



ÅNGBÅTEN Årg 43 • Nr 2 2007 • 126

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamr, Gemla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamr@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvehöden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertil@gothnet.nu

Mattias Jarlestedt, Asphykslevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
mattias@jarlestedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, markgraf@sigmet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prestationsavgiften för år 2007 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Birtra Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Väma Frölunda,

e-post: medlemregister@steamboat.nu eller på Postens blankett dnr till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2007.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2007 är 150 kr. Postgiron: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, bcremo@spray.se

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

kassör: Ove Iken, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.nu

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinterupplägning vid Skeppstros, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Bahro och Claes Johnson

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.nu

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Vemer, tel 0706-59 50 60.

Försalongen

Sommarnumret av tidskriften *Ångbåten* tillägnas **NORDSTEAM 2007**, det nordiska veteranfartygsmötet som hålls i Göteborg 10, 11 och 12 augusti. Omkring 15 fartyg deltar och Ångbåten 126 innehåller en presentation av dessa.

Vi hoppas att *Ångbåten* skall locka läsarna att ta sig till Göteborg och Stenpiren för att uppleva fartygen på plats. Det är inte ofta som så många olika fartyg från skilda miljöer är samlade.

De deltagande fartygen representerar teknik- och kulturhistoria av många slag. De värdas ömt av engagerade medlemmar i de föreningar som driver dem. Fartygen är en betydelsefull del av det maritima kulturarvet.

Här finns ångfartyg och motorfartyg, passagerarfartyg, inspektionsfartyg, bogserare och så vår egen lilla flotta. Här finns fartyg från norska västlandet, danska öarna, svenska västkusten och de stora insjöarna.

Välkommen ombord!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2007 (127) 3 september

Nr 4 2007 (128) 12 november

Nr 1 2008 (129) 18 februari

Nr 2 2008 (130) 21 april

Omslaget

En härlig bild från NORDSTEAM 2005 i Bergen. Vi ser ångarna THOROLF, STOR, BOROVSUND, OSTER och BOHUSLÄN. I bakgrunden Bryggen. Foto Anders Holmström

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Så har då äntligen vår seglatsäsong startat, vilket är härligt. Ångaren är i år verkligen uppsatt vilket Ni alla, både passagerare och besättning kommer att märka. Det har varit ett idogt gäng under hela maj månad som har jobbat ombord nästan varje dag med underhållsarbeten. Tack skall Ni ha gubbar. En jätteinsats har Ni gjort, värd all beundran. Sedvanligt tack även till vintergänget, som ett par dagar i veckan utfört viktiga arbeten ombord.

Nu är vi klara att börja de turistbundna resorna i skärgårdar och längs den vackra västkusten.

Bokningsläget för onsdagskvällarna ser bra ut och jag tror att vi får en bra sommarsäsong vad gäller antalet resenärer. Låt oss bara hoppas att det blir en varm och härlig sommar som innebär ökat antal människor som vill nyttja fartygen.

Nordsteammötet närmar sig och vi har fått anmälningar om önskat deltagande från 11 större fartyg och några mindre därutöver. Planeringen fortskrider på ett bra sätt, tycker jag och vi inom planeringsgruppen är fyllda av tillförsikt inför mötet. Det har visat sig att ledningen för Paddanbåtarna inte har ett dugg intresse av att hjälpa till med kanalturer för de gästande besättningsarna, utan vill ha ersättning för detta, med en summa som vi ej anser oss ha råd till. Vi får hitta på annan aktivitet i stället som nog kommer att bli uppskattad av alla.

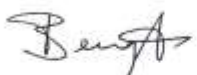
FÄRJAN 4 har nu kommit igång och har gjort enstaka resor i hamnen. Hon

låg på varv i vintras och fick en ordentlig skrovupprustning vilket Ni kunde läsa om i flera nummer av denna tidning. Denna lilla klenod gör ett gott jobb och passar bra in i vår verksamhet. Önskvärt vore att fler presumtiva charterkunder hör av sig så att nyttjandegraden kan bli något högre. Dock är detta en avväringsfråga som gäller båda fartygen.

Hur många resor orkar våra frivilliga besättningar med under säsongen? Redan nu har vi många gångdagar totalt och jag är både tacksam och imponerad över den insats som görs ombord. Tack vare Er alla aktiva kan vi bevara fartygen för kommande generationer, vilket är en viktig uppgift vi har enligt Sällskapets stadgar.

Låt oss Nu hoppas på en god och trevlig seglatsperiod med bra samvaro ombord. Ni alla "ombordare", såväl som passagerare, önskas hjärtligt välkomna ombord. Ser fram emot att träffa Er!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Program för NORDSTEAM 2007

Fredag 10 augusti

- 16.00 Fartygen anländer till Göteborg och eskorteras till kaj.
- 19.00 Samling på Stenpiren med välkomsttal, öl och tilltugg för deltagande besättningar.

Lördag 11 augusti

- 11.30 Mölndals Paradorkester underhåller på Stenpiren.
- 12.00 NORDSTEAM 2007 invigs.
- 13.00 Fartygen avgår från Stenpiren med passagerare på rundtur.
- 15.00 Fartygen återvänder. Visning av fartygen vid kaj.
- 20.00 Sällskapet Ångbåten bjuder deltagande besättningar på middag.

Söndag 12 augusti

- 12.00 Fartygen avgår från Stenpiren med passagerare på rundtur.
- 14.00 Fartygen återvänder. Visning av fartygen vid kaj.
- 17.00 NORDSTEAM 2007 avslutas

Biljetter till rundturerna säljs vid landgången före avgång. Biljettpris: vuxen 100 kronor, barn 4-14 år 20 kr. Följande fartyg tar passagerare: ATLÖV, BOHUSLÄN, BOROVSUND, FÄRJAN 4, GAMLE OKSÖV, GRANVIN, HEKKULES, OSTER, POLSTJÄRNAN, SKJELSKÖR, och TRAFIK.

Innehåll Ångbåten 126

Försalongen	2	ESAB IV	9	SKJELSKÖR	16
Ordföranden har ordet	3	FÄRJAN 4	10	SOUTHERN ACTOR	17
NORDSTEAM 2007	4	GAMLE OKSÖV	11	STORMPRINCESS	18
ATLÖV	5	GRANVIN	12	STYRBJÖRN	19
I 100 år varade...	6	HEKKULES	13	TINGVALLA	20
BOHUSLÄN	7	OSTER	14	TRAFIK	21
BOROVSUND	8	POLSTJÄRNAN	15	Fregatten Jylland	22

Ångbåten Nr 3 2007

Ångbåten Nr 2 2007

NORDSTEAM 2007

NORDSTEAM är ett samarbete mellan tre nordiska organisationer för bevarande av äldre maskindrivna fartyg, Norsk Veteranskibsklub, Dansk Veteranskibsklub och Sällskapet Ångbåten.

Det hela började med ett ganska tillfälligt möte mellan de tre ångfartygen KYSTEN I, BØRØYSUND och BØHUSLÅN i Tönsberg 1975. Man bestämde då att ha ett veteranfartygsmöte i Göteborg året därpå. Nio fartyg träffades 1976 och NORDSTEAM bildades.

Namnet var väl funnet, ånga har ju olika benämning i de nordiska länderna.

Allt sedan dess har det, med mer eller mindre jämna mellanrum, organiserats veteranbåtsstämor i de tre länderna Norge, Danmark och Sverige i NORDSTEAM-regi:

1978 Köpenhamn, 1980 Oslo, 1983 Mariestad, 1988 Köpenhamn, 1990 Tönsberg, 1994 Göteborg, 1996 Köpenhamn, 2000 Bergen, 2005 Bergen.

Sedan Norge arrangerat två succéartade möten på rad i Bergen är Sällskapet Ångbåten värd för NORDSTEAM 2007 i Göteborg. Vi räknar med att drygt 15 maskindrivna veteranfartyg kommer att delta under helgen 10-12 augusti.

De deltagande fartygen presenteras i detta nummer av Sällskapet Ångbåten's tidskrift *Ångbåten*. Programmet för NORDSTEAM 2007 finns på sidan 3.

Från norska Vestlandet med fjordar och öppet hav kommer ATLØY från Fløra, GRANVIN från Bergen och ØSTER från Nordhordland. BØRØYSUND har ett



Stenpiren i början av 1930-talet. På östra sidan Ångbåts AB Bøhuslånka Kustens ångare UNDEVALA, KING ROSE och GÖTTEBORG, på västra sidan Maritima Nya Ångfartygs ABs St. Einar och MARVINGEN. Fyrtårn Triff

förflutet från Trøndelag, Vestlandet och Nordnorge men hör nu hemma i Oslo. Från Oslo kommer även STYRSJØRN, den gamla svenska bogseraren från Narvik, GAMLE OKSØY som försett norska fyror med fotogen och gas kommer från Bredalsholmen utanför Kristiansand. Och från Sandefjord kommer valfångaren SOUTHERN ACTOR.

