



ÅNGBÅTEN Årg 43 • Nr 3 2007 • 127

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

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

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

Mattias Jarlstedt, Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,  
mattias@jarlstedt.com

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

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

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

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

Adressändringar meddelas till Britta Anderson, Nalebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda,

e-post: medlemregister@steamboat.o.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Linnrapid Media AB 2007.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

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

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremon@spey.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, millipe@passagen.se

Kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kasser@steamboat.o.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggspolis vid Stempiren, Göteborg,

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

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från flöjelägen vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, tel 0730-410 810.

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 127!

Efter en händelserik sommar kan vi bara konstatera att vi inte får plats med allt ombord. Bland annat får fortsättningen om Marstrandbolagets historia anstå till julavgången.

I detta nummer av *Ångbåten* fortsätter Ove Iko sin berättelse om fregatten JYLLANDS märkvärdiga maskineri. Mats Demker skriver om hur en kvällsrundtur upplevs i maskinrummet. Gunnar Söderberg rapporterar från FÄRJAN 4 som ju tar över säsongen när ångaren BOHUSLÄN "trappar ner".

Sista turen med firjan brukar gå när Sällskapets årsmöte hålls sista lördagen i oktober. Kallelsen till årsmötet är lastad ombord. Besök gärna årsmötet den 27 oktober om Du har möjlighet!

*Ångbåten* innehåller även mycket annat. Vi tackar för alla bidrag, ser fram mot kommande bidrag och önskar slutligen våra läsare mycket nöje.

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 4 2007 (128) 12 november  
Nr 1 2008 (129) 18 februari  
Nr 2 2008 (130) 21 april  
Nr 3 2008 (131) 1 september

## Omslaget

*BOHUSLÄN* har saktat farten och alla behådar fotografien uppe på Stångbucvads klippor.

Foto 1 juli 2007 Bo Starmark

*Ångbåten* Nr 3 2007

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Vi har åter lagt en säsong bakom oss. En säsong som gick väldigt fort, kanske på grund av det usla sommarvädret. Riktiga sommarminnen har jag inte, förutom kustresan och NORDSTEAM-mötet!

Under kustresan till Strömstad hade vi tur med vädret och stor passagerartillströmning. I år lade vi till vid gamla bryggan i Krokstrand Därifrån gick BOHUSLÄN en tvåtimmarskryss ut i Idefjorden och tillbaka. Det blev en lång dag för besättningen. Vi var tillbaka i Strömstad först kl. 20.30. Men de duktiga medarbetarna klarade, som vanligt, av detta på ett glimrande sätt. Sammantaget måste kustresan betecknas som lyckad.

Sämrer var beläggningen i början av sommaren på våra onsdagsturer, men vem kan begära fullsatt fartyg under de väderbetingelser som rådde?

NORDSTEAM-mötet 10-12 augusti blev mycket lyckat. Invigningen då Mölndals Paradorkester spelade, samt tal och officiell invigning av hamnkaptenen i Göteborg, Jörgen Wallroth, blev en festlig tillställning.

Publikrillströmningen kunde kanske varit bättre, vädrets makter stod ju oss bi. En stor besvikelse var att evenemanget inte på minsta sätt uppmärksammades i medierna, trots påstötningar från oss som arrangörer.

På lördagsaftonen avhölls middag för gästande besättningar och vår aktiva besättning. Den iggde rum i valven under Ostindiska huset, en fantastisk lokal!

Under söndagen seglade en del av

fartygen mot respektive hemmahamn, medan vi kvarvarande, på kvällen blev bjudna på god mat och dryck ombord i D/S BØREVSUND, allt enligt NORDSTEAMtradition.

Sista resan för i år gjorde BOHUSLÄN den 11 september för att några dagar senare förhåla till varv. Där börjar nu sommaravrustningen och vinteravrustningen tar vid. Det är en känslösam tid för dem av besättningen som gör många dagar ombord under säsongen. Helt plötsligt är det slut med fina dagar i skärgården. Låt oss hoppas att vintern går fort. Vi får leva på goda minnen tills det är dags att gå igång igen våren 2008. Ett stort tack vill jag rikta till ALLA som på något vis deltagit i sommarens aktiviteter. Ni gör en kanoninsats! Tack även till Er medlemmar som rest med fartyget och på detta sätt stöttat oss i vårt viktiga varv, nämligen att bevara ångaren

BOHUSLÄN i ursprungligt skick åt eftervärlden. Detta är, vill jag påminna om, första punkten i Sällskapets stadgar och den förpliktiga!

FÄRJAN 4 gör god tjänst och seglar vidare oktober månad ut på historiska hamnturer. Även dess besättning är värd en eloge för allt jobb som utförs där ombord.

Ni är alla välkomna till årsmötet, som annonseras på särskild plats i denna tidning. Jag hoppas att vi ses där och att givande förhandlingar kan avhållas.

ÅNGBÅTHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

lördagen 27 oktober 2007 kl. 12.00  
i Sjomanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Dagordning enligt bifogad kallelse.

Före mötet, från kl. 11.30, enkel servering med kaffe och fralla.

Välkommen!

Styrelsen

## Innehåll Ångbåten 127

Försalongen	2	Sommar i maskin	12
Ordföranden har ordet	3	Fregatten JYLLAND	16
Förhållning	4	Aktuelle från FÄRJAN 4	20
Minnesord	5	Ett litet ångbåtsminne	22
Säsongen 2007	6	Aktersalongen	22
För egen maskin	8	Akterspegeln	24
NORDSTEAM	9		



## Förhalning



Vår ångare trygg förhöjd i bassängen vid Gotenius Varv. Strax skall flaggan balans för denna säsong. Foto 13 september 2007 Bo Starmark

Torsdagen den 13 september förhalade ångaren BOHUSLÄN till Gotenius Varv vid Ringön. Vi kastade loss kl. 10.30 och stävade upp mot varvet. Genom några kraftfulla maskinmanövrar vände vi i Silvedns mynning och gled sedan in i varvsbassängen.

Skälet till varvsvistelsen var dels att lasta ombord all vinterutrustning, dels att väga ångaren.

Vägning sker genom att på flera ställen mäta avståndet från däcket till vattenlinjen. Genom att avsätta mätten på fartygets linjeritning erhålls en vattenlinje som ger djupgående och trim

vid vägningstillfället. I de hydrostatiska tabellerna för fartyget kan därefter det aktuella deplacementet avläsas korri-gerat efter vattnets densitet.

Passagerarfartyg skall vägas var femte år. Viktökningen får inte överstiga 2 %, i annat fall måste fartyget krängas om och dess viktstygdpunkt bestämmas på nytt. Det innebär att en ny Trim- & stabilitetsbok måste upprättas.

Den 18 oktober ligger ångaren vid kajplats 17, vinterplatsen vid Skeppsbron.

BO STARMARK

## Pater Noster



Fyren Pater Noster på påsidsigt fotografemål av Walter Fogelström när *Bohuslän* passerade Marstrand 29 juni 2007.

### JULKLAPPSTIPS!!!

Ge ett medlemskap i Sällskapet Ångbåten som gåva!

Gör så här:

Sätt in 150 kr på Sällskapets plusgiron, 62 16 06 - 3, senast 1 december.

Änge ditt namn eller medlemsnummer samt mottagarens namn och adress på talongen.

Lagom till jul skickar vi medlemskort och senaste numret av tidskriften Ångbåten samt en julhälsning till mottagaren med Dig som givare.

Ångbåten Nr 3 2007

## Minnesord

I en göteborgstidning möttes vi servintern 2007 av det sorgliga beskedet att sjöingenjör Björn Fridén avlidit.

Björn blev medlem i Sällskapet Ångbåten 1974 och var en hängiven kulturarbetare i bevarandet av ångaren BOHUSLÄN. Han arbetade både sommar- och vintertid i båten. Vintertid med underhållsarbeten, sommartid som behörig maskinchef.

