.15	» 30.45	» 29.30

Båtar runt omkring

SALTSJÖN på novemberresa

Som vi rapporterade i *Ångbåten* 173 var ångaren SALTSJÖN på provtur 24 april i samband med förnyande av fartygets certifikat. Den hade då inte varit i gång med passagerare sedan 2011.

SALTSJÖN såldes 10 juni 2019 av Sweco till Wallenius Lines i Stockholm. Ångaren hade då varit till salu sedan många år tillbaka. Efter ägarbytet har ångaren fått Wallenius Lines välkända skorstensmärke som vanligtvis återfinns jorden runt på rederiets biltransportfartyg.

Vissa yttre underhållsarbeten har gjorts under sommaren. I maskinrummet har en oljeavskiljare för länsvatten installerats.

Torsdag 21 november var SALTSJÖN åter i trafik med Johan Jahnberg som befälhavare. Resan gick från Hammarbyhamnen i Stockholm och vidare på Mälaren till Tappström på Ekerö.

85-års jubilerande Wallenius hade bjudit in sina gäster till resan med den ombonade ångbåten. Vid Tappström bygger Wallenius fastighetsbolag Wallfast tillsammans med Skanska bostäder invid farleden. En brygga har rustats upp för att användas av SALTSJÖN som kanske kommer ligga där periodvis framöver.

SALTSJÖN på ingående till Tappström. Foto Christer Samuelsson 21 nov 2019

Det var gott om intresserade besökare i maskinrummet. Foto Märten Werle 23 november 2019



Ångbåten Nr 4 2019



Ångbåten Nr 4 2019



Tappström är även slutbrygga för SL:s pendelbåtslinje 89 som går till Klara Malarstrand på 55 minuter.

På lördagen var det visning av SALTSJÖN för Walleniuskoncernens anställda och pensionärer. På eftermiddagen gick ångaren med inbjudna gästertillbaka till Hammarbyhamnen för vinteruppläggning.

SALTSJÖN byggdes 1925 vid Eriksberg för Waxholmsbolaget och blev landets sista nybyggda ångbåt för skärgårds- trafik. Waxholmsbolaget sålde ångaren 1965 och den har sedan dess haft några olika ägare.

Ångaren är 37,5 m lång och 7,1 m bred och får ta 290 passagerare. Den drivs av en komppoundmaskin på 450 ind. hk med Flodmans slidstyrning. Ångpannan är oljeeldad.

Waxholmsbåten SOLÖGA

Sedan i höstas ligger för första gången en av Waxholmsbolagets båtar vid Djupviks Varv på Tjörn för ombyggnad. Varvet vann Trafikförvaltningens upphandling av livstidsförlängning av SOLÖGA och VINDÖGA.

SOLÖGA byggs om i år medan VINDÖGA kommer till varvet nästa år. Systembåtarna, som är kraftiga isgående stålåtar, byggdes 1978 vid Götaverken Finnboda i Stockholm.

Den ombonade aktersalongen i SALTSJÖN. Foto Märten Werle 23 nov 2019.

Waxholmsbolagets SOLÖGA på Djupviks Varv. Foto Per Ahlquist 11 okt 2019.

Livstidförlängningen omfattar bland annat installation av nytt maskineri där huvudmotorn, som är en Mitsubishi 6RS2 på 650 hk, ersätts med en ny av samma typ men utrustad med SCR avgasrening. Allt stål blåstras och målas. Passagerar- gods, och besättningsutrymmen får ny inredning.

Gamla FÄRJAN 6 i trafik för SL

Den för äldre göteborgare välkända FÄRJAN 6 framlever sedan 1969 sitt liv i Stockholm som motoriserad färja.

Sedan 1998 tillhör den Rederi Stockholms Ström under namnet STOCKHOLMS STRÖM 3 och har mest gått i beställningstrafik samt trafikerat linjen till Fjärderholmarna.

Vid Trafikförvaltningens senaste upphandling av båttrafiken på SL:s linje 80 Sjövägen, som trafikerar Nybroplan–Nackastrand–Lidingö–Frihamnen samt Ropsten–Storholmen, vanns trafiken av den nuvarande utövaren Rederi AB Ballerina. Trafikstarten för det nya avtalet är 1 januari 2020.

SL:s nya upphandlingskrav gör att GURLI byggd redan 1871 och HÄTTAN, från början i Gullholmentrafiken, inte klarar kapacitetskravet och försvinner från trafiken. Tre nya dieselelektriskt drivna halvsystem till den eldrivna SJÖVÄGEN är beställda för trafiken.

Innan nybyggena kommer trafikeras linjen av SJÖVÄGEN, NÄMDÖFJÄRD, KUNGSHATT (ex. HARRY HJÖRNE), DELFIN XII och KANHOLMEN. STOCKHOLMS STRÖM 3 blir reservfartyg medan



112-åriga STOCKHOLMS STRÖM 3, tidigare FÄRJAN 6, lämnar Nybroplan på SL:s linje 80.
Foto Christer Samuelsson

KUNG RING byggd 1901 blir vinterbåt till Storholmen som annars trafikerar av BALLERINA.