Från Danmark kommer SKJELSKØR, den lilla passagerarångaren som efter många års trafik till Öar i Stora Bält nu hör hemma på Roskilde fjord.

Bland de svenska deltagarna kommer några från de stora insjöarna. Från

Vättern TRAFIK av Hjo och från Vänern POLSTJÄRNAN och TINGVALLA från Karlstad.

Från Maritima, Göteborgs maritima upplevelsecentrum, kommer ESAB IV, världens äldsta helsvetsade fartyg, bogseraren HERRKULES, en gång den starkaste motorbogseraren i Göteborgs hamn, och så bogseraren STORMPRINCESS med sin tvåcylindriga tändkalemotor.

Ångaren BØHUSLÅN kan som värdfartyg lugnt ligga kvar vid Stenpiren liksom FÄRIAN 4 i Residensbronns färjeläge strax intill.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2007

ATLØY



Atløy byggdes 1931 i Bergen för Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Fartyget drivs av Atløy Venner i Fløra. Här ses ATLØY i Bergen under NORDSTEAM 2005. Foto Ingulf Ibsen/ard Benjaminson

ATLØY byggdes 1931 som ett av fem motorfartyg vid Bergens Mekaniske Verksted för rederiet Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Rederiet svarade för den lokala gods- och passagerartrafiken norr om Bergen.

ATLØY byggdes med skrov av järn. Största längd är 26,55 meter, bredden är 5,47 m. Fartyget fick en tvåcylindrig Bolinder-semidiesel på 120 hästkrafter. Förutom gods kunde fartyget föra 120 passagerare.

ATLØY transporterade gods och kreatur, bofästa och turister på fjordar och utsatta kuststräckor i Sogn og Fjordane.

Ångbåten Nr 2 2007

Wichmann diesel på 240 hästkrafter.

De sista åren för fylkesrederiet gick ATLØY på mjölkrutten mellan Fløra och Førdefjorden med en tur i veckan. Kraven på effektivitet, fart och komfort medförde att fartyget såldes 1974 som fritidsfartyg och fick namnet LARØY. Hösten 1981 såldes fartyget till Solund för att restaureras. Ett ideellt arbete påbörjades men arbetet var övermåktigt.

Fartyget föredes till Fløra 1983 där arbetet kunde fortsätta med hjälp av pengar och ideella eldsjälar. Fylkesrederiet gav tillstånd att återta namnet ATLØY tillsammans med skeppslöskan. Under flera säsonger gick ATLØY i turisttrafik för fylkesrederiet men de ideella krafterna ökade inte med underhållet.

1995 övertogs ATLØY av föreningen Atløy Venner som fortsatt arbetet med att hålla fartyget i stånd med hjälp av ekonomisk hjälp från Riksantikvaren och Fylkeskommunen.

Sedan 1996 har ATLØY status som "verneverdig skap".

ATLØY ägs av A/L Atløy och administreras av Kystmuseet i Sogn og Fjordane, Fløra. Kystmuseet har kustkulturen som ansvarsområde.

I september 2007 gör Kystmuseet en kust- och fjordresa med ATLØY. Ombord finns en historisk utställning om fiskarens och fjordbondens liv. Läs mer på www.sognogfjordane.kulturnett.no

Hemsida för Atløys Venner: www.atloy.no

I 100 år varade ångbåtsepoken...

I 100 år varade ångbåtsepoken på Bohuskusten – en parentes i samfundets historia. Före ångbåtarna hade man rott och seglat – efter ångbåtarna tog man bussen och bilen.

Efter en trevande början med hjulångare som inte klarade varken sjögång eller is blev propellerångarna snart en del av vardagen i kustsamhällena. Såväl Strömstad som Uddevalla och Marstrand fick egna ångbåtsbolag som byggde finmaskiga nät av linjer utmed kusten och in i fjordarna.

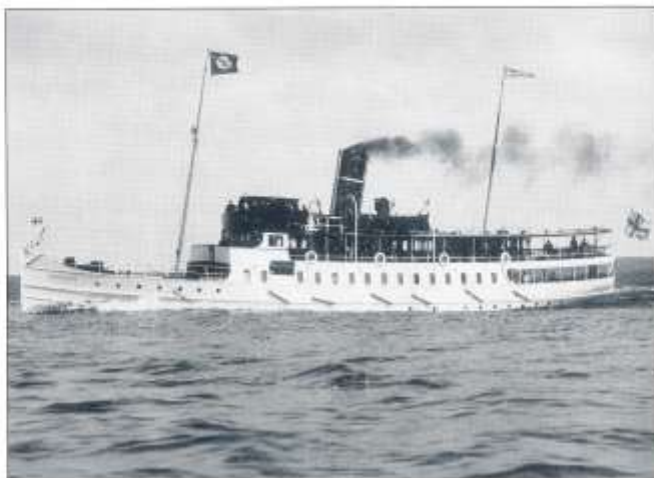
Kustborna tog till sig ångbåtarna. Att bygga ångbåtsbrygga blev lika viktigt som att skaffa bredband idag. Ångbåtarna kom och gick efter turlistor som bestämde livet på kustorterna. Båtarna och deras besättningar blev till kära vänner som man gärna gick till bryggan för att möta. No kommer han! sa man när ångvisslan ljöd och förbådade dagens anlop. Till skillnad från segelfartygen blev den kraftfulla ångbåten maskulinum.

Ångbåtarna gick i alla väder, mot vind och ström. I tjocka navigerade skepparen genom skärgården, utan radar, med hjälp av klocka och kompass. Kurserna fanns nedskrivna i slitna anteckningsböcker.

Rorgångaren vid ratten styrde båten och styrman höll reda på godset som hanterades av däcksmännen vid bryggorna.

I maskinrummet härskade "mäster", maskinisten som tagit till sig den nya tekniken. Till sin hjälp hade han eldaren som slet med skyffeln för att stilla ångpannans hunger efter stenkol.

Restauratrisen såg till att besättning



Ångaren *Bohuslän* på provturen 14 maj 1914. *Bohuslän* byggdes med förbjött färdäck, ett halvdeck, för att få sjövärdigare egenkapital på den uttatta kustlinjen mellan Göteborg och Gravarna. Foto från Göteborgs Sjöfartsmuseum

och passagerare fick mat och dryck med hjälp av kökspersonal och servitörer.

Besättningen kunde bestå av 16 personer som alla bodde ombord i minimala hytter och skansar.

Sommarens badgäster färdades i första klass och åt i matsalen på övre däck. Kustbor och utflyktsresenärer reste tredje klass och fick samsas med godset på huvuddäck. Där gav ångpannan god värme kyliga vinterdagar. I förelongen såldes öl och kaffe.

Ångbåtarna transporterade varor till

kustens affärer och fisk och jordbruksprodukter till Göteborg. En stor del av lasten var fiskkonserver från kustens konservfabriker. Ångbåtarna hade även brevlåda och befördrade post.

Efter andra världskriget tog bussar och bilar över alltmer av kusttrafiken. Nya vägar, färjor och broar möjliggjorde snabbare transporter. De två stora ångbåtsbolagen i Uddevalla och Marstrand upphörde och ångbåtarna såldes för att skrotas eller motoriseras för fortsatt turist- och sommartrafik.

BOHUSLÄN



Ångaren *Bohuslän* byggdes 1914 vid Eriksbergs Mek. Verkstad för Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand. Sedan 1966 ävras *Bohuslän* av Sällskapet Ångbåten i Göteborg. Foto Göran Ohlsson 2005

BOHUSLÄN byggdes 1914 i Göteborg på Eriksbergs Mekaniska Verkstad, ett varv som vid den tiden var känt för sina skärgårdsångare. Beställare var Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand som sedan 1870-talet trafikerat skärgården mellan Göteborg och Smögen.

BOHUSLÄN har en största bredd på 43,13 meter, bredden är 7,42 m. Ångmaskinen är en trippelmaskin med Stephenson slidstyrning. Den har ytkondensator och effekten är på 700 ind. hkr. BOHUSLÄN gör 12 knop.

BOHUSLÄN trafikerade linjen Göteborg–Marstrand–Lysekil–Smögen–

Gravarna (Kungshamn). Under större delen av året dominerade godset ombord men under sommaren transporterades även mängder av passagerare. Medan kustbor och utflyktsresenärer samsades med godset på huvuddäck disponerade passagerarna i 1:a klass salongerna och promenaddäcken.

