

ÅNGBÅTEN



Årg 13 • December 1977 • Nummer

41

Ångbåten 41

medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg 2

Postgiro 821006-4
Bankgiro 673-88 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag
kl 10-12 och 13-15; 031-13 14 20.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid
Stenpiren - endast under reglationsä-
noug - 031-13 14 50.

Ångbåten utkommer med fyra nummer
per år.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:
Ingvar Kronhamn Gannar Söderberg
Kringelgatan 4 Övre Hovrösgatan 2
417 28 Göteborg 411 28 Göteborg

Bidrag till tidningen bör skickas direkt
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till med-
lemsregistret tel 031-93 93 99.

Medlems- och prenumerationsavgift är
50 kr per år.

Ångbåten 41 var bär för tryckning i decem-
ber 1977 och trycktes i 2000 ex.

Stolsben efterlyses

Längst fram i röksalongens ombord på BO-
HUSLÄN står 6 göteborgstolar vid de små
runda bordet. Dessa stolar är en förtäring
gäva till ångaren och värdet borde uppgå till
ca 1000 kr per stol.

Tvåve har det beklagliga hänt att någon mind-
re oälsam resenär brutit av ett ben på en
av stolarna i salongen. Vad vären var, när
stolen lags innan firavannet avbröts be-
net.

Är det någon som vet var benet har tagit vil-
gen?

Ring i så fall till Nils Bydbeck 372401 (kon-
tor) eller 277846 (hem) eller kontakta Inge
Nilsson ombord.

Innehåll:

sid

- 3 Marstrandsångaren BOHUSLÄN
- 4 Viatar på BOHUSLÄN
- 8 Fallriksgeschäftet har drabbat oss
- 9 MARIEHOLM civil igen
- 10 Vågskvalp och ångbåtarolk
- 11 På åldersspring
- 12 BJÖRKBJÄRDEN kommer tillbaka
- 13 Bryggens bud - sken!
- 14 Sommaren 1926
- 17 Ingen stress på MOTALA EXPRESS
- 18 Båtar runt omkring
- 19 FÄRJAN 6
- 21 FÄRJAN 6 - ur skopslagstoken
- 22 ALEXANDRA av Fronsburg
- 23 Sail Training Base
- 24 Annons för Sjöfartsmuseet i Göteborg

Medlemsavgiften 1978

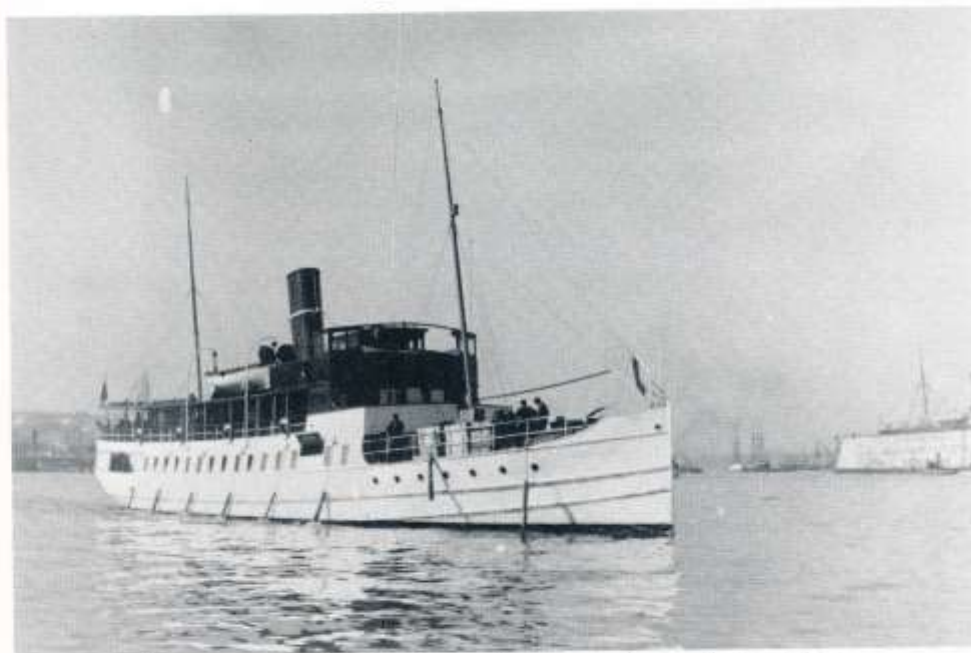
Medlemsavgiften för 1978 är 30 kr. För
medlemsavgiften i Sällskapet Ångbåten er-
håller man medlemstidningen Ångbåten fyra
gångar per år samt programmet Sommartu-
rerna som är ångaren BOHUSLÄNs dags-
och kvällsturer i skärgården.

Medlemsavgiften kan betalas med det inbetal-
ningskort som medföljer tidningen. Inbetal-
ningskortet kan även användas vid köp från
Ångbåtsklubben eller för gåvor till ångaren
BOHUSLÄN.

**GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN**



Marstrandsångaren BOHUSLÄN



Ångaren BOHUSLÄN på ingående till Stenpiren den 9 september 1920.
Foto från Sjöfartsmuseet.

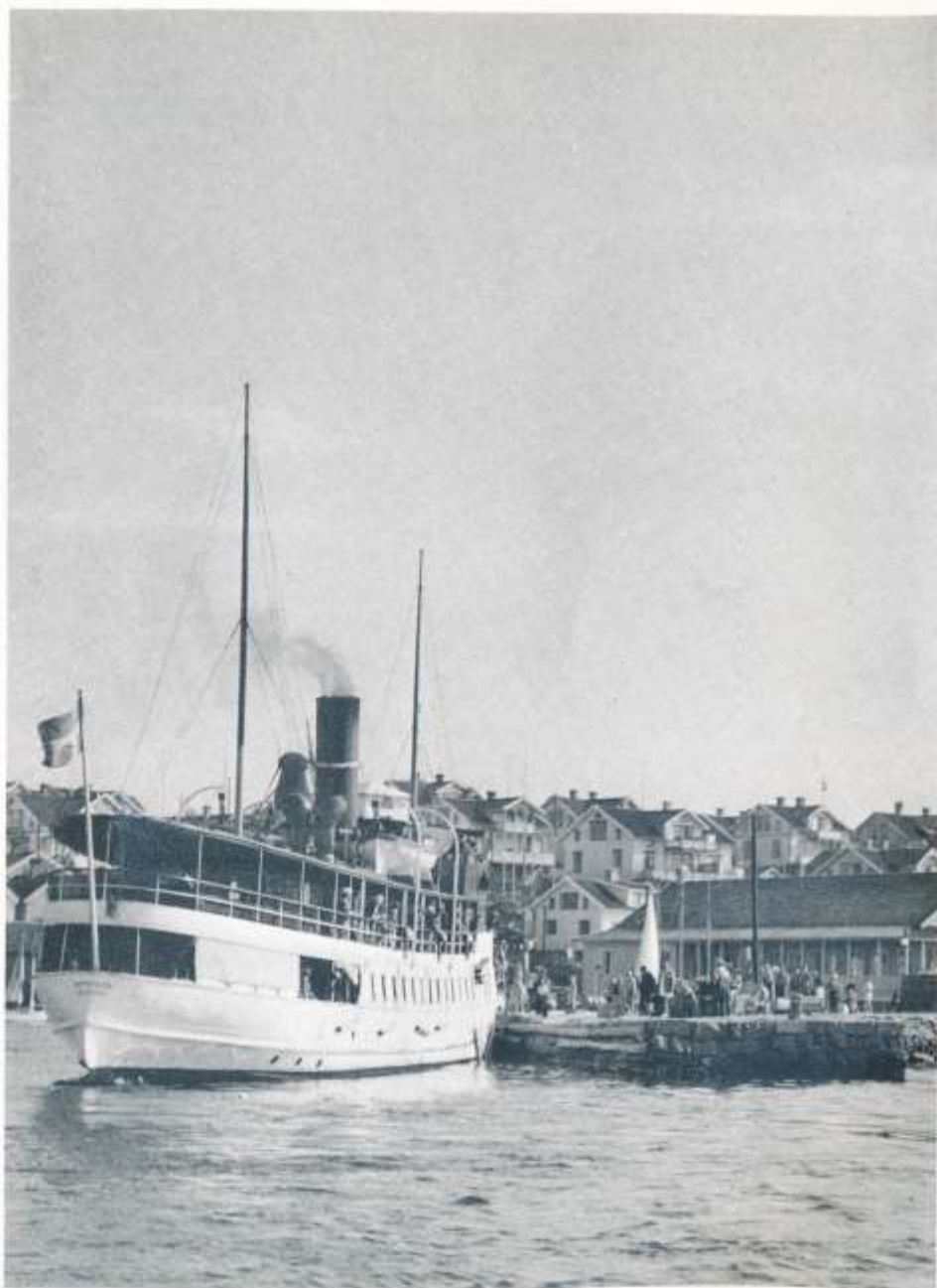
Sedan ångaren BOHUSLÄN övertogs av Säll-
skapet Ångbåten år 1965 har verksamheten
bestått av beställnings- och medlemsturer
under månaderna maj-september. Medlems-
turerna har de senaste åren utvecklats till
att försöka efterlikna de reguljära turer som
förr gjordes av BOHUSLÄN och andra ång-
båtar längs kusten. Numera marknadsförs
medlemsturerna även för allmänheten och har
därför antagit den mer neutrala benämningen
Sommarturerna. I sammanhanget kan det kan-
ske därför vara av intresse att se hur BO-
HUSLÄN användes under sin aktiva tid hos
Marstrandsbolaget.