På grund av ökande arbetsbörda på arbetsmarknaden blev hans engagemang i Sällskapet uppdelat i två perioder. Under den första är han bland annat ihågkommen för anskaffandet av ett transportabelt förråd, som används än idag.

Björn återkom under 1990-talet efter att ha blivit kontaktad av mig. Han gick med liv och lust in i sitt fritidsarbete i BOHUSLÄN och var en fin skeppskamrat med en mjuk men bestämd framtoning. Han hade stor branschkunskap som kom Sällskapet tillgodo.

Vad jag minns av Björns arbeten i maskinrummet var förstärkning av bäddfundamentet till brännarfåken, kontroll av huvudmaskinens kondensor via inlänad fiberoptik samt diverse andra hjälpmedel för handhavandet av ventiler m.m.

Under en period var Björn även engagerad i styrelsen. Där fick han bl. a. i uppdrag att undersöka marknaden för tillverkning och byte av eldrör i pannan. Genom Björns försorg lämnade Ålborgs efter besök ombord offert på eldrör och tillverkning.

Men spåren efter Björn Fridén slutar inte här utan finns ombord så länge båten flyter. Vid ett av våra många samtal undrade Björn stillsamt "kan jag inte få sätta upp en skylt i vit emalj ovanför dörren till maskinchefshytten med det gamla namnet OFVERMASKINIST?"

Visst svarade jag och därmed var saken klar. Detta är en sorts sensmoral till efterlevande: Fortsätt att värda detta maskinrum med ångpanna och ångmaskiner

Tack öfvermaskinist Björn Fridén.

PAUL JOHANSSON



Ångbåten Nr 3 2007

# Säsongen 2007

Efter vinteruppehållet vid Skeppsbron bogserades BOHUSLÄN 30 mars till Gotenius Varv för uppfrysning och komplettering av utrustning och annat. 25 april gick ångaren för egen maskin till Stenpiren.

Efter provtur med kompassjustering 27 april började årets säsong med den traditionella premiärturen 1 maj.

Säsongen 2007 omfattade 63 gångdagar. Omkring 7100 passagerare reste med BOHUSLÄN under 2007.

Antalet gångdagar med beställningsturer var 28 med cirka 2000 passagerare. Antalet gångdagar med turer annonserade i programmet *Ångbåtturer 2007* var 27 med omkring 4500 passagerare. Till dessa turer kom turen från Nösund 1 juli och turema under NORDSTEAM i Göteborg.

Att så här kommentera sommarens seglation tenderar att bli en väderleksrapport. Att sommarens väder påverkar antalet resenärer är helt klart. Ingen sommar är den andra lik. Vi är beroende av att våra passagerare vill ha lämpligt väder när de planerar sina ångbåtsresor. Vad som är bra ångbåtsväder kan diskuteras men om det regnar och blåser väntar man nog till kommande vecka med en ångbåttur.

Ångbåtturernas onsdagsturer var välbesatta först i augusti. Övriga onsdagar liksom de två rundturerna från Göteborg söndagarna 8 och 15 juli var inte lika efterfrågade.

Lördagen den 30 juni gjorde BOHUSLÄN en tur runt Tjören utgående från Skärhamn. Det är glädjande att denna

tur är efter år lockar resenärer. Tjörnresenärerna förefaller vara vana vid skiftande väder.

Dagen efter, söndagen 1 juli, gjorde BOHUSLÄN en tur från Nösund norrut längs kusten. Turen vände vid Kornöarna. Turen annonserades och såldes lokalt och lockade drygt 200 passagerare.

Kustresan Göteborg - Kungshamn-Strömstad - Idefjorden är ett omfattande arrangemang med abonnerade bussar och biljetter som säljs av lokala turistbyråer. Under sex dagar, från 26 till 31 juli, reste 1200 passagerare med BOHUSLÄN.

En nyhet var att BOHUSLÄN lördagen 28 juli anlöpte Krokstrand, längst inne i Idefjorden, på Bohusläns "ostkust". Med anledning av att kustresan gick en vecka senare än tidigare år, passade turerna med den årliga dansfestivalen i Krokstrand.

Vädret var ostadigt men lockade trots det resenärer från Strömstad liksom på den kryssning som gjordes från Krokstrand. Vårt lokalombud Krister Andersson hade förberett besöket. Om tävlingen ombord under rundturen, se sidan 8!

De förlängda Marstrandsturna på söndagar gynnades, med vissa undantag, av gott väder. Många av resenärerna, drygt hälften, besöker Marstrand. De får då drygt 3 ½ timma för att uppleva somarmetropolen. Detta att jämföra med St Erik, som bara erbjuder en timma på Marstrand, innan det är dags att återvända.

22 juli förlängdes turen till Skärhamn

med anledning av Träbåtsfestivalen. Turen till Härön 5 augusti var helt fullsatt vid avgången från Göteborg. Även den andra turen till Skärhamn 19 augusti var populär.

Den planerade turen till Åstol 26 augusti fick avkortas till Marstrand. Väder och vindar hade visserligen tvingat oss till det, men huvudsakliga orsaken till att vi - tyvärr - måste ge upp Åstol som resmål, är att kommunen låtit lägga ut bojar för gästande fritidsbåtar längs kajen.

Säsongens sista söndagsutflykt gick 2 september på Göta älv till Replagar-museet i Älvängen. Värdet kunde varit bättre men lockade trots det intresserade passagerare. Under uppehållet i Älvängen gjorde resenärerna från Göteborg besök i det intressanta museet där man praktiskt demonstrerar replageri.

Därefter gjorde BOHUSLÄN några beställningsturer, den sista den 11 september. När BOHUSLÄN för egen maskin förhalade från Stenpiren till Gotenius Varv den 13 september avslutades ångarens seglationssäsong 2007.

Efter ilandtagning av utrustning och vägning (se sidan 4) täcktes ångaren med skyddande presenningar och bogserades 18 oktober till Skeppsbron för vinteruppläggning.

Välkommen ombord under vinteruppehållet och välkommen ombord igen säsongen 2008!

INGVAR KRONHAMN

*Ångbåten Nr 3 2007*



Övre bilden t.v. Här är Ingolf Ibenbård Benjaminson, vår norska besättningsman, som tar så många bra bilder för vår medlemstidning. Han är dessutom bra på att polera all måsning ombord.

Övre bilden t.h. Lördagen 28 juli anlöpte BOHUSLÄN Krokstrands brygga längst in i Idefjorden. Ett hundental passade på att ta en ångbåttur.

När BOHUSLÄN anlöpte Lysekil fredagen 31 juli på resan Kungshamn-Göteborg låg utindiefararen GOTENIUS vid kaj.

GOTENIUS var ute på sin bohuslänska resa efter återkomsten från Kina.

Foto Ingolf Ibenbård Benjaminson med assistens av Mikael Eriksson, Annika Holm och Christiana Malmberg.

*Ångbåten Nr 3 2007*





## ”För egen maskin”

*I Sällskapet Ångbåten har sedan en tid funnits farhågor om att vi inom en framtid skulle stå utan behövligt folk i maskin. Dessa farhågor tycks nu komma på skam.*

Att utbilda folk för tjänstgöring ombord i ångfartyg kan tyckas främmande men vid Sjöfartshögskolan i Kalmar finns numera viss utbildning av sådant folk. Det finns planer på att utöka denna utbildning.

Inträdeskraven för den aktuella utbildningen är lägst *Maskinbefälsexamen klass VIII*. Den omfattar 80 timmar och ger tillsammans med föreskriven praktik rätt till tjänstgöring i fartyg om högst 3000 kW maskineffekt i inre fart.

Det aktuella ångtekniska påbyggnadsblocket som omfattar 10,5 högskolepoäng ger, tillsammans med inträdeskravet, föreskriven praktik och godkänt handhavandeprov, behörigheten *teknisk chef TF75 ånga*.

