

I vinter vila - julkalender.



Ångbåten

19

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 8 - Mars 1972
NUMMER

OM PENGAR

Allt har blivit dyrare. Det påminns vi om varje dag. Inom Sällskapet känner vi det högst påtagligt. Proviant, bunkers, assurans och annat väsentligt gör stygga hål i våra små reserver. Till det kärva klimatet hör även, att våra leverantörer visar sig allt mindre hågade att hjälpa oss med rabatter.

Trots dessa mörka moln går det fortfarande att driva BOHUSLÅN på helt frivillig basis och hon kommer sommaren 1972 att stäva ut på sin sjunde seglingsäsong i Sällskapet Ångbåtens regi. Redan har ett antal seglingar bärgats hem och åtskilliga stamkunder har hört av sig. Men innan kapten ger Full fram har tusen och ett småting ordnats och betalats. Dessa "småting" brukar till stor del finansieras av influtna medlemsavgifter och det är här, käre Ångbåtsläsare, som en god gärning kan göras: betala medlemsavgiftens 15 kronor snarast. Trots galopperande inflation har den inte höjts, utan ligger kvar på 1965 års nivå.

Hjälp BOHUSLÅN - betala medlemsavgiften! Värva fler medlemmar!

*

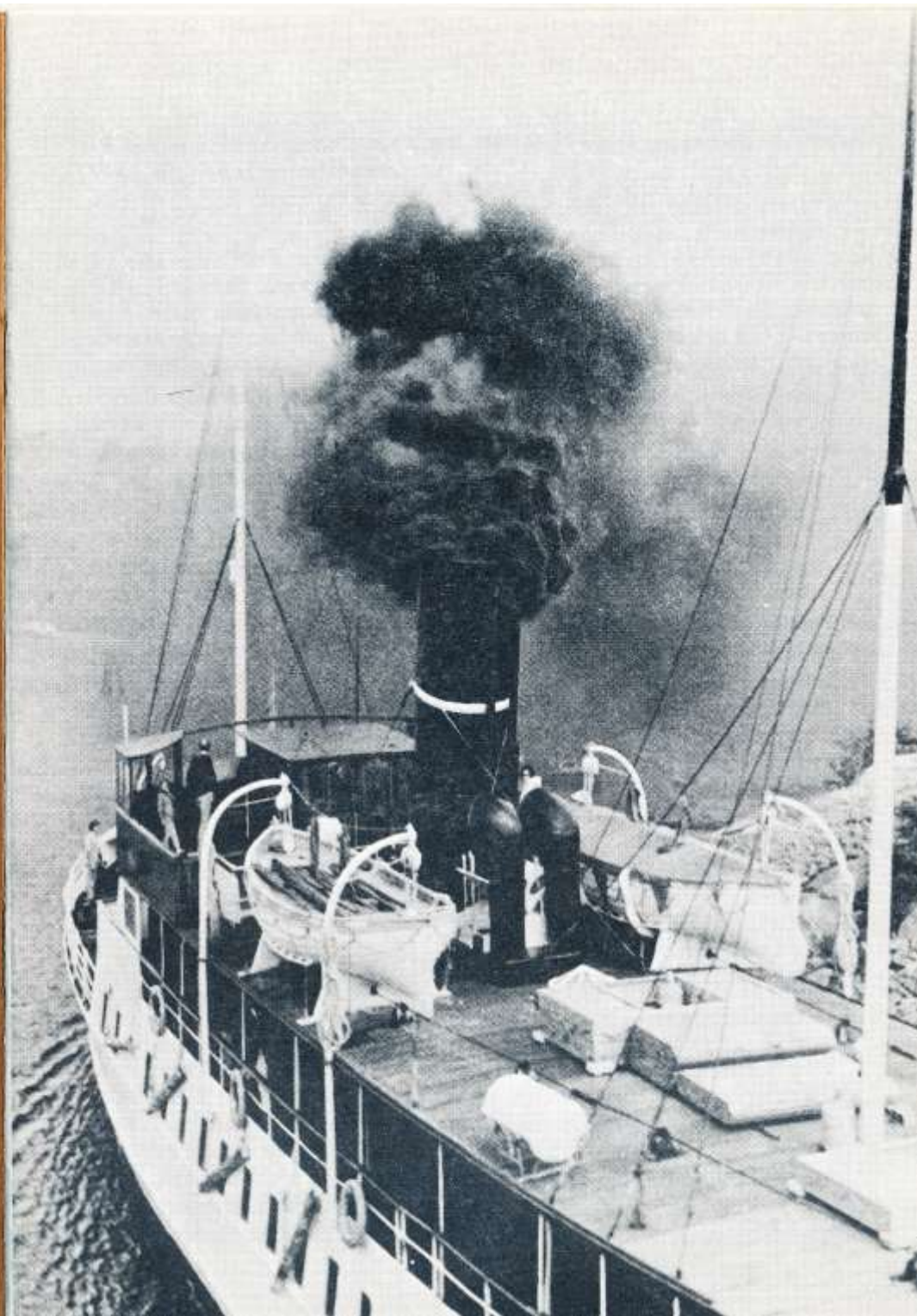
OMSLAGET

Upplagd över vintern, med julgranen hissad på förtoppen, inklädd med presenningar över styrhytt och akterdäck, med kapell över skorstenen och en febril verksamhet inombords av en trogen skara medlemmar, som inser, att utan vinterjobb det inte blir någon somarseglation.

*

BILDEN TILL HÖGER

visar BOHUSLÅN vid passage av bron i Sotenkanalen. Den pampiga röken är beställd av fotografen. Normalt får inte rök förekomma, då oljesotet avsätter sig i pannans tuber med försämrad värmeupptagning som följd. Foto 1970, Bo Starmark.



S/S S:t ERIK

Så är det S:t ERIKs tur att få sin historia nedtecknad i Dag Alméns serie om marstrandsbolagets fartyg.