1950 gick Marstrandsbolaget i konkurs. Efter en rekonstruktion av bolaget motoriserades de flesta av bolagets ångare och drevs vidare. Men även det nya rederiet kom i ekonomiska svårigheter.

Våren 1954 sattes BOHUSLÄN i trafik på Öresund mellan Helsingborg och

Köpenhamn. 1960 sattes BOHUSLÄN i sommartrafik mellan Strömstad och Sandefjord och efter säsongen 1963 lades BOHUSLÄN upp i Marstrand.

Våren 1965 såldes BOHUSLÄN för att huggas upp och bogserades till Göteborg. Då bildades Sällskapet Ångbåten, en ideell förening med syftet "att söka bevara ångaren BOHUSLÄN som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikpek samt främja intresset för denna trafikkultur".

Genom andelsförsäljning fick man pengar för att köpa ångaren från skrotbhandlaren. Rent tekniskt fungerade BOHUSLÄN och redan första säsongen, 1966, var ångaren i trafik.

För att kunna bevara BOHUSLÄN var ångaren tvungen att försörja sig själv. De första årens intäkter från beställningstrafiken gick snabbt åt till bordläggningssplåtar och annat som behövde bytas. Det dröjde flera år innan restaureringen kunde påbörjas, arbetet med att återföra BOHUSLÄN till det utseende ångaren hade när den gick i trafik på kusten. Detta arbete pågår alltjämt.

BOHUSLÄN ägs av Ångbåten ekonomisk förening och drivs helt ideellt av Sällskapet Ångbåten.

Varje sommar går BOHUSLÄN på annonserade skärgårdsturer och i beställningstrafik med Stenpiren i Göteborg som utgångspunkt.

BOHUSLÄN k-märktes av Statens maritima museer 2002 och är även traditionsfartygsklassad av Sjöfartsverket.

Hemsida: www.steamboat.o.se

BØRØYSUND

Denna ångare byggdes 1908 som Odin vid Trondhjems Mekaniske Værksted i Trondheim. Det var Trondhjems Lægtercompagni som hade beställt denna kombinerade bogser-, last- och passagerångare med dragkrok, lastrum och passagerarutredning.

Ångaren har en största längd på 33,10 meter, bredden är 5,50 m. Den har en koleldad skotsk ångpanna med en tripplexpansionsångmaskin på 210 ind. hkr. Den gör 9 knop.

Efter 15 år med varierande trafikupp-gifter, bland annat som bevakningsfartyg under första världskriget, såldes ODIN 1923 till Hjelma & Herdla Dampskibsselskap för trafik mellan Øygarden och Bergen. Bogserkroken togs bort och ångaren fick nu namnet SKJERGAR och tillstånd att föra 238 passagerare.

Redan 1925 såldes ångaren vidare till Vesterælens Dampskibsselskab i Stokmarknes i Vesterålen. Ångaren byggdes om för att trafikera de utsatta linjerna i Lofoten och Vesterålen och fick nu namnet BØRØYSUND.

Passagerarantalet reducerades till 100, fördelade på första och tredje klass. I det nya trafikområdet reste inte så många passagerare, istället hade man desto mera gods ombord.

Efter krigsårens tunga tjänstgöring och slitage moderniserades ångaren under ett helt år då en stor del av såväl bordläggning som inredning byttes ut.

Från 1955 användes BØRØYSUND bara som reservfartyg och 1960 såldes ångaren till Hadsel Yrkeskole i Melbu och fick namnet HYMA. När skolan fick



Ångaren BØRØYSUND kom till Göteborg i slutet av september 2006 för en flera månader lång och omfattande renovering vid Gatensås Yavn på Ringön. Varvet har erfarenhet från det äldre tonnage. Foto: Åke Karlsson 7 oktober 2006

nya lokaler 1965 behövdes ångaren inte längre.

Norsk Veteranskipklub som bildades 1964 visade intresse för att överta HYMA men föreningen saknade pengar. Yrkeskolan väntade tålmodigt och 1968 accepterades klubbens bud på de 10 000 kronor man skrapat ihop.

Tack vare en gåva från ett större rederi fick man möjlighet att föra hem ångaren till Oslo våren 1969. Vesterælens Dampskibsselskab gav sitt tillstånd att ångaren återfick namnet BØRØYSUND och att den förde rederiets flagga och skorstensmärke.

Reparationer och restaureringar har genomförts genom åren under ledning av klubbens restaureringskommitté. Riktlinjerna är ångarens utseende efter ombyggnaden 1935 med användande av traditionella material och arbetsmetoder. BØRØYSUND har av riksantikvaren getts status som "verneverdig skip".

Under sommarmånaderna går BØRØYSUND i beställningstrafik på Oslofjorden. Omkring 2000 personer upplever årligen den koleldade ångaren som ett levande museum – en del av det norska maritima kulturarvet.

Hemsida: www.nvsk.no

Ångbåten Nr 2 2007

ESAB IV



Herrar i hatt och rock på proccar med Esab IV vintern 1921. Fartyget såldes vid den här tiden utbytt. Esab IV är idag världens äldsta helsvetsade fartyg. Foto från Fotopumpen

Oscar Kjellberg var fartygsmaskinist och sysslade med problemet med att göra ångpannor täta. Han fann att tätningen kunde göras med elektrisk svetsning men också att fogen blev starkare om svetselektroden var belagd med ett slaggbildande hölje. Kjellberg uppfinn och fick patent på den belagda svetselektroden. Han startade 1904 i Göteborg Elektriska Svetsnings AB som han ledde till sin bortgång 1931.

Elektriska Svetsnings AB, ESAB, startade som en reparationsverkstad och 1915 flyttade företaget till Marieholm. Där byggdes ett helsvetsat verktadsfar-

tyg som inte innehöll en enda nit.

ESAB IV sjösattes 29 december 1920. Skrovet är 16,00 meter långt, bredden är 4,00 m. Fartyget ritades av professor A. H. Lindfors vid Chalmers Tekniska Högskola. Skrovformen avviker från den för bogserbåtar vanliga typen, botten är flat upp till vattenlinjen i båda ändar. För framdriften utrustades Esab IV med en semidiesel på 42 hästkrafter och för svetsningsarbeten två dynammaskiner och en luftkompressor.

Det märkliga med ESAB IV är att fartyget sammanfogades med elektrisk svetsning helt utförd för hand. Plåtarna

fixerades mot varandra med bultar genom i plåtarna borrade hål vilka efter avslutad svetsning helt enkelt igensvetsades. Sammanlagda svetslängden är 1724 meter. Tanken med det helsvetsade fartyget var att demonstrera den elektriska svetsmetodens förträfflighet.

Det hade byggts helsvetsade fartyg tidigare men Esab IV var det första i Sverige för praktisk användning. Vid denna tid var svetsmekaniken ännu i början av sin utveckling innan den definitivt trängde undan nitningen vid nybyggnation och reparation av fartyg, ångpannor och andra stålkonstruktioner.

Fördelarna med att svetsa istället för att nita var uppenbara. Man slapp att märka, boera, försänka och dikta plåten. Man slapp den öronbedövande nitningen och man sparade material i det man slapp överlapp i växlarna. Men framför allt var hållfastheten överlägsen jämfört med nitningen.

ESAB utvecklades med tiden till ett världsomspännande företag inom sitt område. Esab IV såldes och blev efter ombyggnad bogserbåt vid Kockums i Malmö. Därifrån köptes fartyget tillbaka till Göteborg av ESAB 1988.

Esab IV återfick sitt gamla namn och ligger numera vid Maritiman, Göteborgs maritima upplevelsecentrum. Där får fartyget kärleksfull vård av Föreningen ESAB IV's vänner.

Esab IV är registrerat som fritidsfartyg. Den gamla tändkulemotorn ersattes 1970 av en Volvo Penta diesel.

Esab IV k-märktes 2003 av Statens maritima museer.

FÄRJAN 4

När Lundby började industrialiseras i mitten av 1800-talet uppstod behovet av reguljära förbindelser över Göta älv. 1865 startade Göteborgs Ångslups AB vars ångslupar, små öppna ångbåtar med en passagerarsalong akterut, utgick från Ångslupstrappan vid Skeppsbron.

När Lundby på Hisingen införlivades med Göteborgs stad 1906 höjdes kraven på älvtrafiken. På uppdrag av Göteborgs Hamnstyrelse utökades trafikbudet. Första världskriget medförde ekonomiska svårigheter för Ångslupsbolaget och 1915 fick Hamnstyrelsen i uppdrag av Göteborgs stad att driva hamntrafiken i egen regi.