Praktikkravet är 40 dagars maskin-

rumstjänstgöring på ångdrivna traditionsfartyg där även förebyggande och avhjälpande underhåll ingår i arbetsuppgifterna.

Praktiken skall föras i särskild journal som ännu inte finns. Journalen kan i nuläget ersättas med intyg från rederi eller fartyg.

Handhavandeprovet (uppkörningen) skall genomföras inför fartygsinspektör. Självklart krävs även friskintyg för sjöfolk.

Behörigheten *teknisk chef TF75 ånga* ger rätt att tjänstgöra som maskinchef (”teknisk chef”) i FÄRJAN 4.

För att tjänstgöra som maskinchef (”teknisk chef”) i ångaren BOHUSLÄN krävs behörigheten *teknisk chef TF750 ånga*.

Denna utbildning finns ännu inte i verkligheten men Sjöfartshögskolan i Kalmar lovar att godkänd kurs *TF75 ånga* kommer att tillgodoräknas till den mer omfattande *TF750 ånga* när den

kommer att ges vid ett senare tillfälle.

I Sällskapet har några från maskin påbörjat utbildningen. Anders Löof, Stellan Rietz, Håkan Rosell och Torsten Törnqvist har på egen bekostnad vistats i Kalmar under fyra tillfällen om tre dagar.

Undervisningen har bestått av föreläsningar och laborationer. All övrig teori har skett som distansundervisning på halvart i hemmen.

Anders och Stellan, som saknade förmell kompetens för *Maskinbefälsexamen klass VIII*, gick en kurs hos Sjövärsnkåren som anordnade en sådan utbildning hösten 2006.

Sällskapet har bekostat kurslitteraturen för våra ambitiösa medlemmar. När de blir färdiga med sina examina, får våra ångare ett rejält tillskott av behöriga, kunniga och fina maskinister.

Heder åt dem!

BO STARMARK

## Tävlingen på Idefjordskryssningen

Ett stort tack till Er alla som var med på Idefjordskryssningen under Krokstrandsfestivalen lördagen 28 juli och deltog i tävlingen ombord, 109 passagerare embarkerade ångaren BOHUSLÄN för en sjöresa.

46 lämnade in sina talonger. Det var intressant att ta del av hur Ni hade räknat och funderat och även gissat, för att lösa uppgifterna.

Här följer svaren på de tre frågorna.

1. Gångtiden för BOHUSLÄN mellan Krokstrand och gränson Kataja vid Torne älvs mynning var 128 ½ timmar. Framkomsten skulle då ske 3 augusti kl. 23.30.

2. Bränsleförbrukningen av olja blir cirka 31 kubikmeter.

3. Den stora ”strandstädningen” längs Bohusläns kust skulle, enligt uppgift som fanns i GP i början av maj, rymmas i 19 934 sopsäckar.

Vi gratulerar vinnarna Annika och Jan Bengtsson från Uppsala som får ett presentkort på valfri kustresa med ångaren BOHUSLÄN kommande säsong. Grattis!

KRISTER ANDERSSON

## NORDSTEAM 2007

10-12 augusti arrangerade Sällskapet Ångbåten veteranfartygsmötet NORDSTEAM 2007. Stenpiren med omgivningar i Göteborg levde upp för några dagar när 16 gamla fartyg garnerade kajerna.

NORDSTEAM är ett svenskt-norskt-danskt samarbete som började helt informellt 1975 när ångarna BOHUSLÄN, BØRØYSUND och KYSTEN möttes i Tönsberg. Man bestämde då att ha ett veteranfartygsmöte i Göteborg 1976 och det var då som NORDSTEAM bildades. Namnet var väl funnet, ånga har ju olika benämningar i de olika länderna.

Sedan dess har nio möten hållits, de två senaste i Bergen 2000 och 2005. Det var därför ”på tiden” att Göteborg bjöd in till träff i NORDSTEAM-kretsen, senast skedde det 1994.

Kretsen av fartyg har hela tiden vidgats. Flera ångare har kommit till och ångdrift är inget villkor för deltagande. Det är ursprung och traditionerna som gäller. Gårdagens dieselmotorer är lika intressanta som ångmaskinerna.

Sexton fartyg av olika slag möttes i Göteborg. ATLØY, BØRØYSUND, GRANVIN, ØSTER och STYRBJØRN var ute i god tid och upplevde den bohuslänska skärgården på resan till Göteborg.

De båda motorfartygen ATLØY och GRANVIN fortsatte upp i älven och slussade i Trollhättan för att möta TINGVALLA och ångaren TRAFIK. De möttes av FÄRJAN 4 vid Marieholm.

Ytterligare tre norska fartyg kom till Göteborg, SOUTHERN ACTOR, GAMLE

ØKSØY och ØRNE. Från Danmark kom SKJELSKØR, den lilla ångaren från Roskilde Fjord.

Från Packhuskajen och Maritiman kom ESAB IV, HERKULES och STORM-PRINCESS.

Tyvärr kunde inte POLSTJÄRNAN från Karlstad komma på grund av tubäckage i ångpannan.

Eftersom bara norska SOUTHERN ACTOR anlände ”on time” blev det ingen defilerung på fredag eftermiddag som planerat. Besättningarna gick direkt till minglet ombord i BOHUSLÄN.

NORDSTEAM 2007 invigdes lördagen 11 augusti klockan tolv. Måldals Paradorkester underhöll på Stenpiren innan det var tid för invigningstalet av hamnkaptenen i Göteborg, Jörgen Walroth.

Han påminde i sitt tal om när ångaren BOHUSLÄN var under räddning av eld-själarna i Sällskapet Ångbåten. Man behövde en tilläggsplats för ångaren och uppvaktade Göteborgs Hamn.

Den dåvarande hamndirektörens ångslan över Sällskapets ekonomiska otillräcklighet formades i en PM. *Sådana här arrangemang präglar präglas av stor entusiasm i början men inga ekonomiska tillgångar i slutet. Säkerbet för Hamnstyrelsen tillkommande avgifter bör ställas.*—

Vi värmdes av invigningstalet och hoppas mycket av den förståelse som utlovades, inte minst när det gäller kajplats och förädsutrymmen som verksamheten är beroende av.

Efter invigningen, liksom på sönda-

gen, gick flera av fartygen på rundtur med passagerare. Det var ett önskt tillfälle att kunna resa med fartyg man annars får uppsöka på deras hemorter. Givetvis finns det både snabbloppe och långsamma. Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att få till en snygg defilerung med fartygen på rad.

När fartygen återvände var det visning av dem vid kaj. Kunniga medlemmar i fartygens besättningar visade runt och berättade sakkunnigt om fartygens historia och renoveringar. Flera av fartygen hade servering under turerna vilket var mycket uppskattat.

På lördagskvällen samlades fartygens besättningar på Stadsmuseets gård. Bengt Cremonese berättade om byggnadens historia. Det var ju dit som ostindiefararnas last fördes för att säljas på auktion.

I museets entréhall och i de gamla valven intogs så middagen. Vi är fulla av beundran inför dem av våra medlemmar som lagade maten och serverade. Gästerna hade trevligt och bytte erfarenheter. Det är nyttigt att träffas när man har gemensamma intressen.

Efter tacktal och överlämning av presenter blev det dags att tänka på en ny dag med rundturer och visningar. På söndagsmorgonen gjorde FÄRJAN 4 en hamnrundtur som tyvärr bara lockade ett fåtal. Kanske hade de gästande besättningarna haft för trevligt kvällen innan?

Under dagarna i Göteborg kunde besättningarna använda sig av faciliteterna i Lilla Bommens gästhamn och äta frukost ombord i ångaren BOHUSLÄN.

Besättningarna hade, i den mån de hade tid över för det, fritt tillträde till Maritiman och till Liseberg. Både på lördagen och söndagen hade man möjlighet att följa med FARJAN 4 för att besöka ostindiefararen GÖTHERBERG.