BOHUSLÄN sattes i trafik tisdagen den 19 maj
1914. De turer som ångaren sattes in på var
avsedda för både passagerare och gods. Tu-
rernas uppläggning, med undantag av som-
martrafiken, var i stort detsamma under de
år trafiken drevs av Marstrands Nya Ångfär-
tygs AB. Från mitten av juni till mitten av
augusti tillämpades en utökad sommarturist-
ta. Speciella turer fanns även under större
helger. När BOHUSLÄN var åretrunt båt gick
turerna på följande sätt:

ÅRETRUNT TRAFIKEN

Måndagar och torsdagar lastades och kotade
man vid Stenpiren i Göteborg. Merparten av
godset togs in genom lastportarna på mellan-
däck. Idag är styrbordsporten helt igensatt
medan babordsporten delvis är öppningsbar.
Gods till de första bryggorna stuvades på mel-
landäck så långt utrymmet räckte. Istället
för nuvarande livbältslådor fanns då uppfäll-
bara långbänkar. Gods till längre bort beläg-
na bryggor lastades i lastrummet med hjälp
av ångvinschen. Visst gods lastades även på
fördäck. På det öppna akterdäcket stuvades
ofta lådor med tomma konserverburkar till
konserverfabrikerna i Gravarne.

Tisdagar och fredagar gick BOHUSLÄN från
Göteborg kl 8.00, sommartid istället kl 9.00.
Passagerarna som reste med BOHUSLÄN
kunde välja mellan 1:a och 3:e klass. Salong-
erna på övre däck var endast avsedda för 1:a
klassresenärerna. I matsalongen fanns flera
olika rätter att välja mellan. Till maten kun-
de gästerna beställa vin. Vinet förvarades i
flaskställ i källaren under försalongen. Nu-



Ångaren BOHUSLÄN i Fiskebäckskil. Aktersprinet har satts ut och ångaren är klar att backa ut från bryggan. Bilden kommer från Svenska Västskustfiskaren.



Ångaren BOHUSLÄNs trafikområde

mera är flakställen borta och köllaren är degraderad till öl- och läskedrycksförråd. I försalongen serverades öl, kaffe och smörgåsar.

Under resan till Gravarne anlöpte BOHUSLÄN som regel Marstrand, Skärhamn, Kyrkesund, Mollösund, Hälleviksstrand, Gullholmen, Elläs, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön, Örn och M 1939, Hovenäset, Smögen och Gravarne. Fram till slutet av 1920-talet var Smögen slutstation. Fiskebäckskil, Örn och Hovenäset anlöptes ej alla turer i veckan. Sommartid tillkom även Gåsö för BOHUSLÄN. Gångtiden till Gravarne var 8 tim 15 min.

Onsdagar och lördagar gick BOHUSLÄN tillbaka till Göteborg. Som regel var avgångstiden från Gravarne 7.00, sommartid något senare. På akterdäcket bestod lasten ofta av lädor med konserver. Restiden till Göteborg var 9 tim, då är längre uppehåll i Lysekil och Marstrand medräknade.

Söndagar alternerade BOHUSLÄN med någon av de andra ångarna till Marstrand och åter. Sommartid gick BOHUSLÄN varje söndag till Lysekil och åter till Göteborg för att sedan göra en sen tur till Marstrand på kvällen. Måndagar gick ångaren morgonturen från Marstrand kl 7.00 till Göteborg. En del morgonresenärer passade på att slumra i aktersalongen under tvåtimmars turen till Göteborg. Vissa år hade BOHUSLÄN även kvällstur till Marstrand på onsdagar och morgontur tillbaka på torsdagar.

EXPRESSÅNGAREN

År 1932 började Marstrandsbolagets expressurer sommartid. Till att börja med var det ångaren MARSTRAND som gick sträckan Lysekil-Göteborg och åter samma dag. Några år senare kom även BOHUSLÄN att sättas in på expressruterna. BOHUSLÄN gick från Göteborg kl 8.00, under senare år 7.30, och anlöpte Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Gåsö, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön, Smögen och Gravarne som nåddes efter sex och en halv timma. Efter en halvtimmars uppehåll i Gravarne - om man inte var försenad - var det dags att vända åter till Göteborg med ankomst strax efter kl 21. Det var säkerligen långa dagar för besättningen eftersom turen kördes sex dagar i veckan. Ångaren MARSTRAND körde expressruterna i omvänd riktning och hade natthamn i Gravarne.

SLUTET PÅ TRAFIKEN

Vintern 1950-51 var den sista som BOHUSLÄN gick i åretrunt trafik med gods och passagerare efter sitt gamla program. Efter sommarens expressurer 1951 lades ångaren upp för att i fortsättningen endast bli sommarbåt. Vintertrafiken sköttes istället av de båtar som hade blivit motoriserade. Även sommaren 1952 gjorde BOHUSLÄN expressurer efter en något justerad sommarturlista. I turlistorna angavs restiden för BOHUSLÄN på sträckan Göteborg-Marstrand till 1 tim 50 min! Sommaren 1953 gick ångaren efter ett helt nytt program: Måndagar Gravarne-Göteborg, tisdagar alt fredagar Göteborg-Lysekil-Göteborg, onsdagar Göteborg-Marstrand-Göteborg, torsdagar Göteborg-Nösund-Göteborg (yttre vägen), lördagar Göteborg-Gravarne och söndagar Gravarne-Göteborg-Gravarne. Efter sommartrafiken 1953 hyrdes BOHUSLÄN ut för trafik mellan Hälisingborg och Köpenhamn. Samtidigt byggdes det tidigare öppna akterdäcket in och blev café.

Sommaren 1957 återkom BOHUSLÄN på tråden Göteborg-Gravarne där hon ersatte LYSEKIL som istället blev Öresundsbat. Marstrandsbolaget hoppades att en tystgående ångbåt skulle hålla trafikanterna kvar. 1958 var sista året BOHUSLÄN gick i reguljär sommartrafik länge sin gamla trad. Då fick hon ta betydligt fler passagerare än de 300 som är övre gränsen idag. I kustfart fick ångaren ta 356 passagerare och i inre fart till Marstrand via Albrektsunds kanal 439 passagerare. Ett sådant certifikat hade faktiskt behövts under turen till Lysekil den 9 juli i somras. De nuvarande Sommarturerna med BOHUSLÄN har kanske återfunnit stilen från forna sommars välbesatta ångbåtsturer.

Vinter på BOHUSLÄN



Kaffepaus ombord på BOHUSLÄN den 21 november 1977, långt efter sommarens sista resenärer lämnat ångaren.

Söndagen den 2 oktober gjorde BOHUSLÄN årets sista beställningstur. Det var Centrum för byggnadskultur som hyrt ångaren för att stifta närmare bekantskap med bebyggelsen i några kustsamhällen. Kl 8,30 gick ångaren från Stenpiren mot Marstrand som hälsades med årets sista ångbåtssignal från BOHUSLÄN. Resan gynnades av ett ovanligt bra väder. Dagarna före hade blåsten svept längs kusten. Första anlöpet gjordes på Åstol där BOHUSLÄN är en sällsynt gäst. Tidigare har ångaren med besättning bara gästat Åstol midsommardagen 1976.

Från Åstols trånga hamn gick resan vidare över Hjärteröfjorden, genom Kyrkesund till Mollösund. Framme i Mollösund var den vanligtvis lediga ångbåtsbryggan upptagen av m/s SOTEN som några minuter före BOHUSLÄN kom norrifrån på en specialtur. För BOHUSLÄN blev det istället premiäranlöp i hamnbassängen som var fri från småbåtar denna oktoberdag. I Mollösund gjordes två och en halv timmas uppehåll och de ca 150 resenärerna gjorde en promenad genom samhället till skolan under sakkunning ledning.

Under återresan serverades söndagsärrisoppa med varm punsch ombord. I Skärhamn gjordes ett snabbbesök innan det bar iväg direkt tillbaka till Göteborg där Stenpiren anlöptes omkring kl 20.

Dagen därpå förhalades ångaren från Stenpiren till Skeppsbron kaj 17 där vinterförtöjning skedde. Som kajförråd har en 20 fots container lånats och där har nu livbälten och livbältslådor stuvats. Promenaddäcket har som vanligt kläts in med presenningar för att skydda överbyggnad och däck mot vädrets påverkan.

I skansen har snickeriarbetena som legat nere under sommaren återupptagits. Försalongen som inte blev färdig till sommaren är nu under fortsatt arbete med bl a målning och uppsättning av lister. I mellandäcksgången pågår rostknackning och rostskyddsmaåling. Livbältslådorna - som nu står i förrådscontainern - är i behov av genomgripande reparation. Även i aktersalongen har återuppbyggnadsarbetet påbörjats. Salongen kommer säkert att bli trivsamt när allt är återuppbyggt



Nu pågår som bäst arbeten i inredningen ombord. Bilderna visar målaren Christer i försalongen och snickarna Leif, Stefan och Kenneth i aktersalongen 21 nov.

och de vlnröda plyschdynorna kommer på plats.

