



ÅNGBÅTEN Årg 40 • Nr 3 2004 • 116

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlantavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@home.se (ansvarig utgivare)

Bertil Hulmarström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@yothor.se
Martin Jarlstedt, Aspyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 90,
martias@jarlstedt.com

Gunnar Söderberg, Bergårkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0521-134 14 fax 0523-154 55, maadgrub@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2004 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nöteborgsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litografiska Media AB 2004.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2004 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89,

sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, ualle@passagen.se

kassör: Ove Iku, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggplats vid Skeppsbron, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson, tel/fax 031-68 25 82.

Reguljörer turer med FARJAN 4 utgår från flöjelaget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0706-39 50 60.

Försalongen

Ombord i ångaren BOHUSLÄN går försalongen under benämningen "mässen". Det är ju här besättningen drar sig tillbaka för en kopp kaffe och det är här man intar sina måltider.

Fört var ju försalongen tredjeklasspassagerarnas "matsal" med pilsner och smörgåsar, kaffe och kaffebröd.

Dagens besättning som "seglat ute" har tagit med sig benämningar man träffar på i större fartyg där man hade mässaer för nästan varje kategori ombord. Vi klandrar ingen för det, men vi får inte glömma bort den gamla benämningen!

Vi har under senare år glömt bort att berätta om hur det var förr. Vi som varit med länge i verksamheten kring BOHUSLÄN har tagit det som självklart varför ångaren bevarats och vad den representerar i fråga om teknik och trafikskultur.

Samtidigt som vi bakom tidningen lovar att bättra oss ber vi nu läselektören om bidrag om hur det var förr. Det första återfinns i Aktersalongen!

Trevlig resa ombord i *Ångbåten 116!*

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 4 2004: 8 november 2004

Nr 1 2005: 31 januari 2005

Nr 2 2005: 11 april 2005

Nr 3 2005: 5 september 2005

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN passerar Falsterbo-kanalen 27 juli 2004 på väg till Karlskrona. Foto Bengt Elmquist

Ångbåten Nr 3 2004

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Så sitter Du åter med ett färskt exemplar av *Ångbåten* i Din hand och hösten har gjort entré. Ångaren BOHUSLÄN har lagt sig till ro vid Skeppsbron för sin vintervila. Det är hon väl värd efter en sommars hårt arbete, även hennes idoga besättning är värd att ta igen sig.

Sommarens resor har varit många och de flesta har haft god beläggning. Det verkar som om det halvdåliga väder som rådde i början av säsongen inte påverkade tillströmningen av resenärer, snarare tvärt om ibland.

Förklaringen är nog den, att vid toppenväder vill antagligen många ligga vid stranden i stället. Annars gör man något annat kul, t. ex. åker ångbåt.

Vi gjorde i år en långresa till Strömstad och gick som vanligt en tur in i Idefjorden. Denna resa är mycket uppskattad och vi planerar att eventuellt dubbla Idefjordsturen inför nästa sommar.

På väg hem råkade vi ut för ett tråkigt missöde vid avgång från Smögen, varvid några segelbåtar och en brygga blev skadade. Dock kom inga människor till skada, som tur var. Den s.k. mänskliga faktorn var orsaken.

BOHUSLÄN undersöktes av inspektör från Sjöfartsinspektionen och inga fel kunde märkas på fartyget. Internutredningen har resulterat i vissa ändrade och förbättrade rutiner, så vi anser att vidtagna åtgärder skall förhindra ett upprepande.

Vidare besökte vi, som enda ångfartyg, Sxil Karlskrona under sista

veckan i juli. Vi erhöll en plakett som bevis på att vi är K-märkta. Denna delades ut av chefen för Statens Maritima Museer och mottogs av Ingvar Kronhamn. Vem kunde väl vara en lämpligare mottagare!?

På väg till Karlskrona gjorde vi besök i Helsingborg, Ystad och Karlshamn och överallt blev vi synnerligen väl mottagna och vårt vackra fartyg erhöll mängder av lovord. Då kände vi oss mulliga!

Under hela resan, som varade i nio dygn, var vädrets makter goda mot oss, med strålände sol och svaga vindar. Ja, det blev åter en långresa att minnas, med mycket nöjda passagerare och god sammanhållning bland besättningen.

Den 3 september döptes ostindiefararen GOTHEBORG III av drottning Silvia. Dagen efter dopet var BOHUSLÄN inhyrd av länsstyrelsen för en skärgårdstur. Där var gäster från bl.a. Kina och Spanien, men till allas vår förvåning dök även vårt kungapar upp i sista stund och ville följa med ut i vår vackra skärgård.

Dom var naturligtvis välkomna ombord, andelsägare som dom är, de var ju med på en kort resa för två år sedan också och fick då som gåva var sitt andelsägarbevis. Kungen fick låna ett sjökort och följde noga med i detta under färden mellan holmar och skär. Kungaparets närvaro samt ett underbart väder därtill, gjorde denna dag verkligen minnesvärd.

Nu börjar vinterjobben ombord i BOHUSLÄN. Det är tisdag, torsdag och

lördag som gäller, med början kl 10.00. Du som känner för att göra en insats är hjärtligt välkommen.

Lilla FARJAN 4 har nu på hösten fullt upp med rundturer i hamnen och får vänta ett tag innan vinteruppläggning sker.

Vi behöver hjälp med att täcka vår ångare inför vintern. Har Ni tid, ork och lust, så är Ni välkomna till Skeppsbron LÖRDAG 23 OKTOBER. Vi börjar kl 10.00 och förtäring erbjuds under dagen. Ju mer händer vi är, desto snabbare och lättare går detta arbete!

Nu får vi alla leva på härliga sommarminnen och övervintra med dessa. Tiden går, som Ni alla vet, väldigt fort och snart får Ni läsa om att våra fartyg skall rustas inför säsongen 2005.

Glöm inte heller att notera tid och plats för Sällskapets årsmöte, som annonseras på annan plats i denna tidning.

Ett tack till alla aktiva för årets säsong. Ni har varit fantastiska!

Tack också till alla passagerare som varit med på turerna under sommaren och på detta vis stöttat oss i vår gärning att hålla igång våra fina, härliga fartyg!

ÅNGRÄTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 116

Försalongen	2	Visst var det BYEJORDEN!	11
Ordföranden har ordet	3	Till Karlskrona för K-plakett	12
BOHUSLÄNS säsong 2004	4	Maskinbehörigheter för T-fartyg	14
BOHUSLÄN i Strömstad	5	De nya maskinbehörigheterna	15
Fram och back och stopp	6	NORDSTEAM 2005	16
De seglade... Bertil Vogl	7	Norska veteranfartyg	16
BOHUSLÄNS 90-årsfirande	8	Aktuellt från FARJAN 4	17
SOUTHERN ACTOR	9	Ångslupsbolagets skärgårdstrafik 2	18
Ett maskinminne från EJDERN	10	Aktersalongen	22

BOHUSLÄNS säsong 2004

Så var det dags för höstens summering av den gångna säsongen. Den började 19 april med att BOHUSLÄN för egen maskin gick från Gøtenius varv till Stenpiren. Efter besiktning och kompassjustering 23 april gick BOHUSLÄN på säsongens första beställningsresa dagen efter.

Antalet gångdagar med beställningsturer blev 28 med 1900 passagerare. Antalet gångdagar med annonserade turer var också 28 men med 5200 passagerare. Under hela säsongen 2004 hade BOHUSLÄN 70 gångdagar och totalt 8000 passagerare.

Jämfört med 2003 är detta en viss minskning vilket i huvudsak får skyllas på en sen och kort sommar. När sommaren äntligen kom med sol och värme i slutet av juli gick BOHUSLÄN till Karlskrona, och väl hemma igen återstod bara två veckor av det sköna vädret. Resan till Härön 15 augusti, liksom den till Klädesholmen veckan efter, fick vända i Marstrand på grund av hårda vindar och grov sjögång. I år gjorde desutom BOHUSLÄN bara en lång kustresa istället för två.

Som vanligt var resan runt Tjörn välbesatt och årets nyhet Mollösund-Lysekil och åter blev en succé! Emma Café & Restaurant i Mollösund sålde bra med biljetter och efterskänkta dessutom provisionen. Sådant värmer!

Den fortsatta resan till Göteborg ingick i ett annat arrangemang, en förkortad kustresa med buss och ångbåt Göteborg-Mollösund och åter.

Kustresan Göteborg-Kungshamn-



BOHUSLÄN återkommer till Mollösund den 4 juli efter utfärden till Lysekil. Foto Ingvar Kronhamn

Strömstad och åter är ett omfattande arrangemang som är beroende av gott väder. Förmodligen beror årets minskade resande på osäkerheten i väderläget.