Det är mycket som behöver förberedas inför ett arrangemang av NORD-STEAMs kaliber. Vi är glada över att alla accepterade de utvalda kajplatserna och vi tackar POSEIDON för att den tillfälligt lämnade kajplats 11 för våra gäster.

Evenemanget lämnade tyvärr inga större spår i mediabevakningen. De regionala TV-nyheterna hade ett inslag från ångaren TRAFIK, när den var på väg till Göteborg, men i övrigt fanns inget intresse från media.

Bogserbåten TINGVALLA från Karlstad låg kvar i Göteborg för att en vecka senare besöka Tändkulemotorns Dag i Lysekil den 18 augusti. STYRBJÖRN gick till Gøtenius Varv för att få sina avbärare klädda med slitbanor av stål. Den passade dessutom på att bunkra kol i Göteborg.

De flesta fartygen lämnade Göteborg redan på söndagseftermiddagen. Kvarvarande fartygs besättningar bjöds traditionsenligt in till spekeemat i BØRØY-SUND på kvällen.

INGVAR KRONHAMN



Ångbåten Nr 3 2007



Överst t.v. Möludals Paradorkester spelade och underhöll vid invigningen.

Överst i mitten. Mest långväga gäst var ATLAN från Fløyen i Sogn og Fjordane.

Överst t.h. STYRBJÖRN byggdes 1910 på Göta-Verken när varvet hette Göteborgs Nya Verkstads AB. Bogserbåten ØRNEN är byggd i Trondheim 1902 och hade ursprungligen ångmaskin. 1951 fick ØRNEN en Alphasdiesel.

Nederst t.v. Enda danska deltagare var välkända SKJELSKOV som annars går i sommartrafik på Roskilde Fjord.

T.h. Här löper de ut: BØRØY-SUND följt av TRAFIK, SKJELSKOV och ØRNEN.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminson

Ångbåten Nr 3 2007





# Sommar i maskinrummet

När vi läser i *Ångbåten* om seglationsperioden, handlar det för det mesta om sol och vackert väder, fina ångbåtsurer i den vackra Bohuslänska skärgården, glada och nöjda passagerare och ett gott kamratskap ombord. Det upplever naturligtvis också vi i maskinbesättningen men hur är det att gå vakt nere i maskinrummet?

I tidigare nummer har jag talat om vad vi sysslar med under vinteruppläggningsen i form av underhållsarbete, besiktningar och inspektioner, vilka krävs för att både passagerarna och vi skall känna trygghet och vara säkra på att vår gamla sommarlady uppför sig väl under sommarens resor.

Redan när Du går genom maskin-gången en solig och varm sommardag, får Du en förning om hur vi har det nere i maskin. Du känner värmen från pannan och rökupptaget. På manöverdurken är det oftast omkring 35 grader. Riktigt varma dagar, och om vi har vinden akterifrån så vi inte får ner friskluft genom ventilatorerna, kan det bli mellan 40 och 45 grader.

På fyrdurken är det betydligt varmare. Då tänker jag ibland på hur eldaren hade det på den tiden båten var koleldad och han arbetade där hela tiden. Vi behöver ju bara gå ner där när vi skall öka eller minska på brännarna. Den vanligaste kommentaren från passagerarna när de kommer ner är också: "Oj vad det är varmt här" eller "Ja här behöver ni inte frysa".

Men det är ingen av oss som tänker så mycket på det. Man svettas och förlorar

en del vätska men som kompensation får vi ner isvatten och dricka från kamraterna i kafeterian. Även om värmen är det mest påtagliga för ovana besökare i maskin är det oväsentligt för oss som har ansvaret för driften.

Till skillnad från den övriga besättningen är det inte bara under gångdagarna som maskinbesättningen behöver engagera sig. Eftersom vi har pannan under tryck hela sommaren, måste en man gå ner för att elda varje dag då vi inte har inbokade turer.

Gångdagar skall maskinbesättningen vara på plats ett par timmar före avgång. Ett par man tar upp trycket och kör in vatten i pannan, sätter i smörjvekar och fyller olja i smörjkoppar och lubrikatorer på såväl huvudmaskin som hjälpmaskiner och pumpar. Dessutom finns ett antal smörjkoppar som skall smörjas för hand med en så kallad gejdspruta före start och sedan en gång per timma. De andra fyller vatten från brandposten på kajen i de rostfria flöskvattentankarna under lastrumsdurken samt i förpiktanken, vars vatten används till pannan.

Omkring en timma före avgång börjar värmingen av huvudmaskin. Den måste vara helt genomvarm vid avgång, annars kondenserar ångan till vatten i cylindrarna och det blir vattenslag som i värsta fall kan spräcka dem. Innan man öppnar huvudångventilen startas cirkulationspumpen för att få kylvatten genom kondensorn och donkypumpen. Denna pumpar ut kondensvattnet ur kondensorn innan huvudmaskin går

runt, så att den direktdrivna pumpen kan pumpa tillbaka vattnet till pannan.

Därefter släpper man in lite ånga som får strömma genom maskin under tiden man kastar om mellan fram och back för att ångan skall värma cylindrarna på båda sidor om kolvarna innan maskinen börjar gå runt. Det brukar ta 20 minuter. Därefter behöver den gå minst lika länge innan den är klar för avgång. Under den här tiden har man också startat ångmaskinen som driver generatoren.

Generatoren behöver också värmas och gå 15 - 20 minuter innan man lägger på last, bryter landströmmen och tar in kabeln. Vi har en tavla vid manöverpulten med 15 punkter där man vänder en liten bricka från "Stopp" till "Igång" eller "Stängd" till "Öppen" för motsvarande maskin för att inget skall glömmas.

Vi är alltid minst fyra man i maskinbesättningen under resorna. För det mesta är vi fem eller sex. Vi är två man på vakt samtidigt, tre vid in- och utgång i hamn. Varje vakt varar en timma. Maskinchefen gör vaktlistan för resan och parar ihop vakterna så att en behörig maskinist alltid finns i maskin tillsammans med en van eldare. När vi har nya eller ovana medarbetare med får de gå som tredje man för att komma in i rutinerna.

När vi får "Stand by" via maskin-telegrafen från bryggan, måste en man stå vid manövern för att vara beredd på manöver. Den andre skriver upp manöver och klockslag i maskindagboken.



"Välkommen i maskin!" Mats Demker, till höger, berättar om ångarens maskineri för en utgående passagerare. Foto Anders Demker

Han passar också panntrycket och reglerar brännare och lufttrycket till dem. Den tredje, oftast maskinchefen, har direktkontakt med bryggan via VHF och hörlurar.

När vi backat ut från Stenpiren och kört "Full fram" en stund och är ute i "runt sjö", kan man slappna av en aning för att gå en runda i maskinrummet och kontrollera att tryck, temperaturer och övriga funktioner är som de skall. Det finns nämligen ingen automatik alls i maskinrummet utan alla funktioner

måste övervakas och justeras manuellt och det är ganska många.

Ett snabbt överslag gav mig direkt ett 20-tal punkter som behöver kontrolleras en eller flera gånger varje vakt. Verktynen för detta är dels ögonen, dels öronen för att höra eventuella missjud, dels handen för att känna eventuell varmgång. Ibland kan det vara bra att ha en mindre skiftnyckel i bakfickan också för att dra en box eller gland som börjat läcka lite.

Dessutom har vi alla glada trevliga

passagerare som kommer ner på besök. Det är alltifrån pensionärer som berättar om soliga somrar på fyrtio- och femtiotalen när de åkte till sommarnöjet med ångaren BOHUSLÄN, till yngre män med barn som är imponerade av att 1800-talstekniken fungerar så fint fortfarande och vill veta lite mer om olika detaljer.

Blir man då invecklad i lite längre diskussioner är det lätt att glömma bort någon av de ovan nämnda punkterna. Så har vi de mindre kunniga vars allt överskuggande fråga är varför det är så halt på "golvet". Svaret på den frågan är: "Du har fel gummiblandning i skosulorna".