Sedan en ny cirkulationspump kopplats in på värmesystemet är det behaglig temperatur ombord. För att hålla vinterkylan ute har caféet på akterdäck isolerats vilket har gett en märkbar förbättring, inte minst viktigt för kaffepauserna ombord på arbetskvällarna.

När tidningen når läsarna kanske BOHUSLÄN redan befinner sig på varv för plåtbyten och klassning. Denna gång är det en plåt i lastrummet och en i maskinrummet som skall förnyas. Eventuellt kommer även den ångdrivna cirkulationspumpen till kondensorn att bytas. En begagnad bra pump med tillhörande ångmaskin har genom vänligt tillmötesgående från Skrot & Avfall kunnat hämtas från den ryska ångtråtlaren PELENG. Före montering i BOHUSLÄN kommer pumpen att renoveras hos Berntssons Mekaniska i Haga.

Så vill vi bara påminna om att vi arbetar ombord på måndags- och torsdagskvällar samt lördag förmiddag. Välkommen ombord och ta gärna med arbetskläder för det är mycket som skall göras ombord innan sommaren åter är här.

GS



Tallriks-geschäftet har drabbat oss

NU har det som vi fruktat hänt, nämligen att "Ångans Vänner" spekulativa tallriks-geschäft drabbat ångaren BOHUSLÄN!

I Ångbåten 38 berättade Dag Almén hur hans och Claes Jernbys foton av ss BRYNHILD resp ss BLIDÖSUND använts i Ångans Vänner spekulativa samlartallriksproduktion. Nonchalerandet av upphovsrätten har polis-anmälts.

Nu har det hänt som Dag och vi andra befarrat, nämligen det att ångaren BOHUSLÄN kommit på samlartallrik från samma håll.

Ångans Vänner uppfattning av ångaren BOHUSLÄN är en dåligt tecknad återgivning av ett fotografi där viktiga detaljer förvanskats. BOHUSLÄN har fått krum förstäv och aktern antyds med ett streck! Friheltarna hänger som ledena bananer i olika vinklar. Ångaren misskrediteras av denna dåliga produkt.

Det är inte bara ångbåtar som missbehandlas på tallrikarna från Ångans Vänner. Ångtopen på deras järnvägtallrikar kännetecknas av att ena sidans hjulflansar ritas på insidan av spåret, den andra sidans flansar på utsidan! Detta är synonymt för Ångans Vänner som har sparat ur för längeseedan.

BOHUSLÄN-tallriken ges ut av Firma Falk & Co i Malmö med samma adress och telefon som Ångans Vänner Försäljnings AB som här har funnit ett sätt att kunna operera under annat namn.

Bakom Falk & Co står förutom Falk, tecknare på Kvälls-Posten, Jimmy Olsson, redaktionssekreterare på Kvälls-Posten, och hans hustru Solweig Olsson som tecknar tallriksmotiven och omnämns som konstnär i annonserna.

Falk & Co gick i år ihop med Ångans Vänner Försäljnings AB där Jimmy Olsson är ordförande. Verkställande direktören heter Uno Nicklasson vars fru förestår expeditionen.

Ångans Vänner Försäljnings AB inledde sin verksamhet och fortsatte i september 1976 den tallriksutgivning som tidigare skötts av Stiftelsen Ångans Vänner där Jimmy Olsson också är ordförande. Även den övriga styrelsen är gemensam.

1976 framställde Ångans Vänner 34 serier tallrikar om totalt nästan 6000 ex vilkasåldes för cirka 95 kronor per styck. Då är in-te Falk & Co:s produktion inräknad.



Tallrikarna levereras från AB Elg & Elg i Väckelsång och är av vitt porslin som bränts i ugn vid 600 graders temperatur innan motivet på en plastfilm läggs på. Det är således en produkt som inte tål att jämföras med äkta samlartallrikar eller vilken tallrik som helst med dekor och överglasyr (som den riktiga Bohuslän-tallriken från Gustavsberg som kom 1975).

Tallriksutgivningen började med vil tilltagna annonser i dags- och hobbypress där Stiftelsen Ångans Vänner sade sig "ha till upp-gift att främja och stödja ångkultur. Såväl sammanslutningar som enskilda som arbetar med denna målsättning kan komma i åtnjutande av bidrag från Stiftelsens fonder."

Det lät onekligen ideellt och ädelt. Var det då någon som ansökte och fick bidrag? För att slippa anmälan från Stiftelsen Skärgårdsbåten i Stockholm köpte Ångans Vänner aktier i Mariefredsbolaget vars ångare MARIEFRED klarar sin existens genom Stiftelsen Skärgårdsbåten enträgna, ideella arbete.

Annars har endast en s. k. museijärnväg på Österlen i Skåne ansetts värdig att komma i åtnjutande av bidrag från "fönderna". Vi återkommer längre ned till denna järnväg.

I januari 1977 övertog Ångans Vänner Försäljnings AB Brösarp-S:t Olofs Förvaltnings AB som alltså blev ett dotterbolag till Å V Förs AB och med identisk styrelse, ordförande är alltså Jimmy Olsson. Vad förvaltar då detta bolag?

1969 bildades i Malmö en ideell förening, Föreningen Skånska Järnvägar, som skulle bli en normalspårig museijärnväg i Skåne. 1971 började föreningen under några sommarsöndagar ångtågstrafik mellan Brösarp och S:t Olof på bandelen Kristianstad-Gärnsås där SJ lade ner persontrafiken 1971.

Trafiken växte men föreningen orkade inte med expansionen. 1973 förvandlades föreningen till stiftelse efter vad styrelsen sade, såväl ekonomiska som personliga motsättningar inom föreningen med olika försök till kupper och maktövertagande. Stiftelsebildningen förklarades med att man ville hindra att en liten enskild grupp skulle kunna över-ta och driva museijärnvägen som en privat, lukrativ rörelse.

Ja, man kan efteråt undra om det inte var detta som skedde. Vi läser ur Skånska Järnvägars verksamhetsberättelse för 1976, under-tecknad av "koncernordförande" Jimmy Olsson:

"Omvandlingen från en stödig förening, som mer påminde om polsk riksdag, till den organisationsform vi har idag, är genomförd i sin första, stora etapp. En bit in på 1977 blev det klart rent juridiskt att Stiftelsen Ångans Vänner tagit över (museibanan). Men i praktiken skedde det långt tidigare av ekonomiska skäl (!). Naturligtvis driver inte Stiftelsen (Ångans Vänner) själva järnvägsrörelsen. Inte heller Stiftelsens (Ångans Vänner) helägda bolag Ångans Vänner Försäljnings AB. Men däremot det av detta bolag ägda Brösarp-S:t Olofs Förvaltnings AB!"

Styrelsen är alltså den samma för

Stiftelsen Skånska Järnvägar
Stiftelsen Ångans Vänner
Ångans Vänner Försäljnings AB
Brösarp-S:t Olofs Förvaltnings AB.

Koncernens omsättning 1976 på 600 000 kronor gjorde att man såg ljus på framtiden. Dryga omkostnader i form av löner, arvoden och traktementen gjorde emellertid att det krävdes pengar för att få igång tågtrafiken inför 1977. Den kreditgivande bankens villkor var en omorganisation av ledningen vars huvudsakliga förändring innebar att initiativtagaren och trafikchefen i en person entledigades.

Personalen vid järnvägen, dvs de ideellt arbetande personer som verkligen ser till att tågen rullar, opponerade sig mot att Ångans Vänner övertog aktiemajoriteten i förvaltningsbolaget. Stiftelsen Skånska Järnvägar fick då köpa 51 % av aktierna och personalen resten, till rejäl överkurs.

Ångans Vänner Försäljnings AB har alltså inte kvar några aktier "i järnvägen", vad det nu har för praktisk betydelse. De sitter ju ändå alla i samma båt, eller tåg kan man säga.

Personalen har även kritiserat Jimmy Olsson för hans "obehagliga befälsföring" vid tjänstgöringen på museibanan där uniforms-prålet varit påtagligt.

Det är Jimmy Olsson som är spindeln i nätet som för egen och "klickens" vinning utnyttjar andras idealism och aningslöshet.

Medan andra museibanor klarar sig utan den hjälp som Skånska Järnvägar anser sig beroende av har deras bana på Österlen urartat till ett kommersiellt jippo vars museala intentioner vi har anledning att betvivla. "Under vilka former järnvägsmateriel räddas åt eftervärlden är ovidkommande" häser Uno Nicklasson.

Vid bildandet av Järnvägshistoriska Riksförbundet i Kalmar 12 november 1977 upptogs inte Skånska Järnvägar i den ideella museibanagemenskapen. IK

MARIEHOLM civil igen



Sommaren 1976 deltog Marines stabsfartyg MARIEHOLM i veteranångfartygsmötet i Götteborg. Senare på hösten samma år lades ångaren upp på Muskö Örlogsvärv sedan den ersatts av ett nytt fartyg. I somras såldes fartyget till Rederi AB Marieholm i Stockholm. Den 20 juni gick MARIEHOLM för egen maskin från Stockholm till Falkenberg där hon sedan fungerade som vandrarhem under sommaren. MARIEHOLM kommer troligen att ha samma funktion även nästa sommar.

Vågskvalp och ångbåtsrök

En ord- och bildkavalkad
av Nils Boström



Försiktigt trevande, som en gammal tant ur kyrkbänken efter högmässan tar BOHUSLÄN sej ut från Stenpiren. Med aktern motströms börjar hon vänslas så smått med hamnens evigt strömmande älvvatten för att småningom ta till mer kavata tag. Rättvänd mot Västerhavet glider hon - som ett ångfartyg ska göra - i det närmaste ljudlöst längs hisingsidans varv.

