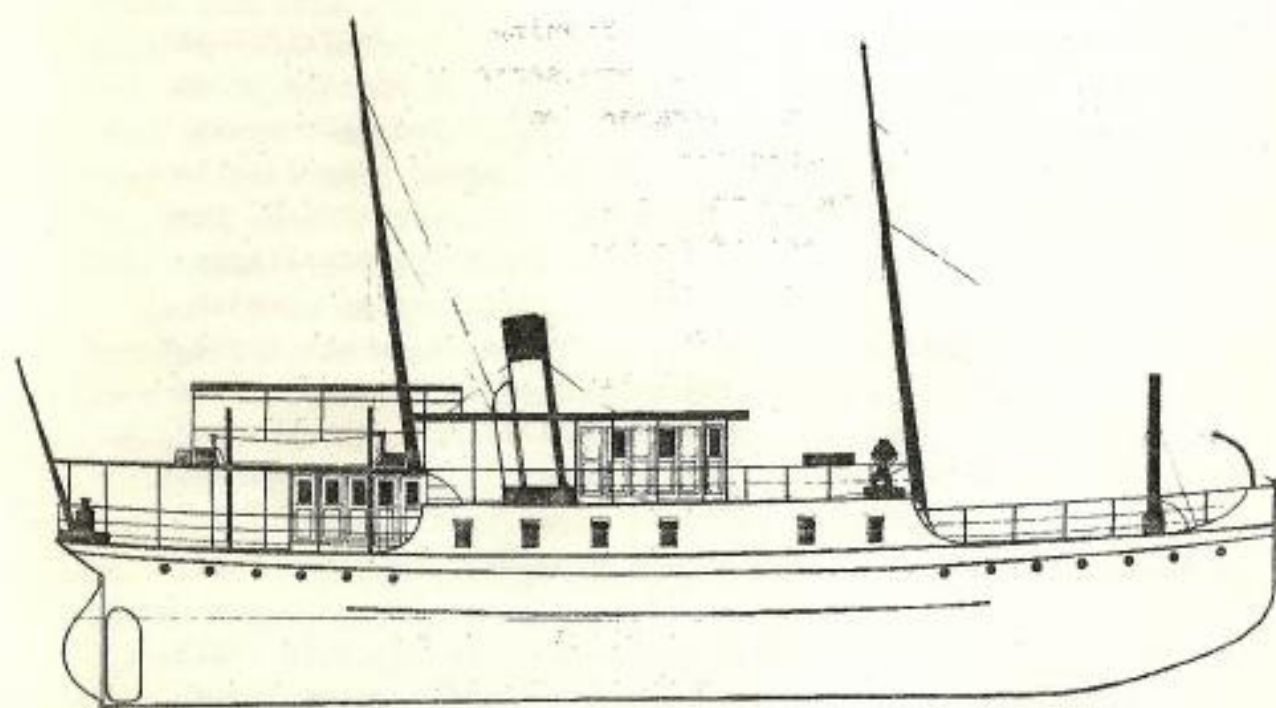


MEDLEMSBLAD för Sällskapet s/s Trafiks Vänner



Nummer 1
Februari 1974

Äntligen

har vi nöjet att presentera första nummret av vårt medlemsblad. En gång i kvartalet kommer denna publikation att dimpa ner i Din och som vi gärna ser, många andras brevlådor. Det är vår förhoppning och målsättning att denna trycksak skall bli en läsvärd och efterlängtd skrift där vi ger god och riklig information om Ångaren Trafik och fartygets tidigare historia blandat med annat intressant stoff från sjöfarten på Vättern och angränsande farvatten.

Med hjälp av denna skrift vill vi också försöka att hålla en god kontakt med de medlemmar som av skilda anledningar inte har möjlighet att följa arbetet med Trafik på nära håll. På detta sätt hoppas vi kunna underhålla och utveckla den samhörighetskänsla med Trafik som är så viktig för att ett projekt som vårt skall lyckas och kunna bli bestående.

Kanske undrar någon läsare över vad Sällskapet s/s Trafik är för något.

