

S/AB-73



Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 9 - Juni 1973
NUMMER

24

SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN OCH DESS PRISER.

På sistone har från olika enskilda personer utanför Sällskapet anförts betänkligheter mot Sällskapets pris-sättning evad gäller biljettpriser på medlemsturer, Ångresan 19 maj, matpriserna ombord samt medlemsavgiften. Man menar dessa priser vara tilltagna i underkant och därför andra föreningar till avsevärt förfång. "Varför skall vi betala så mycket, när Sällskapet Ångbåten.."

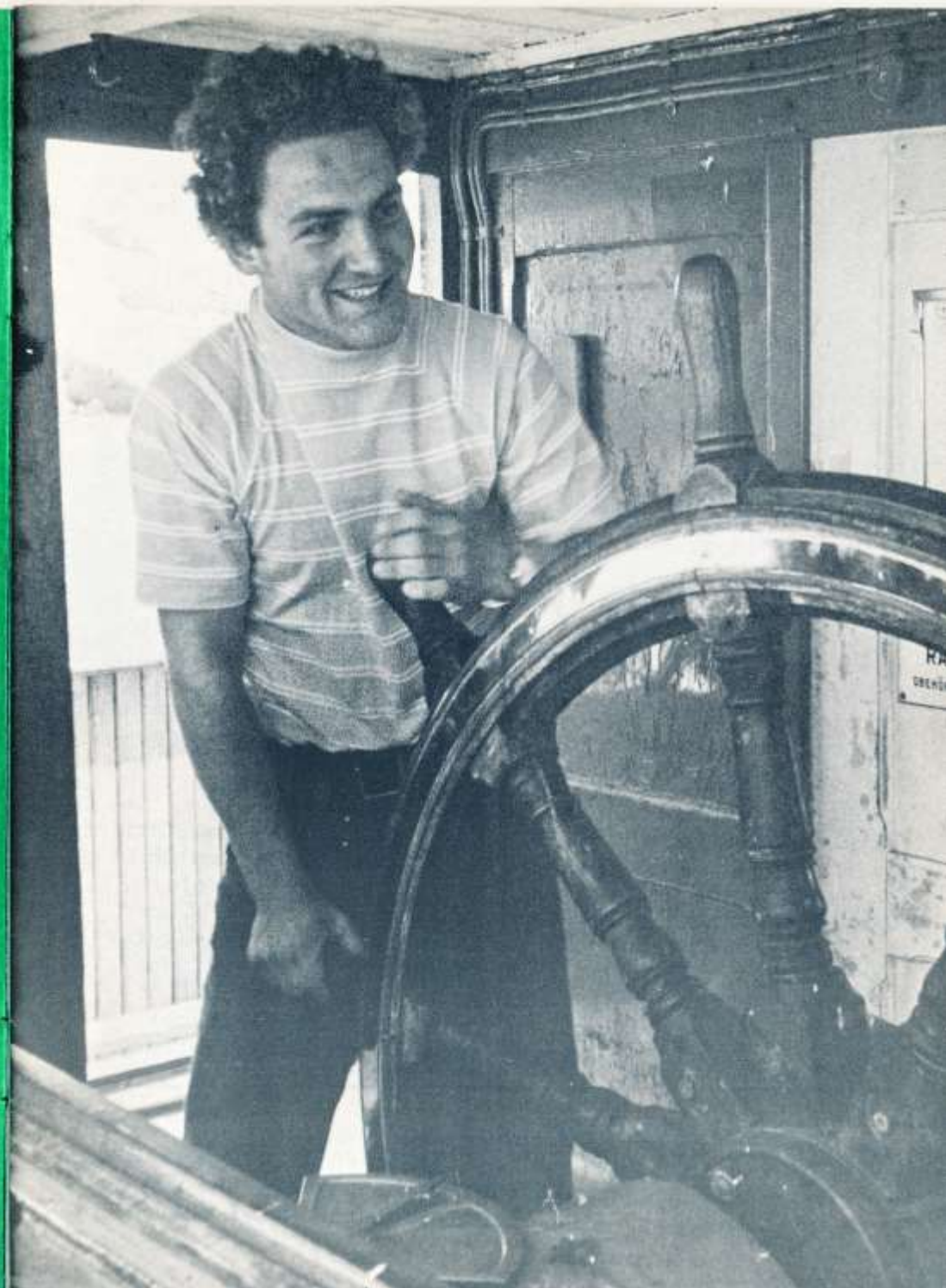
Biljettpriserna på medlemsturer är låga, mycket låga. Prisnivån har inte ändrats, sedan vi började med våra allmänna seglingar. Dessa är vid lågt deltagareantal (dåligt väder med hård vind) en ren förlustaffär för Sällskapet. Vid gott deltagareantal däremot går de skapligt ihop.

Ångresan den 19 maj var ett specialarrangemang. Vårt biljettpris var ju 30 kr, vilket inkluderade ångtågsresa Göteborg - Lysekil samt ångbåtsresa Lysekil - Göteborg. Maten ingick inte men middag (varmrätt och dessert) kostade cirka 15 kr. Vi ville bereda så många som möjligt tillfälle och råd att följa med och det blev inte heller något problem att fylla upp de tilldelade 170 platserna på tåget. Trots de låga priserna kostade det hela för en normalfamilj på fyra personer ändå 180 kr.

Priserna på smörgåsar, läskedrycker, lättöl mm har vi lagt på en acceptabel nivå. Marginalerna är mycket små, det medges, men matvarorna bör ju gå åt och det är roligt att ständigt få beröm för gott billigt kaffe och utmärkta billiga smörgåsar.

Medlemsavgiften är symbolisk. "De Oföränderliga Femton Kronorna" är ingalunda hemska vapen mot andra föreningar utan skall göra det möjligt för många att gå med som medlemmar. Är man flera familjemedlemmar blir det dyrt nog ändå. För den extra givmilde finns ju alltid rader "Gåva" på inbetalningskortet....

Det skall poängteras, att Sällskapets politik fortfarande är den av stiftaren Ingvar Kronhamr fastlagda: s/s BOHUSLÅN är ett levande museum och skall försörja sig själv. Under den flaggen seglar vi.



S/S TJÖRN.

Minstingen bland Marstrandsbolagets ångare står nu i tur att få sin historik nedtecknad i Dag Alméns serie om företagets fartyg.

Rådman Ragnar Berger hade sommaren 1897 utsetts till chef för Marstrands Nya Ångfartygs AB efter konsul Alfred Lundberg, som avlidit. Under Ragnar Bergers tid som VD för att använda en modern förkortning - utvecklades företaget ytterligare, och flera fartyg tillfördes den växande flottan.

Den inre traden led brist på tonnage, varför man hösten 1898 beslöt att anskaffa en liten kombinerad last- och passagerarångare, som skulle kunna kila in till alla bryggor i de grunda farvattnen kring Inland, Tjörn och södra Orust.