De gamla ångsluparna räckte inte längre till för den ökande trafiken. Sedan Hamnstyrelsen 1914 byggt fordonsfärjan FÄRJAN 1 för linjen Fiskhamnen–Sannegårdshamnen och köpt in FÄRJAN 2 vid Klippan–Färjenäs beställdes två ångfärjor för passagerare vid Motala Verkstad.

1920 levererades FÄRJAN 3 och FÄRJAN 4. FÄRJAN 4 sattes in på linjen Residensbron–Götaverken som den trafikerade i många år. Den gick var 15:de minut från sex på morgonen till ett på natten. I högtrafik assisterade en extrafärja.

1954 flyttade färjeläget på Hisingssidan till Lundbyhamnen samtidigt som den nya motorfärjan HUGO HAMMAR ersatte de båda ångfärjorna. FÄRJAN 4 blev extrafärja och avlösare på de olika färjelinjerna i hamnen. De sista åren återkom FÄRJAN 4 långa perioder på sin gamla linje. Samhällsutvecklingen



FÄRJAN 4 blev det sista fartyget som byggdes vid Motala Verkstad 1920. Här ses färjan under en utfärd i Göteborgs hamn på sin gamla linje mellan Residensbron och Götaverken. Foto Åke Karlsson 2004

på 1960-talet påverkade underlaget för hamntrafiken. 1970 upphörde linjen och färjan lades upp.

1972 överlämnades FÄRJAN 4 som gäva av Hamnstyrelsen till Sjöfartsmuseet i Göteborg med syftet att bevara färjan för framtiden. Sedan 1973 disponerar Sällskapet Ångbåten färjan för att hålla den i trafikdugligt skick.

Drift och underhåll sker ideellt av Sällskapets medlemmar medan större reparationer måste göras på varv.

FÄRJAN 4 är den enda kvarvarande ångfärjan från lokaltrafiken över Göta älv. Den har en största längd på 20,55

meter, bredden är 5,35 m. Färjan har en koleldad ångpanna med en kompondångmaskin på 70 ind. hkr. Propelleraxeln är genomgående och propellarna rör sig samtidigt. Rodren i var ända är sammankopplade och vände 180 grader vid ändrad gångriktning.

FÄRJAN 4 kan idag ta 100 passagerare, under sin aktiva tid tog den 195. Besättningen uppgår till tre man, befälhavare, maskinist och däcksmän.

FÄRJAN 4 går i beställningstrafik och på guldade historiska hamnturer lördagar i september och oktober.

Hemsida: se www.steamboat.o.se

Ångbåten Nr 1 2007

GAMLE OKSØY



Oksøy byggdes 1962 för att föra fyrarna på norska kusten med fotogen och gas. Nu seglar hon som Gamle Oksøy för Bredalsholmens Dokk og Fartøyverncenter. Här passerar fartyget fyren på Oksøy. Foto Geir Bøås

Oksøy byggdes 1962 vid Brødrene Lothe AS, Flytedokken, Haugesund för norske Fyrdirektoratet. Största längd är 41,42 meter, bredden 7,42. Oksøy har en Bergen diesel på 495 hkr. Farten är 11 knop.

Oksøy byggdes som tankfartyg och transporterade fotogen och gas till fyrar längs norska kusten. Fartyget användes även för underhåll av fyrar och sjömärken.

Med tiden byggdes fyrarna om, de elektrifierades och fick batterier och solceller. 1996 var Oksøy överflödig och

togs ur trafik. Riksantikvaren förklarade fartyget "verneverdigt" 1997 och tanken var att bevara det i operativt skick. Bevarandet skall ses i ett sammanhang med bevarandet av fyrplatser längs norska kusten.

Fartyget överlämnades 1997 av Fiskeridepartementet till Bredalsholmens Dokk og Fartøyverncenter och fick då namnet ändrat till GAMLE OKSØY. Hemorten är Kristiansand.

GAMLE OKSØY certifierades 2002 för 60 passagerare på dagsturen. På längre turer finns 12 kojplatser för passagerare.

Bekvämligheten för passagerarna är densamma som för besättningen ombord under 1960-talet.

Bredalsholmen Fartøyvern

Bredalsholmen Dokk og Fartøyverncenter ligger utanför Kristiansand. Ursprunget är en torrdocka från 1876. Anläggningen övertogs 1908 av Kristiansands Mekaniske Verksted och 1988 upphörde den kommersiella driften.

Stiftelsen Bredalsholmen Dokk og Fartøyverncenter bildades 1990 då anläggningen värnades som industriell kulturminne. 1996 fick den status av Riksantikvaren som nationellt fartøyverncenter för ställfartyg. På Bredalsholmen hålls gammal teknik levande för renovering av ställfartyg. Mer än 40 personer är verksamma vid centret.

Det finns tre fartøyverncenter i Norge; Bredalsholmen Fartøyverncenter i Kristiansand, Hardanger Fartøyverncenter i Norheimsund och Nordnorsk Fartøyverncenter i Gratangen norr om Narvik. De har alla olika specialiteter.

Bredalsholmen är öppen för besök söndagar sommartid. Se hemsidan www.bredalsholmen.no

Miljödepartementet har som målsättning att tillvarata fartyg som är representativa för Norge som sjöfartshistoria. Omkring 180 fartyg har idag värnstatus genom frivilliga avtal med Riksantikvaren. Läs mer om riktlinjerna för restaurering av verneverdiga fartyg på Bredalsholmens hemsida!

GRANVIN

GRANVIN byggdes 1931 vid Mjellem & Karlsen A/S i Bergen för Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD). Rederiet svarade för den lokala gods- och passagerartrafiken mellan Bergen, Hardanger och Sunnhordland.

I mellankrigsperioden byggdes en rad motorfartyg för kust- och fjordtrafiken. De var billigare än ångbåtarna i anskaffning och drift. GRANVIN byggdes med järnskov vars största längd är 27,40 meter, bredden är 5,66 m. Fartyget fick en tvåcylindrig Bolinder semidiesel på 150 hästkrafter. Förutom gods kunde GRANVIN föra 150 passagerare och dessutom ha tre personbilar på däck.

Sommartid gick GRANVIN i turisttrafik mellan Norheimsund och Ulvik i inre Hardangerfjord, vintertid gick fartyget på olika lokala linjer, huvudsakligen på Sørfjordslinjen mellan Granvin och Odda.

Granvin var ändpunkt för Hardangerbanan som utgick från Voss på Bergenbanan. Hardangerbanan öppnades 1935 och lades ned 1989.

1968 förändrades lokallinjerna i inre Hardanger. GRANVIN såldes och byggdes om för att kunna föra mera gods. Bolindermotorn byttes då till en trecylindrig Wichmann dieselmotor på 300 bhp.

GRANVIN såldes men förhysades av HSD för fortsatt trafik i inre Hardanger. 1987 medförde utbyggnaden av vägar på Oksenhavön att båttrafiken lades ned.

GRANVIN köptes 1988 av Veterarskippslaget Fjordabåten i Bergen.

Fartyget renoverades till ursprungligt



Under sin aktiva tid för Hardanger Sunnhordlandske gick GRANVIN i trafik på Hardangerfjorden. Här är GRANVIN i Bergen under NORDSTEAM 2005. Foto Ingvald Ibenhard Benjaminen

utseende för fortsatt bevarande. 1995 fick GRANVIN status som "verneverdig fartøy" av norske Riksentikvaren.

GRANVIN representerar en kulturhistorisk epok i samfärdseln på norska västlandet. Här hade båttrafiken stor betydelse innan landsvägar, färjeleder och så småningom tunnlar byggdes ut.

Sommartid trafikerar GRANVIN skärgården utanför Bergen på beställningsturer, medlemsturer och öppna turer för turister och andra intresserade.

Veterarskippslaget Fjordabåten äger även kustångaren STORD som under lång

tid och mycket svårigheter renoverats av Veterarskippslaget. En brand ödelade ångaren 1987 efter den första renoveringen. Arbetet återupptogs och 2005 kunde STORD gå till NORDSTEAM i Bergen för egen maskin.

Hemsida: www.fjordabaaten.no

HERKULES



HERKULES välkomnar utindiefararen Göttfridsson med Svenska Östindiska Companiets flagga i mar- ten. Foto Bertil Söderberg 9 juni 2007

HERKULES byggdes 1939 som bogserfartyg vid Öresundsvarvet i Landskrona för C. L. Hanssons Stuveri AB i Göteborg. Skrovet har en största längd på 23,93 meter och en bredd på 6,22 m.

