

ÅLLSKAPET  
ÅNGBÅTEN 10 ÅR



ÅNGBÅTEN

Årgång II • Augusti 1975 • Nummer

31



## Redaktionen spalt



När detta nummer av Ångbåten kommer ut är sommaren i det närmaste slut!

Men för Ångaren BOHUSLÅN återstår ännu en hektisk tid med täta turor ända in i oktober. Sommarens många seglingar har medfört ett flitigt styrtjänande av de aktiva mastare ombord. Ibland har det i o m varit svårigheter med besättningsansamlingen! Anna är det inte för sent att anmäla sitt intresse för arbete ombord!

Ångaren BOHUSLÅNs tionde säsong ser ut att bli av rekordformat tack vare många beställningarresor och ett stort antal medlemsturer eller som vi föredrar att kalla dem, Ångaren BOHUSLÅNs Sommarturer.

Vi kan meddela att Sällskapets expedition flyttat och fått nytt telefonnummer. Vi tackar Mary Ekjerson för de glänska åren och hälsar välkommen Kerstin Berg-holtz i Nils Forssholm AB. Nytt telefonnummer till Sällskapets expedition blir 13 14 20 under kontorstid.

Ångaren BOHUSLÅN gjorde under en vecka i juli en resalängs kusten med besök i Tönsberg där två norska ångbåtar mötte upp. Under veckan gjorde BOHUSLÅN två kryssningar med framgång från orter vilka sällan besöks av Ångaren. Veckan medförde i övrigt välfortjänt avkoppling för de aktiva som medföljde.

Årsmötet hölls ombord i Ångaren BOHUSLÅN söndag 5 oktober under en tur i skärgården med avgång från Stenpiren kl 12. Under förhandlingarna lägger vi till vid någon brygga. Följ med på årsmötesturen, säsongens förmodligen sista resa!



## Innehåll:

- 1 Brunt eller vitt-ett inlägg
- 4 MS ROLAND
- 6 "Bonnafröjda"-FÄRJENÄS FÄRJAN
- 8 Polletter i slvtrafiken
- Ångfärjenytt
- 10 Sommarturerna 1975
- 12 Stenpiren - bilduppslag
- 14 Sommartur till Fallens Dag
- 15 HAVSBANDET-olyckan
- 18 Båtar runt omkring
- 20 Sex Ejdrar under hundra år
- 22 Finska insjöångare
- 24 En hyggelig sjöresa...

Detta nummer av Ångbåten var klart för tryckning 18 augusti 1975

## Ångbåten 31

medlems- och informationstidning  
utgiven av

Sällskapet Ångbåten

Box 2072

403 12 Göteborg 2

Postgiro 62 16 06 - 3

Danngiro 672 - 08 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag  
kl 9-12 13-16 17-18 20

Telefon till Ångaren BOHUSLÅN vid Sten-  
piren 031 - 13 14 30

"Ångbåten" utkommer med fyra nummer  
per år. Ansvar. utgivare Ingvar Kronhamn.

Redaktionen styrs av:

Gunnar Söderberg	Ingvar Kronhamn
Pjällnejlikan 5 5 tr	Kringelgatan 6
424 45 Angered	417 28 Göteborg
tel 031 - 30 22 73	tel 031 - 31 22 20

Medlems- och prenumerationsavgift är  
20 kronor per år.

Glöm inte att meddela ev. adressändring!

## Brunt

## eller vitt?



Ett inlägg i en aktuell debatt.

Först skulle man ju undra hur ett beslut härom skulle komma till?

Allt som rör den yttre dräkten på Hennes Majestät s/s BOHUSLÅN är ju en estetisk fråga. Masternas lutning, skorstenens former, däckens språng. Färg och material. Allt samverkar till stil och karaktär. H. Maj:t s/s BOHUSLÅN är en ståtlig dam. Vem är då den som skulle vilja hänga imiterade smycken på Hennes välvda, vita barm?

Kanske en beundrare av hr s/s MAR-STRAND? Problemet är i korthet: att välja den naturliga färgsättningen med erfarenhet från tidigare experiment.

Salongsfronten står mellan däckets trä och bryggans nya teak som en naturlig bärande volym av plåt och utgör en stödjande förmedling mellan skrov och mellandäck och brygga. Volymen blir spänstig genom välvningen. Spänsten och energien markeras om plåten målas vit och samtidigt blir volymen lätt och ädelträet i däck och på brygga kommer till sin rätt.

När jag ligger i min kajak vid Hjuvik och ser H. Maj:t i all sin vita glans ånga fram bakom Porsholmens udde mot sol och vind då får jag en klump i halsen.

Även om man tidigare hållit brun sås över Hennes vita barm behöver detta väl inte nu upprepas. Det skulle ju döda det levande kontrastrika. Så misshandlar man ju inte en klenod, en dam eller en Drottning.

Ake Almén



Förr var Ångaren BOHUSLÅN en alldaglig syn när kretsamhällena anlöpdes. Året är 1948 och Ångaren har "bruna" frontskott.  
Foto Tore Winborg



# MS ROLAND



Ungefär så här tror Dag Almén att ms ROLAND såg ut.

Detta är som synes ett litet nummer av Ångbåten och då passar det kanske också med en liten Marstrandsbåt - den näst sista i Dag Alméns följetong.

M/S ROLAND har jag aldrig rest med och jag har inte ens ett foto av det lilla fraktfartyget, trots att jag sett henne mångfaldiga gånger vid Stenpiren eller till sjöss i välkända skärgårdsleder. ROLAND tilldrog sig knappast något större intresse och var måhända helt okänd för många av Marstrandsbolagets trafikanter.

ROLAND byggdes i Varberg 1918 som

fiskebåt av ek och fur och såg ut som dylika farkoster brukade göra på den tiden med sin lilla styrhytt akteröver och ett "tuffrör", som spydde ut rökringar mot skyn från den encylindriga tändkulemotorn. Maskinen utvecklade endast 35 indhkr. Hon var 14,6 m lång och hela 6 m bred och mätte som fraktfartyg 37,8 bruttoton. Farten var förmodligen ganska blygsam.

ROLAND hörde i många år hemma på Hönö med Einar Johansson som ägare. 1928 såldes hon till ett partrederi i Fiskeängarna och försågs i skeppsalistan med beteckningen J. d v s Jakt - inte att för-

växla med lustyacht. Jakt kallades nämligen de vid den tiden ganska vanliga små fraktskutor, som knallade utefter Bohuskusten och bl a försåg lanthandlarna med varor för en billig penning.

År 1930 inköptes ROLAND av Marstrands Nya Ångfartygs AB för att överta en del av ångaren TJÖRNS godstransporter till bryggorna runt Tjörn och södra Orust.

Jakten fördes vanligtvis av skeppare A Wikström, som bred och myndig ofta sågs dirigera godset, som hopade sig på Stenpiren. Det var mycket att hålla reda på bland lädor, tunnor, bräder, paket mm.

"Jakta" följde med i köpet, när Marstrands Nya Ångfartygs AB 1951 ombildades till Marstrands Rederi AB. 1000 kr var det facila pris det nya företaget betalade för den lilla fraktbåten.