Marstrands Nya Ångfartygs AB båda ångare WESTKUSTEN och ALBREKTSUND, som sedan 1876 alternerat i trafiken mellan Göteborg, Marstrand och Lysekil, visade sig snart otillräckliga för behovet. Bolaget behövde fler fartyg. Förslag framställdes därför i början av år 1880 att anskaffa ytterligare en ångare, och redan den 31 mars detta år tecknades kontrakt med Lindholmens varv som också byggt WESTKUSTEN. Samtidigt ökades aktiernas antal med 600 st. Och vad skulle nu nyförvärvet heta? I oktober 1880 beslöt styrelsen, att ångaren skulle få namnet S:t ERIK, uppkallad efter den medeltida källa, som är belägen där den på 1860-talet planterade S:t Eriks park nu finns.

Ångaren, som kostade 103.000 kr, påminde om sina föregångare med sina förhöjda för- och akterdäck, med sin matsal under däck och sin plyschklädda aktersalong. Överdäcket, som delvis försetts med trätak, började utvecklas till salongsdäck för förstaklasspassagerare. Akterdäcket hade redan från början endast ett segeldukstak liksom bryggan, som givetvis var helt öppen. Mellandäcket hade den för sin tid så typiska rundningen med sina små ventiler. S:t ERIK var av ungefär samma storlek som sin föregångare och drevs fram av en ångmaskin om 210 IHK. Längden var 37,42 m och bredden 5,96 m.

Så såg alltså bolagets nyförvärv ut, när hon 1881 sattes i trafik under befäl av den gamle hedersmannen E. J. Elfversson - nestorn i bolagets växande befälskår.

Under sitt sista år som befälhavare i S:t ERIK var Elfversson utsatt för ett vådligt äventyr. Midsommardagen 1895 var ångaren på resa från Marstrand till Göteborg. Vägen togs innanför Skalkorgarna. Genom en missuppfattning bar det sig inte bättre än att S:t ERIK seglade hårt på grund och blev liggande halvkantrad några dagar, tills ett bärgningsfartyg från Svitzers

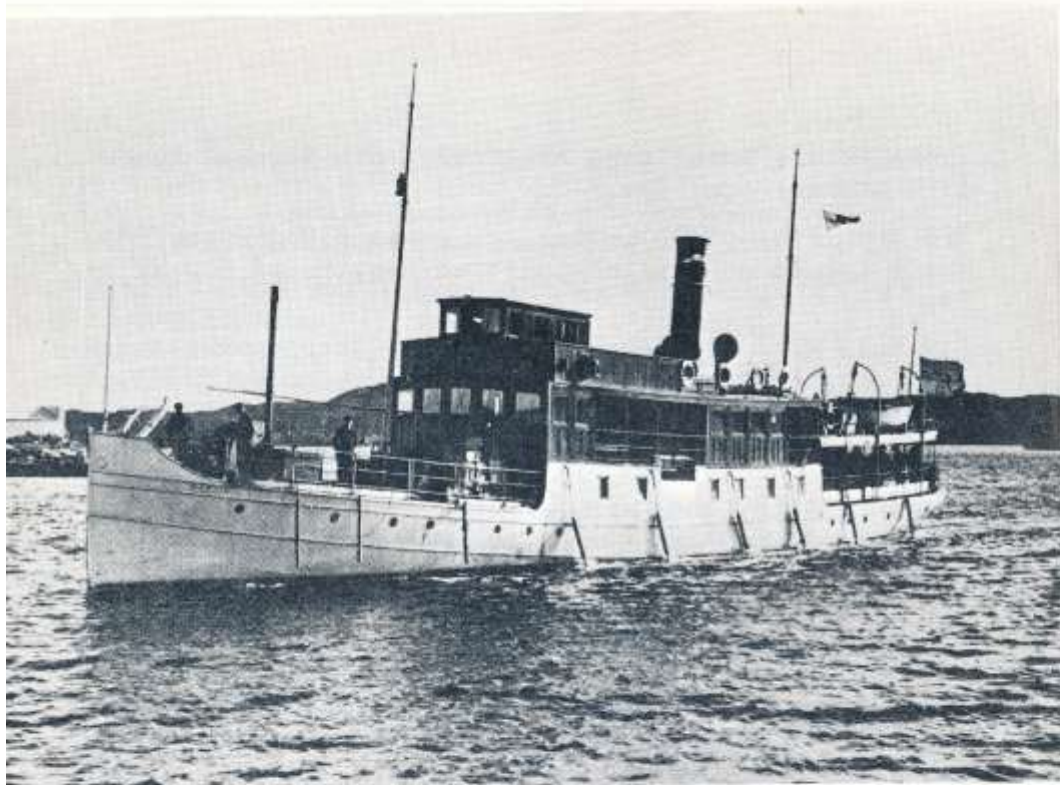
lyckades dra haveristen av grundet och bogsera henne till Lindholmens varv.

Vid årskiftet 95/96 avgick den gamle sjöbjörnen från aktiv tjänst och tillerkändes en pension på 500 kr per år.

S:t ERIK gick i många år på traden Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund och efterträddes sedan av TJÖRN. När marstrandsbolaget 1922 övertog trafiken på Göteborgs norra skärgård, fick S:t ERIK rycka in som extrabåt på lördagar och söndagar. Nog var det för mig en speciell känsla att få resa från Hjuvik till Göteborg med någon av de stora marstrandsbåtarna. Men jag vågade inte sitta på bryggdäcket av rädsla för ångvisslan, vars ovanligt skarpa ton skrämde många känsliga barn från vettet.