Det är i korthet en ideell stödförening till s/s Trafik ek. för. Båda föreningarna har det gemensamma och ideella målet att rusta upp och bevare Ångaren Trafik. Den ekonomiska föreningen står som ägare för fartyget medan den ideella föreningen skall sköta drift och underhåll i framtiden. Den ekonomiska föreningen anskaffar penningmedel huvudsakligen genom den andelsteckning som sker i fartyget medan projektet via den ideella föreningen tillförs pengar genom försäljning av lotter, vykort, ritningar o. dyl. Nettot från den sistnämnda verksamheten överförs till den ekonomiska föreningen genom att andelar förvärvas i fartyget. Ledamöter från den ekonomiska föreningens styrelse finns med i styrelsen för den ideella föreningen och tvärt om.

Detta första nummer av medlemsbladet utsänds även till andelsägarna i den ekonomiska föreningen med förhoppningen om att dessa även skall bli medlemmar i Sällskapet och på så sätt ytterligare stödja arbetet med Trafik.

Red.*

* I redaktionen: Åke Andreasson, Otterbäcken, Lennart Skatt, Lyrestad och Ulf von Tell, Falköping.

FRÅN VÄNERN OCH VÄTTERN

På Vättern fanns i slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet ett stort antal segelfartyg, hemmahörande i olika hamnar. Brandstorp var en plats som många fartyg hade som hemmahamn.

De största och finaste galeaserna som beforo Vättern och Väneren voro de så kallade "Zinkärna" vilka ägdes av Ämmebergs Zinkgruva. Bland dessa kan nämnas: "DON CARLOS", "JUNIAN", "JESPER", "SIMON" och "ESKIL". Det var en vacker syn att se dessa fartyg när de för fulla segel kom seglande. De hade höga riggar med stora segel som medförde att de gjorde snabba resor. I kanalen voro de dock många gånger nödsakade att begära bogsering, vilket skedde på så sätt att man använde oxar och stundom hästar att gå på kanalbanken och draga skutorna. Detta tog givetvis lång tid, men man hade inte så bråttom, Tids nog fick man slita hårt i hammarna.

På Vättern gick det två stycken passagerarfartyg som trafikerade hammarna runt sjön. En av dem var "MOTALA EXPRESS" som gick emellan Motala - Jönköping och mellanliggande hamnar. Den var byggd i Jönköping och sorgligt nog blev den lite för stor ty den kunde inte gå in i slussarna för längdens skull, varför den alltid kommer att få gå på denna sjö. Den har därför fått namnet "Vätterns fånge". I övrigt var båten prydlig och vacker och därtill snabbgående.

/ Anm. Redaren i Motala var fullt införstådd med att båten var för lång då den beställdes hos Jönköpings Mekaniska Verkstad 1894. Den levererades 1895, längden var 35,67 m./

Den andra passagerarbåten var "TRAFIK" byggd i Stockholm 1892. "TRAFIK" gick emellan Hjo och Hästholmen i samtrafik med järnvägen.

En annan båt som gick på västgötasidan av sjön var ångaren "GULDKROKEN", kaptenen hette Hellberg och bar smeknamnet Karl - Anders. Vid ett tillfälle lastades in bräder ombord vid en lastplats söder om Hjo. Man ville ta med så mycket virke som möjligt varför däckslasten blev för stor med påföljden att båten kantrade.

I Göteborg fanns en kapten som hette Larsson. Han ägde två bogserbåtar vilka bar namnet "STYRBJÖRN I - II". Han gick upp med dessa och bärgade "GULDKROKEN" på så sätt att han förhyr-

-de två skutor och lade en på var sida om "GULDKROKEN". En dykare hade varit nere och lagt grova wirar om båten och sedan fylldes skutorna med vatten. När allt var väl fastgjort pumpades vattnet ur skutorna och på så sätt lyftes vraket och kunde bogseras till grundare vatten och där blev det upptaget. Detta förfaringssätt att bärga sjunkna fartyg lär varit första gången som dylikt hänt.

Ur Johan Svenssons bok "Mina sjömansår på Vänern och Vättern".