ROLAND såldes år 1955 till Göteborgs Torskmjölsfabrik och sedan försvann hon både ur registret och mitt medvetande. Kanske blev hon s k avfallspräm, eller ligger hon måhända och ruttar bort i någon vass i Älvens skräpiga bakgårdar - vem vet? Komplettera gärna mina bristande kunskaper om detta blygsamma flytelyg i Marstrandsbolagets i övrigt så välkända flotta.

DAG ALMÉN

## Köp Ångbåtens tallrik och plansch!

Nya försäljningsartiklar för i år är porslinstallriken från Gustavsberg med ångaren BOHUSLÄN och färgplanschen också den med ångaren BOHUSLÄN.

Artiklarna återfinns med närmare presentation i bilagan "Ångbåtskiosken"!

## Motorbåten ROLAND.

Från den 26/5 och tills vidare.

### GÖTEBORG—ELLÖS.

«ROLAND» lastar i Göteborg tisdagar och onsdagar, med avgång onsdag kl. 17, till Arvidsvik, Astol, Klädesholmen, Bleket, Flatholmen, Skärhamn, Herrön, Edshultshäll, Hällevikstrands slip, Stocken, Rågårdsvik och Ellös, samt återvänder till Skärhamn där sydgående gods omlastas till s/s «Westkusten» som anländer till Göteborg fredagar kl. 9.30.

### GÖTEBORG—ASTOL.

«WESTKUSTEN» lastar i Göteborg fredagar med avgång kl. 15.30 till Astol, Bleket och Flatholmen. Godset omlastas i Klädesholmen och vidarebefordras med motorbåten «Roland».

### KLÄDESHOLMEN—GÖTEBORG.

«ROLAND» lastar varje måndag och avgår tidigt tisdag morgon. Fraktgodset omlastas vid olika bryggor å stationerna.

### Marstrands Nya Ångfartygs A.-B.

Turlista från 1940.

## Du som vill arbeta ombord

Det finns sysslor för alla slags talanger ombord, på däck, i köket eller i maskin.

Har Du varit med förr, anmäl Ditt intresse till vår besättningsansökan, telefon 031 - 54 8012, eller skriv upp Dig på teckningslistan för respektive resa ombord i BOHUSLÄNS försalong eller mäss. Uppge helst var Du önskar tjänstgöra ombord.

Du som är "ny": följ med på t. ex. en medlemstur och gör Dig bekant med fartyget!

"Lönen" för arbetet ombord blir trevligt kamratskap, god mat och fina resor i skärgården på "egen" ångbåt!



# "Bonnafröjda" – FÄRJENÄSFÄRJAN



Färjan till Hisingen, Göteborg.

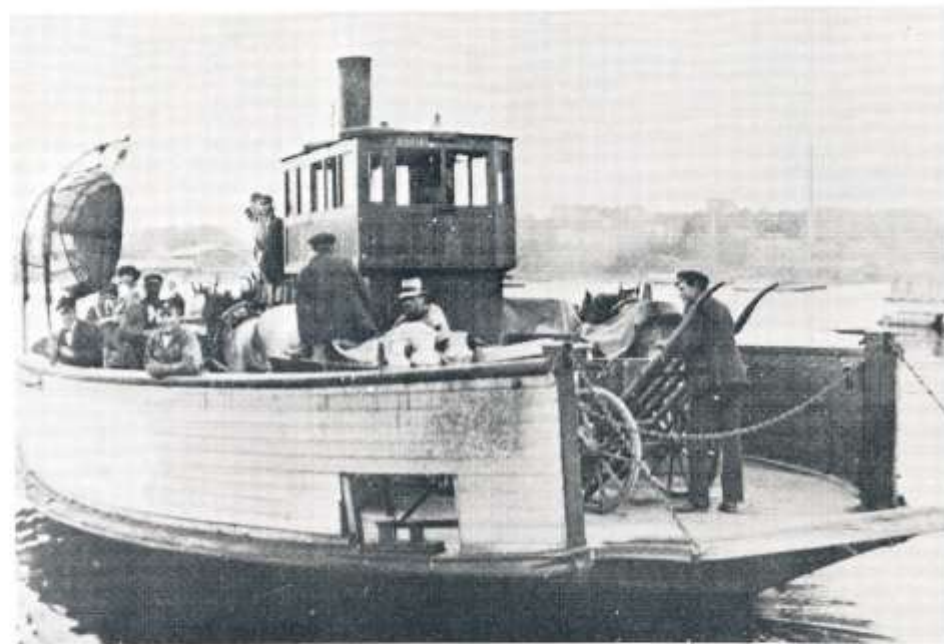
FÄRJENÄSFÄRJAN eller "Bonnafröjda" utan styrhytt utanför Klippan med bönder, hästar och kärror ombord.  
Foto från Göteborgs Historiska Museum

Sen urminnes tider har man haft färjeförbindelse mellan Klippan och Färjenäs på Hisingen. Namnet Färjenäs talar ju för sig självt och man kan förstå vilken betydelse dessa platser haft i gången tid. Redan år 1603, på Karl IX tid, ville borgarna i det första Göteborg, som anlagts på Färjenäsområdet, ha en broförbindelse över till fastlandet. Denna bro skulle ge folket trygghet i och med möjligheten att ta sig över till Älvsborgs gamla slott eftersom "dansen" inte var att lita på. Emellertid blev det inget brobygge av och år 1611 kom danskarna och brände ned staden.

Fred slöts med danskarna och 1632 fick en man vid namn Carsten Holländer besättningsrätten till mark vid Älvsborg och på Hisingen mot att han höll en färja mellan nämnda platser. Längre fram ombesörjdes färjehållningen av Pölsebo gård

som var belägen strax öster om Färjenäs. I ett arrendekontrakt från 1736 mellan löjtnanten C Cronaker och tegelbrukare Anders Drake fick den senare uppbära ersättning för färjehållningen i form av spannmål, det s k färjekornet. Dessutom hade han avkastning från en krög som låg vid färjeläget.

De första färjorna var roddfärjor. När man ville över älven var man tvungen att ta en åra och hjälpa till eftersom det bara fanns en färjkarl. Senare kom de så kallade dragfärjorna. För att komma över älven i mitten av 1800-talet kostade det för en person 6 styver och för häst och kärra var avgiften 6 skilling. Eftersom färjan var liten och för att få bättre plats brukade man vanligtvis spänna ifrån hästarna under överfarten. Vid dåligt väder kunde färjan inte tjänstgöra och bönderna fick då ta omvägen till den år 1849 tillkomna Kvillebäcksfärjan, ä-



"Bonnafröjda" med styrhytt och dagliga trafikanter ombord.  
Foto från Gbgs Hist Museum

ven den en dragfärja. Båda dessa färjor ersattes år 1874. Hisingensbron tog över efter Kvillebäcksfärjan och "Bonnafröjda" sattes in vid Färjenäs. Bönderna från västra Hisingen, som oftast sålde sina produkter i Majorna, fick ta en lång omväg över Kvillebäcken om de inte kunde komma över vid Färjenäs. Vägarna var dåliga och svårframkomliga, något vi inte tänker på längre när vi susar fram längs dagens trafikleder. Man förstår att trafikanterna hälsade den nya ångfärjan med glädje.