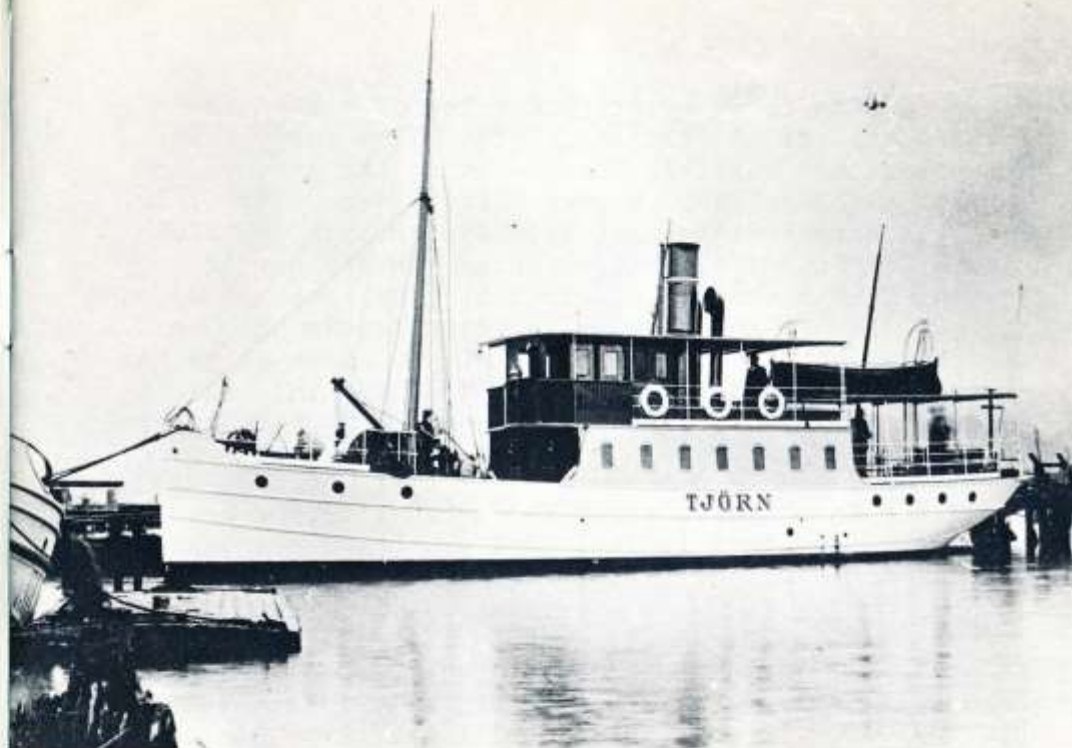
I november beställdes ångaren vid Eriksbergs Mek. Verkstad till ett pris av 52.000 kr. I juli 1899 sjösattes fartyget, som fick namnet TJÖRN och redan den 16 september företogs prov- och leveranstur till beställarens belåtenhet. Den 2 oktober började den lilla ångaren sina ordinarie turer under befäl av kapten H. Hansson, som tidigare varit styrman på s/s WESTKUSTEN.

TJÖRN var liten och nätt. Längd 21,2 m, bredd 5 m. Maskinen utvecklade 100 ihk, vilket gav en blygsam fart av 8 knop - tillräckligt efter dåtida fordringar på en lastdragare utan större krav på passagerarkomfort. Ett litet krypin akter om styrhytten och den obligatoriska plyschklädda aktersalongen var allt passagerarna hade att tillgå vid dålig väderlek. Föröver fanns ett lastrum, som betjänades av en lastbom med tillhörande vinsch och på det ganska rymliga mellandäcket fick gods och passagerare samsas om utrymmet. Mellan-

BILDEN PÅ FÖREGÅENDE SIDA:

"Hårt styrbord var det, ja!" Stor, tung ratt kräver goda krafter och gott humör.

Foto Bo Starmark.



TJÖRN under utrustning vid Eriksberg 1899.

Foto Sjöfartsmuseet.

däcksplåtarna var som omväxling målade i gulbrunt - en färg, som behölls till i början av 30-talet.

TJÖRN var kort, rultig och svårstyrd. Företagsledningen upptäckte snart, att hon faktiskt var alltför liten för sitt ändamål och föreslog därför en förlängning, som också kom till stånd efter tio års trafik. För högst 10.000 kr åtog sig Eriksberg att genomföra operationen. År 1909 var hon sålunda klar att sättas in på sin linje igen 3,3 m längre. Här knallade hon året runt ännu i många år.

När Marstrandsbolaget 1922 övertog trafiken på Göteborgs norra skärgård, fick TJÖRN hjälpa till som extrabåt på lördagar och söndagar huvudsakligen mellan Göteborg och Hovik via Flyghamnen och Arendal.

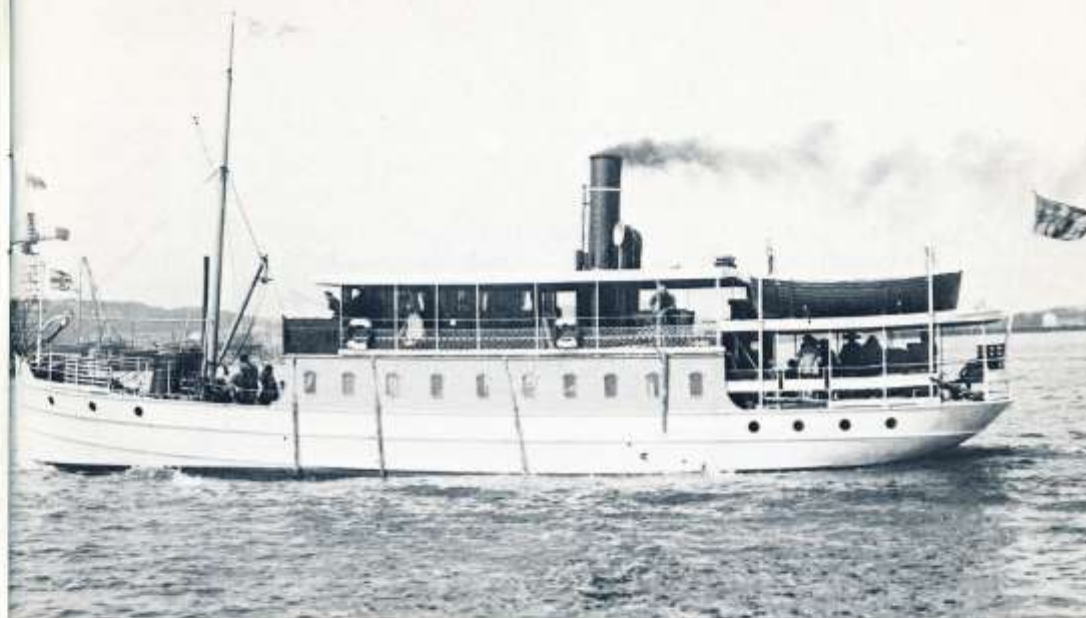
Under en lång följd av år fördes hon av kapten Thorsten Kilner, som var så förtjust i sitt lilla fartyg, att han endast med motvilja lämnade henne för att överta befälet i ALBREKTSUND. Kapten Kilner, som nu är 77 år, kom till Marstrandsbolaget 1925 som styrman och fick befälet i TJÖRN 1931. Med undantag för ett par år i ångaren SVEA stannade han här till 1949. Han var en vänlig man, som ibland släppte in intresserade grabbar i styrhytten. Lyckan var fullkomlig, när någon av pojkarna fick pröva på att styra, vilket kanske inte alltid var så lätt, då t o m vana rorgångare ofta hade svårigheter att hålla kursen.

TJÖRN var inte precis någon god sjöbåt, varför hon bäst passade på den inre linjen. Rund som hon var i botten, var det inte värt att fresta henne alltför hårt.

Jag minns en gång, då hon en söndagskväll var på väg från Hjuvik till Göteborg. När hon hade hunnit till Älvsborgsfjorden, kom Svenska Amerikalinjens vackra DROTTNINGHOLM in och passerade lilla TJÖRN i åtminstone 12 knop. Alla passagerare skulle naturligtvis stå på styrbordssidan för att njuta av den ståtliga synen. När så svallvågorna nådde vårt fartyg, var det nog inte bara jag, som tyckte, att det hela verkade en aning kusligt. Men det gick bra, då många frivilligt och på besättningens uppmaning fördelade sig bättre med hänsyn till stabiliteten.

Så kom den stora omvälvningen i slutet av 1950, då företaget gav upp och överlät verksamheten till det nybildade Marstrands Rederi AB, vilket försökte få bolaget på fötter igen genom rationaliseringar.

TJÖRN betingade ett pris på 10.000 kr. Hon försågs vintern 1951 med en Alpha diesel om 180 ihk direktmanövrerad från styrhytten. TJÖRN gjorde nu någon knops bättre fart men var för övrigt sig lik till det yttre med undantag av skorstenen. Naturligtvis dög inte den klädsamma ångbåtsskorstenen, som ersattes med en liten plåtburk - knappt synlig på långt håll med svaga ögon.



s/s TJÖRN lämnar Stenpiren 1925. Lägg märke till det mörkfärgade mittpariet och ämbaren på soltaket akter om skorstenen.