Svetslågor och bullret från olika maskinella hjälpmedel avslöjar att det jobbas i solvärmen på en del fartyg. Konstateras bland de ca 250 passagerarna; medlemmar som nickar igenkännande till varann samt bekanta i tredje och fjärde led, som via djungeltelegrafan blivit påmind om detta tillfälle njuta en smula sjöluft. Tröjor, kofor och rockar åker på samt i förekommande fall; schaletter. Upp från "bryggan" ger kapten per mässingsblankt fartreglage sina intentioner tillkänna genom den plingande maskintelegrafan ner till "chifan" och hans mannar. Manometernålars motsolsvandring på den graderade skalan ger gott hopp inför dagen om ett idogt dunkande ur skrovets djup. Allt lugnt, det verkar Åkaj och väl ute i rum sjö ger ångkraften ifrån sej 12 knops fart.

Man börjar t o m förstrött lyssna till den "sjökunnige", en oundviklig figur, alltid till hands att med hjälp av tummen eller pipekaffet hålla krigsittande underrättade om vad det där, och det där, är för flytetyg vi passerar. En stående punkt på programmet är då han kan skönja skären ute i väst med Vingafyr.

Har man missat morronfiket finns tillfälle att komma på rätt köl genom att kösa sej fram till en mugg och bulle i ångbåtskaffet. Lite längre fram på dagen kan man ha bokad in sej för ångbåtsbiff och njutningen av att sitta vid dukat bord; med Bohusläns skärgård på vidfilm utanför matsalsrutan.

Gärna kanske man en stund efter maten svävar hän i tankarna till forna tiders grosshandlare och handelsresande, som njöt en cigarr med groggen inom räckhåll, medan han förstrött ögnade i Morgonposten eller GP eller om han åkte med kvällsbåt: Handelstidningen.

Ny Tid och Bohusläningen är det, så här efteråt i varje fall, tänkbart som förströelse för dom som satt nere i värmen från pann- och maskinarum. Här släntrar "frivakterna" nu upp ur maskin; hon vakar bra säger en av dom, d v s att BOHUSLÄN följer vind och vågor fint, i jämn rytm.

Arbetsfolk, fiskare och lantbefolkning fick hålla till här i III-klass med fotogenkannor och fat, pilsnerbäckar i legto och alla övriga förnödenheter som skulle ut till handlarna på äarna.



Men nu får vi ta oss ut på fördäck och avnjuta nuet och den solskimrande dagen; en allert grupp äldre herrar i vindslitna seglarmössor, modell "Kung Oscar", har stora intresset påskruvat för allt inom synhåll. Då och då hettar det till och med kartor och sjökort hötter man åt varann i en prestigeladdad diskussion, om vad just det nu aktuella skuret kan heta, som skyntar, överöst med vitt skum, där borta vid horisonten.



Även om man under de nu gångna åren som BOHUSLÄN funnits i sitt nydanade "Fågel Fenix"-skick, enbart nött promenaddäckets ribbänkar, cafeterians sittplatser eller långbänkarna intill pannrumsvärmen, och där o-taliga gånger sökt lägga krokben för snabbt framilande serveringspersonal, så har man ändock såsom "sleeping-partner" en del bilder att hämta fram ur minnets "frösabox".

Som t ex den glada förväntan över alla tillströmmande båtresenärers anleten, då man från fördäck kan avnjuta den annalkande passagen genom Albrektsunds kanal, en sommarförmiddag med lätta fjädermoln. Då BOHUSLÄN kan uppträda som en storasyster "Svaneniv" vid närkonfrontation med seglare och motorbåtskeppare, som tvingas till skärpt uppmärksamhet i den trånga porten in mot Marstrand.

Eller i somrnattens halvmörker på väg åter mot Göteborg med passagerarna i en kvasiromantisk veckotidnings-stämning; som om de lyssnade på ett avlägset klingande trumpet-tapto, stöttat av en dämpad orkestral medverkan från mörka pustans söner...

När de dunkla bergsslätterna inåt landskapet nästan helt går samman med strandens grönområde, där en flock kossor sakta flyter fram, i ständigt nya, konturlösa formationer...

Många litet äldre passagerare njuter dagen måhända som bäst, när ångaren ligger förtöjd vid någon bohuslänsk träbrygga, medan de mer hurtfriska tagit sina badgrejor. Då kan veteranerna se och minnas mer på djupet om livet ombord på olika passagerarbåtar; då kommer de verkliga nostalgiska tongångarna fram medan man i sakta mak går uppför trapporna och ser sej med ett igenkännande leende omkring i matsal och salong där den tidstrogna inredningen i ädla träslag glänser. Allt vill man se och sedan i minnet återvända till, innan denna vackra dagresa utmed bohuskusten med en rejäl ångbåt är till ända.

På akterspring

När Marstrandsbolagets båtar gick längs kusten hände det ibland att ångarnas manövrering vid bryggorna kom i konflikt med ortsbefolkningens synpunkter och intressen. Följande skrivelse från Kyrkesund föranledde Marstrandsbolaget att ge ut en cirkulärskrivelse till befälhavarna.

CIRKULÄRSKRIVELSE

Till Herrar Befälhavare

Från Kyrkesunds municipalsamhälle hava vi emottagit följande protokollutdrag.

"§7

Beträffande marstrandsbåtarnas uppmuddring vid ångbåtsbryggan beslöt stämman enhälligt ingå till Marstrands Nya Ångfartygs AB med begäran om att de uppmana sina respektive skeppare att vid avgäendet ifrån bryggan i Kyrkesund de ej skola backa på springet, ty vid detta tillvägagångssätt kommer aktern rätt tvärs över viken och som manövern då alltid sättes fullt fram så muddrar propellern upp och kastar upp en bank inefter viken så att om de ej upphöra härmed så kommer viken inom en kort tid att torrläggas, så att fiskare ej flyter in med sina båtar.

Därför ville stämman förestå att då båtarna avgår ifrån bryggan de köra fram på springet och sedan backar ut i rännan likasom kapten Johansson på BOHUSLÄN gör ty han bär sig humant åt både när han lägger till och avgår härifrån.

Vidare beslöts att om detta ej hörsammas kommer stämman att vidtaga strängare åtgärder.

Som ovan

Arthur Pettersson

Justerat:

Karl Nilsson

Karl Andersson"

Marstrand den 16 februari 1934
MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS AB

Ny bibliotekarie

Under flera år har Sällskapet Ångbåtens bibliotek fört en tynande tillvaro. Det är ju så att ångaren BOHUSLÄN tar det mesta av de aktiva medlemmarnas tid och därför blir sysslan som bibliotekarie en andrahandsuppgift. I höst har ansvaret för Sällskapets böcker övertagits av Per Palmér från Gunnar Söderberg. Biblioteket är inrymt Sällskapets förråd i Tullhuset.

BJÖRKFJÄRDEN kommer tillbaka



Ångf. Saltsjön under Skurubro.

Kommer vi åter att få se SALTSJÖN under Skurubron på väg mot Saltsjöbaden, Dalarö och Utö? Redan i vår går ångaren till sjöss igen. Vykort från maskinchefen Tom Smith.

År 1925 byggdes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad Sveriges sista klassiska skärgårdsångare och samtidigt den enda som beställts av Waxholmsbolaget som tidigare övertagit alla sina ångare från andra rederier.

Det var SALTSJÖN som byggdes för traden Stockholm-Saltsjöbaden-Dalarö-Utö. Den är 37,51 m lång, 6,98 m bred och har ett djupgående på endast 2,10 för att kunna passera Baggenssticket, med tom akterpiktank.

Ångmaskinen är på 450 ind hkr vilket gav SALTSJÖN en fart av 11,5 knop vid provturen. Det påstås att maskinen inte var avsedd för ångaren som därigenom tappade en knop. Waxholmsbolaget kunde därmed dra av 50000 kronor från de begärda 300 000.

SALTSJÖN ersatte ångaren SÖDERTÖRN på Utöstraden där hon gick fram till 1948 då hon ännu en gång ersatte sin föregångare, nu på Öregrundstraden. 1951 brann SALTSJÖN vid kaj i Stockholm. Efter omfattande reparationer kom ångaren åter i gång 1954 men gick bara i sporadisk trafik fram till 1962. 1963 sattes SALTSJÖN in på linjen Nynäshamn-

Nätarö-Rånö och 1964 ersatte hon havererade SAXAREN i mellanskärgården.

SALTSJÖN övertogs inte av det nya kommunalägda Waxholmsbolaget utan övertogs 1965 av Nya Rederi AB Saltsjön som återinsatte fartyget på Utöstraden över vekosluten. Rederiet lät installera oljeeldning i SALTSJÖN som varit koledad tidigare.

Sommaren 1968 hyrdes SALTSJÖN ut för att konkurrera med Waxholmsbolaget på Sandhamnstraden och på hösten samma år hamnade ångaren i Strängnäs där den lades upp. Förfallet tilltog men ännu en gång skulle den gå till sjöss igen.

Strömma Kanal-bolaget och Stiftelsen Skärgårdsbåten drog igång en aktion för att säkra fartyget och lyckades köpa SALTSJÖN på exekutiv auktion framför näsan på en skrot-handlare. Skrotpriserna var goda på den tiden.