Sjötorp

Under den gångna delen av vintern har det tidvis arbetats flitigt med Trafik. Fartyget har försetts med ytterligare, en del kvadratmeter ny plåt, dels vid maskinrummet, dels vid den sk. dmsalongen på styrbordssidan akterut. Här har plåten bytts ut ända uppe från däckets och ner under vattenlinjen på en sträcka av ca. 5 meter. Det ovanliggande däckets har varit otätt och åtskilliga år av regn och väta har gjort sitt. Man kunde faktiskt se både sol och måne rakt genom skrovet och det på samma gång....

Skarndäck akterut har förnyats helt och hållet och några däcksplank har bytts ut. En mera stilenlig pollare än den som satt på styrbordssidan tidigare har plockats upp från lastrummet och ersatt den gamla. Tanktaket på den aktra barlasttanken har bytts ut och arbetet med att återställa passagerarutrymmena akterut till ursprungligt skick pågår.

I maskinrummet har det arbetats mycket. Ett tappert gäng på 10-12 medlemmar har trotsat kyla, bensinransonering och andra besvärligheter och bl.a. försett pannan med nya tuber vilket inte har varit så enkelt som det kanske framställs här. Provtryckning väntar och sedan kommer turen till ångmaskinen.

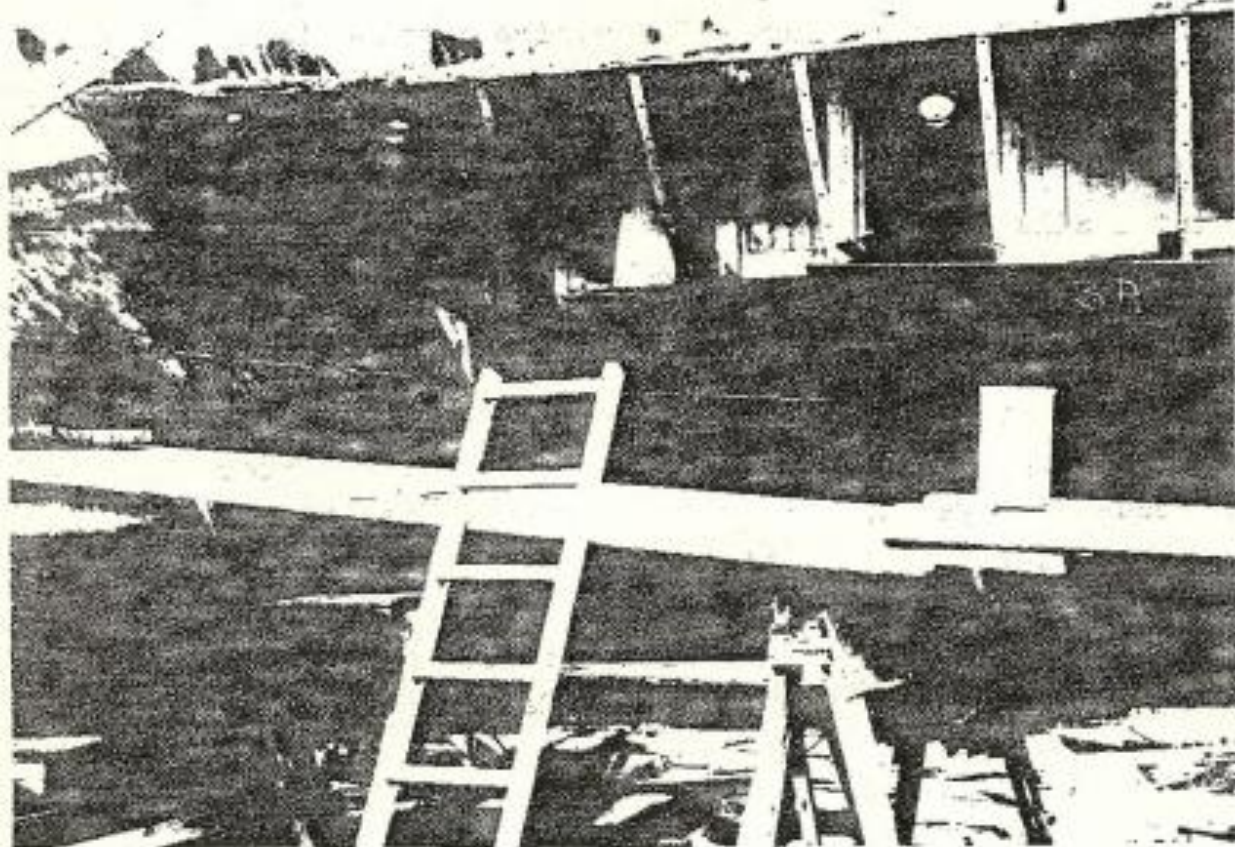
En ordentlig verktygsutrustning har länge saknats men nu finns den ombord och underlättar arbetena avsevärt.