Min barndoms S:t ERIK liknade inte alls det fartyg, som levererades från Lindholmen 1881. År 1920 hade nämligen ångaren genomgått en förvandling, som helt förändrade det välkända fartygets profil. Marstrandsbolaget hade vid denna tid endast ett riktigt modernt fartyg i trafik - vår egen BOHUSLÅN. De övriga bar ännu sekelskiftets prägel med matsal under däck och få skyddade utrymmen under busväder. BOHUSLÅN fick därför i möjligaste mån stå modell vid S:t ERIKs ombyggnad vid Marstrands varv efter ritningar av skeppsbyggnadsingenjören Alf Palmquist. Mellandäckets rundade sidor rätades upp, varvid ökat utrymme vanns på överdäck, som inreddes med matsal och väl skyddade utrymmen med stora glasrutor i de blänkande teakskotten. Kommandobryggan flyttades upp på salongsdäckets tak, där en styrhytt gav både kapten och rorsman välbehövligt skydd för vädrets makter.

Maskin och panna fick en välbehövlig översyn. Bland annat installerades elektrisk belysning, som ännu på 20-talet var ovanlig på våra kust- och skärgårdsbåtar. Det var sålunda en fin båt, som en augustidag 1920 lade till vid Stenpiren med teaken glänsande av lack och med inbjudande korgstolar för förstaklasspassagerare på bryggdäcket. S:t ERIK hade kanske inte blivit vackrare, men trivsammare och bekvämare för resenärerna, när



S:t ERIK m/20 med "blänkande teak och stora frontrutor. En tjänsteman i rederiet har avlidit och ångaren bär sina flaggor på halv stång.

*

Snöstormen yrde och vattnet stänkte i kaskader över matsalens stora frontrutor.

Något av den forna elegansen kan man än idag skönja, när man slår sig ner i matsalen och äter en s k ångbåtsbiff ombord i restaurang S:t ERIK, där hon vintertid ligger vid Strandvägen i Stockholm.

Men låt mig inte gå händelserna i förväg.

I min föregående artikel om WESTKUSTEN berättades om dyrbara reparationer och ombyggnader. 1948 var det S:t ERIKs tur att få bostäderna ombyggda efter myndigheternas allt strängare bestämmelser. Detta och mycket annat - framför allt efterkrigstidens svällande biltrafik,

gjorde att bolaget trots ett visst statligt och kommunalt stöd till slut måste ge upp. Ett konsortium på Tjörn bildade Marstrands Rederi AB och övertog 1951 det gamla företagens fartyg för en sammanlagd summa av 175.000 kr, varav S:t ERIK betingade ett pris av 30.000 kr. Så vidtog en ombyggnad av de flesta ångarna, som utrustades med bullrande dieslar och sk motorfartygsskorstenar, upp- och nedvända plåthinkar, som totalt förstörde utseendet. S:t ERIK motoriserades vid Djupviks varv på Tjörn och en Nohab diesel om 390 HKR gav fartyget en något större fart och betydligt bättre manöveregenskaper.

I detta sammanhang kan nämnas, att man först ritat en betydligt klädsammare skorsten, men att denna ansågs för tung för däckets. Ångbåtsskorstenen gick ju genom däckets ner till pannan, medan motorns smala avgasrör doldes i den ynkliga pottan, som fick bära det nya bolagets i och för sig ganska klädsamma rederimärke: bolagsvimpeln mot gul botten. Den sneda pottan står kvar än idag, fastän den skiftat färg flera gånger på de 20 år, som gått sedan rekonstruktionen.

Men inte heller det nya bolaget lyckades driva företaget med vinst. Nyförvärvet MARSTRANDSFJORDEN, som inte kom igång förrän i augusti 1951, måste snart säljas. Efter de båda koleldade ångarna WESTKUSTEN och MARSTRANDS försäljning 1953, återstod endast BOHUSLÄN av samtliga ångfartyg. Till ny rederichef utsågs Knud Nordendorph i Uddevalla och marstrandsbåtarna fick för en tid Uddevalla som hemort och ett samarbete med spillrorna av det forna Ångbåts AB Bohuslänska Kusten inleddes efter mer än 50 års diskussioner konkurrenterna emellan. Nog såg det litet ovanligt ut i aktern, där man kunde läsa: S:t ERIK - Uddevalla.

LYSEKIL och BOHUSLÄN sattes in i Öresundstrafik och återkom endast sporadiskt i sommartabellen, medan S:t ERIK, ALBREKTSUND och TJÖRN ensamma fick svara för trafiken på bohuskusten. S:t ERIK lades upp på vintern och de följande åren upprätthölls endast lasttrafik med chartrade skutor större delen av året, medan S:t ERIK

och ALBREKTSUND alternerade på linjen Göteborg-Marstrand-Lysekil-Smögen-Gravarne som rena turistfartyg under några korta sommarmånader.

År 1956 bytte bolaget ägare igen. Det thordénunderstödda Marstrands Rederi AB övertogs från nyåret 1956 för en symbolisk summa av de nya redarna, som alla var tro-tjänare i bolaget med kapten Ludvig Olsson som chef. Marstrand blev nu åter hemmahamn och skorstenarna målades svarta med en bred vit rand, som förde tankarna till ångbåtstiden. Så fortsatte trafiken ännu några år med vikande trafikunderlag, vilket tvingade till trafikinskränkningar. BOHUSLÄN och LYSEKIL, som nu blivit sällsynta gäster på kusten, såldes så småningom till AB Sundfart i Malmö och pingsten 1962 var det ALBREKTSUNDS tur att göra sorti och samma sommar blev S:t ERIK ensam på traden. Aktierna hade övertagits av kapten Joel Larsson, befälhavare i S:t ERIK, vilken nu kallades "Stackars Erik".