Isgående RAMSÖ byggs i höst om med stävillägg för att kunna gå på den långa linjen om det blir isproblem för de lättare aluminiumbåtarna.

FÄRJAN 6 är byggd 1907 vid Gefle Verkstäder som LIDINGÖFÄRJAN 2 för Lidingö Trafik AB och trafikerade Ropsten–Islinge på Lidingö.

I maj 1927 hyrdes färjan av Göteborgs Hamnstyrelse och sattes in på linjen Sänkverket–Hisingstad under namnet FÄRJAN 6. Hamnstyrelsen köpte färjan

31 december 1928 och den fick fortsätta på linjen. Sommaren 1963 ersattes 6:an av nybyggda DAN BROSTRÖM och 6:an fick då ersätta den stora FÄRJAN 1 på linjen Fiskhamnen–Sannegårdshamnen. När linjen upphörde 31 december 1965 lades 6:an upp vid Hamnens varv på Ringön.

Journalisten Bertil Appelgren, signaturen Apel på Handelstidningen, var en av färjans trogna resenärer och skrev en serie trevliga kåserier om FÄRJAN 6 som slutligen gavs ut i bokform 1963. Boken kan finnas att köpa på antikvariat!

1967 såldes färjan till Hansson &



Västrafiks nybyggda elhybridfärja ELVY döptes vid Stenpiren 25 oktober 2019.
Foto Gunnar Söderberg

Lundbom Motor AB som demonterade ångmaskin och panna och installerade en Scaniadiesel. 1969 såldes färjan till Stockholms Ångslups AB och sattes under namnet NYBRON 1 i trafik till Djurgården.

1970 övertog Waxholmsbolaget hamntrafiken med dess färjor och slupar. 1977 fick färjan nya moderna styrhytter och 1988 gjordes en omfattande renovering av hela färjan. Sedan många år tillbaka är den förliga propellern demonterad och färjan körs som en vanlig båt.

En intressant, men kanske udda sak,

är att färjans ritningar användes när FÄRJAN 3 och 4 konstruerades 1920. På förslagsritningen till LIDINGÖFÄRJAN 2 fanns samma fönsterindeling som 3:an och 4:an fick, men den fick i verkligheten sju stora fönster istället för 13 mindre.

Elhybridfärjan ELVY

Västrafiks nya elhybridfärja ELVY döptes vid Stenpiren 25 oktober av Ulrika Frick (MP) som är ordförande i Kollektivtrafiknämnden i Region Västra Götaland.

I likhet med de tidigare pendelfärjorna

ÄLVELI och ÄLVFRIDA, byggda 2015, är det Styrsoöbolaget som sköter drift och bemanning av färjan. ELVY ersatte från 22 november ÄLV-VIRA som tredje färja på linjen Stenpiren–Lindholmsspiren. ÄLV-VIRA blir fortsättningsvis reservfärja för linjen.

ELVY är en modifierad system till de båda tidigare färjorna. Skillnaden är främst att färjan är en elhybrid med en installerad batterieffekt på 1 008 kWh, varav 700 kWh är tillgängliga för framdrift. Effektförbrukningen beräknas till 120 kW/timme, vilket ger nästan sex timmas drift på batterier.

Laddning av batterierna sker vid kaj när färjan inte är i drift eller under gång med en generator som drivs av en Scania DI13 på 350 hk som har SCR avgasrening och uppfyller kraven enligt IMO Tier III. Under daglig drift kommer färjan att gå på batteridrift 90 minuter som följs av 45 minuter generatordrift varefter processen upprepas.

Utvändigt ser man att ELVYs däcksbuss är något högre än de tidigare färjorna, vilket ger större takhöjd i salongen. Styrhytten har bara en manöverplats i mitten istället för två som de andra färjorna har.

ELVY är 33,0 m lång och 8,5 m bred och kan ta 298 passagerare och cirka 90 cyklar. Färjan är byggd vid Uudenkaupungin Työvene i Nystad, Finland.

ÄLVELI och ÄLVFRIDA är förberedda för elhybriddrift men saknar i nuläget batterier och tillhörande utrustning.

GUNNAR SÖDERBERG

Boel Fagerström

Boel är borta. Hon blev 84 år. Trots att det nästan är tjugo år sedan hon lämnade Göteborg är det många av oss som minns och saknar henne.

En dag, på 1980-talet kom hon ombord. En frisk fläkt, trevlig och vänlig mot alla, såväl besättning som passagerare. Från det hon börjat i intendenturen installerade hon sig snart i konversationsalongen på övre däck.

Konversationsalongen, eller damsalongen, var efter renoveringen vintern 1973-74 vår speciella ögonsten. För att inte få den fina lila plysken på sofforna fördärvad av mat och dryck fann vi på ett sätt att "vakta" salongen. Souvenirförsäljningen och Boel flyttade upp i konversationsalongen.

Och konversation blev det! Där tog Boel hand om våra passagerare och berättade om vår ångare och verksamheten kring den. Boel var med på nästan varje resa under somrarna och blev en institution, en företrädare för vår verksamhet. Boel var utåtriktad och skapade trivsel!

En och annan tyckte kanske att Boel tog för mycket plats. Man ska veta att Boel inte bara sålde souvenirer utan även vår ångare och verksamheten kring den. Många passagerare blev medlemmar och köpte andelar. En och annan kom även att delta i arbetet ombord.

Boel var företagsam. När hon blev av med jobbet 1995 sökte hon genast ett nytt. I snöstormen 17 november 1995 pulade hon genom stan till Addera som sökte en receptionist.



Boel Fagerström på plats i konversationsalongen på övre däck. Besökarna på den lila plyschsoffan är från vänster Inga-Lill Falk, Marianne Davidsson, Yvonne Starmark. Foto Bert-Åke Larsson

Väl framme fanns det ingen som tog emot henne. Det var få som kom till jobbet den dagen. Hela västkusten var lamslagen av snöovädret. Telefonerna ringde och Boel tog plats i receptionen. Hon fick jobbet och blev kvar där till pensionen.

När Boel kom ombord var hon aktiv i stadsdelsföreningen Vi i Kommendantsängan. Det hindrade inte att hon så småningom flyttade till Haga Östergata.

Efter pensionen kände Boel att hon ville komma närmare sonen Michael och hans båda små döttrar. Lügenhe-

ten på Haga Östergata byttes mot en på Limhamnsvägen i Malmö, nära Ribbersborgsstranden, "Ribban".

Där trivdes Boel, hon kunde bada i Öresund året om. Hon utvecklade ett nytt socialt nätverk, fjärran från Kommendantsängan, Haga och ångaren BOHUSLÅN.

Vi var flera som vid våra resor till Skåne hälsade på hos Boel. Vi tyckte att Boel funnit sig väl tillrätta i Malmö.

Tack Boel för åren ombord!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2019

Hjulångarna i Dresden

Dresden är huvudstad i den tyska delstaten Sachsen. Staden ligger vid floden Elbe som från Tjeckien flyter genom Sachsen med flera delstater för att nå Nordsjön utanför Hamburg.

Elbe är oreglerad vilket innebär att den är utsatt för såväl lågt vattenstånd som översvämningar. Trots det är Elbe en viktig farled. Lastfartyg trafikerar Elbe ända upp till Prag.

Dresden och hjulångarna

Dresden kallades "Elbes Florens" på grund av de praktbyggnader som uppfördes på 1700-talet. Många av dessa, liksom staden i övrigt, förstördes under andra världskriget.

Efter återuppbyggnaden påminner de centrala delarna av Dresden om barockstaden med sina magnifika byggnader. I övrigt har staden en omisskännlig öststatsprägel.

Men hjulångarna har överlevt krig och politiska förvecklingar. Trots krig, bränder och tidens tand återstår idag nio fantastiska fartyg som trafikerar Elbe.

Utmed Elbe

Hjulångarna utgår från pontonbrygorna vid Terrassenufer i Dresden.

Båtlinjen nedströms kallas Sächsische Weinstrasse. Man passerar Radeburg, porlinsstaden Meissen och Diesbar varefter ångarna vänder i Seußlitz efter tre timmars resa. Återresan tar 4 tim 45 minuter.

Linjen uppströms är längre. Efter att



Hjulångaren DRESDEN vid Terrassenufer i Dresden. Hjulångaren KRIPPEN passerar nedströms med fälld skorsten för att komma under Augustusbrücke. Foto Ingvar Kronhamn

ha passerat några broar med fällda skorstenar passerar hjulångarna Blasewitz där de flesta hjulångarna byggdes innan varvet lades ned 1898.

Stadsdelarna Blasewitz och Loschwitz förbinds över Elbe med "das Blaue Wunder", det blå undret, en hängbro från 1893. Här vänder hjulångaren DIESBAR på sina tvåtimmars rundurer från centrala Dresden.

På den fortsatta resan passerar man därefter varvet i Laubegast med sin slip där fartygen torrsätts sidledes. Det är här som hjulångarna underhålls.

Efter tre timmars resa når man Pillnitz, de sachsiska kungarnas sommarre-

sidens, ett populärt utflyktsmål.

Vi passerar Elbsandsteingebirge, bergskedjan som kallas Sächsische Schweiz. Klippformationen Bastei reser sig 194 meter över floden som här befinner sig 111 meter över havsytan.

Ännu några orter anlöps, Pirna och Kurort Rathen, innan vi når Bad Schandau, inte långt från tjeckiska gränsen. Här vänder hjulångarna.

Resan Dresden-Bad Schandau tar uppströms 5 tim 30 min och nedströms 3 tim 30 min.

Från Bad Schandau utgår spårvägen Kärntalbahnhof som går genom nationalparken till Lichtenhainer Wasserfall.

Hjulångarna genom åren

1836 grundades i Dresden det rederi som gav upphovet till Dresdens ansevärda flotta av hjulångare. 1837 sattes rederiets första hjulångare i trafik, KÖNIGIN MARIA.

Vid varvet i Blasewitz byggdes mellan 1857 och 1898 43 ångare. Sju av dem går ännu trafik!

Vid rederiets 50-årsjubileum 1886 hade rederiet 21 ångare i trafik. Samma år levererades jubileumsångaren KÖNIGIN MARIA (II) som tillsammans med "systerångaren" KÖNIG ALBERT ännu är i trafik som PILLNITZ resp. MEISSEN.

Fram till 1898 byggdes enbart "glattdecksdampfer" med ett genomgående däck och salonger för och akter om maskinrummet.

1896 kom den nya typen av hjulångare, "Oberdeck-Salondampfer", med ett övre däck för passagerare och med salonger i däckshus på huvuddäck.

Samtidigt infördes ångstyrmaskiner, elektriska generatorer och, inte minst, högttrycksmaskiner.

1915 hade rederiet 34 ångare vilket därefter inte överträffades. Första världskriget medförde att flera ångare beslagtogs i Polen medan andra såldes. De svåra tiderna efter Tysklands förlust av kriget innebar stora problem för rederiet.

Efter en fusion 1923 bar rederiet namnet Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft, SBDA.

Efter stor tvekan byggdes de båda hjulångarna DRESDEN (1926) och LEIPZIG (1929). De överträffade alla tidigare



I Dresden ligger hjulångarna vid pontoner utmed Terrassenufer mellan Augustusbrücke och Carolabrücke. Närmast i bild ångaren DRESDEN. Foto 5 september 2019 Ragnar Magnander

ångare med sin storlek och sitt avancerade maskineri.

1928 vitmålades alla ångarna vilket gav upphovet till benämningen "Weisse Flotte", den vita flottan.

1936 firades rederiets 100-årsjubileum. Flottan bestod då av 27 hjulångare. Ångaren LOBOSITZ byggdes tillfälligt om för att påminna om den första KÖNIGIN MARIA från 1837.

Krigsåren

Fram till 1945 skedde tekniska förbättringar och ombyggnader av hjulångarna. 1943 började ångarna kamo-

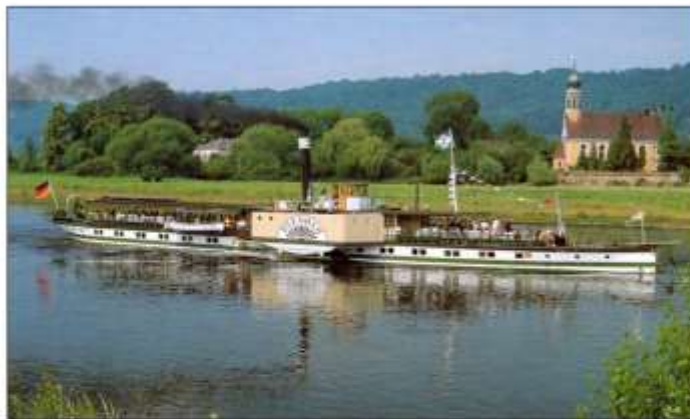
flagemålas för att undgå bombangrepp. Trafiken fick inställas och ångarna fördes bort från Dresden.

Flera ångare sändes till Hamburg för att evakuera hemlösa. Andra ångare togs i anspråk av krigsmakten.

Dresden bombades av de allierade vintern 1944-45. 13-14 februari 1945 skedde den omfattande bombning av Dresden som förstörde innerstaden.

Alldeles före krigsslutet 1945 sjönk ångaren LEIPZIG och en annan ångare efter bombanfall.

LEIPZIG bärgades juldagarna 1945 och kom åter i trafik 1947.



Hjulångaren DRESER på Elbe. DRESER är byggd 1884 men ångmaskinen är en tvillingmaskin tillverkad 1857. DRESER saknar liksom KRIVEN ett övre däck för passagerare. Vyskort från Ragnar Magnanders samling

Förluster och krigsskadestånd

Fyra hjulångare som låg i Tjeckoslovakien vid krigsutbrottet 1939 återkom aldrig. Sex ångare lämnades till Sovjetunionen som krigsskadestånd. De senare ångarnas vidare öden är okända.

Ångaren DRESDEN undgick utlämning genom en omfattande brand ombord 1946 och kom efter reparation åter i trafik 1949.

DDR-epoken

Efter krigsslutet låg Dresden och Sachsen i den sovjetiska ockupationszonen som 1949 blev Tyska demokratiska

republiken, på tyska förkortat DDR.

Rederiet upplöstes och blev "folkegendom" VEB (Volkseigener Betrieb) under namnet Elbeschiffahrt Sachsen. Det återstod då 16 hjulångare som sattes i stånd även om det tog tid med tidens brist på material.

Det var den inrikes turismen som stod för resandet med hjulångarna, möjligheten att resa utomlands fanns inte.

1955 hade rederiet tre miljoner passagerare. På grund av de extremt låga biljettpriserna spenderade man fyra mark på drift och underhåll för varje intjänad mark.

Fram till 1986 togs nio ångare ur tjänst av vilka fyra skrotades.

Hjulmotorfartyg

Mellan 1962 och 1964 byggdes fyra hjulmotorfartyg vid Schiffswerft Ross-lau, beläget vid Elbe utanför Dessau.

De hade dieselelektrisk framdrivning med sidohjul som kunde manövreras oberoende av varandra.

De fick namn efter i DDR omhuldade frontfigurer. Två av fartygen skrotades 1998. Två blev efter renovering hotellfartyg i Dresden.

Två nya motorfartyg byggdes 1994, AUGUST DER STARKE och GRÄFIN COSEL. De har Schottelaggregat för framdriften.