Arbetsuppgifterna ombord har ändrat karaktär. Under åtskilliga månader var arbetet utslutande av "destruktiv natur" dvs vi plockade ner, och isär, bar iland och magasinerade. Men nu bäre det åt andra hållet, nu återställs fartyget och nu har arbetsuppgifterna både blivit roligare och mera mångskiftande.

Har inte Du lust att delta i det arbetet? Skruva med maskinen, snickra och måla?

Varannan lördag samlas vi i Sjötorp nu under vintern och det skulle vara roligt om Du kunde ställa upp. Ta kontakt med Lars Andersson 0503/10360, Åke Andreasson 0551/22241 eller Jarmo Kurppa 0503/40022 så får Du reda på när vi jobbar, hur vi ordnar med resor etc.

Du som bara vill se hur arbetet fortskrider eller prata ånga en stund är naturligtvis också välkommen till Sjötorp och Trafik!
Vi ses!



Bliv medlem i Sällskapet s/s Trafiks Vänner!

Som medlem i Sällskapet får Du:

- detta medlemsblad 4 gånger om året
- en medlemsnål i blått och silver med Trafik i siluett
- deltaga i de arrangemang som ordnas av föreningen
- sist men inte minst, arbeta hur mycket som helst ombord på Trafik som Du har tid och lust med - både nu och i framtiden

Sätt in årsavgiften för 1974, kronor 15 på postgirokonto 10 32 49 - 9 redan idag så kommer medlemsnål och kort på posten om några dagar.

I UR OCH SKUR

Nog skulle det vara bra roligt om man ägde förmåga att hux flux försätta sig tillbaka i tiden och på så sätt få uppleva särskilt intressanta och viktiga händelser som timat i längesen gångna tider. Till exempel till år 1892 då vår kära gamla Trafik för första gången anlöpte Hjo hamn och genast blev en av de viktigaste företeelserna i stadens liv och utveckling.

Efter diverse försök med mer eller mindre provisoriska brygganordningar, vilka givetvis snart nog spolierades av vind och sjö, hade äntligen den riktiga hamnen blivit färdig år 1855. Så när vårt stolte fartyg anlände nytt och fint i alla detaljer hade det en riktigt anständig och fin hamn att lägga till i. Redan fanns hamnarmer, vågbrytare, träbryggan med järnvägsspår, den handdrivna lastkranen, små ånglok som stänkade uppför backen med tunga vagnar. Och så förstås de tvenne fyrtornen i vars lanterniner fotogenlyktor under den mörka tiden i alla sorters väder ledde fartygen in i hamnens trygghet. Inte var det mycket till ljus, vilket föranledde en sjöfarande uppifrån tivedstrakten att likna fyrlyktan vid ett sprucket vit-havrekorn i ändan på en pinne. /Detta berättade konstnären, författaren och Vätternkännaren Folke Dalhberg för mig en gång./

Ja, jag skulle vilja varit med då och se det granna fartyget lägga till vid bryggan. Naturligtvis på övligt vis: mottaget av representanter för rederiet Hjo - Hästholmen och nyfiket beskådat av stans befolkning.

Då började en era i Hjo stads sjöfartshistoria som skulle vara i närmare sjuttio år. På den tiden stod det naturligtvis klart för var och en att en förbindelse med Östergötland var av allra största betydelse både för staden och bygden på båda sidor av Vättern vilket också omedelbart bekräftades av den stora passagerarefrekvensen och den oerhörda mängd varor som dagligen fraktades i båda riktningarna. Så Trafik fick verkligen från början bekänna färg och visa vad hon dög till. Först de tidtabellbestämda turerna som måste passas, så därtill tidvis nästan som regel dagliga extra turer med gods, spritfat från brännerierna i Östergötland till förädlingsfabriken i Hjo, spannmål, socker, kreatur och mycket annat.