Man hade tänkt sig, att fartyget skulle fortsätta ännu några år i sommartrafiken mellan Göteborg och Gravarne, men ett fördelaktigt anbud fick Joel Larsson att följande år sälja fartyget till Byxelkrok på Öland. Under namnet SOLÖ sattes hon sommaren 1963 i trafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok. Men hon var ingalunda ensam på linjen. Det fanns konkurrens. Ett något större och snabbare fartyg med namnet NORDÖLAND tog hem spelet. SOLÖ fick söka sig till Stockholm medan NORDÖLAND gick i trafik i Kalmarsund till och med sommaren 1971. För den som inte visste det förut, kan ontalas, att m/s NORDÖLAND var identisk med S:t ERIKs något yngre kollega LYSEKIL, som nu skrotas hos Persöner i Ystad.

Hur gick det nu för gamla S:t ERIK eller SOLÖ. Hon gjorde charterresor både i Mälaren och Saltsjön. Jag hade nöjet att få följa med på några resor, och visst var det trevligt, att ånyo få stifta bekantskap med sin barndoms båt.

Men SOLÖ kom bara att bli ett mellanspel i fartygets historia. Redan 1964 fick hon tillbaka sitt gamla namn, som passar utmärkt i huvudstaden, vilken har S:t Erik som skyddshelgon avbildat i stadsvapnet.



S:t ERIK m/68. Foto i Stockholms skärgård 16/6 1968, Dag Almén.

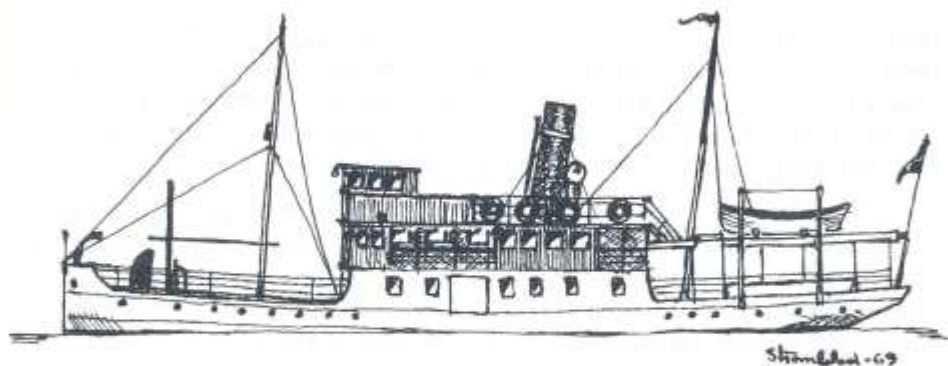
*

Nuvarande ägare är Nils Nilsson, även kallad "Dubbel-Nisse", som under namnet AB Skärgårdsutflykter driver fartyget i chartertrafik på sommaren och som restaurang på vintern. Sjötunga och biff serveras som påmin-nelse om den gamla goda ångbåtstiden.

S:t ERIK har på sin ålders höst piffats upp och är riktigt trevligt inredd. Akterdäcket har byggts in för att passa för dans och annan förlustelse. 20-talsmatsalen håller stilen, och aktersalongen, där kaffet serveras, är gemytlig med sina röda soffor och ovala bord. Det är inte mycket, som är ursprungligt ombord i 90-åringen. Både ratten och maskintelegrafens ser ålderdomliga ut, men fungerar givetvis perfekt. S:t ERIK är faktiskt betydligt mer lätthanterlig än vår egen BOHUSLÄN med sin stora, tunga ratt.

Även om S:t ERIK klarat sig ganska bra under sina 90 år, har dock flera haverier inträffat, inte minst under senaste år, vilket äventyrat fartygets fortsatta existens. Den första grundstötningen under gamle Elfverssons tid har redan nämnts. Under marstrandsbolagets långa period klarade hon sig bra trots tjocka och hård vintertjänst. Men sedan har det hänt en hel del. En grundstötning på ett sandrev vid Furön utanför Oskarshamn slutade lyckligt. Sand biter inte på gammal god plåt.

Värre gick det vid ett par grundstötningar i Stockholms inre skärgård, varvid botten knölades till ordentligt. För ett par år sedan satt hon ordentligt fast på Höggarnsgrundet vid Lidingö och hotet om kondemnering svävade länge över åldringen, tills hon på sensommaren 1970 åter dök upp med nya bottenplåtar och i övrigt uppsnyggad och trivsamt. Synd bara att den vackra teaken i överbyggnaden målats över med vit färg och att man aldrig mer kan njuta av ångmaskinens behagliga gång. Men om hon sköts med samma omsorg som idag, kan gamla S:t ERIK mycket väl få uppleva sin 100-årsdag. Det är bara cirka 9 år dit.



SS S:T ERIK

INGENTING ÄR LÄNGRE SOM FÖRUT!

Rubriken har jag lånat från en av våra trubadurer - Anders Fugelstad - , som i sin visa gisslar den nya tiden. Orden dök upp, när jag nyss såg grävskoporna sätta tänderna i det gamla f d cellfängelset vid Lilla Bommen. Tänk vilken förändring fartygstrafiken vid kajerna där och utefter Packhuskajen har undergått! Har ni lust att följa med på en liten färd i minnet till just dessa kajer och deras fartyg i slutet på 20-talet och början av 30-talet?

Lilla Bommens hamn, huvudhamn för kanalfloTTan, var då inte de tysta skeppens hamn, som den nu tenderar att bli. Då trängdes kanalbåtarna sida vid sida. Det var ingen ovanlig syn att vid östra kajen se båtarna förtojda i tredubbla rader. Västra kajen dominerades av Göta Kanals fartyg samt ett par andra fasta trafikanter.

Vad var det då för fartyg man kunde se här? Jo, först och främst en mängd träångare med maskineriet akteröver. Vem minns inte WETTERN I och dess systerfartyg SÄTRA, JUPITER och många flera. Lastdryga som prämar men med ganska svaga maskiner. Hur kunde de klara alla passager i strömvirvlarna uppefter älven?

Aristokraterna i Lilla Bommens hamn utgjordes naturligtvis av Göta Kanals vackra och ytterst välhållna passagerarångare. Men då en del av dem finns kvar - låt vara i motoriserat skick - och är mycket välkända, får de finna sig i att stå tillbaka för andra exponenter för kanalfloTTan.