På en onsdagstur i augusti hade vi tre fina tonårsflickor nere i maskin. De gick omkring och pekade på vevstakar och slidstänger och pratade med varandra. Jag gick fram till dem och de frågade genast vad de olika delarna hade för funktion. De hade varit uppmärksamma på fysiklektionerna och hängde genast med, när jag förklarade de grundläggande principerna för vattnets övergång till ånga, tryck, expansion och kondensation till vatten igen och hur detta fick maskinen att gå runt. Då är det tacksamt att vara ångbåtsmaskinist.

Plötsligt klingar maskintelegrafen igen. Jag springer fram och svarar "Halv fram", stänger pådragsventilen helt och låter maskin gå ner i varv, drar sedan på lite igen tills manometern för högtryckssliden visar 2 kg/cm<sup>2</sup> som är det rekommenderade trycket för halv fart, kommenterar till vaktkompisen,

som noterar manövern i maskindagboken, att nu är vi nog på väg in i "Snobbrännan".

En man måste alltid vara på manöverdurken för det kan komma en manöver även om vi går med full fart i fritt vatten. Vid ett tillfälle för ett par år sedan var vi på väg med god fart genom norra skärgården mot Marstrand. Jag stod lutad mot generatormed armarna i kors och njöt av maskinens mjuka gång. Vaktkamraten var på babordssidan och tittade till cirkulationspumpen.

Plötsligt klingade maskintelegrafens. Jag tittade upp och trodde knappt mina ögon. Den stod på "Full back"! Jag hade bara ett steg fram, svarade och drog på ännu mer ånga innan jag vevade på omkastningsratten. Normalt går maskin back inom tre sekunder vid omkastning, men vid 11 knops fart fram gör farten att det går åt mycket kraft för att få propellern att vända och gå backgång.

Jag tyckte det tog en evighet innan maskinen vände även om det kanske bara var fem – sex sekunder. Jag drog på ännu mer ånga och akterskeppet skalade när maskin fick upp farten back och farten minskade. Tio sekunder senare blev det full fram igen och jag förstod att faran var över.

På frivakten frågade jag på bryggan vad som försäkrat den plötsliga backmanövern och fick veta att det var en segelbåt på kryss norrut som gjort ett slag strax framför stäven utan att märka att vi kom akter om honom med 11 knops fart. Det gick bra den gången



De flitiga pajkarna i maskin: Bengt Fors och Gunnar Björnberg. Dricksvattnet har strykanle åtgång. Foto 21 juli 2007 Bo Starmark

tack vare att vi handlade snabbt både på bryggan och i maskin.

Eftersom det inte hörs något motorljud från BOHUSLÄN, händer det ofta att småbåtarna inte märker att vi kommer akter om dem. Dels har de inga backspeglar som på bilar, dels väsnas deras egna motorer ofta mer än det stilla suset från vår maskin. Ofta får skepparen använda ångviskan för att göra dem uppmärksamma. Det hör vi också i maskin och då får man vara beredd på manöver.

När vi kommer ut på Vinga Sand är det dags att länsa ut spillvattnet i kölen. Det rinner alltid ner en del kondensvatten

vid värmningen av maskinerna. Det samlas upp i en tank akter om maskin tillsammans med oljan från alla lager i vevhuset. Vi pumpar ut vattnet i kölen med en handpump. Oljan pumpas upp i en spilltank där den värms med ånga för att avskilja mer vatten. Därefter separeras oljan i en liten separator på babordssidan i maskinrummet.

Den renade oljan använder vi sedan igen för smörjning av lagren. Läns-pumpen drivs direkt från huvudmaskin och kopplas in genom att öppna ventilen till det utrymme som skall länsas. Under värmningen, innan huvudmaskin



Lågtryckarens tvärsnitt möter med gejdspretan av Bengt Fors. Foto Bo Starmark

går runt, går all returånga från hjälpmaskinerna ner i spilltanken. Returen från varmvattenberedare, kaffekokare, diskmaskin och eventuell uppvärmning går alltid till spilltanken. Ibland blir den full och då rinner det vattnet också ner i kölen. För att förhindra detta öppnar vi spädmatningskiken under drift och då sugas vattnet in i kondensorn och pumpas tillbaka till pannan.

Vid Kalvsund och genom Varholmsundet blir det lite manövrar igen med halv eller sakta fart och då får vi minska på brännarna för att inte trycket i pannan skall bli för högt. Ibland får vi släcka en

av de tre brännarna och då skall också pannflaktens varvtal minskas. När vi får full fart skall den släckta brännaren tändas igen.

Då får eldaren öppna primärluftspjället, sticka in tändviskan i en av de brinnande fyrarna så att den fattar eld och sedan sticka in den i den släckta fyren samtidigt som han öppnar ventilen för oljan som genast börjar brinna. Nu måste man också reglera lufttillförseln för att det inte skall ryka vilket vi kontrollerar genom att titta upp i ett hål mellan skorstenens innerör och det yttre höljet.

Allt detta kanske låter som ett ansträngande och ansvarsfullt arbete som vi dessutom tar på oss helt frivilligt och utan annan ersättning än god mat och någon kopp kaffe med tillugg på frivakten, men det är i alla fall garanterat skattefritt. Nej, jag tror inte att någon av oss tycker att det är särskilt jobbigt.

Det är mestadels roligt och vi ser det som en förmån att få vara med, men ansvaret tar vi naturligtvis på stort allvar. På det hänger ju både passagerarnas och besättningens trygghet. För oss pensionärer som jobbar två dagar i veckan under vinteruppehållet med underhållet av hjärta och lungor på vår gamla sommarlady är sommarens resor lönen för mödan och nöjda passagerare är en ren bonus.

På frivakten njuter jag av en vacker solnedgång medan vi går utmed Hisingslandet, förbi Älvsborgs fästning och Skandiahammen in mot Älvsborgsbron och innerhamnen. Det är sista frivaktens jobb att göra rent i mässen så vaktkompisen och jag beväpnar oss med sopborste, leväng och skurtrasa och går ner och städar upp där.

När vi lagt till vid Stenpiren igen kopplar vi landströmmen och varskör vakten i maskin att de kan stoppa generatormed och gå över på omformaren. Sedan de fått "Väl i maskin" från bryggan, släcker de av enligt samma rutin som värmningen, fast tvärtom och ser efter på checktavlan vid pulpeten att inget blir glömt.

Så är ännu en fin onsdagstur tillända.

MATS DEMKER



# Fregatten JYLLAND och dess märkvärdiga maskineri – del 2

I Ångbåten nr 126 (2/2007) berättade Ove Iko om fregatten JYLLANDS historia. Här fortsätter berättelsen med en beskrivning av bennes maskineri.

## Maskinen som inte längre finns

JYLLAND var en för sin tid modern ångfregatt med propellerdrift. Hon var utrustad med en tvåcylindrig ångmaskin och fyra ångpannor. Maskinen beskrivs som en *fullkraftsmaskin*, vilket betyder att den skulle ge fartyget samma fart som vid segling. I de två tidigare danska skruvfregatterna hade maskinen varit en hjälpmaskin, ett tillskott till seglen.

Pannorna var så kallade koffertpannor, "fyrekaniga" lådor som byggdes upp av smidda järnplåtar nitade på en stomme av järnprofiler. Invändigt var de eldrörpannor med tuber av mässing. Dit men inte längre hade ångpanneutvecklingen kommit vid mitten av 1800-talet.<sup>1</sup>

I JYLLANDS fall var pannorna placerade bordsvarts, två på var sida, med eldstäderna vända mot fartygets centerlinje. På det sättet kunde pannans baksida anpassas till fartygsskrovet. Eldarna arbetade i gången mellan pannorna. Varje panna hade fyra fyrar.