Så tillkom alla extra lustresor. En tidningsnotis förtäljer att Trafik en junisöndag på 1890-talet gjorde inte mindre än 14 lustreseturer mellan Hjo - Hästholmen - Borghamn och Visingsö. Hur det kunde hinnas med förstår inte jag. Inte heller hur besättningen orkade. Men vilket intresse från traktens befolkning!

Här måste jag bekänna att jag är nog naiv att tro något i den vägen ännu en gång kan bli verklighet när folk hunnit leka färdigt med sina bilar och tröttnat tillräckligt på autostradorna.

I min barndom såg jag ofta att Trafik släpade med sig en lastpråm över sjön. Och en motorpråm som hette Transit gick också täta turer mellan Hjo och Hästholmen. Så nog fanns det jobb för tonnaget på den tiden, som man i detta fall verkligen kan kalla "den gamla goda".

Om jag inte minns alldeles fel, så har jag på något gammalt foto sett att Trafik i sin första ungdom saknade tak över bryggdäcket. Där stod däckshuset med styrhytt och röksalong, men inget skydd för folk som uppehöll sig ute på däck. Jag tror inte heller att det fanns någon maskintelegraf. Kaptenen ropade sina order i ett talrör till maskinisten. Inte heller fanns det vad jag tror några soffor för passagerare på båtdäcket akterut. Så småningom byggdes ett tak av segelduk som låg med en ryggås över styrhytten. Det var nog inte så värst stabilt och ersattes senare av det nuvarande helt flata taket av plåtbeslaget trä. Sent omsider tillkom dörrarna som sitter i jämnhöjd med styrhytten och skyddar passagerarna från det värsta vinddraget.

När maskintelegrafen började användas minns jag inte exakt, men det var ett stort framsteg. För att inte tala om något som jag särskilt väl kommer ihåg. Det var när Trafik blev utrustad med strålkastare. Här är det kanske lämpligt att citera vad jag skrev en gång om vad Trafik betydde för oss ungdomar i Hjo när seklet var ungt.

"Det var en höstkval i hamnen. Vi stod några stycken pojkar och sökte lå så gott vi kunde bakom hamnmagasinet. En styv sydostlig kuling spelade sin trista höstmusik och gjorde allt han förmådde för att kall, blöt och olästig komma åt oss bakom vårt skyddande hörn. Han blåste i alla sina horn och flöjter, mullrade som en åska och gnällde som en säck-

-pipa. Ute på sjön fäste han dånande fräsande tunga sjöar framför sig för att slutligen vräka dem över vågbrytaren med ljudet av ett vattenfall. Fyrtornet avtecknade svart sina vita koner nätt och jämt uppfattningsbara i höstmörkret. Och genom lanterninernas glas blinkade fyrlamporna skumögda mot stormen.

Långt därute på sjön började ett gult ljus bli synligt, svart och irrande. Det var vad vi väntade på och spanade efter genom smala tårfyllda öronsprångor. På den tiden gjorde Trafik både en och två extraresor med sockerlast varenda kväll efter ordinarie tur.

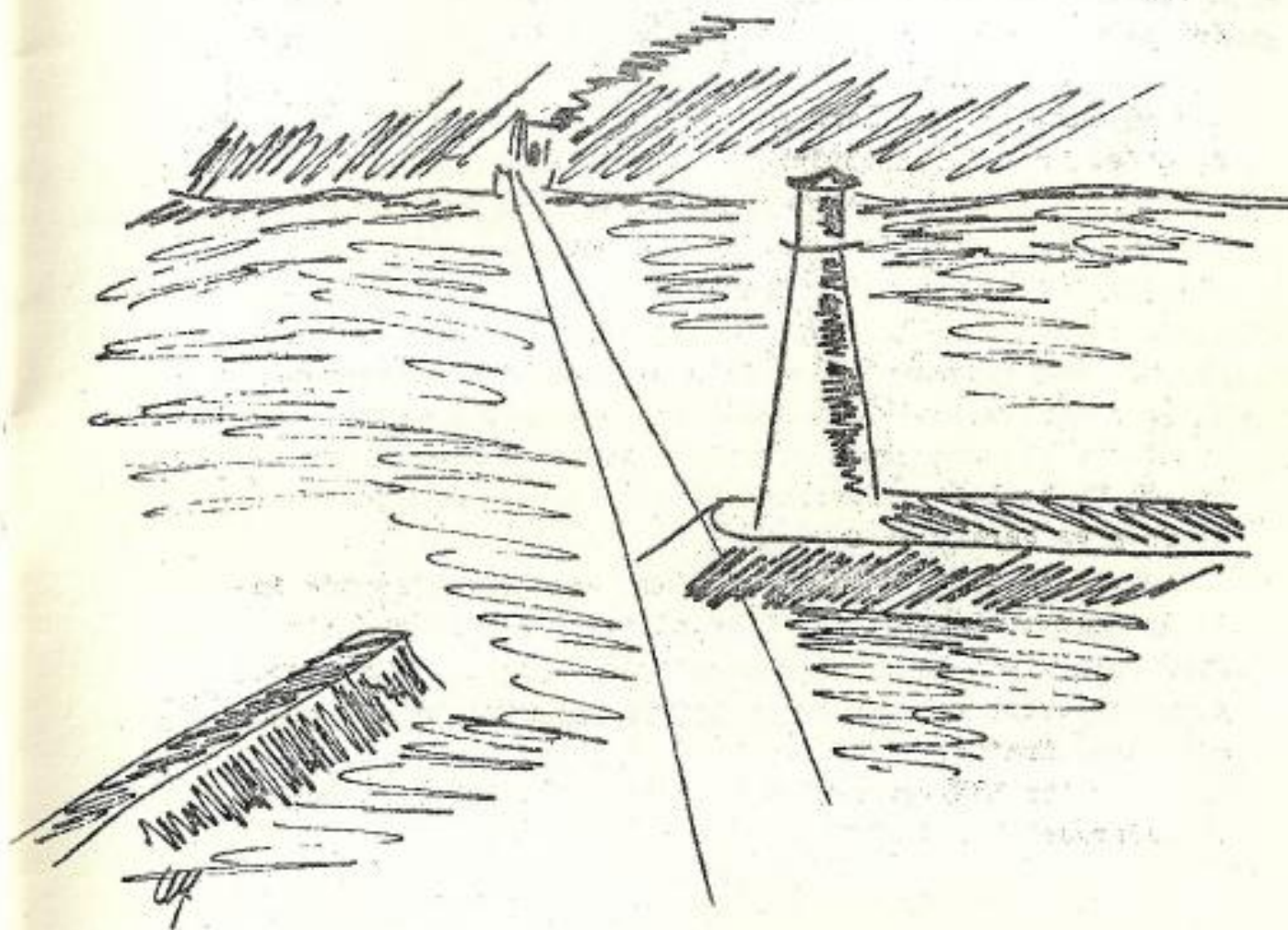
Ku stod vi alltså och följde den lilla ljuspricken som svängde av och an därute i stormen. Snart kunde vi även se sidolaternornas röda och gröna ljuspunkter hävande upp och ner efter båtens rullningar. Vi utväxlade sakkunniga kommentarer som om vi alla vore befarna sjömän. Och slutligen syntes det vita skrovet, som med vind och sjö på låringen rullade och stampade kraftigt. Nästan i samma ögonblick hände det fantastiska, som vi med spänning väntat på. En skarp ljusstråle skar genom mörkret. Trafiks nya fina strålkastare sände en flod av ljus mot hamnloppet. Ljusknippet fångade först in ballongpricken och norra fyrtornet. Och så med ens badade hela hamnområdet i ljus när båten nigande girade mot inloppet. Sen stod det inte länge på förrän vi satt på pannkappen och värnde bakarna medan vinschen rasslade igång och stormen ylade i riggen."