Kommer ni ihåg NECKEN? En vördnadsvärd dam i övre medelåldern, född 69. Det var ett sirligt fartyg med välkänd siluett. Det mörkt grönmålade skrovet bar upp en relativt låg midskeppsbyggnad. Hon hade två master med bommar. Skorstenen var svart med en röd, ganska smal ring. Mest känd var emellertid NECKEN för sin ångvissla. Försiktigt uttryckt kan man säga, att den lät en aning förkyld. Men väsan det var tydligen tillräckligt genomträngande för att godtagas. Det påstås, att



Morgonbild tagen av fotograf Knut Sjöwall från Kronprinsessan Ingrid vid GFL:s första avgång till Fredrikshavn efter kriget - den 23 maj 1946. Vid Stenpiren ligger S:t Erik och Albrektsund. Längst in håller Bohuslän just

på att lägga ut. Hitom henne ligger Regent, Svea och Strömstad. Bredvid Bohuslän skymtar Tjörn och på andra sidan Stenpiren syns Göteborg och Robert Thorburn.

redaren vid ett tillfälle beslöt sig för att byta ut den väsande visslan mot en ny med riktig ton i. Efter en tur med den nya visslan strömmade emellertid så många klagomål in över att man inte kände igen båtens signaler, att den nya visslan ersattes av den gamla. På den tiden gick nämligen en hel del godstransporter till lantbrukarna i Älvdalen med båt. Det gällde därför att passa båten, när den blåste för bryggorna. Ingen kunde ta miste på NECKENS signal.

En yngre passagerarångare var ÄLVÄNGEN. Den var ganska stor och hade plats för många passagerare. Trots att maskineriet - en kompondmaskin - föreföll litet i förhållande till båten, var farten god. Men det var alldeles uppenbart, att maskinisten och eldaren inte fick lida av cellskräck. Nedgången till maskinrummet var ett litet fyrkantigt hål i gretingen på förkant av maskinen, vars topp låg helt i linje med huvuddäcket och fyllde upp det mesta av skylight-öppningen. Det måste ha varit mycket varmt under heta somrardagar. Jag har aldrig sett någon ritning på ÄLVÄNGEN eller sett fartyget i docka, men man fick en känsla av att konstruktören något sneglat på flodbåtarna. ÄLVÄNGEN föreföll vara grundgående men ganska bred.

Ett mindre och smäckrare fartyg var ELFKUNGEN, som var hemmahörande i Trollhättan. Den var sannolikt mest selsatt med passagerartrafik och då trafikantunderlaget på kanalen började tryta, kunde man få se ELFKUNGEN som förstärkningsbåt för trafiken på norra skärgården.

Lilla Bommen var bashamn för kanalbåtarna. Men eftersom de fraktade massor av gods, som utgjordes av väner och älvdalsindustriernas exportprodukter, skedde ofta lossningen direkt över reling till utgående fartyg. På samma sätt lastades importerade råvaror till bruken direkt från inkommande fartyg i kanalbåtarna. Dessa utgjorde därför ett livfullt inslag i hamnbilden, när de stävade fram och tillbaka mellan lossnings- och lasteställena eller svärmade kring de stora oceanfartygen. Detta är, som alla kan konstatera, en bild, som

aldrig mer återkommer. Borta är ARGO, FORSHAGA, KARLSTAD, GUSTAFSFORS m fl. Några av de gamla kanalbåtarna finns kanske kvar, men då ombyggda, motoriserade och förmodligen under nya namn.

Den gamla Hisingsbron var enda broförbindelsen mellan stadssidan och Hisingen, som man då uttryckte det. Hisingen betraktades som knappast tillhörande staden. Nåväl, trafiken över bron var redan då mycket intensiv. Till detta kom, att trafiken genom bron var oerhört tät bland annat till följd av kanalbåtarnas förflyttningar och inte minst genom den intensiva prämtrafiken, som medförde, att bogserbåtarna kilade kors och tvärs över hamnen. Hisingsbrons segelfria höjd var så låg, att inte ens s.k pråmlador gick fria under. För att underlätta bogsertrafiken försågs alla hambogserbåtar med fällbara skorstenar. Det såg ganska lustigt ut, när en bogserbåt för full fart närmade sig bron och skorstenen ödmjukt fälldes akterut.

När man stod vid Hisingsbrons landfäste på stadssidan, hade man närmast västerut Sveabolagets vackra båtar, som disponerade kajplatserna 1 och 2. Men längst upp med nosen låg bolagets bogserbåt BARBRO. Hon hade främst till uppgift att assistera bolagets båtar, då de skulle lämna kajen. Båtarna låg med stävorna motströms och på grund av den starka strömmen i älven var det inte möjligt att för egen maskin svänga upp aktern. Dessutom fick BARBRO släpa pråmlador runt hela hamnen. Sveabolagets båtar förde ju nämligen ofta exportgods, som skulle omlastas till utgående fartyg.

Där låg de! De vita, vackra fartygen med namnen RHEA, HYPERION, SÖDRA SVERIGE och DROTTNING SOPHIA. De var skinande blanka överallt. Många minns också säkerligen de vackra ornamenten på svinryggarna och i aktern. Tänk vilken upplevelse det måste ha varit för dem, som hade råd och möjlighet att ta en semesterresa runt kusten!

Kajplatserna 3-5 disponerades av Sternhagens fartyg, som gick på Amsterdam och Rotterdam. Även samseglande

holländska fartyg förekom. Stadiga gäster var PATRIA och FLANDRIA. Deras laster var ganska blandade. Från armeringsjärn till färska ostron. Varje söndag kväll kom en båt, som sedan återvände lördag eftermiddag lastad med svenska stapelvaror.