<sup>1</sup> Pannan som tillverkas i Karlskrona för repliken av Eric NORDBALL är också en koffertpanna. Detta projekt beskrevs i Ångbåten nr 119 (2/2005).

Pannorna eldades av 15 fyrbådere och två överfyrbådere. Maskinen sköttes av en mester och tre mestersvende.

För 1850-talets skruvfartygskonstruktörer gällde det att få plats med ångmaskinen nere i skrovet där propelleraxeln fanns. För koffertpannor var ångtrycket begränsat till ca 1,4 atö, så cylindrarna måste göras stora för att få ut tillräcklig effekt. Cylinderdiametern var ofta nästan dubbelt så stor som slaglängden.

Det vanligaste i handelsfartyg var en V-maskin med cylindrar åt varsitt håll. I ett örlogsfartyg fanns kravet att maskineriet skulle vara skyddat mot beskjutning. Pannor och maskin skulle vara helt under vattenlinjen. Det uppstod maskinkonstruktioner som bara förekom på örlogsfartyg. Alla hade horisontella cylindrar med sinnrika arrangemang för att få plats med vevrörelsen.

För JYLLAND och de två tidigare systerfartygen användes en konstruktion av engelsmannen Maudslays. I hans maskin var kolvstång och vevstake "dubbelvikta" så att cylindern kunde placeras på ena sidan av vevaxeln och tvärstycket med gejdplan på andra sidan. Två långa kolvstänger från varje cylinder gick över och under vevaxeln, på var sin sida om vevan, till tvärstycket. Från tvärstycket gick vevstaken *tillbaka* till vevaxeln.

Maudslays konstruktion kallades *the*

*return connecting rod engine*. Jag har försökt åskådliggöra vevrörelsen i en schematisk ritning. Vissa detaljer har jag pekut ut på ett fotografi av maskinen.

Slidrörelsen var av Stephensons typ, men den var också hopvikt. Tärningen (kotan) fick sin rörelse från excenterstängerna via kulssbågen på vanligt sätt. Men tärningen påverkade här en vipparm på en axel som via ytterligare två vipparmar påverkade slaglängden.

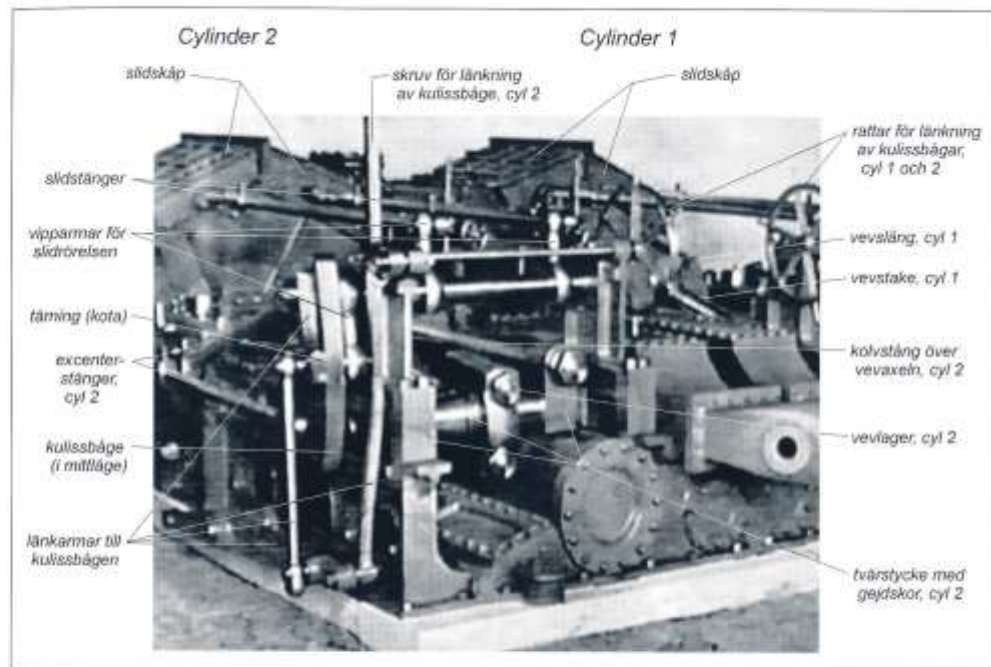
Vardera cylinderns kulssbåge styrdes av en ratt som via en konisk kuggväxel påverkade en skruv. Skruvens rörelse överfördes till kulssbågen via länkar. Även dessa detaljer har jag pekut ut på maskinfotot.

JYLLANDS maskin var så modern att den hade kondensor. Utgående från det låga pantrycket (1,2 atö finns angivet ombord) kan man anta att undertrycket i kondensorn ökade arbetet i cylindern med kanske 50 %!

De två cylindrarna matades med ånga helt oberoende av varandra, därför kan maskinen kallas en tvillingmaskin. Eftersom båda cylindrarna arbetade på samma vevaxel skulle det inte vara rätt att säga att fartyget hade två maskiner.

Tvillingmaskiner var inte ovanliga innan komponentmaskinen kom.

<sup>2</sup> Som framgår av fotot hade vardera cylindern två slider och två slidstänger.



JYLLANDS maskin på provbådden. Detta fotografi från ungefär 1860 är den enda bild som finns av JYLLANDS maskin. Från DVD-skivan "Fregatten Jylland – för sig nu."  
Pekpinnar med texter inritade av Ove Iko

## Rekonstruktionen

I planerna för museet ingår att bygga en replik, en fullskalemodell av ångmaskineriet, att ställas upp i muscihallen. När detta kan bli verklighet beror på pengar och prioriteringar.

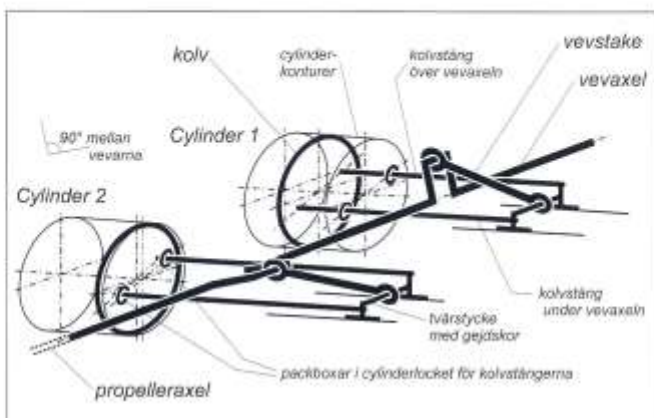
Problemet för en rekonstruktion är att det inte finns några ritningar sparade. Det man har att gå efter är ett fotografi av maskinen på provbådden samt efterlämnade brev och berättelser av fartygets maskinister.

För systerfartygen NIELS LUEL och SJØLLAND, som byggdes före JYLLAND, importerades ångmaskinerna från firman Maudslays Sons & Field i England. Maudslays ångmaskiner fanns vid den här tiden i många flottors örlogsfartyg. Bland andra fanns sådana maskiner i två av fientefartygen i slaget vid Helgoland.

Men JYLLAND fick en dansk ångmaskin byggd av Baumgarten & Burmeister i Köpenhamn. Den konstruerades av en "importerad" engelsman, William Wain, som var maskininspektör på örlogsvärvet.<sup>3</sup>

Man har alla skäl att tro att Wain utgick från befintliga maskiner av Maudslays konstruktion när han ritade JYLLANDS maskineri. Därigenom har man i Ebeltoft något att gå efter, utöver fotografiet. Bland annat finns på Science Museum i London en modell av en Maudslaymaskin från 1861.

<sup>3</sup> Baumgarten & Burmeister blev Burmeister & Wain när Baumgarten hade utträtt och William Wain läst senare inträdde i bolaget. Det som är kvar av firman heter idag MAN B&W Diesel.