HERKULES byggdes i en brytningstid mellan ång- och motordrift. Trots sin motorinstallation ser HERKULES mera ut som en ångbåt med sin höga skorsten. Huvudmotorn är en tvåtakts sjucylindrig Atlas Polar, typ M471. Den har en effekt på 650 hästkrafter vid 375 varv per minut. Dragkraften i kroken uppmättes vid leveransen till 7,85 ton.

HERKULES har en ställbar KaMeWa-

propeller, den tredje som tillverkades och idag den äldsta fungerande.

HERKULES kom till Göteborg 23 augusti 1939. C. L. Hanssons Stuveri AB var ett dotterbolag till Rederi AB Nordstjärnan (Johnsonlinjen) och HERKULES bar därför rederiets skorsten- märke. Idag är HERKULES ensam om att bära detta skorstenmärke.

Tillsammans med C. L. Hansons övriga bogserare assisterade HERKULES Johnsonlinjens fartyg som regelbundet anlöpte Göteborg.

Vintrarna i början av 1940-talet var ovanligt stränga. HERKULES var en god

isbrytare och assisterade många fartyg genom isen, gjorde kustbogseringar och bröt isrännor i skärgården. Andra världskrigets bränslerestriktioner medförde att HERKULES låg upplagd långa tider eller endast användes för bogseringar i Göteborgs hamn.

Äldre bogserare ersattes av nya men HERKULES behölls genom åren. Så länge varven var igång behövdes många bogserbåtar. 1981 lades HERKULES upp efter 42 år. Utvecklingen hade gått ifrån denna en gång starkaste motorbogseraren i Göteborg.

1989 mottog Klubb Maritim Västra Kretsen HERKULES som gåva och blev därmed ägare till fartyget. Sedan 1999 ligs HERKULES av Bogserbåten Herkules Ekonomisk Förening som bildats av medlemmar i Föreningen Bogserbåten Herkules, driftföreningen för HERKULES sedan 1985.

HERKULES har certifikat för 30 passagerare i inomskärsfart och 90 i bams- och kanalfart. Därigenom kan HERKULES dra in pengar för att betala räknningar för maskinreparationer och andra varvsarbeten.

För renovering av trädäcket fick HERKULES 200 000 kronor från Riksantikvarieämbetet 2002.

2002 k-märktes HERKULES av Statens maritima museer samtidigt som Sjöfartsinspektionen förklarade HERKULES som traditionsfartyg.

HERKULES har sin plats vid Maritiman, Göteborgs Maritima Centrum,

Hemsida: www.herkules.o.se

OSTER

OSTER byggdes 1908 vid Christianssands Mekaniske Verksted i Kristiansand för Indre Nordhordland Dampbåtlag. Detta ångbåtsbolag trafikerade fjordarna runt Osterøy nordost om Bergen.

OSTER byggdes med starkt skrov och en kraftig ångmaskin för att kunna bryta isen i Mostraumen och Mofjorden. Redan 1915 förlängdes OSTER till dagens längd 38,23 meter, bredden är 6,61 m. För att kunna passera de grunda trösklarna i Mostraumen och Bolstadstraumen byggdes OSTER med ett djupgående på 3,15 meter.

Av rederiets ångare blev OSTER snabbt den nya favoriten. OSTER var också snabbast av "fjordabåtarna" från Bergen till Salhus på lördagseftermiddagarna.

Under andra världskriget var OSTER i ofrivillig tysk tjänst men återlämnades efter krigsslutet till rederiet.

Med tiden blev OSTER den sista koleldade fjordabåten i trafik på Bergen. Då hade OSTER fått sällskap av modernare fartyg på traden som gjorde resan mellan Osterøy både snabbare och bekvämare. Idag går trafiken till Osterøy över bro och med färjor.

Julén 1963 gjorde OSTER sista turen mellan Bergen och Osterøy. Redan under sin aktiva tid hade OSTER blivit en institution. Ett pannbatteri gjorde att planerna på ett bevarande av ångaren omintetgjordes och OSTER såldes för att byggas om till motoriserat lastfartyg.

1990 bildades Nordhordland Veteranbåtlag för att restaurera en annan gammal ångbåt som emellertid visade sig vara i allt för dåligt skick. Man beslöt då att istället



OSTER i Bergens hamn vid NORDSTEAM 2005. Efter 30 år som motoriserat lastfartyg återupptogs OSTER som "gamla dampen" och kom till Bergen för ångmaskin till NORDSTEAM 2000. Foto Ingvar Kvernåsen

köpa in gamla OSTER som efter nästan 30 år på kusten med sand och cement i lasten var till salu. Ett omfattande arbete påbörjades för att återföra OSTER till det utseende den hade 1963.

Ångmaskin och panna fann man i England, hjälpmaskineri och oljeeldning i Holland. Ombyggnaden till ångbåt startade vintern 1999 med verkstadsinsatser och ideellt arbete. OSTER kom för egen maskin till NORDSTEAM 2000 i Bergen.

Även därefter har mycket arbete ut-

förts. De egna medlemmarna har arbetat ideellt men en del arbeten har lagts ut på företag. Med OSTER under ånga växte intresset för ångaren och antalet medlemmar i Veteranbåtlaget till 500.

Kostnaden för restaureringen av OSTER har beräknats till 12 miljoner norska kronor, därtill kommer 26 000 "dugnads timar" ideellt arbete och oräknade gratisleveranser av varor och tjänster.

Nordhordland Veteranbåtlag har nyligen gett ut boken om OSTER – dampen som ikke ville dø.

Ångåttan Nr 2 2007

POLSTJÄRNAN



POLSTJÄRNAN byggdes 1929 som tjänstefartyg för Vänerns Seglationsstyrelse och ägs sedan 1985 av Ångfartygs AB Polstjärnan i Karlstad. Foto Johan Jonsson

I drygt 200 år svarade Vänerns Seglationsstyrelse för lotsning, fyrar, sjömärken och utprägning på Vänern. 2003 övertogs ansvaret för verksamheten av Sjöfartsverket.

För tillsyn och underhåll av fyrar och färleder behövdes fartyg. De första var segelfartyg. 1863 fick Seglationsstyrelsen sin första ångbåt med namnet POLSTJÄRNAN (I). Den ersattes 1890 av ännu en ångare med samma namn. För att kunna hantera större lysbojar krävdes emellertid ett kraftigare tjänstefartyg.

POLSTJÄRNAN (III) byggdes vid Lind-

holmens Varv 1929. Skrovet bogserades efter sjösättningen till Motala Verkstad där ångpanna, ångmaskin och övrig utrustning installerades.

Kostnaden för den nya POLSTJÄRNAN var 167 000 kronor. Hemorten var Ämäl där Vänerns Seglationsstyrelse hade kontor och förråd.

POLSTJÄRNAN byggdes med en största längd på 27,25 meter och största bredd på 5,88 m. Ångpannan är av skotsk typ med två eldrör. Den var ursprungligen koleldad, 1966 installerades oljeeldning. 1990 återinfördes koleldningen.

Den tvåcylindriga compoundångmaskinen har strålkondensor och Stephenson slidreglering. Den är på 170 ind. hkr.

POLSTJÄRNAN har genomgått en del ombyggnader, bland annat har den öppna bryggan försatts med styrhytt. Våren 1960 förlängdes POLSTJÄRNAN 2,90 meter vid Karlstads Varv. Då förändrades också inredningen, köket breddades och förlängdes med en måss.

1983 övertog Seglationsstyrelsen Sjöfartsverkets motorfartyg FAROS, byggd 1978, som blev POLSTJÄRNAN IV. En förening bildades i Karlstad för att försöka bevara Vänerns sista ångfartyg.

Istället såldes ångaren till Stockholm där den fick namnet NORDSTJÄRNAN för att sysselsättas i beställningstrafik. Men Ångbåtsällskapet Polstjärnan kom igen och köpte tillbaka ångaren till Vänern i maj 1984. POLSTJÄRNAN fick då också tillbaka sitt gamla namn med tillägget AV VÄNERN. Hemorten är Karlstad. 1992 moderniserades namnet till POLSTJÄRNAN AV VÄNERN.

Sedan 1985 ägs ångaren av Ångfartygs AB Polstjärnan medan föreningen står för drift och underhåll med hjälp av ideellt arbetande medlemmar.

Den gamla ångdrivna lysmaskinen har återfunnits och efter renovering placerats i maskinrummet.

Fördäcket av trä har ersatts med ett ståldeck. Även båtdeck har förnyats. Däckshus och inredning har renoverats.

POLSTJÄRNAN har certifikat för 90 passagerare för trafik i skärgården. Under sommaren gör ångaren ruser för allmänheten liksom beställningsturer.