Längre ner på kajen vid II:ans skjul - numera skjul 8 - hade Hamburglinjen sina fartyg. Det var dels tyska mindre ångare med svenska namn som GÖTA ÄLV, PITE ÄLV m fl, dels Svenska Lloyds ångare INGEBORG. Hon försvann senare med man och allt utan att lämna några spår efter sig. Så vitt jag vet, har man inte med säkerhet kunnat utröna, vad som hände fartyget. Hamburglinjen fraktade bland annat mycket kryddor och andra varor från avlägsna, exotiska länder, varifrån varorna skeppats till Hamburg för omlastning på Skandinavien. Sortimentet satte sin prägel på skjulet, som ibland doftade som ett kolonialvarulager.

På Hörnet, dvs kajerna 10 och 11, regerade Hallandsbolaget, som var ett av Göteborgs äldsta rederier. Rederiet drev reguljär trafik på Köpenhamn och Lübeck med anlöpande av mellanliggande svenska hamnar. Dess flotta var förhållandevis stor och bestod av de kombinerade last- och passagerareångarna HANSA, HALLAND, LÜBECK, SVANEN och ÖRNEN samt lastångarna LUDVIG KOLLBERG, TÄRNAN, NISSAN och FALKEN. Lasterna bestod av styckegods, mestadels industriprodukter från Tyskland,

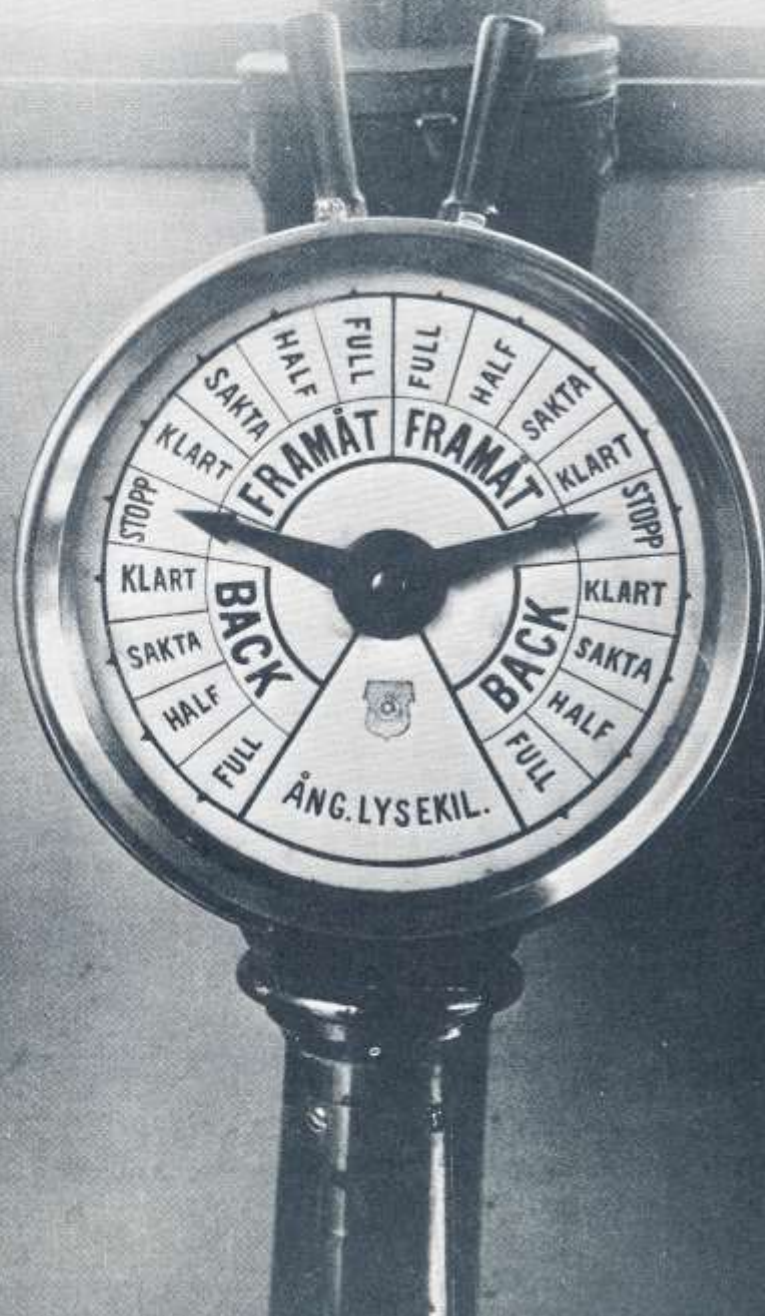
Nu ligger också Packhuskajen till stora delar utan godstrafik och tjänar endast som förtöjningsplats för genomgångarna till och från Göta Älv och Väneren. Godstrafiken har övertagits av bilarna. Borta är livet och rushen på kajer och i skjul. Det kommer inte mera att höras några typiska göteborgsrepliker, som t ex när en jycke kommer strövande utefter kajen och finner det lämpligt att lyfta benet mot ett sk bord, på vilket en godsräknare med krita "fanat" av längorna: "E du förbannad, hunddj-l, ska du radera i hövveboka!"

Ingenting är längre som förut!

SHB



Arbetet ombord fortgår ständigt. Stundtals är det både hårt, kallt och smutsigt. Här pågår rosthackning i ett skrymsle. Verktöget är tryckluftsdrevet.



EN ORIGINELL MANICK

De flesta fartyg idag är direktmanövrerade från bryggan och maskintelegrafen, som utgjorde förbindelselänken mellan brygga och maskin, är snart en sällsynt manick.

Som ett apropå till m/s NORDÖLANDS (ex LYSEKIL) nyligen fullbordade skrotning hos Persöner i Ystad, visas här en bild av fartygets originella maskintelegraf, som sålts separat. Man kan undra, vem som har intresse av en dylik pjäs. Rätta stället vore naturligtvis Sjöfartsmuseet i Göteborg eller varför inte Vikarvets nybyggda museibyggnad i Lysekil.

Maskintelegrafen var placerad tvärskepps i ångarens mittlinje och var försedd med en spak för var maskin. Stoppläget i mitten, full fram uppåt och full back nedåt. Det var som synes lätt att slå fel. Ovana styrmän hanterade därför apparaten med avmått försiktighet, medan de gamla skepparna J.E.Mattsson och L.B.Olsson med en överlägsen nonchalans drog i spakarna och fick det långa fartyget att inta rätta läget för en perfekt tilläggsmanöver.

Ångaren LYSEKIL, vars öde omtalats i både dags- och fackpress, skall så småningom få sin historik tecknad i detta blad av

Dag Almén

*

BILDEN PÅ NÄSTA UPPSLAG

föreställer matsalongen i S:t ERIK såsom den såg ut efter ombyggnaden 1920. Som synes har motsvarande utrymme i BOHUSLÄN fått stå modell.

ETT JULMINNE

Det var julafton 1902. En frisk västan på förmiddagen ökade under dagen till stark, mot kvällen hård storm. Den ökade under natten till orkan, som fortfor hela Juldagen och bedarrade så småningom på annandagens eftermiddag.

S:t ERIK gick sin vanliga tur till Nösund, där den brukade ligga över natten. De flesta av besättningen var emellertid mollösundsbor, varför man fortsatte till Mollösund - det var ju julafton.

Kvar ombord blev endast rorgångaren, eldaren och städerskan.

Efter att ha sett till förtöjningarna och ätit julgröten, beredde man sig på att möta natten. Stormen rasade men skutan låg ju säkert förtöjd vid Mollösunds brygga. Eldaren skulle ta första vakten och avlösas kl. 2 på natten.

Men hur väl man än förtöjt, så höll det inte, då storm och sjö med all kraft vräkte in mot fartyget. När vakten märkte, att något skulle hända, väckte han kamraten, som genast rusade till kommandobryggan. Båten var då redan på drift ner mot sjöbodarna. Eldaren var på plats i maskinrummet och kunde utföra rorgångarens order från bryggan. De lyckades manövrera S:t ERIK genom det trånga mollösundet in i Tånge sund och vidare mot Nösund. Att anlöpa bryggan var ju otänkbart men ett stycke in i Boxviks kile var lä för västan och där fick man hålla mot vind och sjö samt invänta morgonen.

Ja, så ungefär pratade "de stora" (jag var nämligen liten då) om stormens härjningar julen 1902. Det hände mycket då liksom i september 1969.

De tre i S:t ERIK var mina sjöhjältar långt efter det stormen bedarrat.

Henning Olsson, Gilleby.



AKTUELLA POSITIONER

BURÖ ligger vid Björkö och är upplagd sedan 1970. Förfallet och vanvården har redan börjat.

REGENT ligger vid Ringöns pålverk och är inte reparerad efter ombordläggningen utanför Vinga 1970. Hon är svårt förfallen, har bytt ägare några gånger och synes vara dömd att försvinna.

SVEA finns inte längre. Hon kom ju till Varberg och förvisades till Getterön, slet sig i storm, brann, skrotades och brann igen under skrotningen.

ÖCKERÖ, fraktaren, den avkortade fd ångbåten, är upp-piffad med styrhytt från undersökningsfartyget EYSTRASALT. Hon är alltså i trafik på norra skärgården.

STYRSÖ ligger i shipshape condition upplagd vid Skeppsbron.

LÅNGEDRAG, som kanske blev överflödig efter HARRY HJÖRNES tillkomst, har sålts till Åland.

MARINA, inköpt från Västnorge som MIDTHORDLAND, ligger vid varv på Ringön. Hon är byggd 1947 och är cirka 35 m lång. Enligt uppgift skall hon gå i chartertrafik här på kusten och kanske i norgetrafik.

*

TELEFON TILL FARTYGET

Genom Televerkets försorg har en telefonkabel lagts ned fram till fartygets plats vid Stenpiren. Landansluten telefonförbindelse finns och det går nu utmärkt att ringa till fartyget vid kaj. Telefonnummer är 13 14 50. Säkrast får man svar på måndags- och onsdagskvällar.

OM "ÅNGBÅTAR"

Nu kan vi inte tåga längre! Nu måste läsekretsen få veta det! Nu skall sanningen i dagen!

Ångbåten n:o 13 har aldrig lagt ut! Aldrig har hon varit under byggnad, inte ens planerad eller ritad. Vissa oskrivna lagar gjorde, att det ansågs lämpligt att låta n:o 14 avsegla efter n:o 12. Man väntar aldrig för länge, när man väntar på något gott, men detta gäller alltså inte Ångbåten N:o 13.

Av övriga Ångbåtar finns ännu små upplagor kvar av 6:an, 12:an, 14, 17, och 18. Enstaka exemplar finns av 15 och 16. Övriga nummer är helt utgångna.

*

ÅNGBÅTSSOCKOR

Genom maskinavdelningens försorg har ett större antal sockor med vår ångares välkända siluett på skaften fabricerats. Sockorna finns i grönt, grått, vinrött och signalrött. De är tillverkade i nylon och kostar 5 kr/paret. Större delen av priset tillfaller Sällskapet. Sockorna säljes ombord i BOHUSLÄN vid Stenpiren om måndagskvällarna.

Äntligen kan man alltså nonchalant lägga benen i kors och låta omvärlden se, att man har en egen ångbåt på strumpskaften!

*

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare Yvonne Starmark. Redaktionens adress: "Ångbåten" c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 LYSEKIL.

1890

Göteborg—Marstrand—Stenungsund—Ljungskile—Uddevalla—Lysekil—Saltkällan—Äby—Smögen.

Från och med 16 Juni 1890 afgå tillsvidare ång. "Rob. Thorburn", "Valborg", "Marstrand", och "Viken".