Ja, Trafik har verkligen fått göra nytta för sig, sommar och vinter. Det var egentligen bara isen som kunde stoppa turerna. Och då fick den vara bra tjock. Jag minns att Hagberg, som ju var en gammal trotjänare, berättade om vinterresor som ibland tog upp till nio-tio timmar med ideligt stångande i isen. Någon enstaka gång kunde båten ligga stilla för storm. Men då rälldes det en fullvuxen nordväst som gjorde det omöjligt att gå in i Hästholmens hamn. Ja, det vore mycket att säga om vår gamla fina båt. En gång har hon legat sjunken efter en grundstötning vid Visingsö och en gång inne i Hjo hamn. Och en julafton gick hon på grund utanför Vindarnas udde. Men annars har allt gått bra så länge skuten fick gå. Och mycket vore att säga om alla dem som haft sitt jobb ombord i ur och skur. För oss som haft förmånen att få växa upp i Hjo blev Trafik en stor del av vårt dagliga liv. När man hörde båten blåsa

så visete man vad klockan var. Och att gå till hamnen och titta när båten gick och kom var alltid ett nöje och en händelse med spänning i.

Inte att undra på att man blev ledsen och besviken den dag det bara blev en hamnliggare av henne, som inte fick röna något intresse från våra myndigheter. Men som väl var fanns det några människor i staden som hade både hjärta och känsla och även energi att göra någonting. Jag kan inte underlåta att här nämna fru Signe Carlsson, som inte var rädd för att ingripa och offra både tid, intresse och pengar. Samt Bruce Stenholms enorma arbete under de för båten så kritiska åren. Ivar Lundström hör väl också till dem och många andra som hjälpte till och stödde denna räddningsaktion. Utan deras insatser så hade vi med all säkerhet inte haft någon båt att intressera oss för i dag. Vi är skyldiga dem alla stort tack.

Sven Cederqvist



SKEPPSKLOCKAN

När intresseföreningen för s/s Trafik övertog fartyget av Hjo kommun den 8 september 1972 var det ett sällsynt komplett ångbåtsexemplar som bytte ägare. Nästan all ursprunglig utrustning fanns kvar, antingen ombord på fartyget eller i hammagasinet i Hjo. Men några vitala detaljer saknades - ett par ventiler i maskinrummet och fartygets skeppsklocka.

Klockan fanns ombord på Trafik då hon lades upp i Hjo hamn 1959. Den hängde på sin plats på förmasten då Trafik började tjänstgöra som kafé, men plockades efter en tid bort då det visade sig vara svårt att hålla barnen ifrån denna. Dessa klängde upp på masten och slog olika glas i tid och otid vilket verkade störande på dem som intog sitt kaffe ombord på ångaren.

Klockan placerades, väl inslagen i papper, i en garderob i försalongen och försvann. När eller hur den försvann är det säkert få som vet och förresten är det nu utan betydelse.

Den 30 augusti fick Lars Andersson i Hjo ett glatt meddelande. Det var amatördykaren György Salkovits som ringde upp och talade om att han vid dykningar strax norr om hamnen i Hjo påträffat Trafiks skeppsklocka vilken han nu ville överlämna till föreningen.

Redan dagen efter telefonsamtalet uppenbarade sig, tillsammans med representanter från pressen, två förväntansfulla ångbåtSENTUSIASTER hemma hos György Salkovits utanför Tibro för att hämta klenoden. Medan den ca. 25 cm höga och av "malm" tillverkade klockan beundrades och fotograferades berättade György:

- Den låg på åtta, nio meters djup. Jag kontrollerade inte det exakta djupet, jag blev så ivrig att få upp mitt fynd till ytan. Efter rengöring från alger och mossor samt putsning framträdde så de inristade bokstäverna som bildade ordet Trafik.

Som tack för hjälpen med klockan överlämnades till György en hedersandel i Trafik.

LIVLIGT I HAMNEN

var det i går och så gott som varje tillgänglig plats var upptagen av båtar. "FREJA III" lossade virke, "INGRID" lastade spannmål för Danmark, "SIMSON III" ankom med last, "SÄTRA" både lossade och lastade "MOTALA STRÖM" lossade styckegods, "GÖTA KANAL IV" likaså och till sist kom jakten "OLGA" för att lasta, så nog var det full sysselsättning alltid.

EN GAMMAL BEKANT.

Ångaren Motala Express var i söndags i Hjo med en skara lustresande från Jönköping, Visingsö och Gränna. Som bekant hade ångaren förr i tiden regelbundna turar på Hjo. I senare år är det dock sällan, kanske blott en gång någon sommar då och då som ångaren besökt Hjo. Motala Express är Vätterns största ångare, så stor, att den ej kan lämna sjön genom kanalen. Hade den det kunnat, skulle den säkerligen blivit såld och ej mera visat sig här, ty affärerna på Vättern ha långt ifrån varit givande. Exellertid tedde sig båten vid besöket här i söndags prydlig som alltid, och den drog en mängd besökare till hamnen, då den vid 5-tiden skulle återvända. Anhopningen på bryggan var så stor, att om den gamla träbryggan varit kvar, den fått en betänklig påfrestning. Det var en vacker syn när den flaggsmäckade "Expressen" lade ut under strålände sol och klingande spel av den medföljande musiken medan vår egen trafik, vit och skimrande också den, ångade allt närmare hamnen därute på det glittrande blå.

Ur

Hjo Tidning

Tisdagen den 28 augusti 1934

Ritningar

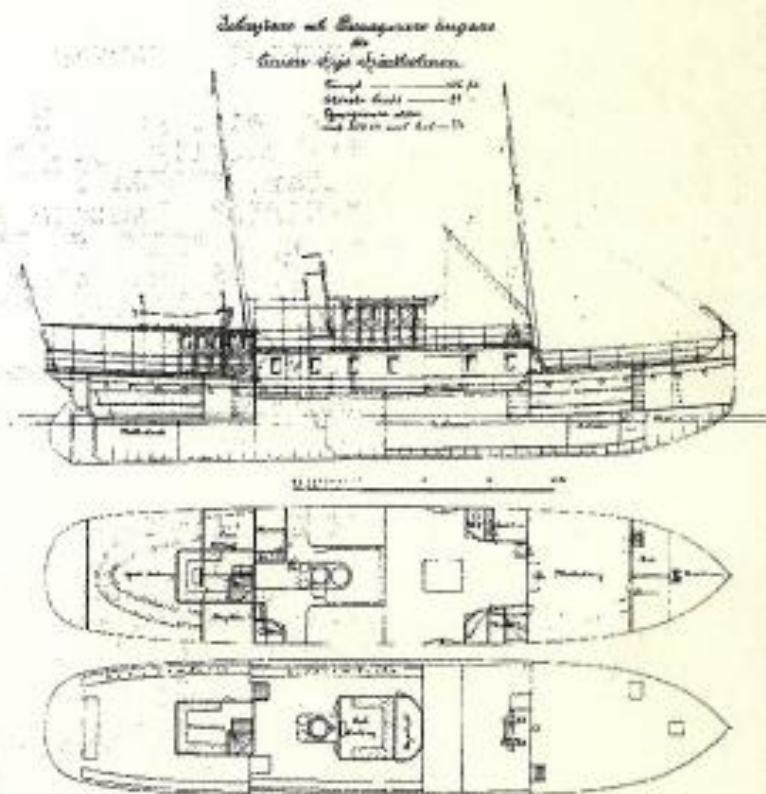
kopia av översiktsritning
från 1892. Format 45 x 60 cm.
Pris 10:-

och

vykort

svartvita med Trafik som
motiv. 4 st olika.
Pris 4:-

erhålls enklast genom att
respektive belopp insättes
på Sällskapetets postgirokonto
10 32 49 - 9 så kommer tryck-
sakerna om några dagar på posten.



SVENSKA SKRUFÅNGFARTYGET "TRAFIK"
Byggt 1892 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i
Stockholm

Vad tycker Du om namnet på vårt medlemsblad?

"Medlemsblad för Sällskapet s/s Trafiks Vänner". Det säger allt
men är inte särskilt fantasifullt. Redaktionen vill därför be
Dig om hjälp med att hitta på ett bra namn till tidskriften.
Sänd Ditt förslag till - Sällskapet s/s Trafiks Vänner, Box 920 59
541 02 Skövde, före den 1 maj. Juryn består av Sällskapetets styrelse
och pris kommer det naturligtvis också att bli för de bästa förslagen.

Har Du synpunkter på eller förslag till hur vi skall kunna göra
denna tidskrift riktigt bra? Har Du något intressant material som vi
kan använda oss av? Skriv till adressen ovan eller ring till Ake,
0551/22241, Lennart, 0501/50589 eller Ulf 0515/16343.