Foto Allard.

Efter något år kläddes det öppna överdäcket in med plåt och gummilistinfattade fönster - en ombyggnad, som lär ha gjorts på endast tre dagar. Hon blev inte direkt fagrare av inbyggnaden men mer lämpad för passagerarfart, då hon nu allt oftare fick rycka in på den långa linjen till Gravarne.

När ångaren WESTKUSTEN såldes 1953, fick hon överta trafiken på Klädesholmen och Skärhamn. Den förr så lönnade trafiken innanför Tjörn betjänades under några år av motorjakten ROLAND för att till slut helt upphöra.

Marstrandsbolagets ekonomiska svårigheter har skildrats i artiklar tidigare i serien. Den vita flottan decimerades undan för undan. TJÖRN bytte liksom de övriga



m/s TJÖRN syd Hjuvik på väg mot Göteborg. Ämbaren på soltaket är ännu med men bryggan är ännu inte inbyggd på sidorna.

Foto 5/8 1952 av Dag Almén.

kvarvarande fartygen både ägare, hemort och skorstensmärke innan hennes öde beseglades av ett vevaxelbrott i början av 1959. Företagsledningen, i vilken även kapten Kilner ingick, ansåg det inte vara värt att kosta på en dyrbar reparation, varför fartyget lades upp och bjöds ut till försäljning.

För 9000 kr såldes hon 1960 till skepparna Karl Hilmer-son i Göteborg och Gunnar Karlsson i Grundsund med den förstnämnde som huvudredare.

Men TJÖRN kom aldrig mer i trafik. I ett par år låg hon upplagd vid Ringön, där hon utsattes för vandalisering och förfall tills en barmhärtig skrotdöd gjorde slut på ett strävsamt liv som last- och passagerarbåt för det alltmer borttynande Marstrandsbolaget.

SOMMARMINNE.

Sommaren började alltid en vecka innan skolan slutade. Då började konservburkar och badgrejor, sängkläder och sockerpaket, kaffesurrogat och gummistövlar att samlas i vardagsrummet. Resväskor och packlådor togs ner från vinden tillsammans med den stora, vita julklappssäcken. Den egna lilla resväskan med leksaker, favoritböcker och färgkritor var redan packad. Dagarna kröp fram.

Den stora dagen vaknade vi med solen. Mor och far försökte få igen väskorna. Vi barn bara väntade.

m/s TJÖRN mellan Fisketången och Smögen 30/7 1957. Detta är fartyget i sin sista version.

Foto Dag Almén.



Så äntligen kom Budbolagets stora Harley Davidson mullrande runt hörnet med sina tolvhundra kubik, sidventiler och hastighetsmätare, som gick till 180. Lastflaket fylldes. Snart vinkade vi adjö till den stora motorcykeln, som försvann runt nästa hörn med den runda, vita säcken överst på flaket.

Stenpiren var ett enda surrande virrvarr. Av sommarlovsyra barn. Av väskor, lådor, krukväxter och matkassar, som flyttades hit och dit. Av föräldrar som försökte hålla ordning på både barn och bagage. Av mor- och farföräldrar, som ville ha en avskedskram mitt i uppståndelsen.

De enda som verkade oberörda var de smäckra vita båtarna. ALBREKTSUND, MARSTRAND, S:t ERIK, BOHUSLÄN, TJÖRN. Vit rök steg sakta upp ur de höga svarta skorstenarna.

Vår båt var den minsta. Uppe på bryggan stod kapten Kilner och hälsade på bekanta från tidigare år. Han var farbror till bäste kompis, och jag fick en extra nick, som lovade besök på bryggan och en törn vid den stora ratten. Precis som förra året.

Prick klockan sju klämtade skeppsklockan, landgången drogs in, maskintelegrafens ringde sakta fart back, trossarna togs ombord. Sommarlovet hade börjat.

Ångaren TJÖRN tog god tid på sig. Hon var inte bara Marstrandsbolagets minsting, hon var också den långsammaste. Men det var mycket, som skulle upplevas. Kännas igen, få förklarar.

De stora flytdockorna reste hotfullt sina blyertsgrå sidor mot himlen. Eriksberg, Lindholmen, Götaverken. Röda Sten lyste på andra sidan älven. Avmagnetiseringsstationen, spännande krigsfartyg vid Nya Varvet. Nyckelbojen. Nya Älvsborgs fästning. Vinga rakt föröver. Öckerö, Björkö, Albrektsunds kanal. En glass i vimlet på kajen i Marstrand. Skönt att få sträcka på ben, som har svårt att vara stilla.

Vid Älgö Gavel började tävlingen om vem som först skulle få syn på vårt ställe. Framme vid Katten tyckte vi oss se de små ekorna, som skulle möta. Vid Knipplarna drog kapten Kilner i ångvisslan och samtidigt dök vårt ställe och Olaus och Ivars ekor upp. Maskintelegrafens klingade. Några hälsningar möttes över vattnet. Så lyftes alla våra tillhörigheter ner i Ivars eka. Säcken och cyklarna överst. Så lyftes vi själva ner till Olaus valkiga nävar. Han var åttio år och hade seglat på alla de sju haven. Lång och mager men stark som en björn. Det Olaus tar i, det följer med, sas det.

Ångaren fortsatte med ett svart moln ur skorstenen. Bekanta och obekanta händer vinkade över relingar och räcken. Vi roddes in till bryggan och hade en hel lång, skön, varm och solig sommar framför oss.

Fyra dagar i veckan tävlade vi om vem som först skulle ropa "ååångaren TJÖÖÖRN", när det vita skrovet dök upp vid Älgö Gavel eller rundade udden från Djupvik.

De flesta tisdagar och fredagar var Ivar och Olaus ute med potatis, frukt och bär, som skulle till torget på Marstrand. Onsdagar och lördagar bordade de för att få tillbaka tomlådor och kartonger. Och kanske för att hämta vad motboken hade haft att erbjuda. Men även när ingen var ute för att möta, tjöt ångvisslan som ett svar på våra ivriga vinkningar.

En molnig regnvåt dag i slutet av augusti låg vi ute och guppade i ekorna. Uppklädda i både skor och slips. Redo att möta Staden.

Ångaren dök upp bakom udden utan att någon ropade. Vi lyftes ombord. Vinkade farväl till de båda gubbarna.

Och det var nio månader till nästa sommar.

Lars Öhjne

MED ÅNGA GENOM BOHUSLÄN.

Den 19 maj samlades 170 muntra Ångbåtsmedlemmar på Centralen för att tillsammans med nästan lika många medlemmar ur SJK företa en resa genom Bohuslän med ånga som drivkraft.

Vid perrongen stod ett antal äldre vagnar i teak förspänt med ett ånglok, som ingalunda såg litet, svagt eller särskilt gammalmodigt ut.

Efter dörrars och grindars stängandefrustade tåget iväg. Många var de som stod ute på de öppna plattformarna och betraktade det förbirusande landskapet (tåget gjorde gott och väl 90 km/tim) medan kolröken bolmade kring öronen och små sotkuler haglade kring helgdagseskjortorna. I Ytterby hade på stinsens initiativ en blåsorkester ställt upp och spelade marscher medan vi väntade på tågmöte. Stinsen själv uppträdde i äldre syrtut och ett större bageri bjöd alla på pepparkakor.

Efter uppehåll på de flesta stationerna ankom tåget Uddevalla, där SJK-medlemmarna troppade av och gick ner till Bäveån, där s/s BOHUSLÄN väntade med ångan uppe för att föra dem till Lysekil över fjordarna och Malö Strömmar.