Strömma Kanal-bolaget genomförde en omfattande reparation av ångaren och skrov, maskineri och inredning rustades upp. Ett

nytt kök byggdes på mellandäck och matsalen från femtiotalet förnyades i sober stil. Det var en elegant ångare som under namnet BJÖRKFJÄRDEN 1971 sattes in på linjen Stockholm-Björkö-Strängnäs. Trafiken pågick i fyra säsonger till dess ångaren drabbades av pannskada. På grund av allmänna ekonomiska problem för rederiet måste fartyget läggas upp.

BJÖRKFJÄRDEN har nu varit överksam sedan 1974 då man efter seglotionens slut upptäckte skador på två av pannans tre eldrör. Ångarens senaste kapten, Torbjörn Svensson, har nu tagit initiativet till ett nytt rederi och ännu en gång kan vi förmoda att gamla SALTSJÖN kommer att gå till sjöss igen.

Strömma Kanal-bolaget kommer inte att ingå i det nya rederiet men avsikten är ett visst samarbete beträffande driften. Förutsättningarna får anses som goda eftersom BJÖRKFJÄRDEN är i gott skick. De nya ägarna lät torrsätta ångaren på Mälarvarvet 20 oktober. Botten rengjordes både in- och utvändigt och en del av kölstråket under pannan byttes ut. Nu håller man på att byta ut de skadade eldrören.

Totalt räknar man med att behöva 300 000 kronor för att inköpa och upprusta fartyget. Betydande belopp har redan säkrats och driftskostnaderna kommer att hållas nere genom ideella insatser. Någon kommersialism

vilar inte över projektet där kretsen av intressenter arbetar med ett gemensamt mål, nämligen att åter få igång gamla SALTSJÖN.

Ännu saknas en del pengar för att det hela skall gå i lås och eftersom kreditläget är sådant att banklån inte går att få i dagens läge, är det angeläget att skaffa kapital på andra sätt.

Ångaren skall ägas av ett kommanditbolag med ett aktiebolag, Ångfartygs AB Saltsjön-Mälaren, som komplementär. Kommanditdelägarna svarar för bolagets åtaganden med högst sin insats medan komplementären, bolaget är obegränsat ansvarig. Kommanditandelarna är på 5 000 kronor och eventuellt underskott kan dras av på skatten. Rederiet är samtidigt intresserat av att få låna pengar mot säkerhet i fartygteckningar.

Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten har engagerat sig för att hjälpa det nya rederiet igång. Föreningen har startat en insamling där bidragsgivarna kommer att förtecknas i en bok som skall förvaras ombord. De som bidrar med minst 100 kr erhåller diplom. Insamlingen medför att Stiftelsen Skärgårdsbåten blir minoritetsdelägare i det nya rederiet.

Vill Du veta mera om BJÖRKFJÄRDEN kontakta sjökapt. Torbjörn Svensson, hemtelefon 08/21 45 90.

IK

Bryggombud

När Marstrand-bolagets och Bohuslänska Kustens båtar gick på sina linjer i skärgården hade de större bryggorna en ångbåtskommissionär. Denna person var bolagets ombud på platsen och hade en viktig funktion att fylla. Han lämnade ut gods lämnade upplysningar till trafikanterna.

Sommartid när BOHUSLÄN gör turer i skärgården har behovet av bryggombud - kommissionärer - framkommit alltmer. Bryggombudet skall vara Sällskapet Ångbåtens kontaktperson på platsen. Till arbetsuppgifterna kan bokning av tilläggsplats höra. Under turerna längs kusten händer det ibland att ångaren på grund av dåligt väder måste ta en annan resväg än den ursprungliga planerade. Då kan det vara bra med ett bryggombud som kan kontakta för att meddela väntande passagerare att ångaren kanske måste anlöpa någon annan brygga.



Bryggombud i Djupvik midsommarafton 1975. Foto Ann-Softe Möller.

Sedan flera år har vi haft ett bryggombud, nämligen Bo Starmark i Lysekil som vi har god hjälp av. Vi efterlyser nu personer på andra bryggor som kan åta sig den trevliga fritidssysselsättningen som bryggombud. I första hand behöver vi bryggombud i Marstrand, Kyrkesund, Mollösund och Gullholmen. Vi är förstärkt glada om vi kan få bryggombud även på andra platser. Intresserade kan ta kontakt med Gunnar Söderberg tel 031-188895 eller Ingvar Kronhamn tel 031-512220.

Sommaren 1936



Från Träpiren utgick båtarna till södra och norra skärgården. Marestrandsbolagets och Bohuslänska Kustens båtar lade till vid Stenpiren. Bilden har av Stig Widén daterats till omkring kl 16,55 en mån- eller torsdag under första hälften av augusti 1936.

I Ångbåten 34 hade vi en artikel med rubriken Hjälp oss dokumentera skärgårdstrafiken. En av de få som hörsammat vår vädjan är Stig Widén som med jämna intervaller skickar oss artiklar om skärgårdstrafiken, i första hand om Göteborgs norra skärgård. Till detta nummer av tidningen var vi valt en artikel om båtarna kring Trä- och Stenpiren sommaren 1936.

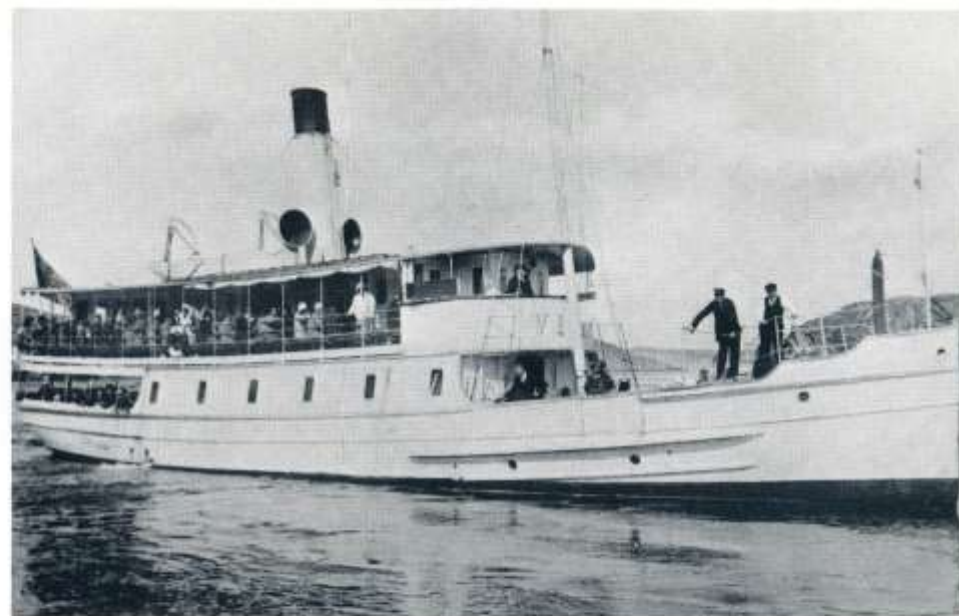
Och året var 1936, en mån- eller torsdag strax före medio augusti. Klockan var ungefär 16,55 när fotografen lät ögonblicket bli oföränderligt bestående.

Längst till vänster sista biten av ångaren MUNKEDAL som två gånger i veckan lunkade mellan "tjugiga älvstaden" och samhället med pappers bruket där i Saltkällefordens inre.

Det andra lilla där vid stenkajen måtte väl vara s/s STORHOLMEN som denna sommar, redad av Gustaf Bryngelsson, Hönö, varit Galtös badbåt.

SÖDRA SKÄRGÅRDEN och GÖTA skall vi ej säga så mycket om, men STYRSÖ, med vilken kapten Joel Bengtsson avslutade 2,15 em rundan till Köpstadsö, Styrö, Villabron, Tången, Vargö, Känsö och Brännö har hjälpt oss med tidsbestämningen, liksom det faktum att kapten Harry Ambrusson inte hunnit få in TESSIN efter 2,20 em rundan till Hönö Heden, Grötö, Öckerö Hamn och Baggebo. Han brukade komma "precis punktligt" kl 17,00 fast det stod 4,45 em i turlistan. VIRA ligger och väntar på att klockan skall bli 7,20 - nej, hon skall säkert vara med i 5,15 turen till Vrångö. Det måste vara "lilla Vira" som körde 2,15 och 7,20 denna dag. Rätt kul benämningar Styröbolagets gubbar hade: "lilla Vira" och "gamla Vira". "Lilla Vira" var nämligen fyra år äldre än den andra.

Så har vi FALKEN som utan vidare spikade årtalet för oss. 1936 var nämligen enda året hon gick med det rederimärket på den skorstenen. FALKEN fördes detta år av en kapten Berg, den första av en lång rad befälhå-



Ångaren VIRA var byggd 1894 vid Jönköpings Mek Werkstad och trafikerade från början mest norra skärgården. 1922 köptes den av Styröbolaget och gick sedan enbart på södra skärgården t o m 1937. Foto från Styröbolaget.

vare i Öckerö Skärgårds tjänst. 1937 kapten Högberg, 1938-39 Fredelin, 1940 Högberg igen, 1941 Erik Andersson, 1943 Wadensten, 1944 Lundberg, Zetterström, Nilsson, 1945 Ahlgren, 1945 Oscarsson, 1947 Atterfors, 1948-50 Törnberg, 1951 Svanung, Niclas Nilsson, 1953-58 Klas Karlsson, 1959 Utbult, 1960-63 Martinsson, 1964 Kronhamn - nej - skeppar hette Albinsson. För att återvända till 1936 så gick FALKEN denna sommar varje vardagskväll på s k månskenstur. 3-timmars kvällskryssning i skärgården - med dans ombord - och hade en ständig passagerare i en av farbröderna på tavlan/tallriken "Tre göteborgsoriginal", nämligen Värmlands-Johan.