På turen från Kungshamn till Strömstad anlöptes Ulebergshamn för att hämta ett större antal passagerare.

Idefjordsturen var som vanligt i det närmaste fullsatt och kan utom vidare dubblas på lördagen. Däremot kan inte önskemål om anlop av Krokstrand i

Idefjorden infrias eftersom det inte finns någon säker brygga på platsen.

Återresan från Kungshamn till Göteborg avbröts redan i Smögen på grund av den beklagliga händelsen som beskrivs på annan plats i denna tidning.

Fyra bussar lämnade Stenpiren i Göteborg på morgonen men efter en kort sjöresa fick resenärerna ta buss tillbaka igen.

Söndagsturerna var välbesatta men två turer fick som sagt vända i Marstrand på grund av sjögång. Så är det att bedriva trafik på västkusten med sina öppna passager.

Då är det lugnare att färdas på älven. Sedan vi lagt ned resan till Trollhättan och Fallens Dag i mitten av juli återstår resan till Repslagarmuseet i Älvängen sista söndagen i augusti.

Gladgjande nog mer än fördubblades antalet resenärer från Göteborg jämfört med förra året. Dessutom gjorde betydligt fler Alebor en rundtur i år med BOHUSLÄN från Älvängen. Resan uppmärksammades i *Alekursören*.

Säsongen avslutades med att BOHUSLÄN efter en beställningstur 15 september gick till Gøtenius varv för att magasinera utrustning som inte behövs ombord under vintern. Fredagen den 17 september gick BOHUSLÄN till kajplats 17 vid Skeppsholmen för vinteruppläggning.

Ja, det var en annorlunda sommar och vi kan väl bara tro att sommaren 2005 blir bättre. Planeringen har redan börjat. Se mera om säsongen 2005 här intill!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2004

BOHUSLÄN i Strömstad

Ångbåtsturerna 2005

Detta program är preliminärt men vi räknar med att besöka Bergen första veckan i augusti och utgår från det.

Då kommer resan runt Tjörn 2/7 och Mollösund-Lysekil-Mollösund-Göteborg 3/7. Den långa kustresan kommer i mitten av juli: Göteborg-Kungshamn 14/7, Kungshamn-Strömstad 15/7, Idefjorden 16/7 och 17/7, Strömstad-Kungshamn 18/8 samt Kungshamn-Göteborg 19/8.

Söndagarna 10/7 och 24/7 viks för skärgårdsturer från Göteborg. Lördagen 30/7 gör vi ytterligare en tur runt Tjörn från Skärhamn innan BOHUSLÄN går mot Bergen.

Det blir tre förlängda Marstrandsturer, givetvis beroende på vädret, 19/6, 14/8 och 21/8. Och som vanligt avslutar vi söndagsturerna med en resa till Älvängen 28/8.

Onsdagsturerna, kvällsturerna från Göteborg, blir 13 stycken, från 1 juni till 31 augusti, utom 3 augusti då BOHUSLÄN befinner sig i Bergen.

INGVAR KRONHAMN

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

hålls ombord i m/s WALONA vid Stenpiren i Göteborg lördagen 30 oktober 2004 kl. 12.00. Dagordning enligt kallelsen som medföljer detta nummer av Ångbåten.

Styrelsen

Ångbåten Nr 3 2004



BOHUSLÄN på väg ut från Idefjorden mot Nya Svinesundsbron den 11 juli 2004. Foto Bert-Åke Larsson

På grund av Karlskronaresan blev det i år bara en resa till Strömstad, i mitten av juli.

Vädret under fredagen och lördagen var uselt, ca 15 grader och regn, och rundturen till Dynekulen på lördagen lockade inte någon större skara.

Så kom söndagen med vackert sommarväder och näst intill fullsatt båt.

Många hade säkert lockas av det unika tillfället att se Nya Svinesundsbron i halvårdigt skick från sjösidan.

Många trogna Idefjordaresenärer hade väl också sett fram emot att lyssna till våra traditionella guider, Per Nilsson

från Tjärnö Marinbiologiska Laboratorium och Bo Magnusson från Strömstads Historiska Förening. Genom ett beklagligt missförstånd stoppades Per av vakterna vid landgången, eftersom han saknade förköpsbiljett. Han fick vackert stå kvar sist i kön och sedan betala fullt biljettpreis. Man får förlåta Per om han efter denna behandling avstod från sin guidning.

När BOHUSLÄN gör samma resa kommande sommar är den nya bron invigd och öppnad för trafik. Om det blir någon guidning återstår att se.

BERTIL HOLMSTRÖM

Fram och back och stopp

När ångaren *BOHUSLÄN* tisdagen den 13 juli skulle avgå från Smögen backade den in i flera fritidssegelbåtar som låg förtöjda vid Kleven på andra sidan Smögens hamn. Orsaken var att maskinen förtvättade att gå back när befälhavaren med maskintelegrafens begärd fram. Efter denna händelse har många undrat hur detta kunnat ske.

BOHUSLÄNS ångmaskin är fast kopplad till propelleraxeln vilket innebär att maskinen roterar åt olika håll vid fram och back. För att få maskinen att gå åt ena eller andra hållet krävs att slidrörelsen omkastas. Sliderna reglerar ångans in- och utlopp i cylindrarna. På BOHUSLÄN sker omkastningen mellan fram- och backgång med en ångcylinder. Att kasta om rotationsriktningen går mycket snabbt. Det tar längre tid med en dieselmotor eller med hydrauliskt vridbara propellerblad.

Med hjälp av maskintelegrafens på kommandobryggan begär befälhavaren riktning och fart. Telegrafens är indelad i fält: Full fram, Halv fram, Sakta fram, Klar, Stopp, Vil, Sakta back, Halv back, Full back.

Ett handtag placeras över det aktuella fältet på telegrafens varvid en pil pekar på samma fält på motsvarande telegraf i maskinrummet. En kedja förbinder de båda telegraferna och varje orderförändring följs av en kraftig ringsignal.

BOHUSLÄN har en så kallad svars-telegraf där den som slår manöver vid ångmaskinen bekräftar en given order med att ställa telegrafens i beordrat läge.

Befälhavaren får därmed en bekräftelse på att man i maskinrummet uppfattar ordern. Samtidigt följer manövererna in i en journal med klockslag.

För den händelse att exempelvis kedjan mellan de båda telegraferna går av finns ett talrör och dessutom en telefon mellan kommandobryggan och maskinrummet.

Huruvida ångmaskinen går fram eller back ser man, förutom åt vilket håll axeln roterar, även på kulissbågarnas läge. Förr eller senare händer det emellertid att misstag görs. Det skall sägas att det sker ytterst sällan och att det då snabbt rättas till. I tränga hamnar är det emellertid varken plats eller tid för misstag och då kan det gå som det olyckligtvis gjorde i Smögen.

Vid avgången från Smögen 13 juli kördes sakta back varvid akterskeppet kastade babord och förskeppet vreds ut från kajen. När BOHUSLÄN låg något mer än parallellt med kajen begärdes fram i maskin. Istället fortsatte ångaren akteröver, maskinen gick fortfarande back enligt den indikering som finns på bryggan. Samma indikering finns även i maskinrummet i telegrafens: grönt ljus när maskinen går framåt, rött vid back.

Befälhavaren slog upprepade manöverer för att påkalla maskinistens uppmärksamhet, han använde även både talrör och interntelefon, men utan framgång. Maskinisten var övertygad om att maskinen gick fram under den korta tid det tog att förflytta fartyget 60-70 metrar.

BOHUSLÄN fick endast skrapmärken på akterstaven när den gick in i träbryggan på Kleven och drog med sig fem förtöjda större segelbåtar av vilka en fick hål i skrovet. Ingen människa kom till skada men flera barn som upprörts av händelsen och gråt togs omhand av en person som arbetar med krishantering och ordnade samtal med dem.

Ombord på BOHUSLÄN fanns 203 passagerare och 26 personer i besättningen. Besättningen tog på ett föredömligt sätt hand om passagerarna och ordnade busstransporter medan BOHUSLÄN låg kvar för att händelsen skulle utredas av sjöfartsinspektionen.

Vad kan vi då göra för att förhindra liknande händelser? Genast efter händelsen i Smögen beslöts om ändrade rutiner. Ett larm har installerats och vid en felmanöver finns en knapp vid telegrafens på bryggan för att uppmärksamma manövermaskinisten om att man börjar om manövern från stopp.

Vidare är manövermaskinisten utrustad med ett headset som vid ankomst och avgång medger ständig kommunikation via VHF med bryggan. Vid dessa tillfällen skall det vara tre personer på manöverdärken i maskinrummet

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2004

De seglade i BOHUSLÄN...



En efter en lämnar de oss. Kämpar som var i medelåldern eller däröver, under svåra pionjärår då projektet Rädda Bohuslän undergick förvandlingen från "ett mildt vansinne" (som en tidning uttryckte sig våren 1966) fram mot dagens framgångsrika företag.

Mannen till vänster är Sven Hugo Bengtsson, vars gärning i Sällskapet vi summerade i *Ångbåten* nr 84 (1994). Kamraten är Bertil Vogl, som i somras slog sitt slutliga "VÄL I MASKIN". Han skulle ha fyllt 82 år nu i höst.

Bertil gick till sjöss som stamanställd vid Flottan, för att med tiden bli Svenska Lloyds genom tiderna yngste

maskinchef. Han seglade senare bl.a. i Ragnebolagets motortanker SIRA.

Han gick iland 1955 för att bli depåchef för BP:s oljehamn i Skarvik. Senare öppnade han eget, Västkostservice AB, specialitet tankrengöring.

Till ångaren BOHUSLÄN kom Bertil i början av 1980-talet som maskinchef ("chif"). Han kom senare att engagera sig starkt i Sällskapets PR-sida.

Det var han som började med hälsningen över fartygets högtalarsystem, "Välkomna ombord i ångaren BOHUSLÄN med kapten NN och hans högtat frivilliga besättning". Det var han som låg bakom den serie kaffemuggar med årtal

och fartygets bild som blev ett kärt samlarobjekt från 1989 till 1997, och bakom de "tiggerier" till sponsorer som resulterade i små diskreta mässingsplaketter i matsalongen och rejäla bidrag till Sällskapets kassa.

Under åren 1988 till 1994 skötte han, tillsammans med sin fru Lilian, våra kontakter med charterkunder - han var vad vi något oegentligt kallar befraktare.

I samband med en flyttning för några år sedan donerade familjen Vogl sin samling av tidningsurklipp till Sällskapets arkiv, se *Ångbåten* nr 105 (2001).

I detta fanns en gulnad sida ur GT från 1989, med en artikel av Jens P. Hilmersson rubricerad "Lycka är att ömt värda 300 ton stål" jämte vidstående bild. (Beklagligtvis har vi inte kunnat spåra fotografen, Svante Nylén, som rydliggen frilansade på tidningen under denna tid. Om någon läsare vet närmare, vore vi tacksamma för hjälp!)

I ingressen citeras Bertil Vogl: "Lycka är att vara med i ett gäng där det aldrig snackas om att nu skall jag ha betalt ...".

Det är samma anda som besjälar de idoga män och kvinnor som just nu kan vila ut efter en intensiv sommarsäsong. Men låt oss inte glömma de idoga män och kvinnor vars insatser under gångna decennier möjliggjort att vår ångare kommit att bli vad den nu är, Sveriges största och vackraste museiangare.

Vi som hade förmånen att lära känna Bertil Vogl bevarar honom i just minne.

FÖR ARBETSKAMRATERNA OMBORD
BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 3 2004

BOHUSLÄNS 90-årsfirande

Så kom den dagen när BOHUSLÄN blev 90 år! Som framgick av förra numret av *Ångbåten* levererades ångaren BOHUSLÄN från Eriksbergs varv den 14 maj 1914, och 14 maj 2004 låg BOHUSLÄN vid kaj, inte så långt från den plats varifrån leveransprovturen utgick 90 år tidigare, för att upprepa turen.

Vid Eriksberg har mycket hänt under senare år och dåtidens provningsgäster skulle inte känna igen sig idag. På den tiden låg varvet mellan Göteborgs Ris- och Valskvarn vid Söhallen och Juvelkvarnen. Under 1990-talet har området bebyggts med bostadshus utmed kajen.

Jubileumsgästerna fick först stifta bekantkap med FÄRJAN 4 som förde dem över älven till Eriksberg innan de embarkerade BOHUSLÄN vid Sörhalls-kajen. Ångaren kunde lägga ut på sin jubileumsresa. Resan började under melen himmel men väl ute på älven kom solen.

Till en början följdes den ursprungliga provtursrutten, mot södra skärgården och förbi Styrsö. En frisk västan fick BOHUSLÄN att rulla lätt över Vinga Sand innan lugnare vatten mötte på den fortsatta resan mot Marstrand.

En lækker buffé dukades upp på akterdäck när BOHUSLÄN gick genom norra skärgården och Brunsåredalen.

Den här gången var det inte tillfälle till något "practical joke" som 1914, när BOHUSLÄN gick genom Sillesund och rundade Marstrandön för att komma in genom norra inloppet medan Marstrandborna stod och blickade söderut i väntan på den nya ångaren.



Ångaren BOHUSLÄN lämnar Göteborg på jubileumsdagen 14 maj 2004. I bakgrunden villan på Dalanäs vid Färjestaden. Foto Lars-Olof Hansson

På grund av grov sjö blev det istället ett normalt anlop av Marstrand genom Albrektsunds kanal.

Marstrandborna är vid det här taget vana vid ångarens anlop och jubileumsturen lockade inte lika många åskådare som 1914.

Flera andra ångbåtar hade bjudits in till 90-årsjubileet. Av dessa kom bara SOUTHERN ACTOR från Sandefjord som emellertid valde att ligga kvar vid Stenspiren medan besättningen följde med BOHUSLÄN till Marstrand. Mer om SOUTHERN ACTOR härnäst.

Åtsresan gick originellt nog runt

Koön och genom Instö ränna där vi påminnes om alternativet till ångbåts- trafik, den gamla färjeleden som 1940 ryckte undan förslutningarna för fortsatt ångbåts trafik på Marstrand, sedan 1991 ersatt av Instöbron.

Jubileet uppmärksammades av massmedia som välvilligt uppmärksammade 90-årsjubileet och kanske verksamt bidrog till att våra resenärer inte uteblev när sommaren inte riktigt ville komma igång sommaren 2004.

Vi tackar dem som bidrog till att göra 90-årssturen så minnesvärd.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2004

SOUTHERN ACTOR



SOUTHERN ACTOR på väg in till Göteborg 14 maj 2004 efter en lång överfart från Sandefjord. Foto Lars-Olof Hansson

Vid ångaren BOHUSLÄNS 90-årsjubileum kom en ångbåt på besök. Det var valfångstfartyget SOUTHERN ACTOR från Sandefjord som glädjande nog hörsammade vår inbjudan till 90-årsfirandet.

SOUTHERN ACTOR är ett typisk efterkrigsfartyg och byggdes 1950 i Midllesbrough, England för rederiet Sevilla Whaling Co Ltd. För driften varade Christian Salvesen & Co., i Skottland. Skonstenen bär Salvesens färger och fartyget har så långt det varit möjligt återfört sitt ursprungligt skick.

SOUTHERN ACTOR är 48,40 m lång,

bredden är 8,40 m och djupgåendet 4,30 meter. Den har en trippelångmaskin på 1800 ind. hkr. Eldar man för fullt i båda ångpannorna gör fartyget 17 knop! Att man så sent som 1950 valde ångmaskin beror på att en dieselmotor ansågs skrämna valarna.

SOUTHERN ACTOR deltog med en 20 mans besättning i valfångstexpeditioner i Antarktis. I varje expedition deltog 8 - 12 fångstfartyg. Skepparen var även skytt och alltså den som med harponen sköt valarna. Valarna fylldes med luft så att de flöt till dess de bogserades till kokeriet eller landstationen. Varje fartyg

sköt vanligen 200-300 valar under en expedition.

Efter säsongen 1960/61 lades fartyget upp och såldes 1964 för att fånga val utanför Tromsø. Därefter såldes det till Spanien där det sänktes av miljöaktivister men bärgades och lades upp.

SOUTHERN ACTOR räddades från upphuggning och kom till Sandefjord 25 oktober 1989. Efter en omfattande restaurering är ångaren idag i driftfärdigt skick och ägs sedan 1995 av Sandefjord kommun.

Idag är det mesta av valfångsten historia, och i Sandefjord, där man verkligen levat på valfångst genom åren, invigdes Hvalfångstmuseet redan 1917. Museet har senare byggts ut och moderniserats och är mycket sevärt. Hemsidan heter www.hvalfangst-museet.no. Med färjan från Strömstad är det inte långt till Sandefjord!

SOUTHERN ACTOR tillhör Sandefjordsmuseerna av vilka f. n. bara Hvalfångstmuseet är öppet för allmänheten. Planer finns på att sammanföra Sjöfartsmuseet med Hvalfångstmuseet.

Såväl restaureringen som driften av fartyget har skett och sker med hjälp av frivilliga insatser.

SOUTHERN ACTOR ligger vid museibryggan, vid färjeterminalen, i Sandefjord och är öppen för besök från omkring 21 juni till 15 augusti mellan kl. 09.30 och 17.00.

För grupper finns det möjlighet att chartra fartyget genom turistbyrån i Sandefjord.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2004

Ett maskinminne från EJDERN

Ångfartyget EJDERN som finns med i *Ångbåten Nr 1 2004 (114)* får mig att berätta en liten historia från maskin i EJDERN. Götaverken hade fått låna EJDERN 1976 för turer under återinvigningen av Götaverken Cityvarvet mot att varvet förmånade en del bottenplåtar.

Sällskapet Ångbåten skulle bemanna båten vid turerna och som ersättning fick vi låna EJDERN under två turer: Lördag 29 maj för en charter till Nya Älvsborgs fästning och söndag 30 maj för en medlemstur. Men först måste vi hämta EJDERN på Cityvarvet.

Jag var med chiefen Lennart Hansson och vi skulle värma maskinen, en hög compoundmaskin med planslida. Ångpådraget var en spak med pådrag åt ena hållet, stängt i mitten och direktinblåsning i lågtryckaren åt andra hållet. Denna pådragsventil var mycket slitna och det gick inte att stänga ångan helt.

Omkastningen var en stor spak, och trots att två fullvuxna maskinister hängde på omkastningsspaken, så läste ångtrycket fast sliderna. Dräneringsventilerna kunde inte blåsa av all ångan så spaken satt fortfarande fast. Då vi inte kunde kasta om maskinen beslöt vi att stänga huvudångventilen på pannan, men även denna ventil läckte. Efter mycket ont och men kom vi dock över älven till Stenpiren.

På lördagen är vi på väg till Älvsborg och vi är mycket tveksamma till hur backmanöver skall gå. Givetvis trycks sliderna fast i mittenläge och spaken sitter helt fast. Två gånger 100 kg hänger nu på omkastningsspaken under, som



EJDERN maskintopp med högttrycks cylindern. Till höger skymtar Bertis band på ångpådraget. Foto: Gunnar Söderberg på Älvsborgsturen 29 maj 1976

vi tycker, en evighet innan vi får back. Kapten Stefan Försblad har som tur är slagit back i god tid.

På hemväg utan passagerare smäller det till i maskinen och en mutter rullar ut på durken. Vi har ingen aning om var muttern kommer ifrån och efter en stund kommer nästa mutter farande. Då ser vi att glandern till lågtrycks kolstängsbox ligger och åker upp och ner på tvärstycket.

Vi förstär att bowen inte tål en backmanöver och varskar Stefan att han får lägga till utan backmanöver, men det kommer givetvis begäran om halv back.

När vi lägger på ångan blåser hela tätningmaterialet i boxen ut, och efter kommer hela bussningen som är delad i två halvor. Runt lågtrycks kolstäng är det nu 2 cm spel som ångan rusar ut genom. Maskinrummet påminner nu om en överredad finsk bastu.

Nu har maskinist Johansson fått nog av EJDERN och söndagens medlemstur görs av annan maskinbesättning och den turen går givetvis alldeles utmärkt efter reparationen vi fick göra.

BERT JOHANSSON

Maskinist på *BERGSLAN, FÄRAN 4* och *STORM-PROVENS julen 1965*

Ångbåten Nr 3 2004

Visst var det BYFJORDEN!



Ångaren BYFJORDEN i full fart. BYFJORDEN hade svart skrov och gul överbyggnad. Foto från Rastan Gamblevik

I förra numret av *Ångbåten* hade vi Öckeröbolagets BURÖ på sista sidan.

Vår medlem Gustaf Söderström kände igen fartyget från sina sommarvistelser i Henån på norra Orust på 1930-talet. Då hette ångaren BYFJORDEN och var svart och gul medan de andra ångarna som anlöpte Henån var vita: ROBERT THORBURN, VALBORG och VIKEN.

BYFJORDEN byggdes 1903 vid Göteborgs Mek. Verkstad (senare Götaverken) för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla.

BYFJORDEN trafikerade huvudsakligen linjen Uddevalla-Lysekil där ångaren hade anpassats för den krokiga passagen genom Nordströmmarna.

1942 såldes BYFJORDEN till Marinen

och blev transportfartyg med namnet SKARPÖ.

1949 köptes ångaren av Trafik AB Öckerö Skärgård på Hålsö och byggdes om för trafiken mellan Göteborg och Norra skärgården. Den fick dieselmotor och nytt namn, BURÖ.

Ångpannan och ångmaskinen köptes av Marstrandsbolaget som lät sätta in dem i sin äldsta ångare, VESTKUSTEN, från 1876. Denna "transplantation" blev dyrare än beräknat och bidrog verksamt till rederiets fallissemang 1950.

BURÖ gick på Norra skärgården fram till 1969. Efter några säsonger som flytande diskotek skrotades BURÖ. Vem vet något närmare om detta?

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2004

Hösten på Sjöfartsmuseet

9 oktober invigdes utställningen *Linjegjortens stolta dagar - Transatlantic 100 år* som pågår till 27 februari 2005.

Föreläsningar och filmvisningar onsdagar kl. 19.00 - som ingår i entréavgiften - började 1 september. Vi återger programmet från 20 oktober:

20/10 Vem var egentligen Smilet?
Historien om Sjöfartsmuseet och Akvariet. Intendent Karl Hellervik

27/10 Vad kostar ett haveri?
En inblick i konsten att försäkra fartyg. VD Sten Göteborg, Sjöassurandörernas Förening

3/11 Film från museets arkiv
10/11 Sjömannen som blev nobelpristagare
Historien om Harry Martinssons liv i Göteborg. Journalisten och ansvarige utgivaren för kulturtidningen Zenit Jan Bergman

24/11 Renässans i våra fiskdiskar
Ett föreläsning om ätbara fiskar vi inte hade en aning om. Utbildare Ilona Miglavs, Göteborgs Fiskauktion

1/12 Från Korea till Singapur på köl
En berättelse om en reportageserie i Göteborgs-Posten om sjöfart av idag. Thomas Kristiansson och Thore Leykauff, Göteborgs-Posten samt kapten Per Skärstedt, Wallenius Wilhelmsen

8/12 Lutfisken på vårt julbord
Historien om långfisket. Helge Bratt

15/12 Curaçaos underbara undervattensvärld
Att dyka i tropiska vatten. Marinbiolog och undervattensfotograf Fredrik Ehrenström

Besök museets hemsida!
www.sjofartsmuseum.goteborg.se

Till Karlskrona för kulturplakett

I slutet av augusti gick BOHUSLAN till Karlskrona, inbjuden av Karlskrona kommun och Statens Maritima Museer-Marinmuseum. 29 juli - 1 augusti pågick nämligen segelfestivalen Karlskrona Sail och European Maritime Heritage kongress om traditionsfartyg, samtidigt som deltagande fartyg förberedde sig för tävlingen Hiorten Race. BOHUSLAN hade dessutom ett speciellt ärende, att motta en plakett efter K-märkningen 2002.

Så här efteråt kan man fundera över om det var värt den långa resan, men eftersom man utlovade en maritim festival där den traditionella sjöfartskulturen skulle stå i centrum lär det frestande att delta. Men Karlskrona Sail är ett kommundagligt jippo med nöjesfält och artistuppträdanden på kajen där de förtöjda fartygen bara utgör en pittoresk bakgrund.

BOHUSLAN var enda ångbåten, som tillsammans med bogserbåten HERKULES från Göteborg och fiskebåten MARION III från Kungshamn var udda inslag bland de gästande segelfartygen. Våra vänner från ångaren TRAFIK lämnade klockt nog sin ångare hemma när de reste till Karlskrona.

BOHUSLAN gick från Göteborg måndagen 26 juli och tog nattbåten i Helsingborg. Besöket i Helsingborg var intressant med tanke på att det 2004 var 50 år sedan BOHUSLAN lämnade sina gamla farvatten för att pröva lyckan i Öresund, i inköpsstrafik mellan Helsingborg och Köpenhamn.

Nästa dag gick resan genom Öresund



Sista matgästerna av K-märkningsplaketterna. Sittande från vänster: Rolf Nordell HERKULES, Torsten Bengtsson MARION III, Olof Bergqvist ÖSTERBUDA, Olle Månsson SÄRRES, Mats Ekelund ANNE-MÅN, Göran Bengtsson HELENE, Anders Långqvist KLARA MARIE. Stående från vänster: Anders Östergren NALLE, Thomas Holmérin DEJAVAR, Ingvar Kronhamn BOHUSLAN. Foto: Charlotte Nilsson, Blekinge Län Tidning

och Falsterbokanalerna till Ystad. Planerna att även besöka Malmö förkastades när anlöpet skulle kosta 17 000 kronor!

Från Ystad fortsatte resan på onsdagen till Karlshamn. Därifrån förde BOHUSLAN passagerare på torsdagen genom skärgården till Karlskrona.

Det är 284 distansminuter från Göteborg till Karlskrona och under hela resan förbrukades 20 kubikmeter olja! För detta behövdes intäkter varför BOHUSLAN gjorde rundtur i Karlskrona skärgård, två på fredagen och två på lördagen. Sammanlagt färdades drygt 500 passagerare.

Ångbåten Nr 3 2004



rare på dessa turer som annonserades på en enkel sandwichtavl vid landgången.

Besöket i Karlskrona gynnades av fint väder, det var den veckan sommaren började 2004.

De gästande fartygens besättningar inbjöds ankomstdagen till Marinmuseum och på fredagen till en guidad rundtur på örlogsvarets äldre del.

På lördagen överlämnades K-märkningsplaketter till företrädare till tio kulturmärkta fartyg av överintendenten vid Statens maritima museer, Keith Wijkander.

Natten mellan lördag och söndag tillbringade BOHUSLAN vid kaj bakom Marinmuseum för att besättningen skulle slippa allt oväsen och få sova ut innan återresan startade på söndag morgon.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2004

Märkningsplaketten, 21 x 15 cm.

Ångaren Brattöst av i Karlskrona.

Styvt vid Affärsverken i Karlskrona.

Foto: Ingvar Kronhamn



Maskinbehörigheter för traditionsfartyg

En stor del av det maritima kulturarvet består av maskindrivna fartyg, såväl motor- som ångfartyg, av kultur- och teknikhistoriskt intresse. Fartygen bevaras genom hängivet arbete, ofta på ideell väg. De flesta fartygen är klassade som traditionsfartyg vilket innebär att verksamheten av Sjöfartsinspektionen betraktas som icke kommersiell.

Bevarandekostnaderna för traditionsfartygen är omfattande, vilket beror på att renovering och underhåll sker med hänsyn tagen till traditionellt utförande på skrov, maskiner och ångpannor. För att täcka dessa kostnader behövs trafikintäkter och de allra flesta traditionsfartygen är också passagerarfartyg. Det ekonomiska stödet för fartygsbevarande är alltför ringa, och fartygen måste därför vara självfinansierande.

Ett traditionsfartyg kan således vara passagerarfartyg utan att verksamheten därmed är kommersiell. Ett traditionsfartyg kan inte konkurrera med passagerarfartyg med moderna motorer och obemannade maskinrum där kraven på maskinbehörighet är ytterst blygsamma.

För drift och underhåll av de maskindrivna traditionsfartygen krävs kompetent och behörig personal. Ett problem är den tilltagande bristen på behörig maskinpersonal när behöriga personer på grund av hög ålder lämnar verksamheten. När yngre personer av eget intresse kommer in i verksamheten är möjligheten än så länge begränsad för dessa att få behörighet för att tjänstgöra i fartygens maskinrum.

De nya och yngre medarbetarna har nästan alltid en annan sysselsättning som bara möjliggör tjänstgöring ombord på fritiden. Även utbildning och praktik måste därför ske på fritiden.

Idag kan behörighet endast uppnås enligt behörighetsförordningen vilket medför flera års praktiktjänstgöring. Med tanke på att de maskindrivna traditionsfartygen endast är i trafik under en mycket begränsad tid av året och att praktiktjänstgöringen måste ske på fritiden är det nödvändigt med en alternativ praktiktjänstgöring.

En kortare men styrd praktiktjänstgöring skulle kompenseras av personens intresse och motivation för arbetsuppgiften. Även den teoretiska utbildningen måste anpassas för att kunna fullgöras på fritiden. Distanstudier tillsammans med gemensamma föreläsningar och praktiska genomgångar under veckoslut på lämplig plats och till rimlig kostnad är därför önskvärda.

Det finns idag 14 maskindrivna traditionsfartyg med bemannade maskinrum. 12 av dessa är ångfartyg. Samtliga är passagerarfartyg. Det är därför nödvändigt att maskinbehörigheterna för traditionsfartyg gäller i passagerartrafik. Annars behövs de inte.

Får vi inte till stånd dessa behörigheter idag kommer kunskapen i traditionell teknik att gå förlorad med dem som hittills fört kunskapen vidare. Utan behöriga människor i maskinrummen kan vi släcka för gott under pannorna.

BENGT FLISBERG

Vad krävs idag?

I *inre fart* krävs i ångaren BOHUSLÄN en maskinchef med lägst behörigheten Maskinbefäl klass V eller Maskinist A C2. 1:e maskinist får undvåras på kort resor i inre fart. På längre resor skall 1:e maskinist finnas med lägst behörigheten Maskinbefäl klass V eller Maskinist A. På alla resor krävs minst en *eldare*.

Kort resa är en resa som kräver sammanlagt 12 timmars gång under en 24-timmars period.

I *närfart* är kraven högre för befäl och det krävs minst en *eldare*.

För *eldare* krävs minst 18 månaders maskinrumstjänstgöring på ångfartyg eller likvärdig tjänstgöring. För *Maskinbefäl klass VI* krävs godkänd utbildning samt 24 mån. maskinrumstjänstgöring. För *Maskinbefäl klass V* krävs avlagd maskinteknikerexamen och minst 30 mån. praktik varav minst sex mån. styrd utbildning i maskinrum, 12 mån. maskinrumstjänstgöring och 12 mån. i verkstad.

Maskinrumstjänstgöring skall ske i ångfartyg med minst 400 kW effekt. Om vi bortser från isbrytaren SANKT ERIK, som saknar certifikat, och STOCKHOLM, som endast i undantagsfall går med ångmaskin, är det endast BOHUSLÄN och Waxholmsbolagets STORSKÄR som har ångmaskiner över 400 kW och som går i trafik, huvudsakligen sommartid.

De nya maskinbehörigheterna

I början av 2005 träder behörigheterna för traditionsfartyg i kraft. Efter ansökan från fartygets ägare beslutar Sjöfartsinspektionen huruvida ett fartyg skall anses som traditionsfartyg. Vid prövning skall ett fartyg anses vara traditionsfartyg om

1. traditionellt sjömanskap och traditionell teknik ligger till grund för fartygets framfartande, och
2. fartyget är av kulturhistoriskt värde eller är en kopia av ett sådant fartyg som byggts på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas, och
3. fartygsverksamheten inte har ett kommersiellt syfte, och
4. fartyget har giltiga certifikat som utvisar att det är last- eller passagerarfartyg.

Traditionsfartygsbehörigheterna för maskin är indelade i behörigheter för ångdrivna fartyg respektive motordrivna fartyg. Behörigheterna för ångfartyg benämns:

Eldare	"TS",
Teknisk chef VIII	"TS 75"
Fartygsingenjör VII	"TS 750"
Teknisk chef	"TS 750"

Maskinutbildningarna är:

Maskinbefälsexamen klass VI som omfattar 80 timmar tillsammans med ångutbildning som omfattar 7 poäng samt *Maskinbefälsexamen för traditionsfartyg* som omfattar 17 poäng och bygger på delar av en ny utbildning med en ångutbildning som omfattar 5 poäng.

För att få behörighet som *eldare TS* för att kunna tjänstgöra som maskin-

manskap i ångfartyg med maskineffekt under 750 kW i inre fart och närfart krävs 40 dagars maskinrumspraktik på ångdrivna traditionsfartyg. Förebyggande och avhjälpande underhåll på huvudmaskineriet skall ingå i arbetsuppgifterna. Dessutom krävs ett godkänt handhavandeprov inför fartygsinspektör.

För att få behörighet som *Teknisk chef VIII TS 75* för att kunna tjänstgöra som maskinchef i ångfartyg med maskineffekt under 75 kW i inre fart krävs maskinbefälsexamen klass VI med ett ångtekniskt påbyggnadsblock om 7 poäng och 40 dagars maskinrumspraktik på ångdrivna traditionsfartyg. Förebyggande och avhjälpande underhåll på huvudmaskineriet skall ingå i arbetsuppgifterna. Dessutom krävs ett godkänt handhavandeprov inför fartygsinspektör.

För att få behörighet som *Fartygsingenjör VII TS 750* för att kunna tjänstgöra som maskinchef i ångfartyg med maskineffekt under 75 kW i inre fart, närfart och i MoU-farvatten och som vaktmaskinist i ångfartyg med maskineffekt under 750 kW i samma fartområden krävs maskinbefälsexamen för traditionsfartyg (17 poäng) tillsammans med ett ångtekniskt påbyggnadsblock om 5 poäng. Dessutom krävs att, efter att ha erhållit behörighet som *eldare TS*, ha fullgjort minst 90 dagars praktik.

För att få behörighet som *Teknisk chef TS 750* för att kunna tjänstgöra som maskinchef och vaktmaskinist i ångfartyg med maskineffekt under 750 kW i

inre fart, närfart och i MoU-farvatten krävs, efter att ha fått behörighet som fartygsingenjör VII "TS 750-ånga", ha tjänstgjort minst 120 dagar som maskinbefäl på ångdrivna traditionsfartyg med en effekt om lägst 75 kW, eller ha fullgjort minst 60 dagar som *eldare TS* i traditionsfartyg med en maskineffekt över 75 kW samt minst 60 dagar som teknisk chef på traditionsfartyg oavsett maskineffekt.

För att förnya behörigheterna krävs 100 dagars tjänstgöring under de senaste fem åren.

Beträffande fartområdena innebär inre fart trafik inom Sverige och utanför kusterna i D-området som detta definieras i fartygs säkerhetsförordningen. Gränserna finns på Sjöfartsverkets hemsida www.sjofartsverket.se. Under juni, juli och augusti utsträcks området till högst 6 nautiska mil från en skyddad plats, eller 3 nautiska mil från strandlinjen där nödställda kan ta sig iland.

Närfart är fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte bortom linjen Hanstholm-Lindsnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhafen.

Med MoU-farvatten menas resor till Finland, Norge, Danmark, Tyskland, Holland, England och Spanien. Med MoU avses det Memorandum of Understanding som träffades år 2000.

För närvarande finns det inga planer från Sjöfartsverkets sida att låta maskinbehörigheterna för traditionsfartyg gälla när fartyget går i passagerartrafik.

INGVAR KRONHAMN

NORDSTEAM 2005



NORDSTEAM 2000 beståde många typer av maskindrivna fartyg, stora som små. Här är britiska ångslåpan DEVA. Foto Bengt Cremoneo

Sommaren 2005 är det dags igen för NORDSTEAM i Bergen! Från onsdagen 3 augusti då öppningsparaden startar på kvällen, till söndag 7 augusti när avslutningen sker, är det fyra dagar med folkfest, nostalgi och kultur enligt det program som man kan hämta på webben under www.nordsteam.no.

Att arrangemanget drar publik vet vi från år 2000 då denna nordiska veteranfartygs- och samfärdsfestival också tilldrog sig i Bergen, knutpunkten för farlederna ut i världen och till kust och fjordar.

Vi tror att NORDSTEAM 2005 kommer att locka minst lika många fär-

tyg och besökare som förra gången om inte fler!

NORDSTEAM 2005 arrangeras av Veteranskipslaget Fjordlahåten, Nordhordland Veteranhåtlag och Norsk Veteranskipklub.

Att NORDSTEAM 2005 hålls i Bergen och Norge beror inte bara på nordmilennens förmåga att arrangera sådana här tillställningar, utan även på 100-årsminnet av, just det, unionsupplösningen mellan Norge och Sverige!

Vi vet att BOSHULAN är speciellt välkommen till Bergen!

INGVAR KRONHAMN

Norska veteranfartyg får fri besiktning

Från och med 2004 är besiktningavgifterna avskaffade för norska veteranfartyg, d.v.s. de fartyg vi kallar traditionsfartyg. Benämningen används inte i Norge ännu men kommer förmodligen att införas i och med att landet 2004 skrev på MoU Wilhelmshaven 2000, det EU-memorandum som föreskriver krav och möjligheter för traditionsfartyg.

Före miljöskyddsminister Børge Brende hade irriterat sig över Sjöfärtsdirektoratets avgifter för besiktningar av veteranfartygen och när han i år blev statsråd i Näringsdepartementet, som Sjöfärtsdirektoratet sorterar under, såg han möjligheten att undanröja avgifterna. Han fick snabbt reageringen med sig i saken och nu är alltså besiktningarna kostnadsfria för de historiska fartygen.

Det rör sig om intäkter på mellan 1 och 1,5 miljoner NOK som Sjöfärtsdirektoratet går miste om. För att bevara fartygen behöver ägarna intäkter, för att få intäkter krävs certifikat och det är besiktningkostnaden för dessa man nu slipper ifrån. Förutom den ekonomiska betydelsen för traditionsfartygsörelsen ses beslutet som ett erkännande av det arbete som omkring 10 000 människor gör i form av drift och underhåll av cirka 180 historiska fartyg i Norge. Norske Riksantikvarien har årligen 20 miljoner NOK att fördela i stöd till fartygen medan det sökta beloppet uppgår till mer än 100 miljoner.

INGVAR KRONHAMN

Ångblåsen Nr 3 2004

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs är FÄRJAN 4 mitt uppe i den intensiva höstseglationen. Varje lördag under september och oktober går färjan ut på de numera klassiska hamnrundturerna med avgång Residensbronns färjeläge klockan 14.00.

Desutom har färjan en del inbokade beställningsturer på vardagslovar. Det är bra så länge vi kan lösa kvällstureorna i dagsljus. När mörkret faller måste vi köra igång den ångturbindrivna generatoren och det blir visserligen mysigt ljus ombord, men tyvärr ganska hög ljudnivå.

Den viktiga bemanningen

För oss som arbetar ideellt är ju ofta bristen på tillräckligt med tid ett problem. Att bemanna färjan har väl egentligen hittills gått bra. Det är ganska många skeppare som kan köra färjan, men för de mest aktiva maskinisterna blir börslan ibland stor. På däck går det bra tack vare att Ingemar Bengtsson tar ett stort antal turer. På hamnrundturerna behövs ju även guide och någon eller några som sköter cafét ombord och hittills har det också gått bra.

Vad vi kanske är lite sämre på att hinna med är det yttre underhållet av färjan. Även om de mest utsatta delarna av trädäcken och maskstyrytterna blivit oljade så finns det mer ytor som behöver underhållsolja. Här finns alltså plats för fler personer som är duktiga på underhåll av trä.

I september fick vi leverans av ett lass med kol till färjan. En del av leveransen har körtas ombord och tipsats i kol-



Färjan 4 passiv Lilla Bommen under gång från Ringen till beställningsuppbryg. Foto Åke Karlsson 6 september 2004

bosarna. Resten får ligga iland inför kommande säsong. Kolet vi köper är av hög kvalitet och brinner så bra att det nästan inte blir någon stybb kvar efter eldringen.

Förutom kol så eldar vi en del med ved. Sedan några år tillbaka sker förvarningen av pannan med elvärme-panna, vilket ju sparar en del arbete för maskinisterna.

Dags för dockning

Efter höstens sista tur den 30 oktober är det dags att torrsätta färjan för att

Sjöfartsinspektionen skall kunna bottenbesiktiga skrov och tillhörande delar. Det nationella säkerhetscertifikatet, som är femårigt med en mellanbesiktning, går ut i maj 2005 och måste alltså förnyas. För den viktiga ångpannan är besiktningen årlig och den görs alltid på våren.

Under varvsbesöket kommer några däckplank på fördäck och en bit av avvisaren akterut att behöva förnyas. Ytterligare varvsarbeten kan bli aktuella om det i samband med besiktningen visar sig andra brister.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångslupsbolagets skärgårdstrafik del 2

Göteborgs Nya Ångslups AB hade fram till 1889 ingen allvarlig konkurrens i trafiken på södra och norra skärgården. I norra skärgården fanns bland skärgårdsborna ett växande missnöje med Ångslupsbolagets trafikutbud, biljettpriser och båtarnas standard. Även sommargästerna ansåg sig missgynnade och jämförde med trafiken på södra skärgården som hade betydligt större turutbud och de nyaste båtarna.

Planer på nytt bolag i norr

Nathan Odenvik skriver i boken *Öckerö Socken* att den till Hönö utflyttade kaptenen G. A. Lindström samlade intresserade i norra skärgården för att bilda ett eget ångbåtsbolag. I spetsen för detta fick han med sig sockenmännen Olle Berndtsson och Cornelius Bryngelsson. Man började med att söka få Länsstyrelsen att utfärda vitesförbud för Ångslupsbolaget att lägga till vid skärgårdsbornas egna bryggor.

I april 1889 utfärdade Länsstyrelsen förbud för Ångslupsbolaget att anlöpa bryggorna på Hönö, Björkö, prästbryggan på Öckerö och en planerad brygga på Hålsö. Ångslupsbolagets trafik under rådande vinterturlista bestod av onsdags- och lördagsturer med avgång Björkö 06.45 och 17.30 med retur från staden 15.00. Ångslupsbolaget fortsatte trafikera de tillätna bryggorna Hjuvik, Kalvsund, Grötö och en brygga på Öckerö.

Konkurrens med älvångare

Skärgårdsborna hade ju planerat för ett



Åtta av Ångslupsbolagets båtar vid Ångslupsbron mellan 1896 och 1903. Närmast ligger SVENEN som mest trafikerade Årenkil och Långedrag. Övriga båtar är EIDEREN, SVALAN, SYDA, GÖVA, FALKEN, VINA och LÅKKAN. Vykort tillhörigt Bertil Söderberg

eget bolag, men det kom att ta lång tid innan det blev verklighet. Till att börja med enades man om att hyra in ångaren NOHL (byggd 1886) från Förenade Ångbåtsbolagen Lilla Edet och Nol. Premiärturen gick söndag 12 maj med avgång staden 09.30 till alla stationer till och med Rörö och med återresa 16.00. I annonsen stod även: "OBS! Sportsmän kunna meta färskvattensfisk i en insjö å Rörö." Turerna fortsatte på samma sätt följande söndagar.

Nästa steg togs av skärgårdsborna genom att från samma bolag hyra in

ångaren ELFÄNGEN (byggd 1865), som började dagliga turer med start 3 juni. Vardagsturlistan omfattade avgång Björkö 06.45 och 14.40 samt från staden 13.00 och 17.18 anlöpande Hjuvik, Kalvsund, Grötö, Hönö, Öckerö och Björkö. Genom annonsen framgick inte vilket bolag som svarade för trafiken. Annonseringen skedde under rubriken Norra skärgårdstrafiken, medan Ångslupsbolaget som regel hade rubriken Skärgårdstrafiken men bolagsnamnet uppgavs som regel inte.

Redan efter några dagar ersattes

Ångbåten Nr 3 2004



ÅRLAN från 1884 var systerbåt med FALKEN som levererades 1890. ÅRLAN trafikerade norra skärgården under 1890. Här ligger hon vid Långedrag gamla (nya) ångbåtsbrygga. Foto från arkiv Göran Ohlsson

ELFÄNGEN med ångaren LILLA EDET (byggd 1873) och från 20 juni var även ELFÄNGEN i trafik på norra skärgården. De båda ångarna hade matservering ombord, vilket var en nyhet för resenärerna till norra skärgården. Genom att införa månads- och säsongskort ville man binda upp resenärerna för den nya trafiken. Vardagsturlistan hade nu kompletterats med avgångar från staden 14.30 och 19.00. Söndagar från 14 juli var bara LILLA EDET i trafik med avgång Björkö 10.00 och 19.30 samt från staden 08.30 och 13.00.

Ångbåten Nr 3 2004

Halva biljettpriset

Ångslupsbolaget svarade med sätta in den ganska moderna SVALAN i norra skärgården och att sänka biljettpriset från 50 till 25 öre för enkel resa. Ångslupsbolagets sommarturlista från 12 juni omfattade avgångar vardagar från Öckerö 07.00, 15.00 och 20.30, från staden 13.00, 17.18 och 19.00 samt söndagar från Öckerö 10.30 och 20.00, från staden 08.00 och 13.00.

Enligt Nathan Odenvik försökte Ångslupsbolaget vid midsommartid även anlöpa de förbudna bryggorna på Hönö

och Björkö. Skärgårdsborna bevakade förstas bryggorna för att förhindra att SVALAN skulle kunna lägga till. På Björkö hade man lyckats släppa iland resenärer på midsommarafton, men när de skulle hämtas på midsommardagen hindrades de med våld av skärgårdsborna. En del fick gå i småbåtar och tas ombord på SVALAN ute i farleden.

Norra Skärgårdstrafiken annonserade sina turer fram till söndag 4 augusti, därefter uppbörde annonserna och förmodligen även trafiken för året. Ångslupsbolaget blev åter ensamma i trafiken och efter sommaren minskades turutbudet stegvis. Från oktober gällde vinterturlista med sedvanliga onsdags- och lördagsturer.

Nytt år och nya båtar

I varturlistan från 14 april 1890 trafikerade Ångslupsbolaget även de tidigare förbudna bryggorna Hönö, Björkö och den nya bryggan på Hålsö.

Inför sommartrafiken 1890 hade Ångslupsbolaget beställt en systerbåt till ÅRLAN vid Motala Verkstad. Den nya ångaren fick namnet FALKEN och sattes in i södra skärgården medan ÅRLAN fick trafikera norra skärgården.

Enligt Nathan Odenvik tillsatte skärgårdsborna i juni en interimstyrelse för det under bildande varande Norra Skärgårdens Ångbåtsaktiebolag. Bolagsordningen kom dock inte att fastställas av Kungl. Maj:t förrän den 5 september 1890.

Redan före sommaren 1890 hade det nybildade bolaget skaffat sig en egen

ångare som fick namnet NORRA SKÄRGÅRDEN. Den var byggd 1873 vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm som GRIPSHOLM för trafik på Mariefred och hade 1878 ersatts med ett nybygge.

Från 14 januari 1889 hade den för Ångfartygs AB Valkyrian under namnet VALKYRIAN 1 trafikerat linjen Göteborg-Skäpesund-Halsbäck, från 15 april förlängd till Hälleviksstrand. Trafiken pågick åtminstone till september 1889 och skedde i direkt konkurrens med Marstrandbolaget. NORRA SKÄRGÅRDEN hade dimensionerna 29,69 x 4,90 m (100 x 16,5 fot) och var lite större än Ångslupsbolagets båtar.

Klart för kappkörning

Ångaren NORRA SKÄRGÅRDEN sattes i trafik till pingst den 25 maj 1890. Den fick i Göteborg tilläggsp plats vid Stenpiren "utanför svängbron". I sommarturistlistan avgick den vardagar från Björkö 06.45 och 14.25, från staden 13.00 och 17.15 till Hjuvik, Kalvsund, Grötö, Hönö, Öckerö, Hilsö och Björkö. Onsdag och lördag även till Rörö. Söndagar gick den från Björkö 09.50 och 19.45, från staden 08.30 och 13.00.

Ångslupsbolaget gick vardagar från Björkö 06.35, 14.25 och 20.30, från staden 13.05, 17.18 och 19.00 samt söndagar från Björkö 09.25 och 20.00, från staden 08.00 och 13.00. Ångslupsbolaget sänkte biljettpriser till 25 öre enkel och Skärgårdsbolaget följde efter. Med så lika avgångar blev det förstås vilda kappkörningar mellan båtarna för att



Den nedre delen av bilden visar ångaren VINGA vid Ångslupsbolagets brygga vid Björnehusundet på Öckerö. Bryggan ligger på norra delen av Björnehusundet nästan för närvarande Nimbua. Läs mer om VINGA i nästa nummer. Vykartan som är avstämplat 19 juli 1920 tillhör Bertil Söderberg

komma först till bryggorna och blockera dem för den andre. Efter den 31 augusti upphörde annonserna för Skärgårdsbolaget medan Ångslupsbolaget fortsatte trafiken.

Under vinterturistlistan fick norra skärgården de vanliga onsdags- och lördagsturerna medan södra skärgården hade dagliga turer förutom söndagar.

Förbjudna bryggor

I april 1891 annonserade Skärgårdsbolaget att trafiken instundande sommar skulle upprätthållas med under en

byggnad varande snabbgående första klassens ångare samt med NORRA SKÄRGÅRDEN. 24 april annonserades att NORRA SKÄRGÅRDEN var i trafik onsdagar och lördagar.

Ångslupsbolaget trafikerade öarna samma dagar men bryggornas antal hade åter minskat till Hjuvik, Kalvsund, Grötö, Hönö och Öckerö. Från den 2 maj var även Hönö brygga avstämplat för all trafik med Ångslupsbolagets båtar. Anledningen var att Ångslupsbolaget inte ansett det nödvändigt att träffa avtal med bryggans ägare.



Den fina ångaren VINGA blev inte långvarig i trafiken på norra skärgården. Redan i februari 1896 såldes den till Kungälv för trafiken Göteborg-Kungälv-Kornhall. Bilden som visar VINGA på Norrö älv vid Bobus fästning kan vara tagen i samband med försäljningen. Foto från Kungälvets Fotoklubb

Sommartrafiken 1891 kördes av båda bolagen med samma antal turer som året innan. Ångslupsbolaget uppgav att LÄRKAN trafikerade turerna på norra skärgården.

Den 1 juli annonserades att NORRA SKÄRGÅRDEN togs till varv för insättning av ny ångpanna och fram till den 11 juli ersattes den vardagar av STORM KING och söndagar av NOHL. Bogsararen STORM KING kunde ju inte varit speciellt lämplig, men den återkom 18-26 juli på extraturer från staden 19.00.

Konkurrentens nya ångare

Skärgårdsbolagets nybygge som beställdes vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm låt vänta på sig ända till slutet av sommaren. Den nya ångaren som fått namnet VINGA kom kanalvägen till Göteborg den 19 augusti. Handeltidningen var lyrisk över den nya ångaren och skrev att den var 100 fot lång och hela 20 fot bred (29,69 x 5,94 m). Ångmaskinen var på 150 ind. hkr och gav VINGA 11 knops fart.

Under däck altererut finns 1:a klass salong. Från mellandäck var det ned-

gång till matsalongen. För om denna finns en 2:a klass salong och skans för fyra man. Mellandäck var rymligt med hytter för kapten, styrman och maskinist. På akterdäck finns en konversationsalng och på övre däck styrhytt och röksalng. VINGA var byggd som 2:a klassens ångare för gång även utomskärs. Antalet passagerare var 267. Speciellt nämndes att biljettförsäljningen var överlämnad från befälhavaren till en särskild person.

VINGA var ur passagerarsynpunkt överlägsen Ångslupsbolagets båtar. Det kändes säkert tryggare att resa med en båt där inte befälhavaren skötte biljettförsäljningen under gång, vilket var fallet på Ångslupsbolagets båtar.

VINGA ersatte NORRA SKÄRGÅRDEN i trafiken från den 21 augusti. Från 18 september minskades trafiken till onsdags- och lördagsturerna med båda båtarna i trafik. Från staden 13.00 anlöpte även Hyppeln, Knippla och Rörö medan 15.00-båten anlöpte Hönö Kläva. Redan 25 september minskades trafiken så att bara NORRA SKÄRGÅRDEN var i trafik. Onsdagsturen anlöpte Hönö Kläva och lördagsturen fortsatte alla stationer till Rörö.

Även Ångslupsbolaget minskade trafiken till samma veckodagar. Under höstturen från 24 september till 4 oktober anlöpte båten till norra skärgården även Arendal och Nya Älvsborg.

GUNNAR SÖDERBERG

Artikelserien fortsätter i nästa nummer.

Aktersalongen

Omslaget Ångbåten 115



Omslagsbilden i *Ångbåten* Nr 2 2004 115 var ett foto taget av Göran Ohlsson med BOHUSLÄN utanför Klippan. Claes Ericsson i Billdal gissar att Göran tog bilden från Klippans Konstkafe.

Lars-Olof Hansson har uppmärksammat att Göran Ohlsson tidigare fotograferat BOHUSLÄN från skonaren INGO där han ofta tjänstgör som skeppare. Han antar därför att Göran tagit bilden ombord just på INGO vilket är riktigt. Platsen är utanför Konstkafeet, Sockerbrukets gamla kontorsbyggnad vid Klippan.

Lars-Olof har en invändning mot årtalet på bilden i tidningen. Bilden är omöjligtvis tagen 2003, skriver han, säkert flera år tidigare, detta beroende på den blygsamma växtligheten i bakgrunden.

Det är alldeles riktigt, Göran Ohlsson tog bilden 1998. Den gula villan i bakgrunden byggdes 1897 som sommarbostad för grosshandlare G. R. Prytz och övertogs omkring 1920 av Rederi AB Nordströman som disponentbostad.

Området kallas Dalarnäs efter tidigare ägaren, Trävaru AB Dalarna. Efter renovering av byggnaden flyttade ett transportföretag, in i huset 1996.

Mystisk detalj

Vi har i tidigare nummer ibland haft anledning att nämna en "webbsajt" kallad *Forum: Skärgårds trafik*, med underrubriken *Diskussionsforumet för skärgårds-, insjö- och hamntrafik i och runt hela Sveriges kust*, och adressen www.f27.parsimony.net/forum67404/. Nu är det ju långt ifrån alla av våra läsare som är datoriserade, och vi ämnar då och då (med behövet tillstånd från forumets administratörer) referera några av de diskussioner som pågår där.



Den 31 maj 2004 visade signaturen Affe (Alf Rosén) en "mystisk detalj på s/s Bohuslän", en liten träbit, fastskruvad i ett gångjärn och som hölls utfälld med en krok, och undrade vad den användes till.

Svar kom från Claes Thure Moberg, som skriver:

"Klotsen har som uppgift att kontrollera lanternans lysvinkel. Samma uppgift har klotsen akter om lanternan. Detta är en styrbordslanterna. Den skall lysa från en tänkt linje genom lanternlampan och föröver parallell med fartygets mittlinje till en linje som pekar 22,5 grader akter om tvärs, d.v.s. den skall ha en total lysvinkel om 112,5 grader. Ser man fartyget rött förifrån skall man se både styrbords och babords lanternorna samt topplanternan. Är man lite på babords sida om mittlinjen men fortfarande föröver skall man inte se styrbords lanternorna."

Claes Thure fortsätter: "Skälet till att man vill kunna fylla in denna kloss kan vara att man enkelt vill kunna ta in lanternorna och få en flat yta. När jag började på skärgårdsbåtarna var det vanligt på många båtar att man tog in lanternorna när de inte användes. Detta för att skydda dem, men också för att inte mindre hederliga personer skulle stjäla dem på natten för att ha som prydnad hemma."

Som framgår av bilden kan vi på BOHUSLÄN även svänga in den "hylla" som lanternan står på. Helt nödvändigt exempelvis när vi slussar i Trollhättan.

Varvshistoriska Föreningen

Utställning med foton och modeller över Storvarvsepoken i Göteborg öppen tisdagar kl. 10-13 i Kyrkbyskolan, Prästvågen 11 i Landby.

När BOHUSLÄN stoppade för båt

Vår medlem Kurt Johansson berättar här om en bändelse från 1942.

Jag var då 14 år och gick i Göteborgs Kommunala Mellanskola. I februari hade vi ett så kallat kokslov - det var krig ute i världen och i Sverige skulle det sparas på kol, koks och ved.

Min mamma och jag åkte ut till min moster och morbror på Klädesholmen för att tillbringa kokslovet där. Efter ett par dagar ringde min pappa från Göteborg och talade om att han fått influensa och var ganska dålig.

Min mamma bestämde då att "vi åker hem", men det var lättare sagt än gjort ty dom vanliga båtarna VESTKUSTEN, ALBREKTSUND och S:t ERIK anlöpte inte ångbåtsbryggan på Klädesholmen.

BOHUSLÄN gick dock från Lysekil via Marstrand till Göteborg. Vi ringde till Marstrands Nya Ångfartygs AB och undrade om vi möjligen kunde få "börda" BOHUSLÄN utanför Klädesholmen.

Det fick vi - ett visst klocksag bestämde när BOHUSLÄN skulle komma insides Holmen Grå. Min mammas gamle morbror ködde oss ut i sin snipa där BOHUSLÄN tidsenligt anlände, saktade farten, öppnade portarna på babordssidan. Jag hoppade lätt ombord, min mamma med lite större svårighet.

Allt gick bra och detta var ett verkligt minne från en av dom gamla härliga ångbåtarna, BOHUSLÄN, som med sin kryssarakt var den vackraste, tyckte en ung kille från Göteborg.

KURT JOHANSSON

Ångbåten Nr 3 2004

50 år sedan BOHUSLÄN kom till Öresund



Ångaren BOHUSLÄN anländer till Helsingborg från Köpenhamn i juli 1955. Akterdäcket byggdes in 1953 på Uddesällvarvet. Foto Dag Almqvist

På nyåret 1951 övertog Marstrands Rederi AB fartyg och bryggor från Marstrands Nya Ångfartygs AB som då lagt ned trafiken. ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och TJORN försågs med dieselmotorer. BOHUSLÄN, MARSTRAND och VESTKUSTEN fick behålla sina ångmaskiner. Inför sommarsäsongen 1951 försågs BOHUSLÄN med oljeeldning.

Med bidrag från staten och landstinget fortsatte trafiken och i augusti kom dessutom nybygget MARSTRANDSFJORDEN som emellertid snart lämnade bohuskusten.

I januari 1953 såldes ångarna MAR-

STRAND och VESTKUSTEN. Den senare skrotades i Köpenhamn medan MARSTRAND under namnet ÖREBERG kom i inköps trafik i Öresund.

När passväxlet mellan Sverige och Danmark upphörde 1952 ökade reslusten över Öresund och Marstrandsbolaget såg en möjlighet att sysselsätta några av sina fartyg där.

LYSEKIL sattes i trafik mellan Landskrona och Köpenhamn i november 1953 och 9 januari 1954 började BOHUSLÄN sina turer mellan Helsingborg och Köpenhamn.

INGVAR KRONHAMN

Sällskapet Ångbåten

BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

ADRESS- UPPDATERING

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

B FÖRENINGSG- BREV

SVERIGE



PORTO BETALT



Öckeröbolagets TURISTEN avslutade bolagets passagerartrafik mellan Göteborg och Rörö. Sista turen gick den 28 november 1969. Foto Gunnar Söderberg vid chälmeristernas avresa till Marstrand 1 maj 1968.