Äntligen levererades så år 1874 den nya ångfärjan från Eriksbergs Mek Verkstad för leden Klippan - Färjenäs. Den var byggd av järn på klink, dräktigheten var 25 ton brutto och 14 ton netto. Färjan hade en längd av 14,54m, bredd av 7,05 meter och ett djupgående på 1,20m. Den ringa storleken gjorde att färjan vid dåligt väder rullade och slingrade ganska så mycket. Maskinen var en encylindrig högtrycksmaskin på 40 indhkr, ångtrycket var 6 kg/cm<sup>2</sup> och bunkerkapaciteten var 80 hl.

Under årens lopp fick färjan en styrhytt påbyggd, vilken i mitt tycke gav henne en snyggare exteriör och säkert välkomnades av skepparna som då slapp stå ute i ur och skur. Skepparen Adolf Danielsson var delägare i färjan, vilken han förde till 1893. Färjans namn var FÄRJENÄSFÄRJAN, vilket senare ändrades till FÄRJAN 2, när Göteborgs Hamn övertog färjtrafiken, men folkhumorn döpte färjan till "Bonnafröjda", därmed anspelade på hisingsböndernas besvär med sina hästar och kärror under stormiga överfärder.

Hamnstyrelsen inköpte "Bonnafröjda" år 1915 av sjökapt. Manfred Svensson. Trafiken hade ökat avsevärt de senaste åren. "Bonnafröjda" var ju inte byggd för att frakta bilar men bilismens frammarsch krävde sitt och röster höjdes för en ny och större färja. I september 1918 lade färjebereidningen fram sitt förslag till en ny färja för leden Klippan - Färjenäs. En professor Rosengren kostnadsberäknade en ny färja för bilar och pas-



sagerare, som skulle ersätta FÄRJAN 1 vid dess sliptagning. Förslaget omfattade två alternativ, det ena med körbanor i mitten och det andra med körbanor utmed sidorna. Efter granskning av alternativen valdes det första. Man ansåg emellertid, att fartygspriserna skulle gå ned om några år och att man därför först borde undersöka möjligheten att låta reparera "Bonnafröjda" som också måste repareras för att få fortsätta trafiken. Man hade inget val, om man inte helt skulle inställa trafiken under tiden tills en ny färja hann byggas.

Beredningen föreslog 1 november 1918

BERTIL SÖDERBERG



Färjan med "Fågelrobarnen", den tidens badbarn. Här vid återkomst till Klippan.  
Foto från Gbg's Hist Museum

att "Bonnafröjda" skulle repareras vilket gjordes 1919. Så sattes åter färjan i trafik och gick på leden till 1928 då hon ersattes av FÄRJAN 2 ex LIDINGÖFÄRJAN 1.

Då såldes "Bonnafröjda" till Maskinaffären Generator som sålde färjan vidare till en firma i Karlstad dit den bogserades utan maskineri. "Bonnafröjda" lär ha använts som prämända fram till början av 1960-talet. Vad som sedan hänt är obekant för mig.

## Årsmöte 1975!

Medlemmarna i Sällskapet Ångbåten kallas till årsmöte söndagen 5 oktober 1975 ombord i ångaren BOHUSLÅN.

Ångaren avgår från Stenpiren kl 12.00 och årsmötet hålles stillaliggande vid brygga i skärgården. Återkomsten beräknas till mellan kl 16.00 och 17.00.

Det blir lättare servering ombord varför anmälan om deltagande i årsmötet måste göras senast fredag 3 oktober per telefon 13 14 20 måndag-fredag kl 09-12, 13-16 (expeditionen).

STYRELSEN

## Polletter i älvtrafiken



I Bertil Söderbergs intressanta artikel om Ångslups AB Hisingen i Ångbåten 30 omnämns att Götaverkens personal reste fritt över älven med bolagets slupar medan allmänheten fick betala 3 öre.

Tanknytning till detta kan det kanske vara av intresse för Ångbåtens läsare att få veta att bolaget använde sig av en pollett för denna transport fr o m år 1907, se överst till vänster på bilden. Polletten som har präglats av AB Sporrang har värdet 3 öre och är tillverkad i mässing.

Några andra polletter av intresse är bl a polletter från Lindholmen (överst till höger) och Eriksbergs mek verkstad (nederst till vänster), båda på 3 öre. Sannolikt har de använts för samma ändamål som Hisingens pollett och under samma tid. Kanske någon av läsarna kan komma med ytterligare upplysningar?

Till sist en pollett från Göteborgs Nya Ångslups AB på 2 öre (nederst till höger) som gällt för resa för barn mellan Sänkverket och Lindholmens verkstad omkring sekelskiftet.

HANS LUNDBERG

## Ångfärjenytt



"Entusiasterna ångar på" var rubriken för en artikel i tidningen Vi Båtagare om FÄRJAN 4. Entusiasterna är ett ganska begränsat gäng av Sällskapet Ångbåtens aktiva medlemmar. De flesta ägnar sig åt "flaggskeppet" BOHUSLÅN. Den lilla skara som arbetar med "fyran" har trots allt utträttat en hel del under våren och försommaren.

Färjans salong som sett något bedagad ut under de senaste åren har fått en rejäl ansiktslyftning. Med hjälp av gasolbrännare har den gamla färgen på takets undersida och på sofforna värmts och sedan skrapats bort. Taket har vitmålat och sofforna har fått en senapsgul färg. Dörkplåten runt maskinkappen har svartmålat och nu står maskinkappen i tur för målning. Fotogenlyktorna har lagats och putsats och pryder åter maskinkappen. Ett fönster på varje sida av salongen har åter gjorts öppningsbart. Från början var hälften av färjans fönster öppningsbara. Ny ringledning har dragits till styrhytterna för att däcksmän med två signaler skall kunna meddela skepparen "klart för avgång". Den flitige elektrikern har även sett till att ljuset i pollettbössorna fungerar.

I maskinrummet har en välbehövlig städning och tvättning gjorts. Den lilla compoundmaskinen har outtröttligt tickat på längresorna till Nya Älvsborg. Efter sommarsäsongen kommer pannan att rengöras.

På utsidan har färjans skrov mönjats och styrhytterna har fått ännu några lager lack.

Söndagen 6 juli började FÄRJAN 4 trafiken mellan Lilla Bommen och Nya Älvsborg. Här kommer "fyran" att gå varje söndag under hela augusti. Färjan går som regel från Lilla Bommen, Fartygsmuseet, strax efter klockan tolv och återvänder från fästningsön efter sommarunderhållningens slut på eftermiddagen.