Hemsida www.polstjarnan.nu

Ångåttan Nr 2 2007

SKJELSKØR

SKJELSKØR byggdes 1915 på J. Ring Andersen's Staalskibsværft i Svendborg. Skrovet är 20,57 meter långt och 4,29 m brett. Det är däckat med halvdäck i för och akter. Skrovet förstärktes och förstaven anpassades för gång i is.

Skrovet är delat med fyra vattentäta skott. Förut ligger skansen och kättingboxen, därefter lastrum med lucka i däck, pann- och maskinrum, axelrum och längst akterut akterpiken.

På huvuddäck står pann- och maskinkapp, toalett och postrum (nu penteri) samt passagerarsalong. På övre däck står styrhytten, skorstenen, ventilatorer och ett skylight.

Huvudmaskinen är en kompondångmaskin med ytkondensator och Klogs slidstyrning. Den har en effekt på 75 indikerade hästkrafter vid 216 varv per minut. Maskinen är byggd av Steen & Kaufmann, Elmhorn bei Hamburg.

Ångpannan är av skotsk typ, byggd av Axelsens Jernstøberi og Maskinfabrik i Svendborg. Pannan har en diameter på 2,08 meter och är 2,18 m lång. Den har ett arbetstryck på 10 kg/cm².

SKJELSKØR sattes in på linjen Skaelskør-Agersø-Omsø 15 mars 1915. I många år, sommar som vinter, gick SKJELSKØR mellan Skaelskør och Öarna. För öborna var ångbåten förbindelsen med omvärlden. Med ångaren transporterades post och försnödenheter, öbor och sommargäster. Ombord kunde medföras 125 passagerare samt 17 ton bunker och last.

Efter 47 år och 15 000 resor upphörde SKJELSKØR med trafiken 31 mars 1962.



Danska ångaren Skjelskør tog sig ändå upp i Vätern 1983 då den deltog i ångbåtstötet i Mariestad. Foto Bertil Holmström

SKJELSKØR gick för egen maskin till upphuggningsvarvet i Odense.

Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, Dansk Veteranskibsklub, bildades 1963 för att rädda Danmarks sista koleldade ångare. En insamling startade och för 13 500 kronor köptes SKJELSKØR från upphuggningsvarvet.

I februari 1964 gick SKJELSKØR för egen maskin till Köpenhamn och sommaren 1964 var ångaren i trafik mellan Sakskøbing och Bandholm.

1968 sattes SKJELSKØR in på rundturer från Roskilde. Säsongen 1993 blev den sista i Roskilde. Kommunen förbjöd

vidare trafik på grund av att sot och rök från ångaren besvärade ägarna till fritidsfartygen i Roskilde hamn. Ett erbjudande från Frederikssunds kommun om att flytta trafiken dit accepterades och 1994 togs SKJELSKØR emot i Frederikssund under stor festlighet.

Sedan 1994 är SKJELSKØR stationerad i Frederikssund. Varje sommar gör ångaren entimmesturer på söndagarna för allmänheten på Roskilde fjord förutom beställningstrafik. På vintern är SKJELSKØR upplagd i hamnen och den årliga torsättningen sker i Gilleleje.

Hemsida www.dampskib.dk

SOUTHERN ACTOR



SOUTHERN ACTOR besökte Göteborg i samband med BEAVARELSØ 90-årsfirande 2004. Här kommer valfångaren efter en hård överfart från Sandefjord. Foto Lars-Olof Hansson

Under andra världskriget reducerades världens valfångsflotta kraftigt. De fartyg som inte gått förlorade eller byggts om för andra ändamål framtod som omoderna efter kriget.

SOUTHERN ACTOR är ett typiskt efterkrigsfartyg och byggdes 1950 i Middlesbrough i England för rederiet Sevilla Whaling Co Ltd. För driften svarade Christian Salvesen & Co., i Skottland. Skorstenen bär Salvesens färger och fartyget har så långt det varit möjligt återförts i ursprungligt skick.

SOUTHERN ACTOR är 48,40 m lång,

8,40 m bred och har ett djupgående på 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 skrämra bort valarna.

För att underlätta kommunikationen mellan utsiktsskorgen och kommandobryggan är denna helt öppen. För att följa valarna utrustades SOUTHERN ACTOR med Asdic, ett antiubåtssystem som utvecklades under kriget.

Skepparen var även skytt och alltså

den som med harpunen sköt valarna. Valarna fylldes med luft och bogserades till det flytande valkokeriet eller till en landstation. Varje fartyg sköt vanligen mellan 200 och 300 valar under en expedition. SOUTHERN ACTOR deltog med cirka 20 mans besättning i valfångstexpeditioner i Antarktis. I varje expedition deltog 8 - 12 fångstfartyg.

Efter säsongen 1960/61 lades SOUTHERN ACTOR upp och såldes 1964 för att fånga val utanför Tromsø. Därefter såldes fartyget 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 fartyget idag i driftsdugligt skick och ägs sedan 1995 av Sandefjord kommun. Såväl restaureringen som driften av fartyget har skett och sker med hjälp av frivilliga insatser.

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

SOUTHERN ACTOR tillhör Sandefjordsmuseerna av vilka bara Hvalfangstmuseet är öppet för allmänheten.

SOUTHERN ACTOR ligger vid museibryggan, vid färjeterminalen, i Sandefjord.

STORMPRINCESS

Bogserfartyget STORMPRINCESS byggdes 1908 vid Wilhelmsbergs Mekaniska Verkstad för Bogserings AB Stormking i Göteborg. Denna verkstad låg vid nuvarande kajplats 101 i Frihamnen och fungerade som reparationsverkstad för bogser- och kanalbåtar. För detta ändamål tillkom en slip 1883. Wilhelmsberg avvecklades när Göteborgs Frihamn började byggas. Varvsområdet försvann helt 1916.

STORMPRINCESS är 16,56 meter lång och 4,22 m bred. Såväl ångpannan som ångmaskinen byggdes vid Wilhelmsberg. Maskinen var en kompondångmaskin på 100 ind. hkr.

Föret under däck rymmer förråd och, under styrhytten, för om maskinrummet, finns inredning för besättningen. Akter om maskinrummet finns ett förrådsrum.

Besättningen bestod av tre man, skeppare, maskinist och eldare. Efter motoriseringen är det två man, skeppare och motorskötare.

I huvudsak bestod STORMPRINCESS arbetsuppgifter av pråmbogseringar i Göteborgs hamn. Gasverket var en stor kund hos Bogserings AB Stormking vars bogserare drog kolpråmar mellan fartyg och upplag. Den smalspåriga Västgötabanans slapp dyrbara onlastningar genom att köra omhord järnvägsvagnar på pråmar vid färjeläget i slutet av Gasverkkajen. Stormbogserarna förde så pråmarna till fartygen i hamnen.

STORMPRINCESS kunde även föra passagerare vid sidan av bogseringsupp-



STORMPRINCESS utanför Lysekil vid Tändkulemotorns Dag 2004. STORMPRINCESS ligger i vanliga fall vid Maritiman, Göteborgs Maritima Centrum. Foto Åke Karlsson

dragen. I inre färd kunde man föra 48 passagerare, på Göta älv 66.

Motoriseringen skedde 1956 då ångpanna och ångmaskin lämnade plats för en Skandiaverkens rörljemotor typ 295 B. Det är en tvåcylindrig, tvåtakts, enkelverkande motor som utvecklar 210 hkr vid 300 varv per minut. Motorn har backslag som manövreras hydrauliskt. Propellern har fasta blad.

STORMPRINCESS fick även en ny styrhytt i teak och ett nytt däck i Oregonpine. 1972 ersattes den manuella

styrningen med kätting utmed däckets med en Tenfjord hydraulstyrning.

1982 övertog Sällskapet Ångbåten STORMPRINCESS som gåva av Röda Bolaget som några år tidigare köpt Stormbolaget. Namn och skorstensmärke skall bevaras och fartyget hållas i autentiskt skick.

1998 överfördes ägandet av STORMPRINCESS till Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum.

STORMPRINCESS k-märktes 2002 av Statens maritima museum.

STYRBJÖRN



STYRBJÖRN under forering under kappföring i ångbåtsklassen vid NORDSTEAM 2005 i Bergen. Bortom är sann dampklassen även om Styrbjørns bild på bårt motstånd. Foto Ingvar Kronbunn

STYRBJÖRN byggdes vid Göteborgs Nya Verkstads AB (senare Götaverken) år 1910 för Trafikaktiebolaget Grängsberg-Oxelösund för att under svensk flagg och med Stockholm som hemort betjäna de stora malnfartygen i Narviks hamn.