Schematisk bild av vevrörelsen för JYLLANDS maskin. Ritning av Ove Iko

Med hjälp av dessa efterlämnade vittnesbörd har museet i Ebeltoft animerat scener från maskinrummet med ångmaskinen i rörelse och arbetande Eldare i bakgrunden. Animeringen finns med på DVD-skivan om fregatten JYLLAND.

### Vid vägs ände

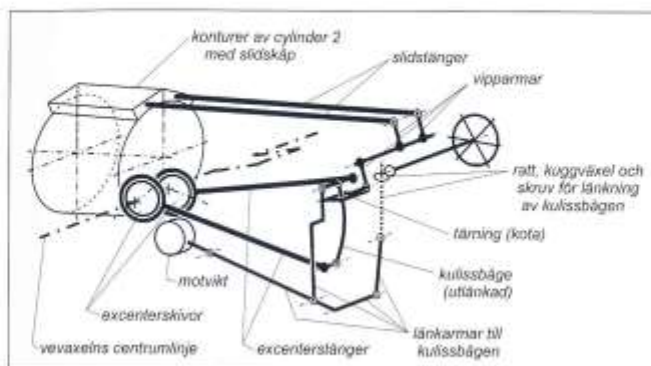
JYLLAND var det näst sista träbygget i den danska örlogsflootten. Tekniken hade nu kommit så långt att man kunde valsa stålplåt. Därför började alla mariner bygga sina örlogsfartyg av pansarplåt.

JYLLAND var i en återvändsgränd på flera sätt. Med valsad stålplåt kunde man nu bygga ångpannor för höga tryck.

Koffertpannornas efterträdare utvecklades till vad som kom att kallas skotska sjöångpannor.

Det högre ångtrycket i pannan banade väg för expansion i flera steg i ångmaskinen. Så uppstod compoundmaskinen, som från början var en benämning för alla maskiner med uppdelad expansion. Idag betecknar *compound* en expansion i två steg, medan man talar om *trippel-* och *kvadruppel-*maskiner när expansionen sker i tre, respektive fyra steg.

Därför var JYLLAND i en återvändsgränd även i fråga om maskintypen. Danmarks sista örlogsfartyg av trä var skruvkorvetten DAGMAR, som sjösattes 1861. Hon fick en tvåstegs compound-



Schematisk bild av slidrörelsen för en cylinder i JYLLANDS maskin. För den andra cylindern var slidrörelsen spegelvänd så att manöverartarna var i mitten på maskinen (som framgår av foten). Ritning av Ove Iko

ångmaskin, också den byggd av Baumgarten & Burmeister.

Som en parentes kan nämnas att kvadruppelmaskiner också blev en återvändsgränd på grund av den stora cylindervolym som den fjärde expansionen kräver. Ett vanligare utförande för stora kolvlångmaskiner blev *fyr-cylindrig trippel*. I en sådan maskin fördelas den tredje expansionen på två lågtryckscylindrar. Ett känt exempel är TITANIC, som hade två fyr-cylindriga tripplar (plus en ångturbin).<sup>4</sup>

<sup>4</sup> På bakre omslaget till *Ångbåten* nr 74 (juni 1990) finns en planritning av TITANICs maskinrum där man ser de två fyr-cylindriga tripplarna.

rekommenderas alla som har vägarna förbi Ebeltoft att stanna till och besöka fregatten JYLLAND.

OVE IKO

Fregatten JYLLAND är öppen för besök alla dagar hela året utom fem dagar vid jul och nyår.

### Referenser för del 1 och 2:

Gardiner, R (red): *Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815-1905*. (Conway's History of the Ship). London 1992.

Kure, Bernt: "Jyllands propell", i *Fregatten Jylland* 6 (1992) nr 1, s 10-11

Kure, Bernt: "Dampskruvafregat nr. 48", i *Fregatten Jylland* 8 (1994) nr 1, s 3-7.

Kure, Bernt: "Rekonstruktion af Fregattens dampmaskine", i *Fregatten Jylland* 11 (1997) nr 4, s 8-13.

Nielsen, Eric: "Danish Warship Procurement in the early Steamship Age 1824-1862", i *Dansk Militærhistorie* (red Gert Laurssen), www.milhist.dk.

DVD-skiva: *Fregatten Jylland - før og nu. Historien om verdens længste træskib*. Den selvejende Institution Fregatten Jylland.

www.fregatten-jylland.dk hemsida för museifartyget JYLLAND



## Aktuellt från FÄRJAN 4

FÄRJAN 4 är när detta skrivs inne i den tidvis intensiva höstperioden. De historiska hamnturerna körs varje lördag under september och oktober kl. 14.00 från Residensbrons färjeläge.

Tillsammans med beställnings- och specialiteter har färjan vissa veckor varit i gång tre dagar per vecka. När det är tre dagar i följd är det förstås mest ekonomiskt eftersom det sparar in två dagars förvärmning av pannan med el och två dagars påeldning med ved eller kol.

Under ångbåtsmötet NORDSTEAM veckoslutet 10-12 augusti var färjan flitigt i gång med turer både för gästande båtars besättningar och allmänheten. Färjan låg under dessa dagar vid Residensbrons färjeläge i sällskap med några av de deltagande bogserbåtarna.

### Invigning av Klippans färjeläge

Lördagen den 25 augusti var FÄRJAN 4 med vid invigningen av Klippans upprustade färjeläge. Initiativtagaren Ann Jönsson berättade om invigningen. Det är bara att gratulera Ann till att hon fick Göteborgs stad att bekosta upprustningen av färjeläget. Nu kan färjeläget användas av färjan och andra passagerarbåtar som därmed slipper slita på Klippans bruksbåtsförenings ångbåtsbrygga.

Både på lördagen och söndagen pågick de sedvanliga Klippandagarna med guidade rundvandringar och andra aktiviteter i området. På söndagen körde vi rundturer var 30:e minut från Klippan och upp mot Pir 4 vid Eriksberg där



Färjan 4 vid invigningen av Klippans färjeläge 25 augusti. Foto Claes Verner  
Nästa sida: Middag ombord för besättningen under NORDSTEAM samt avgång från Residensbron till Eriksberg. Foto Gunnar Söderberg 31 resp 12 augusti 2007

ostindiefararen GÖTTEBERG II numera ligger förtöjd. I den friska västliga vinden fick vi köra forcering ut ur färjeläget för att få så pass styrfart att det gick att klara bruksbåtsföreningens röda boj. Om bojen tas bort blir det mycket enklare att använda färjeläget både för färjan och andra båtar.

### Varvshistorisk dag

Söndag 9 september var det Kultur-

husens dag och på temat Varvshistorisk dag körde färjan en gång i timman från Residensbron med anlop av Lundbystrand för besökare till Varvshistoriska föreningens utställning. Ingvar Kronhamn berättade sakkunnigt om varven och färjetrafiken under färjeturen.

### Marknadsföreläsning behövs

Att köra beställningsturer har sina fördelar eftersom det ger en fast och



anpassad intäkt efter uppdragets längd.

De historiska hamnturerna ger som regel inte lika stora intäkter eftersom medeltalet resenärer inte är så stort. Det är svårt ta mer betalt än vi gör idag. Kaffeförsäljningen ombord ger förstås ett bra tillskott. Turerna är alltid trevliga att vara med på som besättning eftersom resenärerna är intresserade av både färjan och hamnmiljöerna.

Turerna under ångbåtsmötet och Klippandagarna gick dåligt ekonomiskt, men var ju viktiga för att färjan skulle synas. Tyvärr var marknadsföringen nästan obefintlig dessa dagar. Det är ju bra om vi kan köra in mer pengar än vad det kostar att hålla färjan i gång. Det är bara att konstatera att vi inte kan lita på att andra hjälper oss med marknadsföringen, även om det utlovats i förväg.

Genom att färjan normalt alltid ligger vid Ringön är det svårt att locka spontana resenärer eftersom färjan inte syns för besökare längs kajerna. Det är ju bara korta stunder som färjan ligger med ångan uppe vid Residensbrons färjeläge.