GS



# Sommarturerna 1975



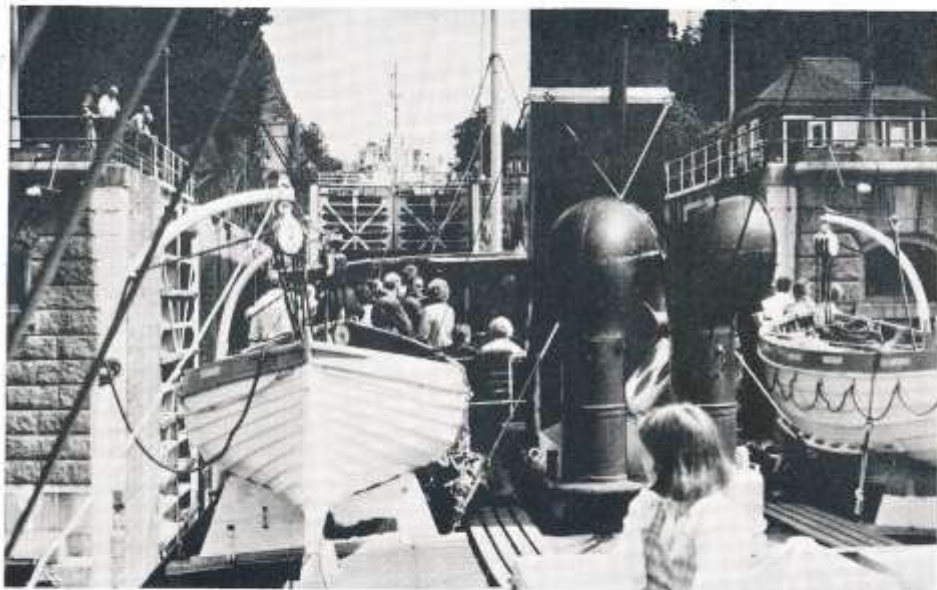
Här är några situationer från turen till Lyckorna 11 maj; Överst ångaren BOHUSLÄN vid Lyckornas brygga och biljettförsäljning under resan, Nedan bestyr i köket och servering i matsalen.  
Foto G Söderberg







# Sommartur till Fallens Dag



Kö i slusstrappan. Ångaren BOHUSLÄN i Trollhättan 19 juli 1975  
Foto G Söderberg

När detta skrives återstår ett fåtal av ångaren BOHUSLÄNs sommarturer för medlemmar och övriga intresserade.

Sommarturerna har varit välfrekventerade beroende på gynnsamt väder och stort intresse bland alla som fått broschyren Sommarturerna i sin hand.

Lördagen 19 juli gick en av Ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer till Trollhättan och Fallens Dag. Resan var ett samarangemang med Bergslagernas Järnvägssällskap som ställde upp med sitt ångloksdragna tåg. Resenärerna reste i ena riktningen med båt eller tåg för att byta färdmedel inför återresan.

Resan till Fallens Dag var annonserad i Ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer men en viktig skillnad jämfört med andra resor var att biljetten skulle köpas i förväg. Medlemmarnas stora tvekan inför denna enstaka nymodighet gjorde att researrangörerna på ett tidigt stadium insåg svårigheter med att bli av med alla

biljetterna (550 st t).

Föreningarna gjorde därför en överenskommelse med G-P:s Pressresor som sålde ett visst antal biljetter med start två veckor före resan. Flitig annonsering och ett stort intresse bland läsarna gjorde att biljetterna gick åt på några dagar. De medlemmar som var sent ute fick emellertid även de biljetter.

Det var en välfylld BOHUSLÄN som lämnade Stenpiren vid åttatiden för att stäva upp för älven. Längre fram körde ångtåget upp bredvid BOHUSLÄN och gick järnsides en lång sträcka. På återresan var BOHUSLÄN åter välfylld med förväntansfulla passagerare och köket sattes verkligen på prov för att alla skulle hinna få middag.

Vi kan bara önska oss samma tur med vädret när vi gör om resan nästa sommar!

IK

# HAVSBANDET—olyckan

— en skeppsbruten berättar



Min fru och jag blev inbjudna till årets provtur med ångaren BOHUSLÄN. Vi startade från Stenpiren och som besättningsman fanns vår gode vän Nils Rydbeck, iförd en grön overall med s/s BOHUSLÄN på ryggen och en festlig besättningsmössa på huvudet. Bland provtursresenärerna fanns en hel del bekanta. Där var t ex Gustav Adolf Bratt, gamle sjövarnsvännen Pelle Boman, Rustan Alveby från Sveriges Radio och en hel del andra figurer som man kände igen.

Det var en härlig förmiddag, inte särskilt varm. Blåsten tog i mer och mer medan vi låg och väntade på avgång. Vi var alla förväntansfulla inför provturen och stämningen var god. Vi gick ut genom hamnen, vi såg dessa stora nya fartyg, skänkte Eriksberg en extra tanke

och kom ut på Älvsborgsfjorden. Norr om oss låg Älvsborgs fästning som en liten ädelsten bland alla dessa gigantiska varvsanläggningar, pirar för tankers och stora oljetankers. Det tog i mer och mermen BOHUSLÄN rörde sig lugnt och fint i sjön, inga energiska motorvibrationer här inte. Vi gick förbi Skalkorgarna och in i lilla Varholmssundet. Här kom vi att tala om Havsbandsolyckan och det är egentligen om den jag skall berätta.

Den inträffade den 15 aug 1939 på eftermiddagen och jag minns den så här: Mor, Fritiof Eiserman och jag och även morbror Gunnar Svalander och kusin Yngve embarkerade HAVSBANDET fram på eftermiddagen, förmodligen vid 4-tiden, för att fara ut till norra skärgården. Det var en strålande sommar dag, lugnt och



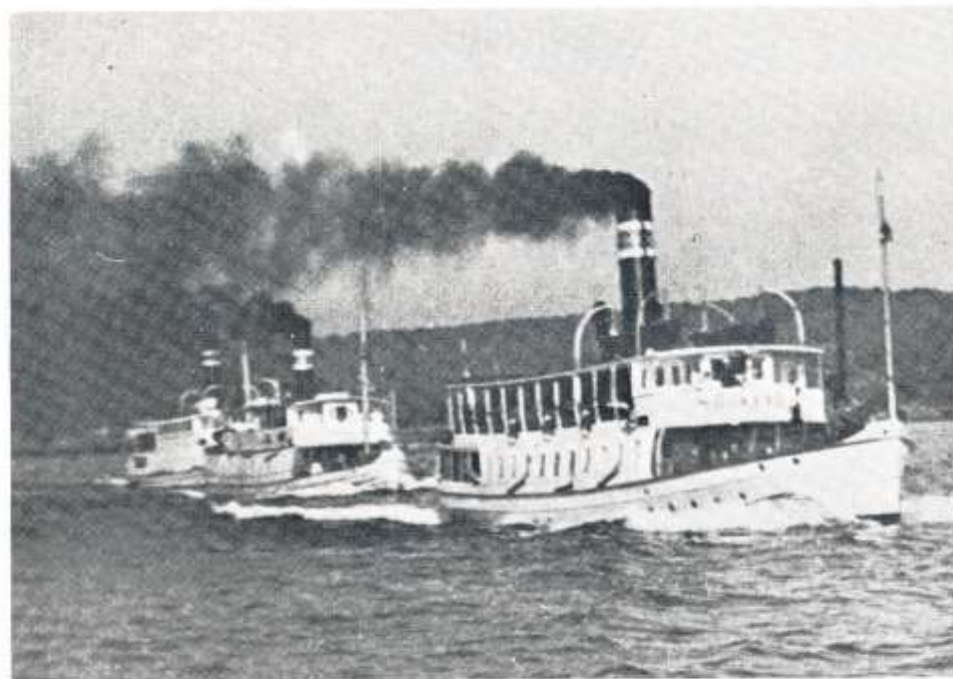
fint väder. Det var mitt i veckan och inte mycket folk. Vädret var skönt men stämningen var ganska tryckt, kriget var hotande nära. Vi talade om kriget 1914, då folk flytt från skärgården av rädsla för bombardemang. Vi for ut genom hamnen. När vi passerade Lindholmens torrdocka låg där ett fartyg som brunnit ute på Atlanten. Det var skrämmande skamfilat och otäckt att se på och vi sa just att det måste vara hemskt när ett fartyg brinner på havet.

Vi hade satt oss längst akterut i HAVSBANDET. Där fanns en liten lagom plats för några stycken passagerare och den var synnerligen lämplig för oss som skulle fara längst ut i skärgården. Jag vet mycket väl, att då jag stängde dörren, föll ringbulten som utgjorde dörrhandtag ur min hand och ner bakom en låda som stod på durken, men jag tänkte: "det spelar ju ingen roll, här behöver inte någon komma ut, här är trångt och här är ingen genomgång. Varför skall de andra behöva tränga sig ut här?" Men ute vid Skalkorgarna eller kanske närmare Varholmssundet blev det ett förfärligt "stirr" innanför dörren. Folk sprang omkring och jag fick ett intryck av att ungdomarna ombord lekte "sista". Jag tyckte det var ganska onödigt, när vi ju i alla fall ville ha lugn och ro under färden. På de förskrämda ansiktsuttryckena förstod jag emellertid att fara var å färde.

Nu blev jag ganska orolig att jag inte skulle få upp dörren! De stod och bankade förvillat. Jag rev kraftigt tag i handtaget på lådan, fick som väl var tag i ringbulten, satte den i dörren och slet upp den. Det välldes nu ut en rad ungdomar, som klättrade förbi oss upp på övre däck och samtidigt med dem en sky av rök. Två äldre damer kunde inte klättra upp, i varje fall inte omgående. Det blev en stor uppståndelse. De båda damerna kom i dispyt om huruvida man snörar ett livbälte som en korssett på ryggen eller på framsidan. Jag sade, att det inte gjorde så värst mycket, huvudsaken var att de fick på sig livbältena. knöt fast dem och klättrade upp på överdäck. Jag satte själv på mig ett livbälte. Jag hörde nu hur ångvisslan blåste SOS, vilket gav mig en viss ro inför tanken att jag ju då inte hade gjort bort mig genom att sätta på mig livbältet.

Det hela gick mycket fort. Vi klättrade upp på relingen. Gunnar och Yngve hade redan kommit upp på överdäck. Vi kunde emellertid inte få upp mor dit, så vi hängde oss så långt ut om lovert som möjligt för att inte bli kvävda av röken, och där hängde vi som apor. Snart blev rökutvecklingen kraftigare och det började bli varmt och otrevligt om benen. Vi kom överens om att vi måste hoppa i sjön. Vi räknade till tre och gjorde ett kraftigt avhopp och kom långt akter om propellerna. Vi var nämligen rädda för att sugas ned av den. När jag hoppade hade jag en känsla av att jag hoppade rakt in i evigheten. Det dröjde inte många sekunder, med de kraftiga korklivbälten, som vi hade på oss, förrän vi åter möttes på ytan. Då tänkte jag, att det ju var ganska märkvärdigt att vi inte hade hoppat långt tidigare! Man kunde liksom inte släppa båten och hoppa i bara. Ja, där låg vi nu och sam. Där låg en man med en livboj och försökte simma intill oss med kepsen på sned och såg märkligt komisk ut egentligen. Men vi hade mycket lätt för att hålla oss allvarliga. Som vi låg och sam, lyfte mor upp armen och frågade om hon skulle ha kvar handväskan. Överhuvudtaget skall man väl inte, om man är skeppsbruten, simma omkring med handväskor och hon frågade därför, om hon skulle släppa den, vilket jag naturligtvis förhindrade och sade: "Ro hit med väskan, så ska jag ta hand om den".

Det var lugnt och fint och stilla. Vi kunde nu se HAVSBANDET ånga iväg med ångvisslan tjutande och med människor hoppande ut från ömse sidor. De kunde ju inte hålla sig kvar längre på överdäck. Även för dem var det nu bara att hoppa i sjön. Glasrutorna sprack, det var ett otrevligt knastrande. Runt omkring oss svepte nu röken, så vi låg mer eller mindre i ett töcken. Det var inte långt till stranden. Vi hade vinden med oss och vi kunde snart klafsa iland. Där fick vi vänta en stund. Sedan kom en mindre båt och satte ut oss till ångaren ÖCKERÖ, där förresten Fritiofs bror Sven var styrman ombord. Här blev vi omhändertagna och fick låna torra kläder. Gunnar och Yngve var iförda stora röda filtår. I dem fick de vandra i land på Hyppeln som två indianhövdingar. Vi fortsatte ut till Rörö där familjen bodde. Folket på Rörö tog emot oss. Man hade



På väg ut mot skärgården! Här kommer ångarna ÖCKERÖ, artikelns HAVSBANDET och SVEA sommaren 1937. Foto från Öckeröbolaget.

hört talas om olyckan och man hade sett röken borta vid Hiuvik. När vi kom iland ropade man åt oss och frågade om "Axel" var med. Vi sa, att vi inte kände "Axel" och vi tittade på varandra litet förbryllade och kunde inte upptäcka någon "Axel". Då skrek människorna att "Axel" nog omkommit. Nu var det som väl ingen som hade omkommit utan alla hade klarat sig. Maskinisten lär ha brutit benet då han hoppade i land vid Hjuvik där man satte HAVSBANDET på land.

Jag fick tillfälle att kollationera intryckerna från olyckan med Dag Almén, som var med på BOHUSLÄN. Dag hade då olyckan inträffade stått på land och sett det hela. Det är ju ganska märkvärdigt att efter 36 år friska upp minnet från den händelsen. Det kunde ha gått illa. Hade det varit mycket folk och dåligt väder, så hade det blivit en katastrof.

Nu for vi vidare med BOHUSLÄN ge-

nom Kalvsund och mot Björkö. Där gjorde man några manövrar och provade "Stopp" och "Full back i maskin" och en gir men eftersom det blåste kraftigt och vinden tog i mer och mer vände man åter mot Göteborg. Vi hade enhärlig färd in. De som inte stannade kvar och såg livbåtsövningarna vandrade hemåt. Jag såg Gustav Adolf Bratt med god spänst marschera från Stenpiren mot stån. Hans figur avtecknade sig mot Ostindiska Kompaniets hus och mot Christine kyrka. - Han kunde ha varit med på BOHUSLÄNS provtur 1914!

BJÖRN HULTGREN





# Båtar runt omkring

GÖTALAND har glädjande nog gjort badturer till Vinga i sommar. Fartyget byggdes 1892 vid Bergsunds som lotschefs-fartyg under namnet GÖTEBORG. Från västkusten flyttades ångaren till Gävle och fick namnet GEFLE. Under namnet ARGO såldes fartyget till Mälaren och började passagerartrafik mellan Strängnäs och Stockholm 1950 under namnet STALLARHOLMEN. 1951 fick fartyget motor. 1955 köptes hon av Ängf. AB Göta Kanal och fick namnet ATHENA. I samband därmed byggdes hon om kraftigt och fick två sexcylindriga motorer som fortfarande sitter kvar.

1957 såldes ATHENA och döptes om till GÖTALAND för att återköpas av Rederi AB Göta Kanal 1960. Leif Carlsson i Göteborg köpte henne 1969. Nye ägaren Bent Kristensen har under två somrar hyrt fartyget för trafik på Limfjorden men i år återupptagit den en gång så populära badturstrafiken på Vinga.

VEGA som vi skrev om i förra numret har åter bytt ägare. Hon tillhör nu Lindberg Shipping men trafikerar fortfarande sin gamla trade Göteborg-Gravarna.

RAN och GULLMARSFÄRJAN II över-togs 15 juni av Lysekils kommun från Handelsbolaget Skärgårdstrafik. Meningen är att RAN efter sommarterna på Lysekil-Fiskebäckskil skall insättas på linjen Lysekil-Stockevik-Gåsö-Grund-sund och Lysekil-Kornöarna. GULLMARSFÄRJAN II skall fortsätta trafiken Lysekil-Östersidan även efter det Vägverkets färjor påbörjar trafiken mellan Skår och Finsbo nästa sommar.

DIANA har efter att ha varit upplagd sedan 1923 åter sjösatts i sjön Bullaren. Det är Bertil Bohlin i Tanum som rustat upp båten efter 50 år på land. DIANA byggdes i slutet av 1800-talet vid kejsarliga varvet i Kiel och kom efter att en tid varit hemmahörande i Falkenberg till Bullaren 1915.

Efter en rejäl grundstötning togs DIANA upp på land och för trettio år sedan köp-

tes hon av Bertil Bohlin. Innan renoveringen började fick han fälla en björk som växt genom ett hål i skrovet. Numera är den tiometer långa slupen motoriserad men planer finns att förse den med ångmaskin. Till en början kommer DIANA att sysselsättas med beställningsresor på de långsträckt Bullarsjöarna.

SILVERPILEN som gjorde debut som snabbåt mellan Strömstad och Fredrikstad förra sommaren går fullsatt även i sommar med sockerlystna norrmän.

Båten byggdes 1974 i lättmetall. är 35 m lång och 7 m bred. Den tar 300 passagerare och gör 20 knop med tre motorer på totalt 750 ehk. SILVERPILEN ägs av Fartygsservice AB i Stockholm.

Ångaren GÖTEBORG som en gång var Ångbåts AB Bohuslänska Kustens flaggskepp på traden Göteborg-Strömstad-Oslo skrotas nu i Hälle vid Idefjorden.

GÖTEBORG byggdes vid Bergsunds 1891 och trafikerade ända fram till 1963 sin gamla trade längs kusten. De sista åren var det Thunbolaget i Lidköping som under namnet Rederi AB Göteborg-Oslo Linjen drev trafiken. 1965 gjorde ett norskt rederi ett misslyckat försök att återuppta trafiken på Oslo. 1966 hamnade ångaren vid Laholmen i Strömstad som flytande restaurang. För några år sedan såldes GÖTEBORG för att bli flytande porrklubb. Därav blev intet utan ångaren hamnade i Hälle. Vid skrotningen har vissa delar av inredningen tillvaratagits för att återupstå på restaurang Skagerack i Strömstad.

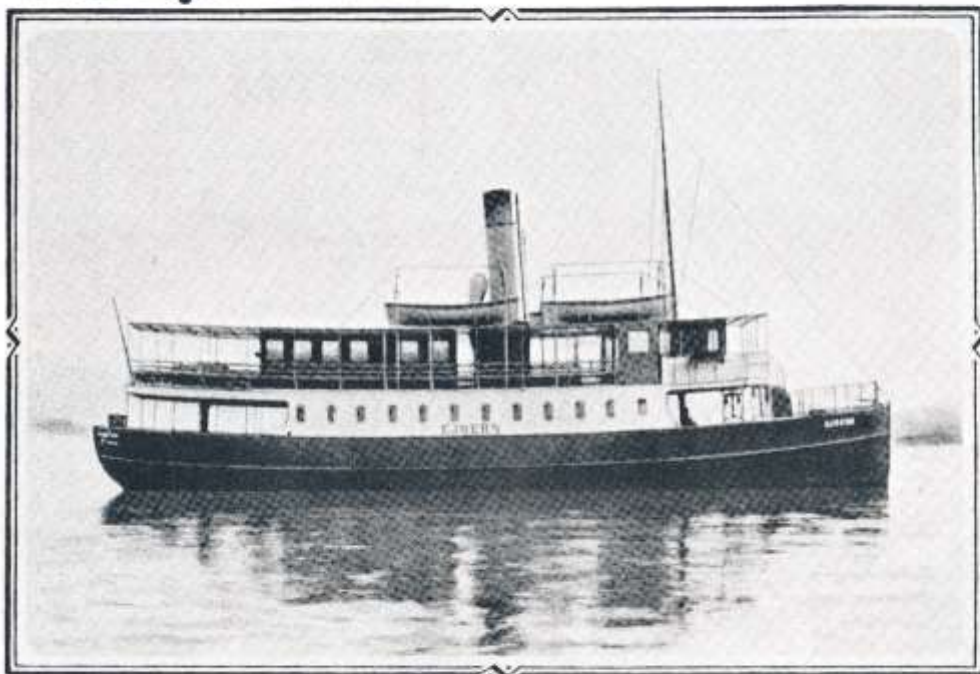
I augusti 1956 fick ångaren GÖTEBORG maskinhaveri på sydgående genom Havstensund. Man fick lov att vända och mästare tog taxi till Grebbestad för att få något föremål från maskin reparerat. Fyra timmar försenade i halv storm kom GÖTEBORG till Göteborg vid midnatt.

Foto Svante Geggén





# Sex Ejdrar under hundra år



1899 års EJDERN. Leveransfoto från Eriksbergs mek verkstad.

EJDERN blev namnet på Styrsöbolagets nya passagerarbåt som sattes i trafik på Göteborgs södra skärgård i juli. EJDERN är ett namn med traditioner inom den göteborgska skärgårdsflottan. Inte mindre än fem båtar har tidigare burit detta namn.

Den första EJDERN byggdes redan 1871 vid Lindholmen för Göteborgs Ångslups AB. Ångslupsbolaget som sedan starten 1865 ombesörjt trafiken med slupar i Göteborgs hamn, började ganska snart intressera sig för ångbåtstrafik i skärgården.

Bolaget gick emellertid i konkurs 1872 och istället övertogs verksamheten av det nybildade Göteborgs Nya Ångslups AB. Bolaget skaffade sig ett stort antal skärgårdsbåtar med fågelnamn och som ett led i nyanskaffningarna såldes första EJDERN och ersattes av en ny ångare med samma namn 1880. Det var Göte-

borgs mek verkstad som levererade nybygget. Även denna båt blev för liten och såldes för trafik på Roxen 1898. Under åren 1906-1964 var hon hemmahörande i Södertälje och lades upp 1957 för att bli serveringslokal. 1964 räddades hon till Stockholm och efter ett omfattande restaureringsarbete har hon även fått tillbaka styrhytten och originalångmaskinen som under åren 1963-1974 stod på museum. Till hösten kommer EJDERN tillbaka till sin gamla hemstad Göteborg för att närvara vid invigningen av Götaverkens reparationsvarv våren 1976.

Den tredje EJDERN byggdes vid Eriksbergs mek verkstad 1899 och var avsedd för trafiken på norra skärgården. Ångaren var kraftigt byggd med isbrytarstäv för att klara av vintertrafiken. Den hade i likhet med sina föregångare svartmålat skrov men 1904 målades bolagets alla skärgårdsbåtar vita. 1921 gick Ång-



1975 års EJDERN utanför Saltholmen. Foto G Söderberg 24 juli 1975.

slupsbolaget i konkurs och bolagets båtar övertogs av AB Styrsö Hafsbad. Detta bolag behöll dock bara STYRSÖ och EJDERN som omdöptes till STYRSÖ II. I över 30 år trafikerade STYRSÖ II södra skärgården, efter 1935 för Styrsö Trafik AB. 1954 såldes ångaren till Ångbåts AB Bohuslänska Kusten för trafiken mellan Göteborg och Marstrand och omdöptes till MARSTRAND. Redan 1957 var det slutångat och fartyget skrotades i Göteborg.

Marstrandsbolagets INLAND som byggdes vid Göteborgs mek verkstad 1891 för trafiken Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Röra strand kom att trafikera norra skärgården efter Ångslupsbolagets konkurs 1921. 1936 drog sig Marstrandsbolaget tillbaka från norra skärgården och INLAND övertogs av Trafik AB Öckerö Skärgård som döpte om ångaren till EJDERN. Meningen var att ångaren skulle moderniseras men efter att ha gått i trafik några år såldes EJDERN 1941 till Skandinaviska Fartygsagenturen och döptes om till FILIP. Två år senare såldes ångaren till kronan för att gå som transport- och permittentbåt i Karlskrona.

Därefter hamnade den i Stockholm och skrotades 1951.

Den femte EJDERN var en kanalbåt som fram till 1941 då den köptes av Öckeröbolaget hette LINKÖPING. Ångaren var byggd 1903 vid Södra Varvet i Stockholm för Linköpings Nya Rederi AB. Eftersom ångaren var föga lämplig för skärgårds- trafik användes hon istället för älvtrafik och kom bara att trafikera skärgården under krigsårens stränga isvintrar. 1946 såldes EJDERN till skrot men byggdes istället om till tankbåt och kan under namnet EKERÖ fortfarande ses i Göteborg.

1975 års EJDERN är byggd vid Djupviks Varv på Tjörn. Båten är 27,9 m lång och 6,5 m bred och tar hela 300 passagerare. Huvudmaskineriet består av två MWM V12 dieselmotorer på totalt 824 ekk som ger båten en fart av 15 knop. För att underlätta manövreringen har fartyget försetts med bogpropeller. EJDERN går huvudsakligen på linjen till Vrångö men användes ibland även på övriga linjer i södra skärgården.



# Finska insjöångare



Ångaren SAVONLINNA byggd 1904 i Varkaus. Längd 27,86 bredd 6,69, 200 hkr kompmaskin, 11,5 knop. Salonger, matsal och hytter för passagerarna. SAVONLINNA trafikerar triangelrutten Savonlinna-Mikkeli-Lappeenranta-Savonlinna. Foto Dag Almén 1972.

Finland är ett land som jag kan rekommendera alla ångbåtsvänner. Fortfarande kan man resa mellan Skeppsbron i centrala Stockholm och Åbo med de stora ångbåtarna BORE och SVEA JARL. Trafiken är i stöpsleven med hänsyn till de bilfärjor som ständigt tillförs Silja Line.

Bore i Åbo har för övrigt två ångbåtar i kryssningstrafik sommartid. De är BORE NORD ex Birger Jarl som går mellan Åbo och Visby och BORE III som går mellan Helsingfors och Tallin/Leningrad.

Mera ångbåtar finns på de finska insjöarna. Varje vår utkommer broschyren "Insjöresorna i Finland" som fås på någon resebyrå eller från Finska Turistbyrån i Stockholm. I den finns de flesta ångbåtssturer medtagna.

Från början var insjöångarna viktiga trafikmedel innan järn- och landsvägar hade börjat byggas ut i nämnvärd omfattning. Efter hand har ångarna anpassats för turisttrafik och seglotionen inskränker sig numera till sommarmånaderna.

Den västligaste ångbåtsleden kallas för "Skaldens väg" efter L. Runeberg som en tid verkade i dessa trakter. Ångaren TARIANNE går tre gånger i veckan från Tampere, Tammerfors, till Virrat, ca åtta timmars resa. Ångaren POHJOLA gör kortare dagsutflykter från Tamper-

e. Farleden mellan Tampere och Hämeenlinna, Tavastehus, kallas Finska Silverlinjen. Jämför "Sveriges blå band" - Göta kanal. Tre mindre motorfartyg - med matsalar - går här. Båtarna anlöper Au-

lanko hotel med nationalpark och Fängsala bl. a.

På sjön Päijänne går ångaren SUOMI och bärplansbåten TEH. SUOMI går från Iyväskylä på måndagar och från Lahti på onsdagar. Resan tar nio timmar. TEH gör dagliga turer och resan tar med den tre timmar.

Det är inte förrän på sjön Saimen som ångbåtarna börjar trängas. Saimen är ett sjösystem med åtskilliga sjöar och vattendrag förbundna och kanaliserade med sund, kanaler och slussar. Redan 1856 var Saimen kanal gårdig mellan Viborg vid Finska viken och Lappeenranta. Villmanstrand, vid Saimen 16 m ö h. Kanalen med slussar hade ungefär Gotska Kanalens dimensioner. Freden mellan Finland och Sovjet delade kanalen men en senare överenskommelse gav Finland rätt att arrendera och bygga ut kanalen.

1908 återinvigdes Saimen kanal som är 50 km lång och har åtta slussar. "Dupledden" förresiter till Kuopio och Joensuu. Men bland moderna kustfartyg med olja eller trä i lasten förekommer de vita, gammaldags passagerarångarna i Saimens farleder. Det största rederiet Saimaan Laivamatkat Oy i Savonlinna har åtta fartyg. Rederiet bildades 1967 genom sammanslagning av flera mindre rederier. Bolaget fick statsbidrag och subventioneras även av kommunerna i trafikområdet. Trots det kämpar rederiet en ojämn ekonomisk kamp med sitt ålderdomliga men trivsamma tonnage.

Savonlinna, Nyslott, ligger "mitt i Saimen". Det är liv och rörelse i hamnen varje morgon innan passagerarångarna ger sig av. Söderut till Mikkeli och Lappeenranta alternerar ångarna IMATRA, LAPPEENRANTA och SAVONLINNA med avgång varsin dag. Norrut går ångarna HEINÄVESI och KUOPIO varsin dag till Kuopio, vissa dagar via Varkaus där de flesta ångarna förresten är byggda, vissa dagar via Heinävesi. Den senare turen tar 11 timmar!

Från Savonlinna till Pankkharju och åter på dagen går lilla PANKKHARJU. Till Joensuu-Karlen går ångaren JOENSUU tre gånger i veckan.

Rederiet har sitt åttonde fartyg i kryssningstrafik på Saimenkanal. Det är ORIVESI som från 1967 men återuppbygg-

des och motoriserades. En annan båt som råkat illa ut är MIKKELI som gick på grund och sjönk 1970. Hon bärgades och är nu vandrarhem i Ristiina.

Ännu en ångbåt gör turer från Savonlinna. Det är FIGARO, tidigare SAARISTO, som i år för ny ägare gör rundturer efter att ha blivit ersatt på sin tidigare färd av ett nybygge, SAAMINKI. Denna båt ägs av kommunen och trafikerar den enda gemenska skärgårdsleden som finns i Saimen. Det är ingen turistled och turerna passar bäst befolkningen av bönder och fiskare.

Sommaren 1976 uppenbarar sig en begivenhet i Savonlinnas hamn. Då återvänder SALAMA, "blisken", efter några år på varv för restaurering efter bärgningen 1971 då SALAMA hämtades upp från Saimens botten. SALAMA var en gods- och passagerarångare, byggd 1874, och gick trafik mellan St Petersburg och Joensuu. 1898 kolliderade SALAMA med ett fartyg på Saimen med oödsdiger följd. Som museiföremål är fartyget intressant. Det finns inga andra bevarade fartyg av denna typ.

Även i Kuopio finns några passagerarångare. RIISSÄVESI trafikerar leden Kuopio-Heinä och KARJALANKOSKI går dagligen på "klosterrouten", en resa med ångbåt och buss till klostren i Lintula och Valamo. På vägen besöks de fyra slussarna i Varistalval med 19 meters höjdskillnad. Det finns övernattningsmöjligheter i klostren för de som önskar fortsätta resan via Heinävesi till Savonlinna.

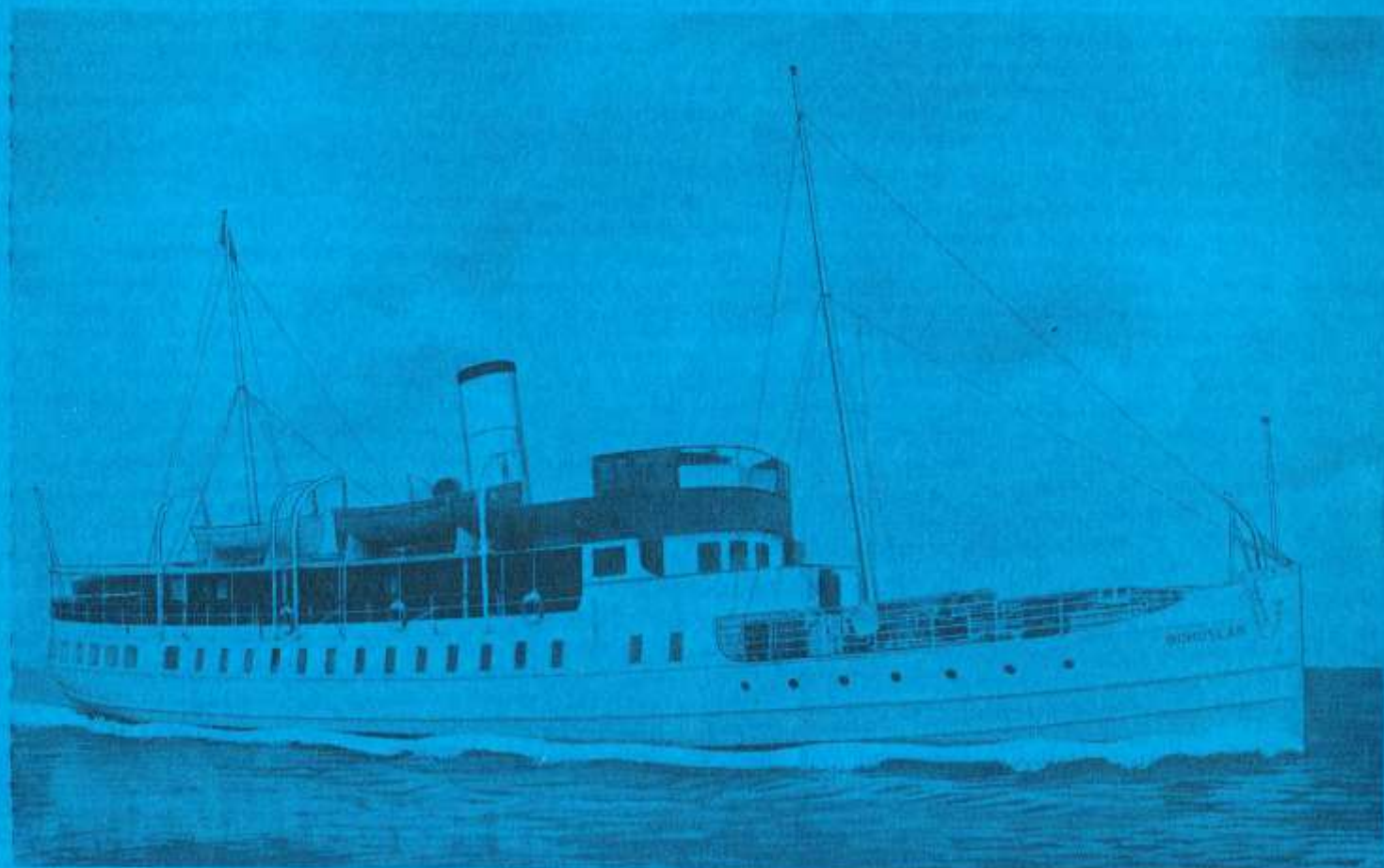
Men det finns inte bara passagerarångare på de finska insjöarna. Ännu återstår en fåtal timmerbogsörerare med ångmaskinen de flesta ångbåtarna ägs numera av privatpersoner varav många är medlemmar i Suomen Höyröpurussseura. Medlemmarna har 10 ångbåtar varav 22 finns på Saimen.

Ingvar Kronhamr





# En hyggelig sjøreise til STRØMSTAD



... med en koselig båt: s/s Bohuslän

DAGSTURER

**Fra SANDEFJORD til STRØMSTAD og retur**  
hver onsdag og torsdag

— *tirsdag aftenetur til Strømstad og retur* —

	Fra SANDEFJORD (Norsk sommertid)	Til - STRØMSTAD - Fra (Svensk lokaltid)	Fra (Svensk lokaltid)	Til SANDEFJORD (Norsk sommertid)
MANDAGER				
FREDAGER	17.00	19.00	9.00	13.00
LØRDAGER			9.00	13.00
TIRSDAGER	<b>17.00</b>	<b>19.00</b>	<b>20.00</b>	<b>24.00</b>
ONSDAGER	<b>10.00</b>	<b>12.00</b>	<b>15.00</b>	<b>19.00</b>
TORSDAGER	<b>10.00</b> 20.00	<b>12.00</b> 22.00	<b>15.00</b>	<b>19.00</b>

**Billettpriser:**

Enkeltreise Nkr 14: — Skr 10: —

Tur/Retur Nkr 22: — Skr 16: —

Barn 6 til 12 år halv pris

For selskapsreiser spesialpriser

Billetter og opplysninger i Reisebyråene og hos rederiets agenter:

EIVIND ANDERSEN & CO

Sentralbord 667 50

SANDEFJORD

1. KL RESTAURANT, med fulle rettigheter

Restauratør Beidar Thillett

Restaurang IRIS, Sandefjord

SANDEFJORD TURISTKONTOR

Tlf. 16 00

SANDEFJORD