STYRBJÖRN är 29,42 meter lång 6,80 m bred. Den har en koleldad skotsk eldrörspanna med en kompondångmaskin på 550 indikerade hästkrafter.

9 april 1940 angreps Narvik av tyska krigsfartyg varvid flera fartyg i hamnen sänktes. STYRBJÖRN assisterade skadade tyska jagare och efter några dagar

sänktes ångaren vid kaj. Hur detta gick till är inte känt men redan i juli bärgades STYRBJÖRN. Efter reparation fortsatte ångaren sin vanliga tjänst men under tyskt kommando. Efter kriget tog de gamla ägarna över fartyget igen.

Sommaren 1950 gick STYRBJÖRN till Göteborg för en omfattande modernisering på Götaverken. Däckshus och inredning förnyades helt medan ångpanna och huvudmaskin behölls som de var. I augusti 1951 var ångaren tillbaka i Narvik.

1963 såldes STYRBJÖRN till Hovding Skipsopphugging och blev norsk med

namnet ATLET. Efter några års tjänst för den nye ägaren var det slutseglat 1965 och upplägring.

1979 köptes ångaren av Norsk Veteranskibsklub. Då var den gamla bogseraren i mycket dåligt skick. Den återfick sitt gamla namn och bogserades, efter dockning i Trondheim, till Oslo där en idog skara medlemmar påbörjade ett stort restaureringsarbete.

Man beslöt sig för att behålla det utseende STYRBJÖRN hade efter ombyggnaden 1950. Arbetet gick långsamt, klubben satsade istället på BØRØYSUND. Under femton år pågick med knappa resurser små och stora arbeten på STYRBJÖRN och när pannan reparerats återstod skrovet och ångmaskinen.

I december 1998 drogs STYRBJÖRN till Drammen för fortsatta arbeten. Nu bestämde sig också Riksantikvaren för att satsa på ångaren. Med hjälp av statliga och privata medel kunde stora delar av skrovet förnyas.

Nu kom också arbetet med huvudmaskinen igång och vintern 2005 kunde den på nytt provköras efter uppläggnings 1965.

Sommaren 2005 gjorde STYRBJÖRN en långresa till Vestlandet och deltog även i NORDSTEAM 2005 i Bergen.

Veteranskibsklubben äger även kustångaren BØRØYSUND medan lastfartyget HESTMANDEN överlämnats till en egen stiftelse. Norsk Veteranskibsklub har cirka 400 medlemmar och har som mål att bevara fartygen som flytande museer.

Hemsida www.nvsk.no.

TINGVALLA

Bogseraren TINGVALLA byggdes 1920 vid C. J. Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad. Fartyget byggdes på spekulatör och köptes, när det var färdigt, av Wernlands Rederi AB.

TINGVALLA har en största längd på 22,97 meter, bredden är 5,16 m. Fartyget utrustades med en ångmaskin på 300 indikerade hästkrafter av Wennbergs tillverkning.

Tingvalla är en tidigare benämning på Karlstad, en ort som fartyget skulle bli troget i alla år.

Till en början sysselsattes TINGVALLA med prämbogseringar mellan Karlstad och Göteborg, över Vänern och genom Trollhätte kanal. När dessa bogseringar blev olönsamma i mitten av 1920-talet fick TINGVALLA istället bogsera massaved över Vänern till Vargöns Bruk. Vintertid gick TINGVALLA som isbrytare i Karlstads hamn och på Vänern.

Under andra världskriget togs TINGVALLA i anspråk av Marinen. 1946 blev Karlstads stad genom Hamnförvaltningen ägare till fartyget.

1960 byttes ångmaskineriet ut mot en femcylindrig Seflle röljemotor av typ 547-FV på 510 hästkrafter. Med den gör TINGVALLA 12 knop. Samtidigt byggdes bryggan in och skorstenen byttes ut mot en ny av modernare snitt.

1988 övertogs TINGVALLA av Ångbåtssällskapet Polstjärnan som då påbörjade en omfattande restaurering av fartyget. Huvudmotorn har renoverats och en ny värmepanna har installerats. Inredningen förut under däck har restaurerats enligt originalritningarna



TINGVALLA har tillbringat nästan hela sin tid på Vänern. Här är den ståtliga bogseraren på långresa till Tändkulemotorns Dag i Lysekil 2004. Foto Åke Karlsson

och köksinredningen återställts till ursprungligt skick så långt det varit möjligt.

De reservoljetankar som funnits i skansen, under akterdäck, har tagits bort och skansen har återfått sitt ursprungliga utseende. Även bryggdäcket har återställts till ursprungligt utförande och den moderna skorstenen är ersatt med en av den ursprungliga.

Med sin unika maskin representerar TINGVALLA ett stycke värmländsk industrihistoria.

Hemsida: www.polstjarnan.nu

En DVD med Nordsteam-94, med BOSTENLÄN i Stockholm 1988, och med ångbåtsmötet i Stockholm 1992. En dryg timmes ångbåtsnostalgi, mängder med rutande. Vi får besöka maskinrum, se maskinerna i arbete - från 900 hkr i MARIEHOLM till 75 hkr i SKJELASKÖR. Och KUNG ERIK med två skorstenar.

Bortåt trettio traditionsfartyg från tre länder passerar revy. Vi rör oss i Göteborgs hamn och på Göta älv, på Vänern och i Göta kanal, i Stockholms slättgård, på Strömmen och i Mälaren.

Skivan finns att köpa på ångaren BOSTENLÄN under NORDSTEAM-07.

Ångbåten Nr 2 2007

TRAFIK



Trafik återvänder till Hjo efter en utflykt på Vätern. Foto Göran Magnusson

Vättern var genom sitt läge en förbindelselänk mellan Väster- och Östergötland på den tiden vattnet förenade.

1892 beställde det nybildade Ångbåtsbolaget Hjo-Hästholmen i Hjo vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm en last- och passagerarfartyg som sattes i trafik 1 november 1892.

Ångaren som fick namnet TRAFIK byggdes av stål, är 31,66 meter lång och 6,28 m bred. Ångaren fick en komponentångmaskin på 240 ind. hkr som ger den en fart på 11 knop. Maskinen har strålkondensor.

TRAFIK byggdes för att kunna gå i is. Då kunde resan ta åtta timmar istället

för, vid öppet vatten, en dryg timma.

Förbindelsen över Vättern annonserades som "snabbaste förbindelsen mellan östra och västra Sverige".

För gods har TRAFIK lastrum, mellandäck och fördäck. TRAFIK transporterade jordbruksprodukter som spannmål, sprit och råsocker förutom kreatur och annat.

TRAFIK kunde föra 240 passagerare i två klasser. För passagerarna i första klass fanns salonger medan de i tredje klass delade plats med last och kreatur. Under fördäcket ligger matsalongen.

För besättningen fanns bostäder ombord, hytter för befälhavare, styrman

och maskinist, skans för matroserna. Eldaren hade sovplats i maskinrummet.

Ekonomin blev allt mer bekymmersam med åren. 1 oktober 1931 upphörde trafiken och återupptogs först 1933 då Hjo stad övertog driften. Med tiden blev TRAFIK alltmer en turistångare och trafiken inskränktes så småningom till några sommar månader varje år.

1952 installerades oljeeldning men ekonomin förvärrades allt mer och efter säsongen 1959 lades TRAFIK upp i Hjo.

Båtens Vänner bildades som snyggade upp ångaren och ordnade kafé ombord sommartid. Vintern 1966 sjönk TRAFIK vid kaj men bärgades.

1972 skulle TRAFIK slutligen säljas för upphogning. Ett uppdrag i en tidning uppmuntrade intresserade att rädda TRAFIK. Personerna bakom uppdraget fick överta fartyget som bogserades till Sjötorps varv för restaurering.

En förening bildades och ett oerhört arbete påbörjades. Efter nästan fem år och cirka 30 000 timmars ideellt arbete kom TRAFIK tillbaka till Hjo 23 juli 1977. Cirka 20 000 personer var där.

Under sommaren gör TRAFIK annonserade turer från Hjo till Visingsö, Hästholmen och Vadstena. TRAFIK har certifikat för 180 passagerare i D-område.

TRAFIK ägs av S/S Trafik Ekonomisk Förening och drivs av ideella Sällskapet s/s Trafika Vänner.

TRAFIK k-märktes 2001 och är klassat som traditionsfartyg.