ÖCKERÖ bytte inte kaptener så ofta som FALKEN. Inte första sommaren 1935, men de övriga förkrigssommarna kom FÄRINGSÖ-tidens - i Gamla Svartsjölandsbolaget - kapten A Östling ner tre månader per år. De två första krigsåren var kapten R Wennersten där och sedan kom, från St ERIK, kapten C Strömberg 1942-51. Kaptenerna Törnberg och som sista man Norén avslutade hennes tid som passagerarbåt. Denna förlöpte på något sätt i någorlunda lika perioder. 1904-19 på Torsbyfjärd, 1919-35 på Mälaren, 1935-49 som vinterbåt på Göteborgs norra skärgård - eller årretrunt båt skulle man väl säga.

Ytterligare några år med enbart sommartrafik. Upplagd fyra år och sedan fraktare.

ÄRLAN och HAVSBANDET fick ta resp 219 och 236 passagerare men behandlades som jämlikar och alternerade i turerna. 1936 års turlista hade vanliga vardagar bara den ena tursatt. Kaptenerna hette Andersson resp Karlsson.

SVEA ligger där så stolt 41 år gammal och anar inte ett dugg om vad som skall ske i Varberg sådär en styvt 35 år senare. Befälhavare kapten Hellqvist från Vänersborg. I denna båt kom den arbetsammaste vinterbesättningen att återfinnas på somrarna. Styrmans Axel Svensson från Öckerö och däcksmannen Teodor Torgersson och en gammal eldare som hette Sven. Vidare fanns i SVEA rorsman Albert Eklund från Kalvsund. Han hade varit något 20-tal år i skärgårdstrafiken bl a som roregångare i GÖTA där både kapten Harry Andersson och Dag Almén kunde vara helt lugna i S-kurvorna som beskrivs på sidan 9 i Ångbåten nr 30. SVEAs chief 1936-46 var mästern Uhrbom. Så fick vi med en liten antydning om att båtarna inte enbart var försedda med kaptener, det kan ibland nästan verka som om dessa var A o O.



Ångaren SVEA byggdes vid Eriksberg 1895. SVEA gick för Öckeröbolaget från 1936 till 1947. SVEA motoriserades 1952 och ombyggdes helt året därpå. Foto Dag Almén.

NORRA SKÄRGÅRDEN fortfarande likadan som när den som EKOLN I kom till saltvattenet bl a medförande styrman Karlsson, som blev trafikchef Ricksand så småningom. NORRA SKÄRGÅRDEN var vinterbåt åtskilliga år med ett rätt hårt program. Från Öckerö Baggebo vid 7 på morgonen. Från Göteborg kl 10,00 med ankomst till Rörö bortåt ett-tiden. Från Rörö kl 2,30 om med ankomst Göteborg 5,10 och ny utresa kl 5,30 med Kalppla som sista plats och tomtur tillbaka till Öckerö Baggebo, dit man anlände strax efter kl 20,00. Trafikkapten Tord Eiserman körde själv NORRA SKÄRGÅRDEN varannan vecka i vinterturistat. Fast alla lördagar och söndagar, nästan, fick avbytaren kapten Karlsson den äran. Och när FALKEN 1938 efterträdde NORRA SKÄRGÅRDEN som vinterbåt flyttade Eiserman till ÖCKERÖ. I denna båt fanns också trofasta åretrunt jobbare. Maskinisten Karl Book, från Trollhättan, var kommen med FÄRINGSÖ från Mälartiden. Försmannen Sigurd Johansson från Björkö kom närmast från WESTKUSTEN när denna flyttade till längre trad. Sven Olsson eller -Olle - Sven på Kalven - var däcksmän på ÖCKERÖ ett avsevärt antal vintrar.

Under högsommaren 1936 gjorde NORRA SKÄRGÅRDEN en resa kl 3,30 om.

Vid Stenpiren ser vi ingen BOHUSLÄN, ingen MARSTRAND, S:t ERIK eller TJÖRN. Det är detta som föranleder mig tro att fotot är taget före den 15 augusti medan alltså express-turerna hindrade de två förstnämnda båtarna att vara i Göteborg vid femtiden på eftermiddagen, samt en mån- eller torsdag eftersom S:t ERIK och TJÖRN gick norröver dessa dagar. TJÖRN kl 7,00 med Nösund som mål efter att ha anläpt bl a Stenungsund. S:t ERIK i Marstrandsbolagets så att säga ordinarie tur till Gravarne.

WESTKUSTEN torde ha för avsikt att kl 17,15 börja sin resa med Skärhamn som slutbrygga.

LYSEKIL brukade gå den "ordinarie" Gravarne-turen norrut på tis- och fredag, och ALBREKTSUND bör vara kommen inom mindre än en timme innan bilden togs, fast hon är "omvänd" och ser så fridfull ut. Hon intog därvid den plats som MARSTRAND lämnat någon halvtimme tidigare.

Längre bort syns KUNG BANE och -det måt-te väl vara OSLO?



STIG WIDÉN

Ingen stress på MOTALA EXPRESS



Ångarna SÖDRA WETTERN och MOTALA EXPRESS på Visingsö. Båda ångarna tillhörde under många år Ångbåts AB Vista. SÖDRA WETTERN blev så småningom Öckeröbolagets FALKEN. MOTALA EXPRESS trafikerade tråden Jönköping-Vi-singsö t o m sommaren 1961. Vykort.

I somras gjorde Ångbåtsens reportageteam en resa till Askersund som ligger i Vätterns norra ände. Askersund är sommartid bas för ångaren MOTALA EXPRESS, kanske mera känd under beteckningen "Vätterns fånge". Förutom beställningsturer gör MOTALA EXPRESS rundturer från Askersund på söndagar klockan 13 och kl 15.

Vi följde med ångaren på en tvåtimmars-tur genom skärgården i Vätterns norra del. Redan innan vi gick ombord fanns mycket att studera på ångaren som har ett prydligt yttre. Ögonbrynen på mellandäckets fönster visar prov på fin gjuterikonst. Vartannat fönster har Jönköpings och vartannat Motalas stadsvapen. Varje vapen omges av drakar. Vapnen skvallrar lite om ångarens förflutna på Vättern.

Fartyget beställdes av AB Motala Express-ångare för trafik mellan Motala och Jönköping och byggdes vid Jönköpings Mekaniska Verkstad år 1895. Längden är 35,8 m, bredden 6,7 meter. MOTALA EXPRESS är alltså för stor för att kunna passera genom Göta Kanal och har därför fått beteckningen "Vätterns fånge."

Ombord på ångaren kunde vi konstatera att det mesta är ganska välbevarat, i synnerhet däckshuset på övre däck och akterdäck vilka har många eleganta snickaralster. På akterdäck finns en stor konversationsalng som emellertid inte har kvar de ursprungliga långsofforna utan är inredd med bord och stolar. Salongens utsida är renskrapad men omålad sedan flera år och ger därför ett halvfärdigt intryck. Från salongen leder en trappa ned till hytterna i akterskeppet. MOTALA EXPRESS är originell genom att den fick ett badrum längst akterut istället för aktersalng. På övre däck ligger matsalng - som var röksalng från början - och framför den en passagerarvänlig brygga med styrhytt, blankpolerad maskintelegraf och ett magnifikt nakterhus. Efter att ha studerat kapten, rorgångare och däcksmän vid avgången från kajen, gav vi oss ner till försalng för att få något att äta. Försalng är kraftigt moderniserad och ombyggd till förmån för ett större kök med kioskserving. Här blev vi dock lite bevisna. På affischer i Askersund hade vi läst att restaurationen skulle vara öppen ombord. Det gällde dock ej rundturerna så vi fick nöja oss med kaffe, smörgåsar och

Båtar runt omkring

FRÖJA som trafikerat södra skärgården för Styrsöbolaget sedan 1952 har nu sålts till Forsman Sightseeing AB i Stockholm. Fartyget byggdes 1951 vid Västerviks Nya Varv och var Styrsöbolagets första moderna snabba skärgårdsbåt. Sedan våren 1976 har FRÖJA huvudsakligen trafikerat linjen Saltholmen-Brännö Bådsten. Fartyget kommer till sommaren att sättas in i Forsmans trafik på Mälaren under nytt namn.

LIMÖN som tidigare gjort turer från Gävle till Limön skall nu bli Göta älv-båt. Det är Rederi AB Strömkarlen i Trollhättan som köpt fartyget. Rederiet har sommartid turer mellan Trollhättan och Vänersborg och gör även rundturer på kanalen i Trollhättan. LIMÖN byggdes 1948 under namnet SANDÖ för trafik i Stockholms skärgård och tillhörde under många år Waxholmsbolaget.



MOTALA EXPRESS i Askersund varifrån ångaren numera gör turer på Vättern. Foto Gunnar Söderberg.



REGENT, Öckeröbolagets forna flaggskepp, har de senaste åren legat vid Killingsholmen utanför Billdal. I början av november bogserades REGENT till Bohus Varv där bottenmålning skall ske. Ännu har dock ej fartyget torrsatts av någon anledning. REGENT byggdes 1889 för trafik mellan Stockholm och Uppsala under namnet FYRIS I. 1936 köptes ångaren av Trafik AB Öckerö Skärgård som under namnet REGENT satte in den på norra skärgården 1937-1969. REGENT motoriserades 1952. Bilden på REGENT utanför Hälso togs av Ragnar Magnander i augusti 1968.

wienerbröd. Från försalongen balanserade vi upp med bricken till den prydliga matsalongen med blommiga soffor och sammetsgardiner. Rundturerna går förbi Stjernsunds slott, genom bron vid Hammar - vägen Askersund-Motala - och ut bland öarna i Vätterns skärgård.

På väg ner till maskinrummet passerar man det dunkla mellandäcket med lastportar i sidorna, ångvinsch och lastrumslucka. MOTALA EXPRESS drivs av en trippelångmaskin på 360 ihk. Maskinen har strålkondensator liksom de flesta insjöbåtar. Pannan som har två fyrar är oljeeldad. För att spara bränsle kör man normalt med ca 100 varv/min vilket ger en blygsam fart av 8-9 knop. På full fart gjorde ångaren förr 12 knop vilket mer anstår en expressångare. Synd bara att inte maskinrummet är i ett mer presentabelt skick. En ordentlig rengöring och målning skulle göra underverk.

MOTALA EXPRESS, som tillhör Rederi AB Kind, drivs väl nästan ideellt av ägaren Bertil Bergman. Ett så stort fartyg kan knappast drivas med nuvarande trafik utan att ägaren får göra stora uppoffringar. Bergman köpte ångaren 1963 sedan förre ägaren AB Vättertrafik lagt upp båten eftersom omfattande plåtbyten behövde göras. Inför nästa säsong skall klassning ske.

Nästa sommar kommer även ångaren TRAFIK igång och vi får hoppas att ångbåtsintresset vid Vättern räcker för att hålla båda ångarna igång.

GS

FÄRJAN 6



LIDINGÖFÄRJAN 2 blev så småningom FÄRJAN 6. På bilden som är från 1927 ligger färjan vid Hamnens varv vid Kusten i Göteborg. Lägga märke till att färjan har fällbar skorsten. Foto från Sjöfartsmuseet.

Byggt 1907 vid Gefle Verkstäder, Gävle för Lidingsö Trafik AB, Lidingsö.

Reg.nr	4881
Längd över allt	20,56 m
Bredd	5,37 m
Djup	2,59 m
Djupgående	2,13 m
Bruttodräktighet	95,01 m
Nettodräktighet	56,86 m
Kompoundångmaskin	100 IHK
med strålkondensator	175 rpm
Ångpannans arbetstryck	10 kg/cm ²
kolledning	
Belysningsgenerator	
Passagerare	204
Besättning	3

Färjan levererades till Lidingsö Trafik AB i Lidingsö och döptes till LIDINGÖFÄRJAN 2. Den sattes in på linjen Ropsten-Islinge på Lidingsö i oktober 1907. På samma linje in-sattes samma år LIDINGÖFÄRJAN 1 vilken mellan 1909 och 1914 transporterade spår-

vagnar till och från Lidingsö. Dessa färjor blev arbetslösa när Lidingsöbron invigdes 1 mars 1925.

Vid denna tid sökte Göteborgs Hamnstyrelse efter ytterligare färjor för att ersätta äldre slupar i hamntrafiken. De båda lidingsöfärjorna inköptes 1928. LIDINGÖFÄRJAN 1 fick namnet FÄRJAN 2. LIDINGÖFÄRJAN 2 hyrdes 1 maj 1927 för 7200 kr per år och in-sattes på färjelinje 4 Sänkverket-Hisingstad under namnet FÄRJAN 6. Den utföll till be-låtenhet och köptes 31 december 1928.

När Masthuggskajen byggdes om på 1960-talet byggdes ett nytt färjeläge vid Haket och Sänkverkets färjeläge revs. 22 maj 1963 av-löstes FÄRJAN 6 av en ny motorfärja, DAN BROSTRÖM.

FÄRJAN 6 flyttades över till linje 3, Fiskhamnen-Sannegårdshamnen, där hon ersatte fordonsfärjan FÄRJAN 1. Det var inte många år som "sexan" fick trafikera denna linje. Redan 1 januari 1966 lades linjen ned varef-



Sänkverkets pampiga färjeläge låg vid Masthuggskajen. Därifrån utgick färjan över älven till Hisingstad. Foto från Göteborgs Hamn.

ter linje 2, Fiskhamnen-Eriksberg, utsträcktes till att även anlöpa Sannegårdshamnen. FÄRJAN 6 lades upp som reserv vid Hamnens varv på Ringön.

Hamnen ansåg sig emellertid inte ha bruk för färjan längre och i slutet av 1967 annonserades hon ut till försäljning genom anbud. Högsta bud kom från Hansson & Lundbom AB som förvärvade den sextioåriga färjan för 12 000 kronor. Avsikten var att bygga om

den till servicestation, något som inte blev av. Efter några år såldes färjan för att motoriseras och återvände till Stockholm 1969 köpt av Stockholms Ångslups AB. Under sitt nya namn NYBRON 1 sattes hon in på linjen Nybroplan-Allmänna Gränd på Djurgården.

NYBRON 1 och övriga djurgårdsfärjor över-togs 1 oktober 1970 av Waxholmsbolaget vars skorstenemärke färjan nu bär.

BERTIL SÖDERBERG

Hisingstadens färjeläge låg öster om Lindholmens Varv. Foto från Göteborgs Hamn.



FÄRJAN 6 – ur skeppsdagboken



FÄRJAN 6 skilde sig från de andra ångfärjorna genom större fönster och högre skorsten. Foto från Bertil Söderberg.

1963 utkom boken om FÄRJAN 6, kåserier om en färja, av Bertil Appelgren, signaturen Apel i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, där hans kåserier om färjan vunnit en stor och tacksam läsekrets.

Det var ingen sjöhistorisk roman utan 26 subjektiva kärleksförklaringar till FÄRJAN 6. Det burliska livet ombord är nedtecknat med stor noggrannhet.

Kärleken till en ångfärja är något mycket komplicerat. Den kan inte utredas på några rader – till det behövs en bok, en skeppsdagbok fördd på heder och samvete.

Här återges hur färjan framfördes i tjocka på älven "mellan Hisingen och stan". Stycket heter "Terrester navigation".

Färjan 6 är ingalunda utrustad med moderna anläggningar för automatisk styrning. Rodret lystrar endast via manuella manövrerar utgående från befälhavaren. Således har vi, trots dennes förtroendeingivande navigationskicklighet, någon gång förmärkt en liten orons bubbla i våra bröset, då vi kastat loss och gått ut på älven i den tjocka som på senaste tiden varit rätt ofta rådande.

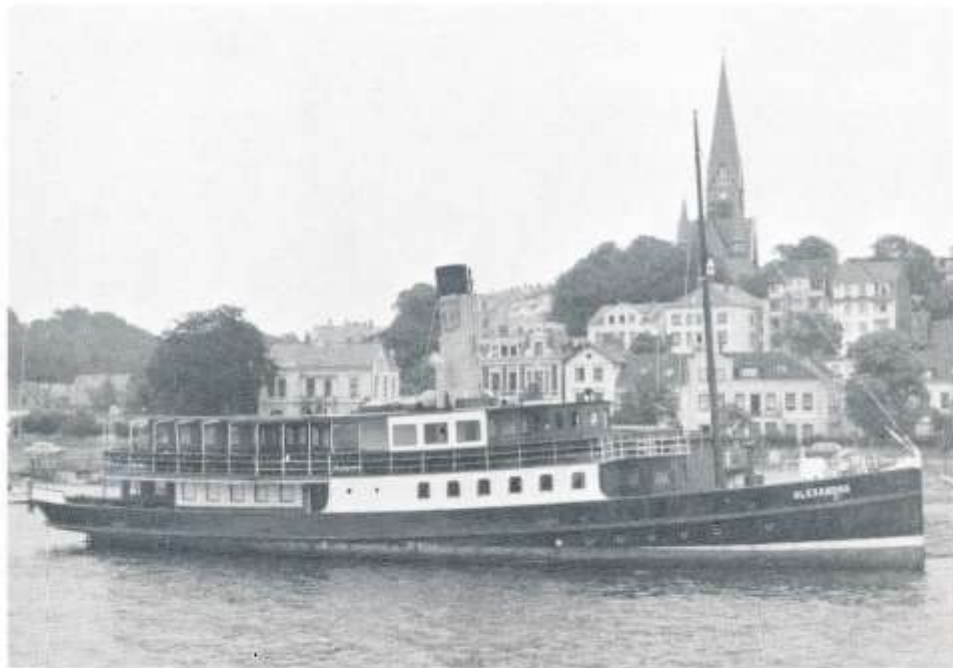
Mistluren har sådana dagar använts så flitigt att den kommit att låta hes. Vid flera tillfällen har befälhavaren måst tillgripa stopp-och-back-signalen för att ej sänka någon av de 10.000-tonnare som dykt upp i mjölken.

Färjan 6 är ej heller utrustad med radar eller decca, än mindre med den s k magiska kalebassen. Men tro för den skull inte att man i sådant väder bara litar på Guds försyn och sina stora galoscher.

Man följer tvärtom den urgamla metoden med terrester navigation, varvid befälhavaren fastställer färjans position genom i dimman trots allt skönjbara fasta punkter i land. Den astronomiska navigationsmetoden kan ju, som vi förstår, ej användas i tjockan. Vid klar sikt är den på grund av avståndets korthet ej heller nödvändig. Kursen på Hakets färjeläge kan då lätt nog uttagas med blotta ögat.

Den astronomiska navigationen har således endast ett poetiskt kariositetsintresse för vår befälhavare, när vädret och stämningen så medger.

ALEXANDRA av Flensburg



Ångaren ALEXANDRA som byggdes i Hamburg 1908 är 33 m lång och 7 m bred. Fartyget som har koleldad panna drivs av en compoundmaskin på 420 hk. Farten är 12 knop. Foto Ragnar Magnander i juli 1976.

Mycket sent omsider kommer här en liten rapport från min resa ner till Flensburg förra sommaren. Det var nästan på vinst och förlust som jag åkte ner. Ryktena kring ångaren ALEXANDRA var omfattande. Men som sagt, jag tog Sessan till Frederikshavn och därpå talet ner genom hela Danmark, för att vid femtiden på em vara framme i Flensburg.

Sedan jag installerat mig på hotellet, begav jag mig med stor spänning ner till den så kallade "Förde-bryggan". Hela Förderederiets flotta av moderna passagerarmotorfartyg låg inne. På motsatta sidan låg emellertid ALEXANDRA. Hon var ej i trafik denna sommar men var i gott skick - åtminstone var hon målad. Lös utrustning, såsom livbälten, lanternor m m var bortplockade. En hamnflanör som jag talade med, trodde att anledningen till uppläggningsen var den kostsamma klassingen som hon skulle blivit nödsakad att genomgå. Man får verkligen hoppas att redariet inte låter skrota det i mitt tycke vackra fartyget.

Under de två följande dagarna som jag vistades i Flensburg, reste jag en hel del med redariets små trivsamma - dock ej ångdrivna - passagerarbåtar, bl a till Kollund och Glücksburg. Öresundsången MALMÖ såg jag även. Den ägs av Förderederiet och heter numera SEEMÖWEIL. Även KÖBENHAVN är i redariets ägo och heter NORDZEE I.

RAGNAR MAGNANDER

Sail Training Race

Det är 10 år sedan Göteborg hade nöjet att få se starten till segelfartygens stora kappsegling, Sail Training Race. 1978 är det dags igen och starten sker söndagen 6 augusti kl 14.00 utanför Hönö.

Ångaren BOHUSLÄN gör en specialtur till starten. Avgångstid och biljettpriiser är ej fastställda. Mera härom i vårnumret.

LEVIATHAN's sista resa

Hamburg-Åmerika-Linjen byggde 1914 år sig passagerarfångaren VATERLAND om 55 000 reg.tons bruttodräktighet. Det var världens största fartyg vid leveransen.

VATERLANDS första anslip av New York var ett äventyr som kunde slutat illa. Fjorton bogserbåtar var i färd att ta in Atlantflöden mot tidvattnet och hård vind av kullingsstyrka till Pir 2 vid Hoboken när plöteligt en mindre bogserbåt med en präm på varje sida kom in mellan piren och VATERLAND där man slog stopp för att undvika kollision. Fartyget började då drivas mot grått vatten och flera bogserbåtar rekvisiterades för att stoppa VATERLAND och få upp henne mot Pir 2. Iota mindre än ett femtittotal bogserbåtar lyckades störligen stoppa VATERLAND och puffa henne upp till Pir 2 efter tre och en halv tim. hårt arbete.

Så började det. VATERLAND kom ordningsom tyckt fartyg att internerna i Amerika efter USA:s inträde i första världskriget och blev sedan United States Lines flaggskepp LEVIATHAN. Synterfartygen IMPERATOR och BISMARCK blev Cuazarek BERENGARIA och White Star Lines MAJESTIC.

Medan MAJESTIC så småningom blev skol-skepp lades LEVIATHAN upp vid Hoboken i New York där det flöt så stoganta atlant-ångaren låg i fyra år innan det 1926 var dags för sista resan till upphuggningsvarvet i Rosyth i Skottland. Resan blev skräckligt äventyrlig ty påverkan av tidens tand visade sig snart i maskinriets olika delar.

Följande berättelse om överresan är hämtad från en intervju med fartygets bafälhavare i "Journal of Commerce".

"LEVIATHAN lämnade New York för sista gången. Däken, vilkas likom till åskad boimade ur skorstenarna, lade sig såsom ett draperi av sorgfulla över vatterytan. Nu begynte motgångarna. Fartygets 36 (!) ångpannor började snart visa tecken, som gavs anledning till bekymmer. Fastän ovarsorgsfullt

underläggningar företagits, började tuberna läcka och detsamt droppade brinnande översatt i maskinrummet. Då Ambrose fyrskopp passerats, gavs det första gången besättning och därefter gick det ej en enda dag utan att elden kom illa.

För att lindra en botande olidvård, kommanderades en del av manskapet i maskin- och pannrum, att utföra vaktjänst i de fria färdan mest utsatta korridorerna, trappuppgångarna och taktena.

Mitt på Atlanten började fartygets elden helt oförmodat att ljota öronbedövande, och alla försök att förhindra detta voro förgäves. Detta ljudet upphörde av sig själv på ett lika oförklarligt sätt som det hade börjat.

För att vinna tid beslöts man föra fartyget genom Pontlands sund, varför LEVIATHAN på sin sista färd, på vitt och vis satte ett rekord, som sannolikt länge kommer att stå sig. LEVIATHAN var nämligen det största fartyg, som någonsin gått genom detta farliga och fruktade sund. Färden gjordes på 7 dagar och 17 timmar från Ambrose-kanalen till Iverhöjning, och alla ansträngningar att vinna tid visade sig fruktbara. Då man på morgonen löstade ankar, sprack ett benbänke och förorsakade att det sista högvattent vid springtid förensmades.

Med anledning härav måste fartyget ligga för ankar ytterligare 10 dagar, varunder olycksan förtfarande gjorde LEVIATHAN. Under en storm höll ej ankaret, utan fartyget råkade i del och var nära att krasas mot strandklipporna. Under tiden fartyget låg för ankar, fanns ej ånga i pannorna i tillräcklig mängd för drivande av huvudmaskinerna, men då det visade sig att situationen ej förbättrades fast man lämnat det andra ankaret gå, var man tvungen att skyndsamt taga upp ångan i pannorna så mycket, att man med hjälp av huvudmaskinerna kunde öppna en så kallad ankarpåls.

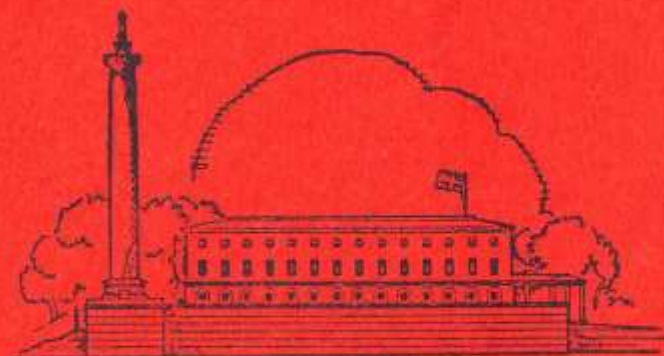
LEVIATHAN nådde verkligen till slut den sista hamnen där hon högs upp.

Veteranångfartygsmöte

Den 14-16 juli 1978 blir det veteranångfartygsmöte i Nipponhamn. Arrangör är Nordiska Veterana Steamship Association - North Steam - som bildades under veteranångfartygsmötet i Göteborg sommaren 1976. Värld i Köpenhamn blir Dansk Veterana-skipklub som har ångaren SKJELSKÖR.

Till mötet i Köpenhamn har inbjudan utgått till ett 25-tal länder i åtta län. Som gästskiffarna deltagare för vill BOHUSLÄN, SKÖRBYRUND och SKJELSKÖR räknas. Till de inbjudna ångarna hör ALEXANDRA från Flensburg varom står att läsa på annan plats i detta nummer.

Sjöfartsmuseet i Göteborg



Bättre möjligheter efter 1 januari 1978 att använda fritiden till besök på Sjöfartsmuseet!

Obs! att register och bibliotek är tillgängliga på onsdagskvällarna som dessutom försöksvis under våren kommer att innehålla program med sjöfartsinriktning.

NYA ÖPPETTIDER från 1 januari 1978!	VINTERTID september-april	SOMMARTID maj-augusti
SIJÖFARTSMUSEET AKVARIET Karl Johansgat. 1-3	måndag stängt tisdag-fredag 12.00-15.00 onsdag även 17.00-21.00 lördag, 10.00-17.00 sön o helgdag	alla dagar 11.00-16.00
FARTYGMUSEET Lilla Bommen	lördag 10.00-15.30 sön o helgdag 11.00-15.30	måndag-lördag 10.00-17.30 sön o helgdag 11.00-15.30

Stängt julafton, juldagen, långfredagen, första maj och midsommaraffon.

Stöd Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum!
Årsavgift 20 kronor. Telefon 031/42 72 40.