Ångbåtstillägg

Hjulångarnas värderades annorlunda under och efter DDR-epoken. De sista DDR-åren var biljettpriset högre på rederiets motorfartyg. Ångarna eldades med inhemska brunkolsbriketter medan motorfartygen drevs med importerad olja.

1992 infördes tillfälligt ett tillägg på en mark på resor med hjulångare. Så kan man värdera kulturvarvet!

Nytt land, nya ägare

Vid Tyska demokratiska republikens sammanbrott 1989 ägdes fartygen och rederiet av folkägda VEB Fahrgastschiffahrt Weisse Flotte Dresden.

1990 övergick ägandet till Treuhandanstalt Dresden med avsikten att privatisera verksamheten.

I slutet av 1992 övertogs så rederiet av det nybildade Sächsische Dampschiff-fahrts-GmbH & Co Conti Elbeschiff-fahrts KG. Ägare är delstaten Sachsen till 51 % och det tyska rederiet Conti-Reederei.

Renoveringen

Med nya ägare kunde den välbehövliga renoveringen av hjulångarna börja. De var svårt nedgångna efter årens resursbrist i DDR. Ångaren LEIPZIG låg på varv men renovering och pannbyte hade avbrutits 1989.

Från december 1992 till våren 1994 renoverades de åtta hjulångarna på varven i Laubegast och Genthin.

Ångaren DIESBAR hade renoverats redan tidigare. Den nionde ångaren, KRIPPEN, renoverades under samma tid men övertogs av Dresdenrederiet först 1999.

Tre av ångarna fick nya pannor: DRESDEN, KURORT RATHEN och PIRNA. Pannorna byggdes i Dresden-Übigau. Alla pannor, utom i DIESBAR, försågs med oljeeldning och automatiska brännare. DIESBAR eldas som traditionsångare med stenkol.

Den elektriska utrustningen förnyades för att försörja bogpropellrar, kök och kylanläggningar. Härtill kommer styrmaskiner och vinschar för skorstenar.

Fartygen försågs med vacuumtoaleter. Fäskvatten framställs av flodvatten som filtreras och avkalkas.

Stora delar av bordläggningen byttes. Synliga delar över vattenlinjen nitades.



KURORT RATHEN på resa nedströms från Bad Schandau mot Dresden. Ångaren hade redan vid byggnaden en oscillerande kompondångmaskin på 140 hkr. Foto 5 maj 2011 Ingvar Kronhamn

De ångare som hade otillräcklig stabilitet breddades i vattenlinjen med 0,15 m på varje sida (utom vid hjulen).

Nya däck lades i oregon pine. Över maskinrummen gjordes öppningar så att resenärerna kan se maskinen arbeta. Fönster har satts in i hjulhusen så att man kan se hjulen rotera.

Däckshusen med inredning har förnyats och styrhytterna har återfått sitt gamla utseende istället för "modern look" med lutande front och gummiinfattade fönster.

Genom användandet av lätta material behöll fartygen sin vikt. Djupgåendet

ligger på omkring 0,85 meter vilket är viktigt under somrarnas lågvattenstånd.

Ångaren DIESBAR

Den mest ursprungliga och ålderdomliga hjulångaren är DIESBAR. Den byggdes 1884 och har genom åren behållit sitt utseende som "glattdecksdampfer".

Det mest unika är ångmaskinen som tillverkades i Greenwich 1857 för ångaren STADT MEISSEN, första nybygget från varvet i Blasewitz. Det är en oscillerande tvillingmaskin på 110 hkr som gör 38 varv i minuten.

Den ursprungliga ångpannan förnya-



Vid tilläggningarna passeras pontonen varefter ångaren backar in till den. Detta för att vid avgång inte fastna med hjulhuset som sticker ut omkring tre meter. Königstein i Sächsische Schweiz. Foto 5 maj 2011 Ingvar Kronhamn

des 1959. Det är en koffertpanna, alltså rektangulär, med två eldrör och med ett arbetsstryck på 2,5 atö. Den eldas med stenkol.

För att tillvarata traditionerna kring hjulångarna bildades 1984 "Fachgruppe Elbeschiffahrt". DIESBAR var då 100 år gammal och upplagd sedan flera år. Ångmaskinen var då redan kulturarvsskyddad och 1985 förklarades hela ångaren som teknikhistoriskt kulturarv och undgick därigenom upphuggning.

Föreningens medlemmar lade ned tusentals timmar på att renovera DIESBAR

och 1986 kunde ångaren visas upp vid rederiets 150-årsjubileum.

Renoveringen fortsatte på varvet i Laubegast och 1989, till DDR:s 40-årsjubileum, kunde DIESBAR åter sättas i trafik. Ångaren hade då återförts till 1928 års utseende.

Ombord finns en liten utställning. Den nämnda föreningen har även en permanent utställning i järnvägmuseet, Eisenbahnmuseum Dresden.

Namnbyten

På grund av politiska omvälvningar har fartygen fått nya – och även gamla

– namn genom åren. Många namn har återanvänts.

Fram till tiden för första världskriget fick många hjulångare namn efter kungligheter, ofta med namn och titel. Sachsen var då eget kungarrike. Vid Weimarrepublikens införande 1919 fick dessa ångare geografiska namn.

Efter delningen av Tyskland och inrättandet av Tyska demokratiska republiken 1949 fick några av ångarna namn efter då aktuella begrepp och företeelser.

Hjulångaren SACHSEN fick 1951 namnet JUNGER PIONIER efter den östtyska scoutrörelsen. På hjulhusen stod devisen "Seit Bereit! (Var redo).

Andra ångare var PILLNITZ som 1952 fick namnet WELTFRIEDEN. 1950 fick LÖSSNITZ namnet EINHEIT. Den skrotades 1983. 1949 fick ångaren HERRNS-KRETSCHEN namnet KURORT RATHEN följt av FREUNDSCHAFT (vänskap). Den skrotades 1961.

Efter återföreningen av de båda tyska staterna skedde på nytt namnbyten. De fyra hjulmotorfartygen som alla hade namn efter kommunistiska frontfigurer fick då namn efter personer i Sachsens historia. Hjulångaren WELTFRIEDEN återfick sitt tidigare namn PILLNITZ.

En beskrivning av ångarna

Hjulångarna har en längd på mellan 60 och 70 meter. Skrovbredden är endast omkring fem meter. Till detta kommer hjulhusen vilket ger en total bredd på 10–11 meter.

Skrovets djup är cirka 2,25 meter och djupgåendet omkring 0,85 m. Midskeppssektionen är rektangulär.

Under däck för- och akterut finns salonger med stora fönster samt kök.

Maskinrummen ligger midskepps.

På huvuddäck finns däckshus med ett övre däck från sida till sida med plats för passagerare.

Man kunde oroa sig för hjulångarnas stabilitet. Den är emellertid nogsnamt undersökt och efter 1993 har antalet passagerare även minskats med mer än hälften på alla fartyg.

Nio hjulångare

STADT WEHLEN byggd 1879, 300 pass.

DIESBAR byggd 1884, 170 pass.

MEISSEN byggd 1885, 350 pass.

PILLNITZ byggd 1886, 350 pass.

KRIPPEN byggd 1892, 221 pass.

KURORT RATHEN byggd 1896, 300 pass

PIRNA byggd 1898, 300 pass.

DRESDEN byggd 1926, 600 pass.

LEIPZIG byggd 1929, 600 pass.

Två hjulångare skrotades

Två hjulångare hade lagts upp under 1980-talet. SCHMILKA fick pannhaveri 1984 medan JUNGER PIONIER lades upp 1986 på grund av olönsamhet.

De torrsattes 1995 varvid konstaterades att de var i dåligt skick och att renoveringskostnaden skulle bli alltför hög.

Efter en omfattande dokumentation skrotades de båda ångarna 2001. Vissa delar bevarades emellertid som skovel-



STADT WEHLEN är byggd 1879 och därmed äldst av hjulångarna i Dresden. Den ursprungliga tvillingmaskinen från 1857 byggdes om till compoundmaskin 1915.

Foto 8 september 2019 Ragnar Magnander

hjul och akterskepp från SCHMILKA samt maskinrum och förskepp från JUNGER PIONIER.

Ångpannor

Ångaren DIESBAR har en koffertpanna, en rektangulär panna, byggd 1959, med ett eldrör och på 2,5 atö.

KRIPPEN har en cylindrisk panna från 2001. Den har ett eldrör och ett arbetstryck på 6 atö, reducerat till 2 atö.

Övriga ångare har cylindriska ångpannor med två eldrör, (KURORT RATHEN dock bara ett). Arbetstrycket är 10 atö utom i DRESDEN och LEIPZIG som har 14 atö och 320 °C överhettning.

Ångpannorna är relativt nya: PIRNA 1974, STADT WEHLEN 1981, PILLNITZ 1982, MEISSEN 1985, LEIPZIG 1993, DRESDEN 1993, KURORT RATHEN 1994.

Alla pannorna är oljeeldade utom i DIESBAR vars panna är koleldad.

Maskineri

Hjulångarna har tre maskintyper.

Sju av dem har oscillerande (svängande) tvåcylindriga maskiner, DIESBAR och KRIPPEN har tvillingmaskiner med var för sig lika cylinderdiametrar. Effekten är 110 resp. 125 hkr.

De fem andra har compoundångmaskiner: KURORT RATHEN, MEISSEN,



Hjulångaren LEIPZIG är yngst bland hjulångarna i Dresden, byggd 1929. Den är också längsta, 69,60 meter, nästan en meter längre än "system" Dresdens byggd 1926.

Foto 8 september 2019 Ragnar Magnander

PILLNITZ, PIRNA och STADT WEHLEN. Tre maskiner byggdes om från tvillingmaskiner mellan 1912 och 1915. Effekterna är mellan 140 och 230 hkr.

De senast byggda hjulångarna, DRESDEN (1926) och LEIPZIG (1929) har ligande tvåcylindriga compoundångmaskiner med ventilstyrning.

Samtliga maskiner har strålkondensor.

Skovelhjul

Äldre hjulångare hade skovelhjul där skovlarna satt radiellt. Nuvarande hjulångare har patentskovlar, det vill säga de när vattnet vertikalt. Diametern är från 3,00 till 3,80 meter.

Hjulen är kopplade med en gemensam axel till maskineriet och kan således inte separeras. Varvtalet är cirka 36 varv per minut, DRESDEN och LEIPZIG 48 resp. 54.

Bogpropellrar

Vid renoveringen 1993 försågs hjulångarna – utom DIESBAR – med bogpropellrar på 40 kW effekt.

Vid anlöp av bryggorna backar man in till dem och kör på akterspring under tillägget. För att undvika att skrovet skär ut kördes tidigare en "Bundstaken", en sju meter lång och 100 kg tung stolpe från fördeck ned i flodens botten. På

DRESDEN och LEIPZIG behövdes två. Idag har bara DIESBAR kvar denna metod vid anlöp och vändningar.

Bogpropellrarna har medfört att däcksbemanningen minskats. Tilläggen är korta och det gäller för resenärerna att snabbt komma iland eller ombord.

Nya ekonomiska problem

De senaste årens torra somrar har medfört ekonomiska problem för rederiet. Det ihållande lågvattnet 2018 medförde 30 % lägre passagerarantal och 2,2 miljoner euro lägre omsättning år 2017.

Det har gått drygt 25 år sedan ångarna renoverades och nu behövs bland annat nya hjälpmotorer. Det förefaller som om ägarna inte är benägna att skjuta till mer kapital när de inte får utdelning på aktierna.

Kulturarvsskyddet hindrar emellertid försäljning och skingring av flottan. Läget är bekymmersamt. Skynda er till Dresden om ni vill uppleva den unika hjulångarflottan!

Sommarsåsongen börjar med "Flottenparade" 1 maj. Sök på Weisse Flotte Dresden.

Litteratur

Uppgifter i denna artikel har hämtats ur boken *Die Dresdner Raddampferflotte* (Dresdens hjulångarflotta). Den gavs ut 2007 och skrevs av Frank Müller och Wolfgang Quinger. De var båda anställda vid Werft Laubegast där hjulångarna reparerats, renoverats och underhålls.

INGVAR KRONHAMN

Nya GÖTEBORG

Sedan försommaren 2019 finns i Göteborg en passagerarbåt med namnet GÖTEBORG. Den hette tidigare NYA SKÄRGÅRDEN och gick från sommaren 2015 mellan Göteborg och Strömstad för Kulturbåtarna AB som även kallade sig Svenska Västkustlinjen.

Förutom NYA SKÄRGÅRDEN ingick även de två mindre passagerarbåtarna SVEA och ELLEN i Kulturbåtarnas flotta.

Sommaren 2018 fick NYA SKÄRGÅRDEN ett mindre maskin haveri, samtidigt som oenighet inom bolagets styrelse gjorde sig alltmer gällande. Trafiken inställdes och bolaget blev försatt i konkurs, varefter fartygen hösten 2018 såldes på auktion.

ELLEN hamnade i Östergötlands skärgård med hemort i Gryt, SVEAs nya hemort blev Bohus-Malmön.

NYA SKÄRGÅRDEN ropades in av Strömma Kanalbolaget den 29 november 2018. De fick då ännu ett passagerarfartyg, som kunde erbjuda gott om plats för sittande matgäster.

NYA SKÄRGÅRDEN togs efter köpet till Lilla Bommen, där Strömmas passagerarbåtar har sina kajplatser. NYA SKÄRGÅRDEN fick Strömmas välkända skorstenmärke och efter ett tag gick fartyget sedan till Ö-Varvet på Öckerö, där båten under vintern och våren 2019 genomgick en grundlig genomgång. Bland annat vitmalades däckshuset på övre däck.

Vid en festlighet vid Lilla Bommen 7 maj 2019 förrättades GÖTEBORGS fartygsdop genom komikern och media-profilen Emma Knyckare.



GÖTEBORG passerar Kåpstads under en middagskryssning i Göteborgs södra skärgård 20 augusti 2019. Ångaren BOHUSLÅN syns i bakgrunden utanför Friskebäck. Foto Ragnar Magnander

Ombord i Strömmas fartyg GÖTEBORG, S:t ERIK, CARL MICHAEL BELLMAN och DIANA var det öppet hus för branschfolk. Jag befann mig på plats, men bara som *Ångbåtens* självpataget utsände observatör och fotograf.

Jag kom då i samspråk med en av de arrangemangsansvariga. Jag kunde inte låta bli att briljera med mina kunskaper om NYA SKÄRGÅRDEN, något som förmodligen imponerade. Strax fick jag en VIP-biljett och fritt tillträde och kunde även njuta av goda smittar, och läskande drycker på fartygen.

GÖTEBORG har i sin roll som Ström-

mabåt 2019 varit insatt i lunch- och middagskryssningar i Göteborgs skärgård, mestadels i södra skärgården. Ibland har GÖTEBORG under sommaren även skött trafiken till Elfsborgs Fästning. Från slutet av november gjorde GÖTEBORG julbordskryssningar.

En kort historik

GÖTEBORG byggdes vid Motala Verkstad i Motala 1915, för övrigt den sist byggda skärgårds- och passagerarbåten av denna typ vid detta varv. Den fick då namnet NYA SKÄRGÅRDEN för trafik i Östergötlands skärgård på traden Norr-

köping-Valdemarsvik.

Båtens längd är 32,10 meter och bredden 6,32 m. Skrovet var kraftigt byggt för att kunna klara gång i is, den ska ha varit en bra sjöbåt. Då ångaren var avsedd för såväl passagerare som gods försågs NYA SKÄRGÅRDEN med ett lastrum under fördäck, på vilket en stor mast och lastbom också var placerad.

Till Stockholms skärgård

Redan 1918 såldes fartyget för trafik i Stockholms skärgård och hamnade då hos Rederi AB Stockholm-Wermdö (Torbolaget). Med namnet TOR II var ångaren i trafik under hela 1920- och 1930-talet fram till och med 1940 års säsong.

TOR II uthyrdes därefter under krigsåren till Marinförvaltningen och såldes 1944 till Stockholms Kustartilleriförsvaret. Båten fick namnet TYNNINGÖ och användas bl.a. för permittenttransporter. 1957 var fartygets tid hos Försvaret över och TYNNINGÖ lades upp vid Vaxholms Kastell.

Ombyggd till lastmotorfartyg

1958 såldes fartyget till bröderna Lindegren, vilka byggde om den tidigare skärgårdsångaren till motorlastfartyg, anpassat för sandtransporter, och senare omdöpt till LINDA II.

1982 fick LINDA II en ny ägare som renoverade båten en hel del. Träddäcket byttes till ett ställdäck. Mestadels blev emellertid båten liggande i Södertälje, och i mars 1985 såldes LINDA II igen, denna gång till Tynningö Svets &

Mekaniska Verkstad.

Fartyget fungerade då som butiks- och verkstadslokal under namnet REPARATÖREN AF TYNNINGÖ.

I november 1986 övertogs båten av Tynningö Partnershiping HB men gjorde bara någon enstaka tur som LINDA AF TYNNINGÖ. För övrigt låg fartyget förtöjt i Hammarbyhamnen i Stockholm för fester och liknande.

Åter passagerarfartyg

I oktober 1994 såldes LINDA till Rederi AB Kind i Motala som önskade utöka sin fartygsflotta med ett lagom stort passagerarfartyg av skärgårdsbåtstyp.

Tidigare ägde man ångaren MOTALA EXPRESS, "Vätterns fänge", för trafik på Vättern, samt passagerarbåten KIND i trafik på Kinda kanal. LINDA gick hösten 1994 till Mem vid Göta kanals utlopp i Östersjön där en omfattande ombyggnad av fartyget påbörjades.

Förvandlingen till passagerarfartyg fortsatte i Motala torrdoca våren 1995. Sommaren 1996 uppenbarade sig fartyget som NYA SKÄRGÅRDEN. Under redaren Tomas Bergmans ledning hade man skapat ett riktigt snyggt skärgårdsfartyg med traditionellt utseende.

På huvuddäck var det väl sojt för många sittande matgäster, och på övre däck fanns även två små trevliga passagerarsalonger. Till en början sattes NYA SKÄRGÅRDEN i passagerartrafik på Göta kanals östgötadel, med bas i Söderköping.

Efter något år flyttades trafikområdet till södra Vättern med ny bas i Jön-

köping. Därifrån gjordes diverse kryssningar, vintertid även julbordsturer, förutom någon tur till Visingsö.

För att klara Transportstyrelsens krav för passagerarfart i D-område, genomgick fartyget vintern 2010/2011 en omfattande ombyggnad genom insättande av vattentäta skott i skrovet. Kryssningarna med NYA SKÄRGÅRDEN på södra Vättern från Jönköping fortsatte till och med 2014.

Till västkusten

I januari 2015 såldes NYA SKÄRGÅRDEN till Göteborg & Bohuslans Rederi AB i Göteborg. I början av maj 2015 kom fartyget till Göteborg för första gången och började snart göra såväl charterturer som diverse längre och kortare resor och kryssningar med utgångshamn i Göteborg.

Hösten 2016 ändrade rederiet namn till Kulturbåtarna AB. Bolagets tre fartyg fick så småningom sina svarta skorstenar försedda med Kulturbåtarnas märke, ett guldfärgat K, över- och undertill kompletterat med två smala guldfärgade ränder. Numera har GÖTEBORG (ex. NYA SKÄRGÅRDEN) som Strömmabåt svart skorsten med ett vitt ankare inom ett brett, rött fält.

RAGNAR MAGNANDER

Källor

NYA SKÄRGÅRDEN, ännu ett kulturfartyg till Göteborg. Artikel av Krister Bång i tidskriften Länselpumpen nr 4 2015.

Egna noteringar

Akterspegeln



Ångaren GÖTEBORG

Den gamla ångaren GÖTEBORG, byggd 1891, gick i trafik mellan Göteborg och Oslo till och med sommaren 1963, förutom en enda resa i maj 1965.

Den livfulla bilden på ångaren GÖTEBORG i full fart på Bohuskusten får tala för sig själv. Det är väl så här, som man helst vill minnas fartyget.

Fotoarkiv Klubb Maritim Göteborg