Hemsida: www.trafik.just.nu

Fregatten JYLLAND och dess märkvärdiga maskineri – del 1

Museifartyget JYLLAND i Ebeltoft kommer inte till NORDSTEAM i Göteborg, trots att hon en gång var en ångdriven skrovfregatt. Hon ligger där hon ligger, i sin torrdocka. Vill man se henne får man bättna på där. Det gjorde BENJULIAN förra sommaren, som ni kunde läsa i Ångbåten nr 123 (2/2006). Här kan ni läsa mer om JYLLAND och hennes märkvärdiga maskineri som inte längre finns.

Danska marinens sista träfregatt har överlevt tre upphuggningshot. Att JYLLAND nu är restaurerad i Ebeltoft beror på en donation av 55 miljoner dkr 1989 – plus ytterligare miljoner senare – från A. P. Möllers fond. Totalt har restaureringen kostat 120 miljoner dkr.

Att en träfregatt får en artikel i en ångbåtstidskrift beror på ångmaskinen som hon var utrustad med. Den maskinen är värd en beskrivning på grund av sin märkliga konstruktion. Den finns inte längre att ta på, men kommer kanske någon gång att finnas som replik.

Fregatt kallas en fullriggare där mesanmasten har lägre rigg än fok- och stormast. I de seglande örlogsflottorna var fregatterna svagare bestyckade än linjeskeppen, de hade bara ett kanondäck. Eftersom de var mindre var de också lättroiligare än linjeskeppen. Samma förhållande råder i modernare flottor mellan fregatter och jagare.

Örlogsfartyget

Fregatten JYLLAND kölsträcktes 1857 på Holmens örlogsvarv i Köpenhamn. Hon sjösattes 1860 och mönstrades in i den danska örlogsflottan 1862. Hon blev Danmarks sista större seglande örlogsfartyg byggt av trä. Men hon hade också ångmaskin och propeller och kallades därför skrovfregatt. Hon var den sista av tre systerfartyg.¹

Med en skrovlängd av 71 meter (61 meter i vattenlinjen), bredden 13,19 m, djupgåendet 5,97 meter och ett displacement av 2456 ton lär JYLLAND numera vara världens största träfartyg. Största längden (inklusive bogspröt, med klyvar- och jagarbom, och mesanbom) är 96 meter. Stormastens höjd från vattenlinjen är 53 meter.

Segelytan var 2097 m² och hon lär ha kunnat segla med 12 knop – när vinden var gynnsam. Men ångmaskinen indikerade 1300 hästkrafter och gav en fart av 11 knop – hela tiden – när panntrycket var uppe.

Enda höjdpunkten i JYLLANDS krigiska historia är sjöslaget vid Helgoland den 9 maj 1864. Då mötte tre danska fregatter en österrikisk-preussisk eskader av fem fartyg. Danskarna lyckades skjuta sönder masten på ett österrikiskt fartyg, vilket gjorde att fienden retirerade. JYLLANDS

¹ Som i många andra fall var det fråga om "sistem-systerfartyg", eftersom JYLLAND fick större maskin än de två första.

roderlina blev sönderskjuten, vilket gjorde att förföljandet av fienden försinkades.

Den danska segern var en av de få positiva händelserna i det dansk-preussiska kriget. Sjöslaget finns illustrerat i modell i en monter i museet som finns intill JYLLANDS torrdocka i Ebeltoft.

Under åren 1874–86 var JYLLAND kungaskipp. Hon seglade med Christian IX till Islands 1000-årsjubileum 1874 och till Ryssland 1876. I övrigt gjorde hon talrika kryssningar med kadetter till Danska Västindien, Medelhavet och på Nordatlanten.

Som kungaskipp hade JYLLAND en besättning på 430 man. Normal bunker i kolboxarna räckte för knappt sex dygn, så man seglade nog så mycket som möjligt.

Förfallet och räddningen

JYLLAND togs ur aktiv tjänst 1892. Maskin, pannor och propelleraxel skrotades, propellen och en del av kopparrförhydningen smältes ner. Rigg och kanoner togs iland tillsammans med kulor och krut.

Hon fick skrovet täckt av ett bräddtak och fönster och dörrar insatta i fartygssidorna. Hon blev kasernfartyg – ett finare namn för en bostadspräm.

JYLLAND utmönstrades ur flottan 1908, och kom i privat ägo. Det var första gången hon räddades från upp-

huggning. Under första världskriget var hon radiotelegrafistkola i Nørresundby.

På 1930-talet räddade ett arbetslöshetsprojekt henne för andra gången och en restaurering påbörjades. 1936–50 var hon logifartyg för skolresor till Köpenhamn. En tredje gång räddades hon från upphuggning när hon 1960 bogserades till Ebeltoft.

Från 1969 ägs JYLLAND av stiftelsen "Den selvejende Institution Fregatten Jylland". För att kunna bevara henne startade Institutionen 1983 en landsinsamling med prins Henrik som beskyddare.

Museifartyget

I Ebeltoft kom JYLLAND in i en nybyggd torrdocka 1984. Det första man gjorde med henne där var att rikta kölen som hade en kattrygg på 82 cm. I stället blev hon nu så orit att hon inte kan flyta. Men på den torrsatta dockans botten kan man gå och titta på skrovet underifrån.

Av skrovet lär ca 35 % vara original, det mesta under vattenlinjen. Skrovet ovan vattenlinjen har fått byggas nytt. Riggens är också ny, men var ännu inte helt komplett i somras. Hantverkare från Mærsk-koncernens Lindovavurv har gjort restaureringsarbetena.

I skick nästan som ny

Man har kompromissat vid renoveringen av JYLLAND. På batteridäck och därunder försöker man visa det som gällde vid slaget vid Helgoland. På huvuddäck

vill man visa det skick hon hade som kungaskipp.

Resultatet är imponerande. En rundvandring ombord ger en bild av hur det kunde vara att leva på ett "kommissfartyg" under 1870-talet. Skillnaden var stor mellan fartygschefens kajuta och de menigas hängkojer.

JYLLAND styrdes med en dubbelratt – vanlig i segelfartyg – med rep till rorkulten. Ratten är gömd bakom höga räckan till skydd mot väder och vind – och fiendens bössor. Styrde gjorde man genom att titta på kompassen eller på seglen. I dagens kommissbåtar är rorgångaren ännu mera gömd.

Som ny hade JYLLAND 44 slätborrade mynningsladdade kanoner, 30 nere på batteridäck och 14 uppe på huvuddäck.² Nu har museet 18 kanoner som har använts i danska flottan. Några av dem har under mellantiden varit förtöjningspollare på Holmen! Tanken är att nyttverka kanoner av gjutjärn så att man får fullt antal.

Propellern

I dockan kan man bland annat studera den upphissbara propellern. Tidiga skrovfartyg byggdes ofta med en tvåbladig propeller som kunde hissas rätt upp i en brunn (ett vertikalt schakt) för att inte bromsa vid segling.

För att kunna hissas upp var propellern lagrad i en ram där propelleraxeln gick in med en enkel koppling för drivningen.

² Vid sjöslaget 1864 hade hon 12 rifflade och 32 slätborrade kanoner.

Vid segling kopplades propelleraxeln ur och ramen med propeller hissades upp i brunnen.

Propellerdiametern var 4,80 m och stigningen 6,10 m. Propellern vägde 6 ton och ramen 4 ton, båda gjutna i brons. Inte konstigt att man smälte ner och tog tillvara metallen när JYLLAND blev kasernfartyg.

JYLLANDS nuvarande propeller är kopierad efter den svenska korvetten SAGA, vars propeller finns bevarad i Karlskrona. Också skorstenen på JYLLAND kunde fås ur vägen vid segling genom att överdelen firades ner i ett schakt.

Vid gång för maskin hade JYLLAND en marschfart/ekonomifart av 8 knop. Då gjorde propellern 55 varv/minut. Hon kunde förövers till 11–12 knop, då bör varvtalet ha rört sig om 75–80 varv/min. Det finns en uppgift om att hon med maskin och segel kommit upp i 14 knop!

Pannor och maskin var placerade långt föröver mellan fokmasten och stormasten. Därför måste propelleraxeln gå genom ett hål i stormasten. Hålet var i själva verket en slits med plugg nertill. Det gjorde att man kunde lyfta masten vid vinterupplägningen utan att demontera propelleraxeln. På grund av skrovets form i aktern befinner sig mesanmastens mastföt på akterstaven, ovanför propelleraxeln, så där hade man inte det problemet.

OVE IKO

Del 2 – med källförteckning – införs i nästa nummer av Ångbåten.



Fregatten JYLLAND i sin docka i Ebeltoft. Foto Mats Demker

Sällskapet
Ångbåten

BOX 2072

403 12 GÖTEBORIG

**ADDRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

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

B FÖRENINGGS-
BREV