Afgår från Göteborg m. fl. platser Norrut.			Marstrand.	Höviksnäs (Låka)	Stenungsund.	Röd.	Swanesund.	Sällingsön.	Ljungskile inre o. yttre.	Bufvenäs.	Raneberg.	Slussen.	Uddevalla.	Afgår från Uddevalla m. fl. platser Norrut.			Sund-sandvirk.	Henån.	Morlanda.	Källeviken.	Fiskebäcks kl.	Lysekil.	Afgår från Lysekil Norrut.			Sämsstad.	Cederstund.	Saltkällan.			
		kl.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	ank.	anl.	anl.	anl.	ank.		kl.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	ank.		kl.	anl.	anl.	ank.					
Sönd.														Vbg	9 f. m.	9,45	10,15				11,30	11,45	Vbg	12,30 e. m.							
Månd.	M.)	8 f. m.	10		11,30	12	12,30	1						Vbg	9 f. m.	9,45	10,15	11	11,30	11,45	12									14,45	
Månd.	R. T.	2,30 e. m.			5,30	6	6,15	6,45					8,15	Vin	9 f. m.		10,15				11,30	11,45									
Tisd.	M.	2,30 e. m.		5,15	5,45		6,15	6,30	7		7,30		8,45	Vin	9 f. m.				11,15	11,30	11,45										
Tisd.														Vin	6 e. m.						8,30										
Onsd.														M.	9 f. m.						11,30										
Onsd.	R. T.	2,30 e. m.		5,15	5,45	6,15	6,30	6,45	7,15			7,45	9	Vin	2,30 e. m.	3,15	4,15	5,15	5,45	6,15	6,30	Vin	6,30 e. m.	7,45					8,30		
Torsd.	Vbg	7,30 f. m.			10,45		11,30		12,15					Vin	9 f. m.	12,45	1,15	2	2,30	2,45	3,15	Vbg	3,30 e. m.	4,45	5,15					6	
Torsd.	R. T.	2,30 e. m.			5,30		6	6,15	6,45				8	Vin	9 f. m.	9,45	10,15				11,30	11,45									
Fred.	M.	2,30 e. m.			5,45		6,15	6,30	7		7,30		8,45	Vin	9 f. m.		10,15				11,30	11,45									
Fred.														Vin	6 e. m.						8,30										
Lörd.	Vbg	10 f. m.			1,15	1,45				2,45				M.	9 f. m.	3,15	3,45	4,30	5	5,15	5,45	Vbg	6 e. m.	7,15						8	
Lörd.	R. T.	2,30 e. m.		5,15	5,45		6,30	6,45	7,15			7,45	9	Vin	2 e. m.	2,45	3,45	4,45	5,30	5,45	6										

Afgår från Saltkällan Söderut.			Cederstund.	Sämsstad.	Lysekil.	Afgår från Lysekil Söderut.			Fiskebäcks kl.	Källeviken.	Morlanda.	Henån.	Sund-sandvirk.	Uddevalla.	Afgår från Uddevalla m. fl. platser Söderut.			Slussen.	Raneberg.	Bufvenäs.	Ljungskile inre o. yttre.	Sällingsön.	Swanesund.	Röd.	Stenungsund.	Höviksnäs (Låka)	Marstrand.	Göteborg.	
		kl.	anl.	anl.	ank.		kl.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	ank.		kl.	anl.	anl.	anl.	afg.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	anl.	ank.		
Sönd.	Vbg	5,30 f. m.				Vbg	3,30 e. m.	3,45					5,15	6															
Sönd.						Vin	1,30 e. m.	1,45	2	2,30	3,15	3,45	5	R. T.	4 f. m.					5,15	5,30	5,45		6,30				9,30	
Månd.														M.)					3 e. m.	3,30	4		4,30	5	6,30			8,30	
Månd.						Vbg	9,30 f. m.	9,45	10	10,30	11,15	11,45							12,30				1,15					5,30	
Tisd.	Vbg	7 f. m.	7,15	7,45	9,15	Vin	2,30 e. m.	2,45					4	4,30	5,30	R. T.	7 f. m.	7,45		8,30	8,45	9,15	9,30	10,15	10,45			1,45	
Tisd.						Vin	6 f. m.	6,15	6,30	7	8	9	10			M.)	3 e. m.			4,30	5			5,45				10	
Onsd.						M.	12 midd.						2,30																
Onsd.						Vin	6 f. m.						8,30																
Torsd.	Vin	4 f. m.		4,30	6	Vin	2,30 e. m.	2,45	3		4	4,30	5,30	R. T.	6 f. m.				7,15	7,45	8		8,30				11,30		
Torsd.						Vin	9,15 f. m.	9,30	9,45	10,15	11	11,30							12,15			1		1,30				5	
Fred.	Vbg	7 f. m.		7,30	9	Vbg	2,30 e. m.	2,45					4	4,30	5,30	R. T.	7 f. m.	7,45		8,30	8,45	9,15	9,30	10,15	10,45			1,45	
Fred.						Vin	6 f. m.	6,15	6,30	7	8	9	10			M.)	3 e. m.			4,30	5			5,45				10	
Lörd.						M.	12 midd.						2,30																

) R. T. betyder ångaren "Robert Thorburn", M. "Marstrand", Vbg "Valborg", Vin "Viken".

**) Från Uddevalla till Göteborg är jemväl lägenhet måndagar kl. 1 e. m. med ång. "Alfhem" till Ljungskile, derifrån "Marstrand" fortsätter resan.

***) Från Slussen till Göteborg är äfven lägenhet Onsdagar kl. 3 e. m. med "Alfhem" till Raneberg, derifrån ång. "Marstrand" fortsätter resan. Ankomsttiderna till mellan- och slutstationer kunna endast uppgifvas ungefärligen.

Forts. å nästa sida.