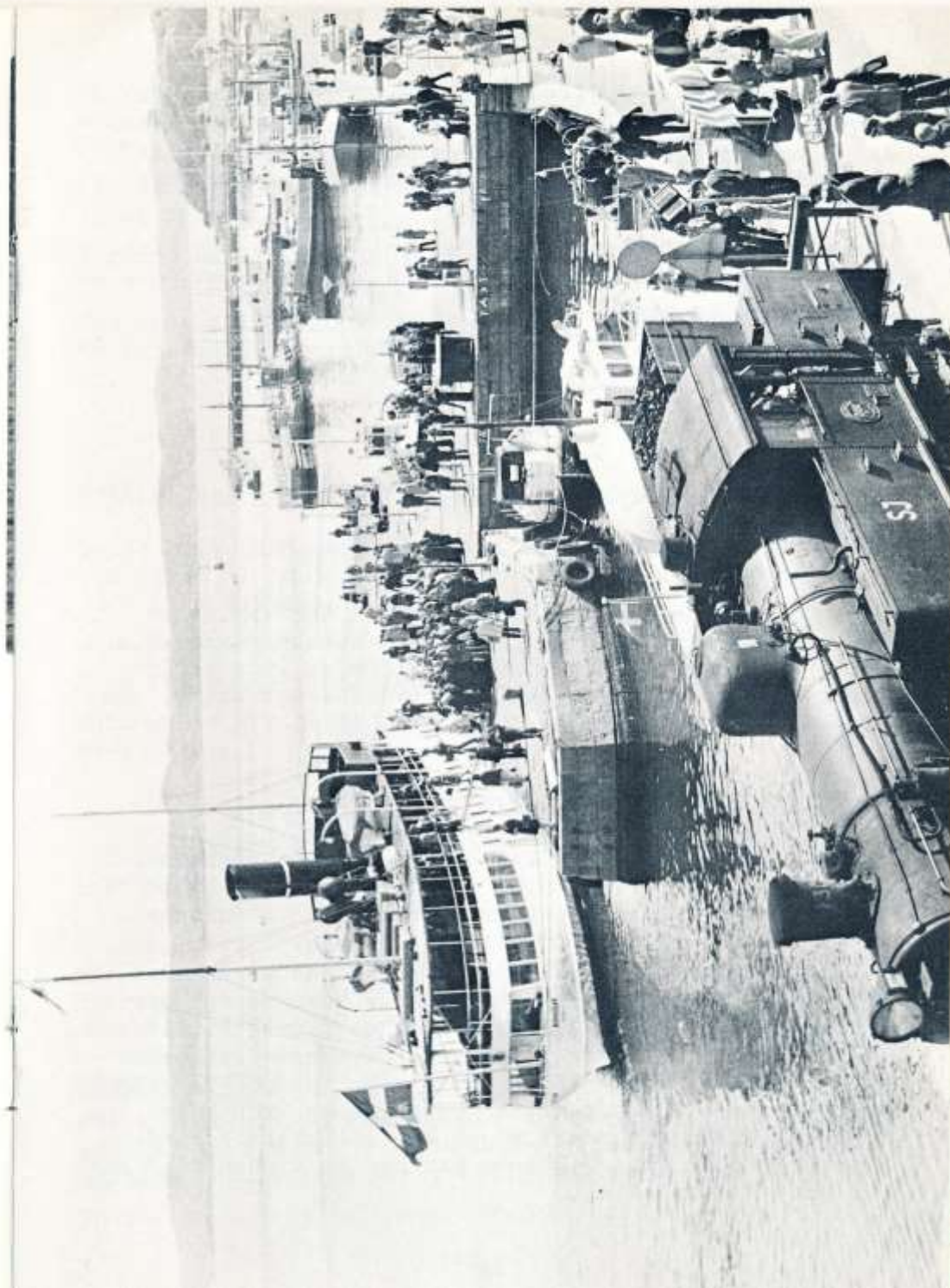
Sällskapet Ångbåtens medlemmar hade en tids uppehåll med tåget. Loket skulle fourneras med kol och vatten inför den backiga återstoden till Lysekil.

I milt somnarduggregn gick tåget vidare mot Munkedal och ut på Lysekilsbanan. Loket var väl tungt för banan varför hastigheten höll sig kring 40 km/tim, en utmärkt fart, som gav tid till naturbetraktelser och förhindrade lokföraren att ta sats före varje backe med härliga ångloksljud som följd.

BILDEN TILL HOGER:

Lysekil den 19 maj 1973. Ångtåget har växlats ut så långt det går på hamnspåret och några passagerare har börjat gå ombord i BOHUSLÄN.

Foto G.Andersson, Lysekilsposten.



Precis vid ankomsten till Lysekil vek alla moln väl-regisserat åt sidan, solen sken, himlen blev blå och det blev vindstilla. Strax hörde vi vår ångare blåsa på redde (så glad man blir då!) och efter en vacker gir låg hon vid ångbåtsbryggan.

Hemresan till Göteborg: stiltje, sol, värme, vår fina ångbåt, hovmästaren Kurt Falk i fin uniform, god mat.

En oförglömlig dag!

Lg, TvM.

*

VÄLKOMMEN OMBORD!

Under senare delen av säsongen har vi tre seglingar för våra andelsägare, medlemmar med bekanta samt alla övriga intresserade. Här nedan följer en lite utförligare presentation av seglingarna och de trakter, som besöks.

Med ångf. BOHUSLÄN till Marstrand söndag 19 augusti.

Som sig bör seglar BOHUSLÄN till sin forna hemmahamn även denna säsong. Kl 10.00 går fartyget från Stenpiren i Göteborg och ombord serveras frukost i matsalongen.

Efter passagen av Albrektsunds kanal anlöper ångaren Marstrand omkring 12.30. Varför inte nu göra det där besöket på Carlstens fästning, vilket aldrig blivit av? Fästningen, som i stort fick sitt nuvarande utseende på 1600-talet, ansågs på sin tid vara Europas starkaste sjöfästning. Lasse-Majas "kök" liksom även kung Oscars lilla paviljong "Troja" är självklara sevärdheter. Från de övre vallarna har man en vidunderlig utsikt mot Pater Noster.

På Marstrandsön finns utmärkta bad, t ex på sydvästsidan av ön. Följ bara strandlinjen förbi Södra Strandverket.

På återresan serveras ångbåtsbiff i matsalongen - en liten tradition.

Ångaren beräknas åter till Stenpiren omkring kl 18. Pris för resan: Vuxna 15:- och barn 6-12 år 5:-.

För provianteringsens skull är Sällskapet tacksamt för Er föranmälan på telefon 031/75 15 00 senast 17 augusti.

*

Kvällstur i skärgården torsdag 30 augusti.

Detta blir säsongens sista kvällstur. Ångaren avgår Stenpiren kl 18.30. Hamnen och Göteborgs vackra skärgård blir sevärdheterna.

Ombord serveras kaffe med dopp, smörgåsar, öl och läsk.

Pris för resan: Vuxna 10:- och barn 6-12 år 2:50 kr.

Föranmälan bör göras på telefon 031/75 15 00 senast 28 augusti.

*

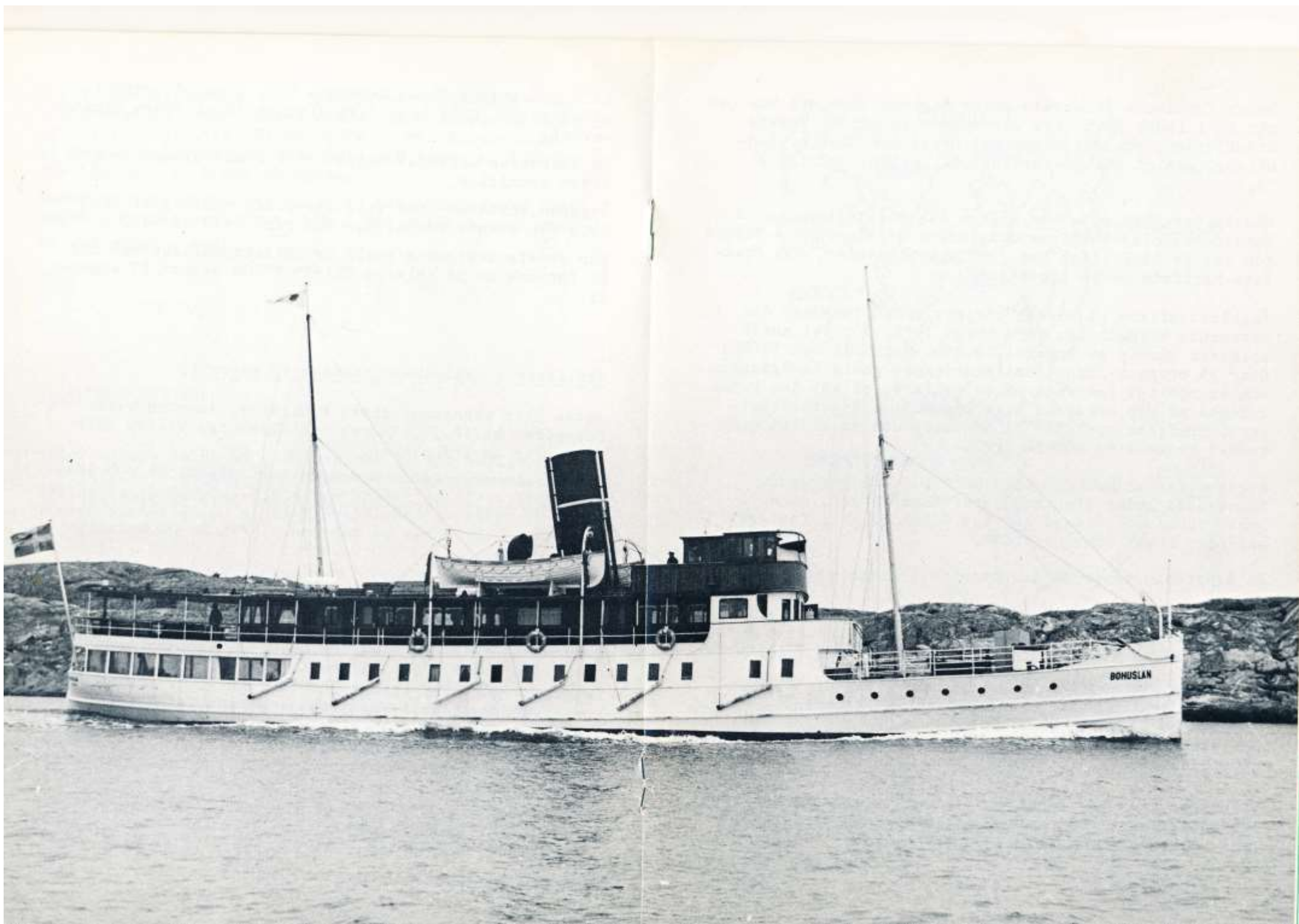
Tjörn runt och uppehåll på Rässön med ångf. BOHUSLÄN söndag 9 september.

Ångaren avgår Stenpiren i Göteborg kl 9.00. Färden går först norröver förbi Marstrand och över Marstrands- och Hjärteröfjordarna. Ombord serveras frukost och i kaféet serveras kaffe med dopp, smörgåsar, öl och läskedrycker.

MITTUPPSLAGET:

Här kommer hon, BOHUSLÄN, på väg tom mot Göteborg efter en charter i norra Bohuslän. Som synes är Björkö i bakgrunden och ångaren skall alltså strax gå in i Kalvsund.

Foto i augusti 1971, Ragnar Magnander.



Sedan Kyrkesund passerats girar ångaren styrbord hän och går in i leden förbi Lyr och kommer in på den vackra Stigfjorden, som följs upp mot Orust och Råssön. Ångbåtsbryggan på Råssön beräknas bli anlöpt omkring kl 13.

Råssön var förr en av de större ångbåtsstationerna på Marstrandsbolagets linje Göteborg - Stenungsund - Nösund och det är åtskilliga ton jordbruksprodukter, som fraktats härifrån under årens lopp.

Ångbåtstrafiken på Råssön började redan 1881 men den nuvarande bryggan lär vara byggd 1918. För det mesta anlöptes Råssön av ångarna INLAND, S:t ERIK och TJÖRN. Kvar på bryggan finns fortfarande den gamla landgången, som är rörligt fastsatt på en pollare, så att den kunde svängas ut och anpassas till respektive ångares lastport. Trafiken upphörde på 50-talet och på slutet gick endast fraktbåten ROLAND dit.

Ångaren seglar mot Göteborg kl 15.00 och går genom Skopesund, under Almöbron, över Hakefjorden, genom Instö ränna och vidare ner mot Göteborg, dit fartyget beräknas komma omkring kl 19.

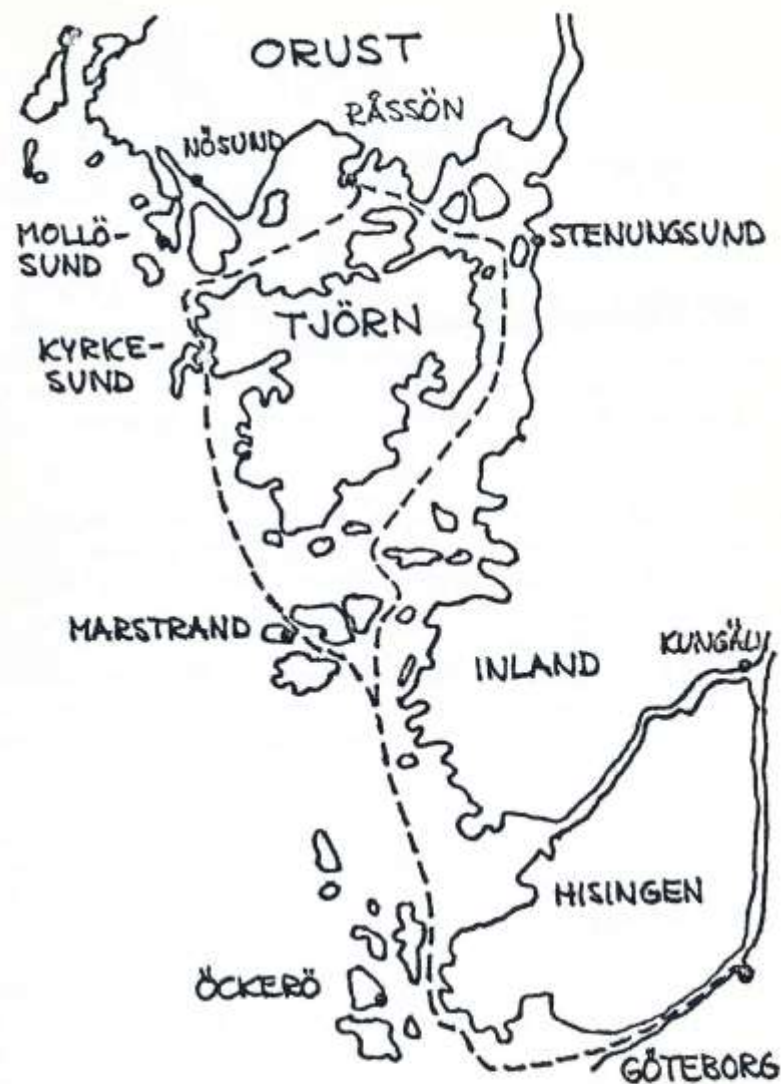
På återresan serveras ångbåtsbiff i matsalongen.

Priset för resan: Vuxna 15:- och barn 6-12 år 5:-. För provianteringen skall är Sällskapet tacksam för Er föranmälan på telefon 031/75 15 00 senast 7 september.

Observera att detta researrangemang ersätter tidigare planerad segling till Klädesholmen och Rönnäng.

Sällskapet Ångbåten måste reservera sig för naturhinder, hårt väder och andra orsaker utom dess kontroll.

Vi önskar våra andelsägare, medlemmar, gynnare med vänner och bekanta samt övriga ångbåtsintresserade hjärtligt välkomna ombord i s/s BOHUSLÄN.



Välkommen ombord!
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

GÖTEBORGS ÅNGSLUPAR.

Bertil Söderberg fortsätter här sin påbörjade serie om ångsluparna i Göteborgs hamn. I denna artikel berättar han om det fartyg, som åtskilliga av oss kommer ihåg: s/s HILDA.

Ångslupen byggdes 1904 på Göteborgs Mek. Verkstad, (Alex. Keiller & Co.) med varvet själv som beställare. De gav henne namnet HISINGEN. Maskinen gav henne en fart på cirka 8 knop vid fullt pådrag. Byggnadsnumret var 289.

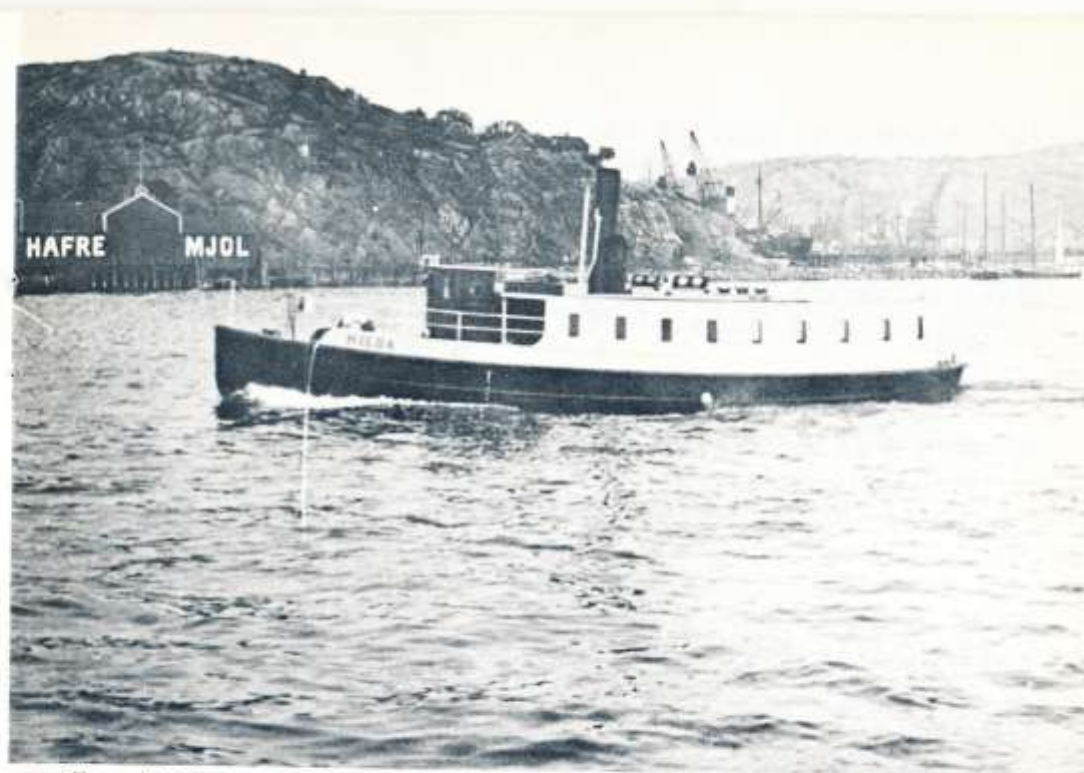
Varvet var på väg att flytta över sin verksamhet till hisingsidan, så man kan väl anta, att slupen byggdes med tanke på förbindelserna över älven. De flesta som arbetade hos "Keillers" bodde ju på stadssidan.

I början på 1910-talet står Ångslups AB Hisingen som ägare. Med sluparna HISINGEN och GÖTAVERKEN (ex ELSA) stod de för persontransporterna mellan Residensbron och T-kanalen.

Sluparna lär inte ha varit så värst populära bland passagerarna. Namn som "ubåtar" och "likkistor" talar ju för sig själva. Tillbudet var tydligen många, bland andra följande:

1913 törnade ångslupen HISINGEN för hårt mot kajen på stadssidan, så hårt att ett ångrör brast, varvid den heta, väsende ångan snabbt fyllde slupen. Panik utbröt bland passagerarna, fönster slogs ut, några klättrade upp på taket och var nära att hoppa i älven. Under tiden drev HISINGEN ut på rivieret. Som tur var fanns några bogserbåtar i närheten, vilka drog in henne till kajen igen. Den ende skadade var maskinisten, som kom ivägen för den hastigt utströmmande ångan.

På sommaren 1915 tog staden hand om älvtrafiken genom att hyra ångsluparna. Ångslupsbolaget gjorde en god



En välkänd profil: Ångslupen HILDA i Göteborgs hamn. I bakgrunden Sannegårdshamnen och Ramberget.

Foto Göteborgs Hamnstyrelse.

affär, medan kritiken mot stadens styrande var ganska hård. 1917 köpte staden sluparna och den enda färjan, som bolaget hade.

Nu kom således all trafik över älven att styras av hamnen, som även bytte namn på HISINGEN och kallade henne HILDA. En lång period för HILDA i tjänst hos Göteborgs Hamnstyrelse började. Den kom att vara i 44 år.

Hon trafikerade främst linjen Fiskhamnen - Eriksberg, men gick även som reserv på de andra linjerna. Mot mitten av 1950-talet satte Hamnen in nya motorfärjor på några linjer vilket resulterade i att HILDA för det mesta blev liggande upplagd på Hamnens varv vid Ringön.

Tiden gick och den 20 oktober 1960 avyttrades HILDA

till Ljungbergs Taxi på Styrso för 12.300 kr. De nya ägarna lät motorisera henne med en dieselmotor på 200 HK. Man kan dock tydligt se, att hon i stora drag fått behålla sin exteriör. Hon fick nu namnet VIKING och går alltjämt som taxibåt i Göteborgs södra skärgård. På senare år inregistrerades VIKING i Sveriges Skepplista med numret 10875.

Ett personligt minne.

I mitten av 50-talet hade jag själv nöjet att åka med HILDA. Hamnen hade besök av ett ryskt örlogsfartyg, som låg förtöjt i bojarna utanför Masthuggskajen. För att kunna besöka örlogsmannen fick man fara med HILDA, som Hamnen ställt till förfogande och som ångade fram och åter mellan pontonbryggan vid Sänkverket och ryssen. Efter rundvandring i ryssen var det dags att åka tillbaka till Masthuggskajen med HILDA, som vi grabbar kallade stans minsta "skärgårdsbåt" helt ovetande om att "ångslup" var den riktiga benämningen på denna lilla farkost. Väl framme vid kajen stod vi helt fascinerade och tittade ner i maskinrummet på den lilla pysande ångmaskinen. Nya besökare fyllde slupen och vi fick åter en åktur. När HILDA återkom igen, hade däcksmanen sett oss och vi blev bestämt ilandkörda med orden "här är ingen lekplats, iland med er, ungar". Vi tog våra cyklar och fortsatte västerut efter kajen för att se vad hamnen mer hade att bjuda på.

Lite data.

Hon var byggd i stål på klink, längd 16,02m, bredd 4,24 m, djupgående 1,88 m. Maskinen var av compoundtyp med strålkondensator och på 46 ihk. Ångtryck 9 kg. Hon bunkrade 50 hl, brände 24 kg/timma. Tre mans besättning.

MER OM ÅNGSLUPAR.

Bertil Söderbergs intressanta artikel i Ångbåten 23 har lockat bland andra Arne Sundström i Stockholm till följande kompletteringar och tillägg beträffande slupen BRYNHILD.

-Det var redan 1914 som Stockholms Ångslups AB köpte in båten. Priset var 20.000 kr och man gjorde alltså en bra affär när slupen fem år senare såldes till Göteborg för det fyrdubbla priset.

GRETA som inte fick heta GRETA. Lådan akter om skorstenen är den sedermera slopade "salongen".

Reproduktion av Arne Sundström.



ÅNGFÄRJA 1919.

Här blev det förut vitmålade skrovet mörkmålat, taket över övre däck revs av någon anledning bort och båtens namn ändrades till GRETA, som skulle passa bättre in i Ångsluparnas namnserie. Namnändringen meddelades till Kommerskollegium, som skötte Fartygsregistret och gav ut Sveriges Skeppslista, men detta verk gillade inte alls nambytet - det fanns redan andra GRETA - och Göteborgs Hamnstyrelse fick därför återge Ångslupen dess förra namn BRYNHILD.

I ett bokverk om Sveriges städer, vilket utkom vid denna tid, hittar man faktiskt en bild av båten under sitt inofficiella namn GRETA. På denna ser man också att hon hade en salong på övre däck, vilken senare slopades.

Den i Ångbåten införda bilden, som kommer från Hamnens arkiv, är nog tagen i slutet av 1920-talet. Till höger ser man för övrigt den välkända tremastaren ISOLDA.

Som nämns i artikeln var det slutångat för BRYNHILD i slutet av 30-talet - hon lades troligen upp 1938. Namnet MERGO är dock av mycket senare datum. År 1945 blev BRYNHILD ombyggd till någon slags gruspråm av den nye ägaren Johan August Johansson i Luleå och kallades då BRITT lika inofficiellt som det tidigare GRETA. I mars 1953 ägdes fartyget av bröderna Mårten, Rolf och Gottfrid Lundström i Pitsund. De satte motor i det forna Ångslupsskrovet och använde henne i fraktfart under namnet MERGO, en sammandragning av ägarnas initialer. Detta blev dock registrerat först 1961. Båten utförde en del transporter för Sjöfartsstyrelsens räkning vid fyrbyggna vid Jävrebys men ingen av verkets tjänstemän tycks ha observerat att hon inte stod i Skeppslistan.

S/S TRAFIK.

"Ångbåten TRAFIK kommer snart att huggas upp. Den har tjänat ut och befinner sig i så dåligt skick att den inte kan repareras. Därför beslöt Hjo Rederibolag på sin bolagsstämma i torsdags att den gamle trotjänaren skall skrotas ner. Bolaget funderar istället på färjetrafik mellan Hjo och Hästholmen en linje, som förr var mycket omtyckt. TRAFIK gick på den linjen och hade många passagerare och mycket gods med sig i båda riktningarna. Även grannkommunerna är intresserade av en bilfärja över Vättern, inte minst skövdeborna."

Ovanstående stod att läsa i en morgontidning en försomardag för snart ett år sedan. "Nu är det alltså ute med TRAFIK," tänkte säkert många. TRAFIK hade nått sluthamnen efter att ha passerat alla de för så många andra ångbåtar karaktäristiska stadierna, : Från funktionsdugligt, bekvämt och uppuret kommunikationsmedel under nära sjuttio år till utflyktsbåt då gods och passagerare började svika. Från utflyktsbåt till kafé, då ingenting längre ville bära sig och då intresset från kommunens sida att bevara fartyget för länge sedan svalnat. Slutligen från till kafé till någonting, som bara låg där och väntade på vad som skulle ske sedan myndigheterna satt stopp för all förtäring av kaffe och bul-lar på den gamle kämpens fördäck.

Någon omedelbar reaktion på det kommunägda Hjo Rederi ABs beslut att hugga upp TRAFIK lät vänta på sig. Mången sorgsen hjojobo kastade oroligt sina blickar ner i hamnen för att få en sista skymt av fartyget, som hade funnits så länge, som var förknippat med så många minnen, som hade blivit ett med Hjo.

Skrothandlare med mässing och koppar i blicken dök upp och skärskådade det fordom så praktfulla fartyget. Men någon lysande affär kunde Hjo kommun inte räkna med om

TRAFIK sålts åt det hållet. 3000 kr ville en av gentlemanerna ha för att skrota fartyget!

Det såg verkligen hotfullt ut. Något borde göras för att rädda TRAFIK. I augusti gjordes det. Några hjo- och skövdebor slog sig samman och gick ut med ett upp-rop i länspressen för att komma i kontakt med flera vänner av ånga och ångbåtar och som kunde vara intresserade av att satsa på TRAFIK. Uppropet fick ett gott gensvar. Det fanns många som gått och funderat på hur man skulle rädda TRAFIK.

Den 23 september bildades Föreningen s/s TRAFIK vid ett möte i Hjo. Fartyget hade tidigare inköpts för föreningens räkning - pris 5000 kr - och bogserats till varv i Sjötorp. Många drog en lättadens suck - TRAFIK var räddad. Hon skulle rustas upp och segla igen.

Men det verkliga arbetet återstod och återstår: att göra TRAFIK till ett sjövärdigt fartyg.

Några veckor senare togs TRAFIK in i torrdocka och fartygsinspektionen tog sig en grundlig titt på henne. Det var tretton år sedan hon var uppe på det torra och spänningen var naturligtvis stor. Men det var ett dystert besked inspektören hade att ge: Det var inte mycket kvar av den 8 mm tjocka plåten.

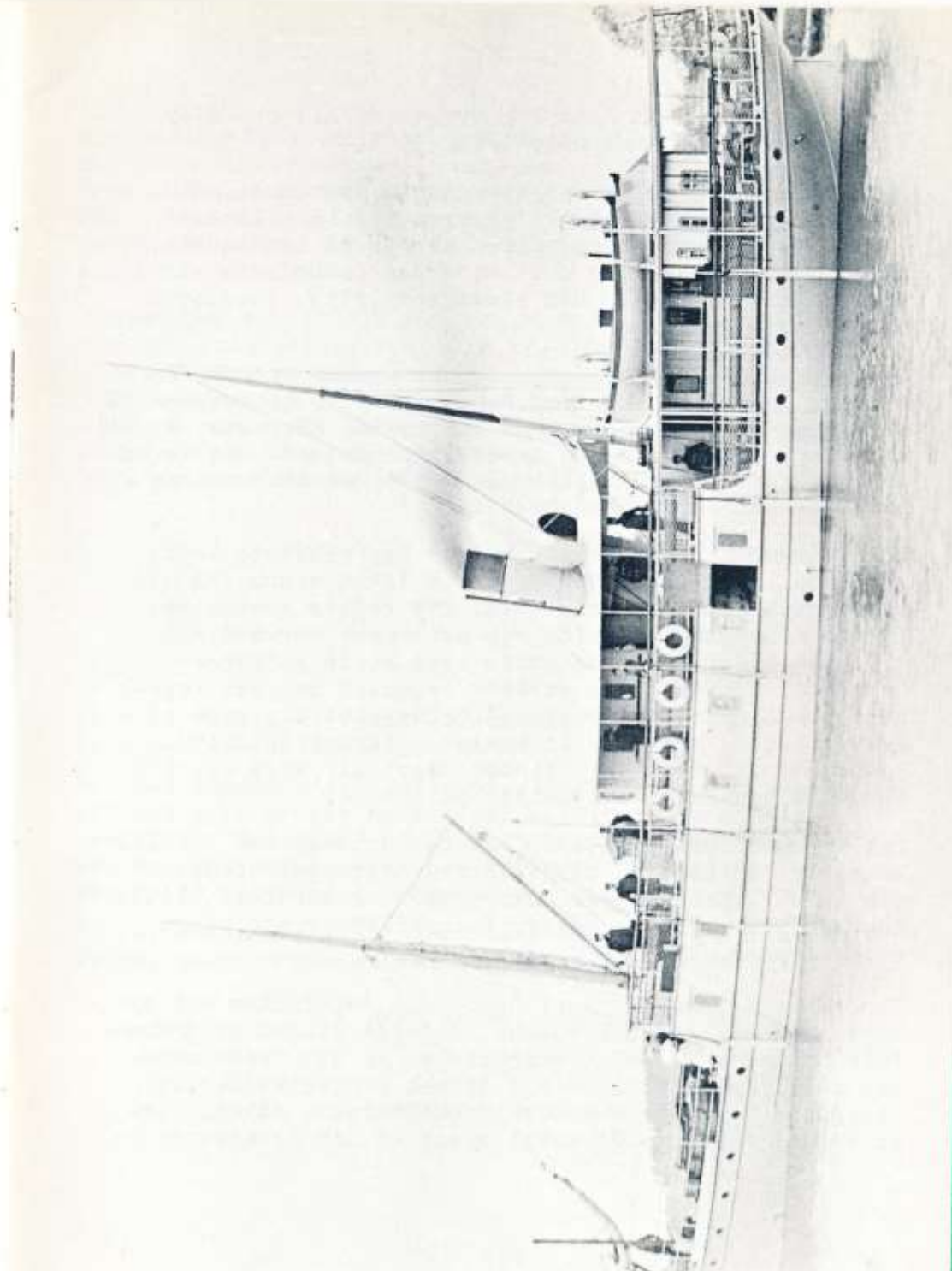
Någon vecka senare fick föreningen det skriftliga utlåtandet omfattande 27 punkter, vilka måste åtgärdas innan fartyget åter tilläts för passagerartrafik. Med denna lista som rättesnöre var det bara för föreningens medlemmar att sätta igång det omfattande upprustningsarbetet.

I drygt åtta månader har det arbetet pågått. Ett dussintal medlemmar samlas varje lördag ombord i fartyget full-

BILDEN TILL HÖGER:

s/s TRAFIK vid sekelskiftet. Med undantag för en liten styrhytt ser hon likadan ut idag. Måne vi får se henne utrustad med segel?

Foto från föreningen s/s TRAFIK, fotografen okänd.



la av entusiasm och fast övertygade om att hon åter skall vara under ånga någon gång 1975.

Mycket av vinterns arbete har ägnats ångpannan. All armatur, isolering och plåtar runt den har plockats bort. Skorstenen och sotskåpet ligger på landbacken. Alla tuber har skurits bort eftersom tubändarna var illa anfrätta. Pannan har slutligen lyfts, rengjorts och mönjats.

Om allt går enligt planerna kommer pannan att förses med nya tuber till hösten. En ny skorsten tillverkas på en verkstad i Hjo och kommer att sättas på plats så snart som möjligt. Detta anses angeläget för att ta en del besökare ur den villfarelsen att det kvarvarande brusröret är fartygets skorsten!

Inredningen i salonger och hytter har plockats bort. Durkarna längs fartygssidorna har lättats upp för att möjliggöra kommande plåtbyten. Två rejäla granar har fällts i skogarna utanför Hjo och dessa förvandlas till master eftersom de gamla inte kunde godkännas. Ombord på TRAFIK pågår arbetet dessutom med att reparera och lägga ny tjärpapp på taken samtidigt som en av hytterna - konversationhytten - iordningställts. Detta för att det skall finnas något att visa upp för de många besökare, som hälsar på ombord.

Det är inte bara i Sjötorp som det arbetas med TRAFIK. Många av medlemmarna har en del av fartyget hemma och jobbar på kvällarna med matarpumpen, generatorn, lilla ångmaskinen, bord, speglar, fotogenlampor och många andra prylar.

Den 12 juni togs fartyget ånyo in i torrdockan och arbetet med skrovet påbörjades. Arbetet utförs av yrkesfolk från varvet och förhoppningen är att dessa arbeten skall kunna slutföras i år och projektet skulle därigenom bringas en avsevärd bit närmare målet. Cirka 100 m² fartygsplåt skall bytas ut och arbetet är

kostnadsberäknat till 50.000 kr. Hälften av den summan finns i föreningens kassa och resten hoppas vi få fram genom att värva fler medlemmar och andelsägare. Genom försäljning av ritningar, vykort, lotter mm och genom att anordna aktiviteter av olika slag hoppas vi också få in en del.

Föreningen s/s TRAFIK har idag 220 medlemmar vilka tecknat 300 andelsbevis à 100 kr. Men vi vill gärna bli fler. Teckna en andel i ångfartyget TRAFIK och hjälp till att bevara en gammal fin sak! Hjo är en trevlig stad på sommaren. Ännu trevligare blir den med TRAFIK. Det vore väl inte dumt att hälsa på där ibland och göra en resa ombord på ett eget ångfartyg?

Ulf von Tell

Vi vill verkligen önska Föreningen s/s TRAFIK god seglats och många framgångsrika år.

Det kan nämnas att Föreningen givetvis är helt ideell och att allt arbete ombord och i föreningen utförs utan lön. Vidare kan nämnas att organisationsstrukturen är uppbyggd ungefär som vår egen, alltså med en ekonomisk förening i bakgrunden.

Vi förmedlar gärna adressen till Föreningen för dem av Sällskapet medlemmar, som är intresserade av TRAFIK:

s/s TRAFIK, ekonomisk förening
Box 9259
541 02 SKÖVDE 2
Postgiro 86 23 44 - 9

Red.

ETT TACK

till alla dem, som med verklig givmildhet tänkt på s/s BOHUSLÄN denna vår. Styrelsen kan dessvärre inte tacka alla personligen men vill härmed uttrycka sin stora tack-samhet. Som bekant ser man alltid botten i vår kassakista - det finns alltid och kommer alltid att finnas saker, som måste åtgärdas hur mycket vi än underhåller och vårdar.

För dem som arbetar i fartyget känns detta som en uppmuntran och ett stöd i vår gemensamma strävan att bevara s/s BOHUSLÄN.

Styrelsen.

*

OMBORD - AKTUELLT FRÅN FARTYGET.

Som ni kanske observerat på sistone, har serveringen ombord skett på ett prydligt, välordnat och tilltalande sätt med servering vid borden i mat- och röksalongerna.

Det är vår besättningsrekryterare Kurt Falk som tillsammans med Per Ahlquist sköter denna lovvärda verksamhet. De båda herrarna uppträder i vita mässjackor och svarta byxor och förlämnar våra prydliga salonger den atmosfär de skall ha.

Flera av våra kunder och medlemmar har bett att genom Ångbåten få framföra sin uppskattning till de båda hovmästarna och till kökspersonalen.

BOHUSBÅTAR I GÅNGEN TID,

K.E. Ingebys bekanta mapp med teckningar av äldre bohusbåtar säljes genom Sällskapet. Följande ångare finns bland andra avbildade: OSKAR DICKSON, BOHUS, BYFJORDEN, BOHUSLÄN, LYSEKIL, ALBREKTSUND med flera.

Mappen kostar 40 kr hemsänd per post och 35 kr vid avhämtning ombord. Beloppet kan sättas in på vårt postgirokonto 62 16 06 - 3 och sänds sedan från förlaget.

*

NY REDAKTIONSADRESS.

Från den 1 juli är tidningens adress: Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 00 Lysekil. Telefon dit 0523/134 14. I samband med utgivningen av detta nummer stänger redaktionen och medlemsregistret och träder i funktion igen i mitten av juli. Under stängningsperioden kan vi tyvärr inte erbjuda någon service åt medlemmarna utan får hänvisa till Sällskapets adress i Göteborg.

Ångbåtsredaktionen

*

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare Yvonne Starmark. Redaktionen adress: "Ångbåten", c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 00 Lysekil.

MEDLEMSAVGIFTEN i Sällskapet Ångbåten är 15 kr/år. Beloppet kan sättas in på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3, adress Göteborg.

Från och med den 31 Mars 1900.

Ångaren Tjörn.

Göteborg—Rörtången—Kåkenäs.

Från Göteborg:	Från Rörtången:
Måndag kl. 1,30 e. m.	Måndag kl. 4 f. m.
Onsdag » 2,30 »	Onsdag » 4 »
Lördag » 2,30 »	Lördag » 3,30 »

anlöpande Hvitskår, Hjelm och Tjufkil.

Till **Kåkenäs** Måndag kl. 1,30 e. m.

Till **Djupvik** Onsdag och Lördag kl. 2,30 e. m.

Kåkenäs—Marstrand.

Från Kåkenäs:	Från Marstrand:
Tisdag kl. 5 f. m.	Tisdag kl. 12 midd.

anlöpande Låka och Djupvik samt under April, Maj, Juni och September månader äfven Rörtången och Tjufkil.

Under Juli och Augusti månader.

Rörtången—Marstrand.

Från Rörtången:	Från Marstrand:
Torsdag kl. 6 f. m.	Torsdag kl. 12 midd.

anlöpande Tjufkil.