### Kommande vinter

När färjan läggs upp efter sista turen den 28 oktober väntar underhållsarbeten i egen regi ombord. Bert Johansson har lovat att fortsätta med reparationen av styrbords överbyggnadssida. Genom att det inte är dags för någon torrsättning i vinter blir det inte heller några kostnader för varvsbesök som kan belasta färjans ansträngda ekonomi.

GUNNAR SÖDERBERG

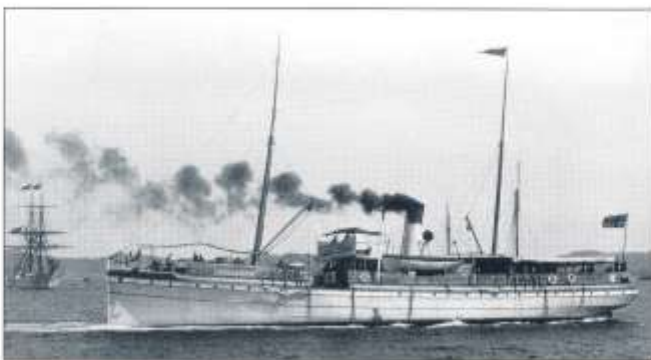
## Ett litet ångbåtsminne

Jag hade ännu inte fyllt 11 år, och min mamma, min bror och jag bodde i vårt sommarhus på Herrön. Mamma var sedan flera år tillbaka änka. Under den gångna vintern hade vi regelbundet varit ute och besett fornlämningar i Stockholms omgivningar, och vi var alla amatörmässigt intresserade, ritade av eller målade akvareller av vad vi såg.

Det var högsommaren 1934 och vi hade vinterns upplevelser i friskt minne, när vi skulle anträda resan till Norge. Vi var bjudna till Grefsheims gård, en norsk storgård vid Mjösa. Den innehades av statsrådet Johan E Mellbye och hans hustru Emelie. Hon var kusin till min avlidne pappa, och dotter till oceanografen Otto Pettersson.

Alltrog, vi steg ombord i ångbåtskommissionärens, Johan i Sumpen, stora julle, för att borda Bohuslänska Kustens ångare OSLO, som var på nordgående genom Kyrkesund och stoppade för båt. Fartyget slog back i maskin, så att farten saktade, och vi togs ombord jämte vårt resgods, upphjälpta och inbalade av starka besättningsmän på styrbordssidan. Johans julle släpade med ett stycke med vattnet forsande om stäven, tills besättningen kastade loss, och Johan kunde ro hem.

Jag minns inte så mycket av färden, annat än att jag medförde min lilla bakelitkamera, inköpt för 6:50. Jag tog bilder av fartyg i en del hamnar, där OSLO lade till. Min bror och jag hade hört att OSLO hade legat på havets botten. Detta kändes både högtidligt och litet kusligt. Men vi visste inte då att det



Bohuslänska Kustens OSCAR DICKSON som efter haveriet 1927 blev OSLO.

var i Oslofjorden, som ångaren OSCAR DICKSON 1927 hade kolliderat med ett annat fartyg och sjunkit. Märkligt att fartyget hade kunnat bärgas och nu under det nya namnet OSLO kunde föra oss norrut på samma trad. Mot kvällen kom vi till Strömstad, där fartyget låg över natten innan det fortsatte till Oslo.

Vad gör man i Strömstad några timmar en sommarkväll innan det mörknar? Vår företagsamma och påhittiga mamma beställde taxi. Färden gick till Blomsholms skeppssättning. Vi hade läst om denna märkliga fornlämning och var alla lika förvånansfulla att få se den i verkligheten. Den 50 meter långa skeppssättningen gjorde ett djupt intryck på oss med alla de resta stenarna och stävstenen och akterstenen större än alla andra. Ångaren BOHUSLÄN hade kunnat rymmas inom skeppssättningen.

Sommarkvällen skymde snart, och månen lyste fram mellan mörka moln. Bilden dröjde kvar i mig, så att jag efteråt kunde göra en dramatisk akvarell till minne av besöket på Blomsholm.

Så reste vi tillbaka till hamnen i Strömstad och övernattade ombord på ångbåten OSLO, och följande dag fortsatte färden norrut. I Oslo besökte vi Bygdøy och såg med förundran det stora Osebergsskeppet.

Det blev många minnen också från Grefsheim. Vi (stollar) "grävde ut" Kjempehaugen, därtill uppmanade av Johan Mellbye. Vi fann ingenting. Vi besökte Grefsheims seter. Vi beundrade Grefsheims stora rosenodlingar. Vi besåg domkyrkorummet i Hamar. Men allt detta är en annan historia än ångbåtsminnet.

JOHAN PETTERSSON

Ångbåten Nr 3 2007

## Aktersalongen

### Båtar runt omkring

#### Nya KOSTERSUND

KosterMarin köpte i april den norska katamaranen BEINVEIEN från Tide Sjø i Bergen. Ovanligt nog är den byggd för stävtillägg med en bred ramp. I Norge är det annars vanligtast med sidotilläg.

BEINVEIEN har under sommaren byggts om vid Oma Slipp på Stord. Den har fått överta namnet KOSTERSUND från ett tidigare fartyg. Katamaranen är byggd i aluminium 1992 vid Båtservice i Mandal och är 32 m lång och 9,24 m bred. I salongen är det 150 sittplatser vid bord. Med två MTU-motorer på vardera 750 hk är farten 25 knop.

BEINVEIEN byggdes för den korta pendelrutten mellan Bergen och Kleppes på Askøy. Vid den senaste upphandlingen av trafiken förlorade dåvarande HSD Sjø och BEINVEIEN blev övertalig.

KosterMarins gamla katamaran KOSTERFJORD byggd 1971 har i år fått två nya Volvo Penta D16-motorer på totalt 1440 hk.

#### Ny transportfärja

Vrängö Sjötransport har beställt en ny bil- och transportfärja vid Källandsö Varv i Väners. Färjan som konstrueras av FKAB skall levereras hösten 2008 och byggs för att klara framtida miljökrav. Dieselmotorerna skall förses med SCR-utrustning, det vill säga selektiv katalytisk avgasrening som kräver urea som tillsats i reningssprocessen.

Ångbåten Nr 3 2007



Från Bengt Rynälv vars mormor var sommarboende på Stillingön på Orust har vi fått denna bild. Den föreställer ångaren ALFHEM vid Stillingöns ångbåtsbrygga omkring 1910. ALFHEM var byggd 1886 i Gävle för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Ångaren som var bland de mindre i bolagets flotta gick mellan Uddevalla och Lysekil samt på fjordarna runt Orust. ALFHEM lades upp redan 1921 och skrotades 1928.

Vrängö Transport kör på uppdrag av Kretsloppsmyndigheten sopor från södra skärgården till Önnared och sköter även sophämtningen vid hushällen på Gärna. Rederiet kör också bilar till södra skärgården som ett komplement till busverksamheten.

#### Ny frakterminal

Den nya frakterminalen i Fiskebäck invigdes den 2 oktober och en vecka

senare togs terminalen i bruk.

Terminalen har byggts av Trafikkontoret med visst stöd från Kretsloppsmyndigheten. Terminalen är avsedd för den trafik i södra skärgården som är upphandlad av de båda huvudmännen. Styrningsbolaget kör styckegods och bilar med GÖTA II och ÄRLAN och Vrängö Transport sopor med ANNALORD och SYLVELA.

GUNNAR SÖDERBERG



**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 FÖRENINGSS-  
BREV**



*Norska ångaren OSTER blev symbolen för den försvinnande ångbåtstrafiken. När OSTER avslutade trafiken mellan Bergen och Osterøy julen 1963 fick den egen sång, "Gamle Dampen". Efter 30 år som motoriserat lastfartyg återuppstod OSTER och kom för ångmaskin till NORDSTEAM i Bergen år 2000. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen*