



ÅNGBÅTEN Årg 46 • Nr 4 2010 • 139

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20  
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Halmström, Ulvleden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-23 61 71, bertilh@bernilis.se  
Matrias Jarlstedt, Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,  
matrias@jarlstedt.com

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se  
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Premsentationsavgiften för år 2011 är 150 kronor.  
Adressändringar meddelas till Kerstin Løst, Södra Viktoriegatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70  
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.  
Grafisk produktion: Litteapud Media AB 2010.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2011 är 150 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

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

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsbåt vid Stenspiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppshorn, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

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

## Innehåll Ångbåten 139

Försalongen	2	Mera om GRUST	11
Ordföranden har ordet	3	Följ med på FÄRJAN 4	12
Årsmötet 2010	4	Följ med på Färjan fyra	13
Om våghöjd	4	SUUR TÖLL - med drammatiskt förflutet	14
Gästa Nordbarnar in memoriam	5	Pionjäråren - På kryss med Lasse D	20
Mitt första år på BOHUSLÄN	6	Vätterns fånge på rymsken	25
Vår nya hemsida	7	Ångbåtar på Kviler Woche	26
Förhållning	8	Insjöångaren TARBÄNNE	28
Från Fartygsforum	9	Båtar runt omkring	31
Vinterhälsning från utgångarna	10	Akterspegeln	32

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 139!

Inför julavgiften är *Ångbåten* både längre och bredare än tidigare under året! Som bilaga medföljer dessutom medlemskortet för 2011. Inbetalningskortet är en påminnelse om medlemsavgiften. Den är fortfarande bara 150 kronor!

När man så här års inte har möjlighet att resa med våra ångare kan man i *Ångbåten* läsa om ångarna, egna och andras.

Vi har lastat med nytt och gammalt. En isbrytare från den ryska tsartiden som ännu finns kvar! Läs om estniska SUUR TÖLL, museifartyg i Tallinn.

Eller minnen från sjuttioalet när tusentals människor kom till ångbåtsbryggorna för att se ångaren BOHUSLÄN och höra Lasse Dahlquist!

En hängiven beundrare av FÄRJAN 4 har diktat 12 verser om färjan till melodin Gubben Noak. Sjung med!

Detta och mer därtill finns i julnumret av *Ångbåten*. Välkommen ombord!

REDAKTIONEN

## Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområde. Bifoga gärna illustrationer.

Till *Ångbåten* Nr 1 2011 (140) vill vi gärna ha manus senast 14 februari 2011.

## Omslaget

Ångaren TARBÄNNE på ingående till bryggan i Ruovesi i det finländska insjölandskapet. Läs mer på sidan 28!

Foto Ragnar Magnander i juli 2010

Ångbåten Nr 4 2010

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

De långa kalsongernas natt har börjat och det rekordtidigt. Jag sitter hemma och skriver dessa rader och har en stor sjö 25 meter från huset. Redan nu, den 26 november, har isen börjat lägga sig.

Då jag nu bott här i 25 år vet jag att det är ytterst ovanligt med islägg före jul. Man kan ju undra om en ny istid är på väg. Det blir spännande att följa kung Bores fortsatta härjande i vinter.

Ombord i våra fartyg jobbas det som vanligt av de trogna "vinterhjältarna" och som vanligt är jag otroligt tacksam över deras kapacitet och engagemang.

Jag tycker att det framkommer för lite i vår reklam och på vår hemsida hur mycket fantastiskt ideellt arbete som läggs ned i vår verksamhet året runt.

För de flesta resenärer är det nog en gammal tradition och självklarhet att det går fint att ta en ångbåts- eller färjetur under säsongen. Men tänk så många timmar av arbete som krävs för att kunna tillfredsställa dessa resenärer. Heder åt Er alla kulturarbetare!

Denna spalt blir lite kort den här gången. Detta på grund av trötthet hos Er ordförande, som drabbats av en elak neurologisk sjukdom. Men skam den som ger sig. Jag har nu börjat med en ny bromsmedicin, så vi får se om jag piggnar till.

Jag har mottagit en mängd hälsningar under min sjukdomstid, vilket jag bugar och tackar för. Det är omöjligt att tacka Er alla personligen så det sker på detta vis. Ni skall veta att det värmer ända in i hjärteroten att veta att så många tänker på mig!



Med en tidig vinter längtar vi redan till nästa säsong när ångaren BOHUSLÄN åter passerar Stångehusud på sina resor längs kusten. Foto Bo Starmark 1 juli 2007

Jag önskar Er alla en fin vinter, goda helger och ett lyckosamt 2011!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR

RENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Arbetsdagar under vinteruppehållet

Välkommen att besöka våra ångare för att se vad som pågår under vinteruppehållet!

Ångaren BOHUSLÄN vid Skeppshorn tisdagar och torsdagar kl 10 - 14.

FÄRJAN 4 Stenkolsgatan 1 - 3  
måndag eftermiddag/kväll.

Ring 0705-69 64 04 för besök på  
FÄRJAN 4.

## Årsmötet 2010

Årsmötet i Sällskapet Ängbåten avhölls traditionsenligt i Sjömanskyrkan i Göteborg den sista lördagen i oktober.

Före årsmötet bjöds medlemmarna som brukligt på en enklare förtäring – smörgåsar, kaffe eller te. Ett fint tillfälle till kamratlig samvaro i positiv stämning.

Det är alltid bäst att följa gamle Julius Caesars idé om att mätta deltagare är mer lätthanterliga än en utsvalten, argisint hop.

Stämman följde givetvis fastställd dagordning och det kan noteras att årsavgiften inte höjdes utan fortfarande är 150 kronor.

Styrelsen fick inför kommande verksamhetsår detta utseende efter konstituering:

Ordförande: Bengt Cremonese  
V. ordförande: Kim Forssblad  
Sekreterare: Björn Persson  
V. sekreterare: Mattias Jarlstedt  
Kassör: Roland Lindberg  
V. kassör: Ove Iko  
Ledamot: Charles de Serves  
Ledamot: Mats Demker  
Ledamot: Bert Johansson  
Suppleant: Claes Johnson  
Suppleant: Björn Irwert  
Representanter för Ängbåten Ekonomisk Förening: Agneta Eriksson och Johan Jahnberg  
Revisorer: Roger Mattsson och Lars-Ola Jäxvik; suppleanter: Margareta Boman och Gunnar Bonander

Valberedning: Göran Ringqvist (sammankallande), Steinar Lie och Stellan Rietz.

Vidare gavs information om den

gångna säsongen bland annat om den inställda kustresan, fördelen med biljettförsäljningen genom Ticnet samt ekonomin som är "godtagbar".

Sällskapets grundare Ingvar Kronhamn, nybliven pensionär från Sjöfartsinspektionen, gav en lika fyllig och heläckande som kärv och kritisk information om BOHUSLÄNS fartområde.

Eftersom det är för dyrt att bygga om ångaren för fartområde D, har vi mest "klassa ner" den till fartområde E. Detta innebär att ångaren BOHUSLÄN inte får segla i större sjögång än i 0,5 meters höga "vägor" i D-område.

Ingvar klargjorde mycket tydligt att detta *inte* är EU:s påfund. Det är den nuvarande Transportstyrelsen, som valt att tolka EU-bestämmelserna på så sätt, att BOHUSLÄN skall jämföras med vilket modernt fartyg som helst. Några dispenser kan det inte bli tal om.

I till exempel Tyskland har man en helt annan syn på detta. Där hjälper man på bästa sätt till att bevara det marina kulturarvet utan att åsidosätta behörigheter och kompetenser. Sverige är inte alltid bäst i klassen.

Styrelsen fick i uppdrag att noga följa ärendet.

Ett gott årsmöte lett med schvung av vice ordföranden Kim Forssblad.

BO STARMARK

## Om våghöjd

Från säsongen 2011 kommer ångaren BOHUSLÄNS trafik att hämmas av den för tillfället rådande våghöjden. Eftersom en ombyggnad av fartyget omöjliggör dess utvändande (maskinrummet kan inte delas med ett vattentätt skott) är vi beroende av ett undantag i Transportstyrelsens föreskrifter.

BOHUSLÄN kan överträda den fastställda gränslinjen en distansminut om "den signifikanta våghöjden inte överskrider 0,5 meter".

Vad är då signifikant våghöjd. Jo, det är "den genomsnittliga höjden för den tredjedel högsta våghöjden som har iakttagits under en bestämd period".

Vem mäter då våghöjden? En tumstock ombord hjälper inte utan man får förlita sig till de mätstationer som finns. På västkusten finns en vid Väderöarna, en öster om Läsö och en station en distansminut väster om Islandsberg.

På <http://islandsberg.angstrom.uu.se> kan du följa den signifikanta våghöjden utanför Islandsberg timme för timme, dag för dag!

Det märkliga är att **alla** fartyg som får gå i skyddad skärgård (=E-område) får överträda gränslinjen mellan E- och D-område när våghöjden inte överskrider 0,5 meter. Det gäller alltså även öppna och odäckade fartyg, utan hänsyn tagen till respektive fartygs sjövärdighet. Man får tro att riskerna är minimala.

Det måste vara möjligt att skilja på dessa fartyg och ångaren BOHUSLÄN som ju faktiskt är byggd för att gå i de farvatten den hitills trafikerat.

INGVAR KRONHAMN

Ängbåten Nr 4 2010

## Gösta Nordhammar in memoriam



Här ser vi Gösta Nordhammar som barmästare på en söndagstur med ångaren BOHUSLÄN 1972. Foto från sonen Henrik Nordhammar

Den 27 oktober kom budet att vår tidigare aktive medlem Gösta Nordhammar avlidit efter bara några dagars sjukhusvistelse.

Bland de nu aktiva ombord i BOHUSLÄN torde namnet Gösta Nordhammar vara tämligen obekant, men bland oss äldre desto mera känt.

Gösta Nordhammar, tillsammans med hustrun Birgit, var främst under 1970-talet mycket verksam ombord. Gösta ibland på däck men mest i maskin och senare i serveringen samt Birgit huvudsakligen i intendenturen.

Gösta var mångsysslare och alltid intresserad av teknik och mekanik. I maskinrummet finns ju mekanik i riddighet. Gösta hade inga maskinbehörigheter, men som äldre och smörjare förekom han ofta vid våra resor.

Senare, som änkemän, skötte Gösta oftast serveringen i matsalongerna under våra längre resor, då lunch eller middag serverades. Helst ville han servera i den förliga matsalongen, f.d. röksalongen och "hovmästaren ombord i BOHUSLÄN" var ingalunda någon felaktig benämning. Alltid propert klädd, i vit skjorta och

rutig väst, skötte han serveringen elegant och rappt, med humor, vänlighet och servicekänsla.

Serveringen avslutad, matsalongerna avdukade och iordningställda, gick så Gösta ned i sin hytt och bytte från elegansen till sin oljiga maskinoverall och fortsatte resan som äldre.

Gösta Nordhammar var ingen bullersam besättningsman. Han kom och gick försynt och stilla och fann alltid verksamheter ombord. Bland annat tog han en vinter hem till sig i garaget några livbälteslådor från fördäck för reparation och lackning. När så vårsäsongen var inne stod dessa på plats ombord i fullt presentabelt skick.

Under de senaste åren ägnade sig Gösta, med ålderns rätt, mest åt vård och restaureringsarbeten mera hemma vid på Wendelsbergs Folkhögskola där Birgit varit verksam. Han höll dock alltid god kontakt med Sällskapet Ängbåten och följde vår verksamhet med intresse.

Sist Gösta Nordhammar sågs ombord var en fin onsdagskväll för tre år sedan då han tillsammans med en dotterdotter njöt av en färd i matsalongen. Att sedan, tillsammans med undertecknad göra en rundtur ombord, i de nedre salongerna, i byssan och i olika hytter samt – givetvis – i maskinrummet glädde honom mycket och många goda gemensamma minnen väcktes.

Det känns gott bland oss äldre medlemmar att få ha så fina och glada minnen efter en god vän och skeppskamrat.

CHARLES S de SERVES

# Mitt första år på ångaren BOHUSLÄN!

En vacker söndagsmorgon förra sommaren bestämde vi oss för att ringa några vänner och tillsammans följa med ångaren BOHUSLÄN på heldagsturen till Skärhamn. Min picnic-tökiga hustru kastade ihop en sallad så att vi skulle få något att äta på turen. Som ni förstår var vi ovetande om de läckra räkmackor som kunde köpas ombord. Nu vet vi bättre och skadan reparerades naturligtvis på hemresan!

Visst hade vi gjort en och annan kvällstur med BOHUSLÄN för många år sedan, då det var jazz ombord. Vi köpte till och med en andel för länge sedan. Men nu var det dags att njuta både av en längre dagstur och framför allt det vackra vädret. Lunchen var uppäten redan innan vi kom till Marstrand och den första Ångbåtsölen var utdrucken. Sedan var det parkering på klaffstolar på fördäck resten av resan. Och det var då det hände!

Under resans gång kom besättningen ut en efter en och vi växlade några ord med många av dem. Speciellt Edgar, vår nestor, kunde inte vara mer positiv om hur trevligt det var att vara medlem av besättningen. Mats kompletterade med glada tillrop och sedan tog det inte många minuter innan min hustru ansåg/insåg att detta skulle vara något för mig! Och det blev det!!!

En titt på hemsidan gav mig information om hur man skulle anmäla sitt intresse. Ett e-mail från Claes Verner inbjöd mig att komma med på en resa för att de skulle kunna se om jag var lämplig. Jag fick en fin rundvisning, träffade



Staffan Backman bakom disken i kafeterian säljande räkmackor, öl och vin.  
Foto Bo Starmark

många fler glada ansikten och saken var klar. Redan på nästa kvällstur var det dags att mönstra på som elev. Ett par pass vid diskmaskinen men framförallt ett pass som rotsman genom "Snobbrännan" redan första turen kunde inte gjort ett större intryck på mig.

Det välkomnande jag fick, speciellt av kapten "Cremo", denne otrolige eldsjäl som vi hoppas snart skall vara tillbaka och fortsätta att inspirera oss, men även av alla de andra som man jobbade ihop

med, värmda och bekräftade att jag gjort ett riktigt val.

"Challe" ordnade en namnskyld, så jag hade en identitet som besättningsman. Fikastunderna i massen, den goda maten som serverades, speciellt när Pekka och mot slutet även Wille, var med ombord, de positiva kommentarerna vi fick från passagerarna blev den belöning som värmda. En avslutande höstfest blev "pricken över i".

Det kändes självklart att efter vinter-

uppehållet komma tillbaka med stor glädje och höga förväntningar på ett nytt och spännande år. Ett läkarintyg blev utfärdat, vilket gör att jag kan fortsätta i fyra år till.

Dock märkte jag att min onda höft och värkande knä gjorde det svårt att hänga med som däckare, så när Petra sa att jag behövdes i intendenturen var valet lätt. Helt andra sysslor inkluderade att stå bakom disken i kafeterian flera timmar i sträck och sälja våra uppskattade räkmackor med öl eller vin.

Jobbigt på ett annat sätt, men när alla passagerare utan undantag tackar och imponeras av allt vi gör har man fått ytterligare en dos belöning. Nu har det gått så långt att jag även varit "21:a" några gånger. En ansvarsfull roll som intendentansvarig under resan förstärker min vilja att se fram mot nästa år.

Jag kan, som ni förstår, inte nog rekommendera läsaren av denna artikel att höra av sig och komma med i vårt trevliga gäng. Snart fylla 70 borde man kanske ta det lugnt, men i denna miljon går det inte. Man smittas av entusiasmen från alla kollegor där många är äldre än jag, och de vänner jag redan lockat med, är lika imponerade som jag blev första gången.

Tyvärr missade jag den årliga höstfesten, men vill passa på att önska alla mina kollegor ombord en trevlig fest, en riktigt God Jul och Gott Nytt År! Så ses vi ombord igen i maj 2011 om inte förr.

Med vänliga Bohuslänhilsningar,

STAFFAN BACKMAN

# Vår nya hemsida



Här är en av bilderna man ser när man går in på vår nya hemsida. Landgången till burs däck på ångaren BOHUSLÄN. Foto Mattias Jarlstedt

Sedan våren 2010 har Sällskapet Ångbåtens webbplats [www.steamboat.se](http://www.steamboat.se) ett helt nytt utseende!

Det är Sällskapets webmaster Mattias Jarlstedt som står för ombyggnaden av "hemsidan" som webbplatsen brukar kallas. Den är inte helt klar än, Mattias vill fortsätta att utveckla den med foton, artiklar och översättningar.

Från startsidan kan man välja:

Sällskapet Ångbåten med en kort presentation av ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 samt en längre beskrivning av bogserbåten STORMPRINCESS.

Här finns också adresser och hur man hittar till Stenpiren och Residensbron, hur man blir medlem, pressklipp och intressanta länkar. Här finns även inloggning för aktiva medlemmar.

Ångaren BOHUSLÄN med ångarens historia från leveransen till idag.

FÄRJAN 4 med beskrivning av färjan och färjtrafiken i Göteborgs hamn, Turflista för BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Charter med förslag och priser.

Kontaktuppgifter med telefonnummer och mailadresser.

Den nya hemsidan har också en sökfunktion över webbplatsen.

Något som återstår innan 2011 års turflista presenteras är översättning av väsentliga delar till i första hand engelska, men även tyska kunde vara önskvärt. Till detta arbete efterlyses språkkunniga förmågor.

Hör av Dig till Mattias om Du kan hjälpa till, se sidan 2!

INGVAR

# Förhalning

Då och då har ordet "förhalning" dykt upp i våra spalter. "Vi förhalar i morgon till Gotenius" eller "Nästa vecka förhalar vi till Stenpizen". Givetvis vet "alla" vad som menas med detta ord och den som till äventyrs inte vet det, frågar inte. Man vill ju vara sjöman, liksom...

Så *Ångbåten* serverar inledningsvis lite ordkunskap.

I den förträffliga "Nautisk ordbok på svenska, engelska och tyska språken" af Emil Smith 1914 [nytryck 2006] ges två betydelse på ordet. Den första, *förhåla*, innebär att hala undan eller förflytta ett fartyg inom ett område.

Den andra betydelsen, *Förhåla*, betyder enligt Smith 'att hala i topp' exempelvis en flagga.

## Vi förhalar

Under denna höstsäsong har *BOHUSLÄN* förhalar till och från *Gotenius Varv*. För om åren var det en högtidlig och omständlig affär som krävde mängder av telefonsamtal och oftast med assistans av två bogserbåtar.

Det var noggrann genomgång före manövern och sedan bar det iväg under kraftfullt mullrande från bogserbåtarna. Det gick alltid väl och var yrkeskunnigt utfört.

Någon enstaka gång har vi tidigt på hösten gått för egen ångmaskin till varvet. Det kräver en skicklig befälhavare, görsnabba tag vid ratten och i maskin och bra med ånga.

Man går upp längs sydsidan av älven, girar in i Sävån tills det tar emot i



Ovan bilden visar hur förtöjningarna lossas på ångaren *BOHUSLÄN* vid vinterplatsen vid Skeppbron 26 mars 2010. Nedre bilden visar när *BOHUSLÄN* bogseras samol *Gullbergskajen* mot *Gotenius Varv*. Foto Bo Kullhem



*Ångbåten Nr 4 2010*

dyn", gör en hård babordsgir ut i älven, därefter några mycket kraftfulla Fram- och Backmanövrar i den stundtals kraftiga strömmen, sedan en kort stund Halv Fram med kursen en bra bit ovanför varvet för strömmens skull, sedan Helt Sakta Fram in i den trånga varvsbassängen och slutligen med Halv Back kanar man in till varvskajen med hela babordssidan kloss till kajen med Fast på samtliga ändar samtidigt

## Numera

löser *Gotenius* problemet galant och med stor vana och akkuratess. Det är inte tal om mullrande högpotenta bogserbåtar. Varvets lilla plåtbåt försedd med en mycket kraftig motor och under befäl av Louis tar hand om *BOHUSLÄN* som vilken eka som helst. Ångaren fås att med lätt handlag lydigt följa med i stark medström bland Göta Älvbrons många spinkiga ben och fram till en väntande kaj, där ångaren lydigt glider in. Eftersom maskin inte är igång, tjänar det heller inte mycket till att styra *BOHUSLÄN*. Det räcker med att rodet ligger midskleps. Det är en uppvisning i sjömanskap i den högre skolan.

Så, bästa läsare, vill du se lite extra finlir, finns det två fartyg att beskåda dels ångaren *BOHUSLÄN* under *förhalning* till och från *Gotenius* i varvets regi dels *FÄRJAN 4* under manöver ut eller in till kajplatsen vid Ringön. *Färjan* har ett roder och en propeller i var ände och en genomgående propelleraxel.

Två proffsuppvisningar.

BO STÅRMÅK

*Ångbåten Nr 4 2010*

# Från Fartygsforum 2010

Varje år inbjuder Sjöhistoriska museet i Stockholm till Fartygsforum. Det är en mötesplats för dem som bevarar och använder historiska fartyg. Det är ett tillfälle för ideella aktörer och myndigheter/institutioner att mötas och tillsammans diskutera och samtala om angelägna frågor för att utveckla verksamheten.

Årets Fartygsforum, som var det tionde genom åren, hölls 16-17 oktober på Vasamuseet i Stockholm.

Fartygsforum föregicks under några år av Ångbåtsforum men omfattar numera både seglande och maskindrivna fartyg.

Under de gångna 10 år som Fartygsforum verkat har deltagarna fått träffa olika myndigheter och organisationer. Vid flera tillfällen har utbildnings- och behörighetsfrågor diskuterats. K-märkning av fartyg liksom traditionsfartygsklassning har tillkommit.

Stödet till arbetslivsmuseer från Riksantikvarieämbetet har höjts till sex miljoner och det tidigare skutstödet från Statens maritima museer har höjts till en miljon kronor och omfattar nu alla historiskt värdefulla fartyg.

Under årets Fartygsforum märktes flera programpunkter.

Sören Norrby framhöll att det maritima kulturarvet ökar mervärdet för besöksnäringen i våra kommuner vilka gärna illustrerar sina turistbroschyrer med våra fartyg.

Gunnar Andrén talade om fartygsbevarande ur ett politiskt perspektiv. Han står bakom riksdagsmotioner, som

hittills har avslagits, om vissa fartygs möjligheter att få gå D-område.

Gustaf Dillner från Sjöfartsinspektionen informerade om förslaget till höjning av Transportstyrelsens tillsynsavgifter.

Medan tillsynen av järnvägar är anslagsfinansierad är tillsynen av fartyg avgiftsfinansierad. Museijärnvägarna får lägre avgifter men för de historiska fartygen ökar avgifterna betydligt.

En av orsakerna är att de historiska fartygens ägare inte har organiserat sig så starkt att de har det inflytande som krävs för att påverka riksdag och regering.

Anders Berg, ordförande i Sveriges Segelfartygsförening, redogjorde i detta sammanhang om förslaget att bilda ett Kulturfartygsförbund med Sveriges Ångbåtsförening och Sveriges Segelfartygsförening som parter. Ägarna till de motordrivna fartygen uppmunrades att organisera sig. Enighet ger styrka!

På europeisk nivå hade European Maritime Heritage genomfört sin sjunde kongress med 150 delegater från 20 länder. Det är många som vill företräda våra intressen, men stöttar vi dem?

Bland andra har Båthistoriska Båtförbundet, BHRE, gjort en hemställan till Kulturdepartementet om att stärka bevarandet av Sveriges flytande kulturarv. Bland annat begär man att historiska fartyg, byggda före 1965, inte skall omfattas av kravet på läckstabilitet.

Nästa Fartygsforum inträffar 15-16 oktober 2011, dock ej i Stockholm.

INGVAR KRONHAMN

# Vinterhälsning från "Sotänglarna"

När detta skrivs har de första frostnätterna redan kommit med rinfrost på gräset och man har fått leta fram is-skrapan innan man kommit iväg med bilen på väg till BOHUSLÄN vid Skeppsbron.

Vår ångare bogserades dit den 21 oktober efter att ha legat på Gottenius Varv sedan vi kört den sista turen för säsongen. Under veckorna på varvet tog vi ombord vinterutrustningen och däckpersonalen täckte båten med presenningar med hjälp av varvets kran.

Vi i maskin tömde pannan, sotade den och gjorde rent den invändigt. Den är redan besiktigad och godkänd av Norske Veritas. Den är åter fylld med vatten och när vi kom till Skeppsbron kopplades värmen från värmevecket så nu är det gott och varmt både i kafeterian och nere i maskinrummet.

Redan i slutet av september fick vi ju känna på höstkylan och när det bara är 7-8 grader i maskinrummet är det inte direkt inbjudande att ta tag i de tunga maskindelarna. Trots det har vi öppnat alla cylindrar på både huvudmaskin och hjälpmaskiner och konserverat dem så de inte rostar under vintern.

En del pådragsventiler är slipade och ompackade och aktergaveln på kondensorn är demonterad för kontroll av tvåkomponentsmassan som vi lade på förra vintern för att stoppa fortsatt erosion av gjutjärnet. Den ser bra ut och skall nog förlänga livet på gaveln några år.

Vi hade förberett oss på att byta tuber i kondensorn i vinter. Vi har fått de



På ångmaskinens babordssida sitter kondensorn. Det är en liggande cylinder med en massa rör (tuber) i vilka sjövattnet strömmar igenom. När ångan lämnar ångmaskinen kyls den till vatten i kondensorn för att kunna återmatas till pannan. Foto Ingvar Kronhamn

nya tuberna och de glandrar som håller packningarna på plats runt tuberna i tubplåten.

Företaget som levererar packningarna lovade att de skulle levereras från England i september men när vi frågade efter dem visade det sig att de kunde inte tillverka den typen av packningar längre. De föreslog en annan typ av packning som ingen av oss kände till.

Genom Ingvar Kronhamn fick vi kontakt med Tom Smith, maskinchef på ångaren SALTSJÖN i Stockholm. Tom har goda erfarenheter av den nya

packningstypen och nu har vi beställt dem.

Det handlar om 1500 stycken och det måste tillverkas ett nytt verktyg för att pressa dem så vi kan inte få dem förrän i början av december. Då är det för sent att börja med tubbytet och vi vill inte börja jobbet förrän vi har alla detaljerna på plats.

Det är över 700 tuber som skall bytas och vi hade behövt hela vinteruppehållet för att hinna med arbetet. Vi räknar därför med att köra en sommar till med de gamla tuberna. Det bör inte bli något

problem eftersom kondensorn är tät nu. Vi har pluggat de sju tuberna som läckte lite förra vintern när vi provtryckte kondensorn.

Dessutom har vi haft lite dåligt med folk så här långt i höst. Några av våra pensionerade medarbetare har tagit en utlandssemester, någon har extra-knäckt med jobb, någon bygger om huset, en är ända borta i Amerika eftersom han har en dotter där och själv har min fru och jag varit på en mycket intressant resa till Kina och Inre Mongoliet.

Även under sista delen av seglings-säsongen var det stundtals lite tunt med folk. Det hände mer än en gång att vi fick ringa runt för att få ihop full besättning. Det har sin naturliga förklaring, några är till åren och orkar inte vara med längre, någon har flyttat från stan och har långt att åka.

Vi har fått ett par nya pensionärer för vinterarbetena men det finns plats för fler. Är du i denna lyckliga situation och inte har tummen mitt i handen är Du mycket välkommen ombord till ett intressant arbete med drift och underhåll av Sveriges största i drift varande ångmaskin.

Som bonus får Du ett värdefullt kamratskap och många resor i vår fina Bohuslänska skärgård samtidigt som Du gör en meningsfull insats för bevarandet av vår fina ångare. Som Du säkert vet arbetar vi under vinter-uppläggnings tisdagar och torsdagar mellan klockan 10 och 14. Föreningen bjuder på kaffe och smörgås.

Vi har inte planerat för några andra större arbeten denna vinter, dels med tanke på tubbytet på kondensorn men också för att maskinerna och utrustningen i övrigt är i gott skick efter flera år av ganska genomgripande underhållsarbeten.

Den ångdrivna brännolja-pumpen har vi emellertid demonterat för översyn då den inte gått bra när vi provkört den. Vi kör normalt alltid med den elektriskt drivna oljepumpen men om den skulle haverera på något sätt måste vi ha ytterligare en pump som går att använda, och det är den ångdrivna.

Det är så med alla viktiga enheter för fartygets framdrivning, det måste finnas en i reserv. Även den begagnade brandpumpen, som vi fick av Gottenius Varv när den gamla havererade för två år sedan, behöver översyn. Den läcker för mycket runt kolstängerna som troligtvis är slitna eller rostangripna.

MATS DEMKER

## Sotänglar

Gammalt öknamn på maskinmanskap. Syftar egentligen på äldre och lämpare som hanterade stenkol och fick hudförg därefter.

# Mera om ORUST

Efter artikeln om Marstrandbolagets motorfartyg ORUST i förra numret har några läsare hört av sig.

## Rök ur skorstenen

Jag ser att det ryker ur skorstenen på ORUST på sidan 18, skriver Torsten Hagnéus. Jag tror att motorn var direkt omkastbar, och då kunde man inte stoppa den förrän man hade lagt till vid kaj. Den fick gå sakta fram eller back.

I tidskriften *Motor* för 1918 står det att den encylindriga femtiohästaren kunde levereras med vridbara blad eller som direkt omkastbar. Mekaniskt backslag levererades på de encylindriga motorerna från 6 till 35 hästkrafter.

Motorn i ORUST var med all sannolikhet omkastbar, så röken kommer nog ur skorstenen, slutar Torsten Hagnéus.

## Första motorfartyget?

Erik Hag som skrivit om motorfartyget Bm i *Lanspumpen* 2005:4 förmodade då att detta fartyg var Sveriges första motorfartyg. Bm anmäldes för registrering i fartygsregistret 20 juli 1905 medan ORUST anmäldes redan 10 maj.

Erik skriver att Bm var i gång åtminstone i början av augusti 1905. ORUST levererades i november och gjorde sin första resa 2 december.

Kan det vara så att ORUST anmäldes för registrering när fartyget flyttades från Eriksberg till Marstrand? avslutar Erik Hag.

Vi emotser vidare kommentarer!

REDAKTIONEN

## Följ med på FÄRJAN 4!

Att se på Göteborg är inte alltid så lugnt och avkopplande som man skulle önska. Överallt är det fullt av folk, mycket trafik och mycket buller. Man måste hela tiden ha ögonen med sig och ha ögon i nacken. Man blir splittrad och kanske även stressad.

Göteborgs bredaste och vackraste trafikstråk är dock samtidigt det lugnaste, tystaste och trafiktomaste. Jag syftar på Göta älv, och där går FÄRJAN 4. Mellan 1920 och 1970 gick hon i trafik mellan Residensbron och först Götaverken (sedan, från 1954, i stället Lundbyhamnen). Mellan åren 1954 och 1970 var hon extrafärja eller reservfärja.

Alltsedan 1974 går hon som museifärja på älven. Hon är Göteborgs lugnaste och behagligaste fortskaffningsmedel. Från hennes däck kan man i allsköns ro betrakta väsentliga delar av Göteborg från synvinklar, som man inte har tillgång till på land. Hon har sin ångmaskin kvar och gör inte något väsen av sig.

Till skillnad från nutida fortskaffningsmedel är hon både tyst och behaglig. Här från hennes däck kan man se många av Göteborgs mest monumentala byggnader från deras fördelaktigaste sidor. Alla smärre skönhetsfläckar försvinner med avståndet.

Färjan går från Residensbron utmed "Drömmarnas kaj" och upp till Siveån. Därefter följer hon Hisingssidan av älven. Färden ger oss många inblickar i hamn och sjöfart. Vi får se vyer över de nya bostadskvarteren på norra älvstran-



FÄRJAN 4 har nått Klippans färjeläge och rundturpassagerarna går iland för en vandring runt Klippans kulturreseväg. Varannan tur går till Slottsberget och Lindholmen.  
Foto Gunnar Söderberg

den. Färjan girar babord mot Klippan och följer därefter södra stranden tillbaka till Residensbron. Under färden brukar man stiga iland på Klippan eller Lindholmen och se på den äldre bebyggelsen där.

Färjan har alltid en guide ombord, men framför allt finns besättningen där. Fartyget ägs av Sjöfartsmuseet men sköts och körs av Sällskapet Ängbåten. Medlemmarna är som levande uppslagsverk om båtar och sjöfart och då kanske framför allt ångfartyg. Alla frågor

LARS GAHM

får svar, och även passagerarna kan åtskilligt om båtar och sjöfart.

Lördagen den 9 oktober 2010 följde jag med på en hamntur – jag vet inte för vilken gång i ordningen. Göteborgs hamn visade sig från sin bästa sida. Där var nästan vindstilla. Höstolen sken över de lugna vattnen, som glittrade och skimrade.

Färjan var fullsatt. Allt var lyckat, och förnöjelsen var allmän. Jag gick hem och diktade omgående följande visa.

## Följ med på Färjan fyra!

En visa om museifartyget FÄRJAN 4 som gör turer på Göta älv i Göteborgs hamn. Melodi: "Gubben Noak"

Färjan fyra, färjan fyra  
är just som den var.  
Båtarna med ånga  
är tyvärr ej många,  
men i fyran, men i fyran  
är maskinen kvar.

Färjan fyra, färjan fyra  
stånkar aldrig tungt.  
Nej, ty ångmaskinen  
är en riktigt fin en.  
Allt är oljat. Allt är välskött.  
Allt går mjukt och lugnt.

Färjan fyra, färjan fyra  
gör nog envar nöjd.  
Liksom "Bonnafröjda"  
gjorde bönder nöjda  
ger oss fyran, ger oss fyran  
en sjöresas fröjd.

Färjan fyra, färjan fyra  
får en vacker led.  
Lämna trånga gränder,  
där för mycket händer!  
Kom till älven! Kom till älven!  
Den är fri och bred.

Färjan fyra, färjan fyra,  
den är värd en trall.  
Folket, som där sitter,  
ser på solens glitter  
över böljan, över böljan  
dyningar och svall.

Färjan fyra, färjan fyra  
visar upp vår stad.  
Kyrkorna och husen,  
säkert några tusen,  
liksom båtar, många båtar,  
gör åskådar'n glad.

Färjan fyra, färjan fyra  
- den är grann och fin!  
Det kan jag bedyra!  
Folk finns som kan styra.  
En söt flicka, en söt flicka  
sköter dess maskin.

Färjan fyra, färjan fyra  
har besättningsmän,  
som förvisst kan svara,  
vad det än må vara!  
Ej svarslösa, ej svarslösa  
har de blivit än.

Färjan fyra, färjan fyra  
har en personal,  
som hör till de bästa,  
och som kan det mesta,  
när en farkost, när en farkost  
än blir förd på tal.

Färjan fyra, färjan fyra  
har en ciceron,  
som jämt kan berätta  
och dessutom lätta  
tunga fakta, tunga fakta  
med en skämtsam ton.

Färjan fyra, färjan fyra  
har ett kaffebord.  
Även älven suger!  
Här finns mat, som duger,  
och som räcker, och som räcker  
åt en större hord.

Färjan fyra, färjan fyra  
är så god som få.  
Ja, jag säger satsen:  
Den har första platsen.  
Vaxholmsettan, Vaxholmsettan  
är nog nummer två.

Möndal den 9 och 10 oktober 2010

LARS GAHM

### Lästips

Gunnar Söderberg, FÄRJAN 4 90 år!  
Artikel i tidskriften *Ängbåten* 138 Nr 3  
2010

Om FÄRJAN 4 på Sällskapet Ängbåten's  
hemsida: [www.steamboat.se](http://www.steamboat.se)

### Resor med FÄRJAN 4

Lördagar i september och oktober.  
Från Residensbron (vid Stenpiren) kl.  
14.00, åter 16.30.

Guidad tur i innerhamnen med pro-  
menad iland på Lindholmen eller vid  
Klippan.

Välkommen ombord!

# SUUR TÖLL, med dramatiskt förflutet

I Tallinns hamn ligger isbrytaren SUUR TÖLL (suur töll), världens största bevarade isbrytare med ångmaskineri. Den är jämnårig med ångaren BOUSTIÄS, byggd 1914.

SUUR TÖLL utgör ett monument över en resan från teknik, isbrytarkultur och antitubhistoria.

## En isbrytare för Reval

Efter leveransen från Göteborgs Nya Verkstads AB (senare Götaverken) av isbrytaren PETER DEN STORE till Riga 1912 projekterade varvschefen Hugo Hammar en isbrytare för Reval (från 1918 Tallinn). Estland och Lettland var vid denna tid delar av det ryska riket.

Den nya isbrytaren var avsedd att assistera vintertrafiken på Finska viken. I sina memoarer har Hugo Hammar beskrivit hur han reste till S:t Petersburg med sina förslag för att träffa ryske handelsministern och departementets tekniske chef.

Ett intensivt arbete med nykonstruktioner påbörjades. Bland annat skulle den nya isbrytaren ha två propellrar i aktern och en i fören. Det hade visat sig att isrännen efter PETER DEN STORE, med en propeller i fören och en i aktern, fyllides alltför fort av bruten is. Fartygen i konvojen fastnade. Med två akterpropellrar skulle isen kastas ut åt båda sidor under den fasta isen. Den nya isbrytaren skulle bli den första med två akterpropellrar.

I Göteborg ritades så den nya isbrytaren för Reval som skulle bli 50 % större än PETER DEN STORE.

Ritningar, specifikationer och anbud överlämnades till ryssarna. De lämnade underlaget vidare och beställningen gick till tyska „Vulcan-Werke“ Hamburg und Stettin A.-G., Stettiner Niederlassung (filialen i Stettin, nuvarande Szczecin).

## CZAR MIKHAIL FEODOROVICH

Skrövet till den nya isbrytaren sjösattes 29 december 1913 och den 15 mars 1914 levererades CZAR MIKHAIL FEODOROVICH till den ryska regeringen. Namnet kom från den förste ryske tsaren ur Romanovsläkten. Priset var 970.310 guldrubler.

Isbrytaren har en längd på 75,60 m, bredden är 17,50 m och mallade djupet 6,80 meter. Djupgåendet med full bunker är 5,30 meter. Deplacementet med full bunker och fulla förråd är 4579 ton.

Fartyget har sex ångpannor av skotsk typ försedda med Howdens forcerade drag. Arbetstrycket var 15 bar. För framdrivningen finns tre trippelångmaskiner. De två akter är på vardera 1900 indikerade hästkrafter vid 104 varv per minut och kopplade till var sin propeller. Den förliga ångmaskinen är på 2000 hästkrafter vid 114 varv per minut. Maskinerna har diametrarna 523-830-1350 mm, slaglängden är 1000 mm. Farten var 15 knop.

Dessutom har fartyget ångstytmaskiner och hjälpanångmaskiner för elektriska generatorer.

CZAR MIKHAIL FEODOROVICH var alltså den första isbrytaren med två akterpropellrar. En innovation var placeringen av

ångpannor och kolboxar midskjepps och maskinrummen för och akter om dessa. På så sätt blev isbrytarens trim inte beroende av bunkermängden. För bunkring av kol fanns två elektriska kranar.

För att förse örlogsfartyg och fasta befästningar med vatten hade fartyget färskvattentankar på totalt 1200 ton.

## Krigsutbrott

Sommaren 1914 utbröt första världskriget där Rysslands deltagande innebar stora politiska konsekvenser för landet.

19 juli togs CZAR MIKHAIL FEODOROVICH i anspråk för militära ändamål. Besittningens antal ökade från 64 till 98. Isbrytaren gjorde regelbundna resor mellan Tallinn och Helsingfors. Utan isbrytarhjälp var även de största och kraftigast bestyckade örlogsfartyg hjälplösa i Finska vikens vinterisar.

1917 försågs isbrytaren med en 47 mm kanon på fördäck.

## Politiska omvälvningar

Rysslands strider mot Tyskland och Österrike-Ungern innebar stora förluster. Tsarregimens otillräcklighet ledde till tsarens abdikation 2 mars 1917 ("februarirevolutionen") och oktoberrevolutionen samma år då bolsjevikerna tog makten i Ryssland.

Efter februarirevolutionen togs isbrytaren i anspråk av de röda och fick namnet VOLYNETS efter det första regementet som stödde bolsjevikerna.

Finland, som varit ryskt storfurstendöme sedan 1809, förklarade sin självständighet 6 december 1917 och



Isbrytaren SUUR TÖLL byggdes 1914 som CZAR MIKHAIL FEODOROVICH för ryska staten. Efter ryska revolutionen har den namnet VOLYNETS och, efter att ha blivit kapad av finländare och blivit finländsk, WÄRSÄSSÖREN.

Isbrytaren överlämnades 1922 till den fria republiken Estland och fick då namnet SUUR TÖLL efter en sagnfigur i den estniska mytologin. Här ses SUUR TÖLL på isvinter på 1930-talet utanför Tallinn.

Foto från sjökaptens Arnold Kriviloo's album



den 24 februari 1918 utropades den fria republiken Estland med Tallinn som huvudstad.

I fredsavgörelsen med Tyskland i Brest-Litovsk 3 mars 1918 avträdde Ryssland stora landområden, däribland Estland och Finland.

Vintern 1918 assisterade VOLYNETS den ryska flottans tillbakadragande från Tallinn till Helsingfors som då kontrollerades av bolsjevikerna.

### VOLYNETS blir finländsk

Efter det att Finland utropat sin självständighet utbröt inbördeskrig mellan socialister och borgerliga, de "röda" och "vita". De röda hade besatt södra delen av landet när de vita väntade på en tysk hjälpkår från det av tyskarna besatta Estland.

Långfredagen 29 mars 1918 läg VOLYNETS i Helsingfors. De vita planerade att kapa isbrytaren och föra den

till Tallinn för att hämta tyska styrkor. Vitgardisterna kom ombord med hjälp av förfalskade handlingar och övermannade besättningen på 120 man utan att möta motstånd.

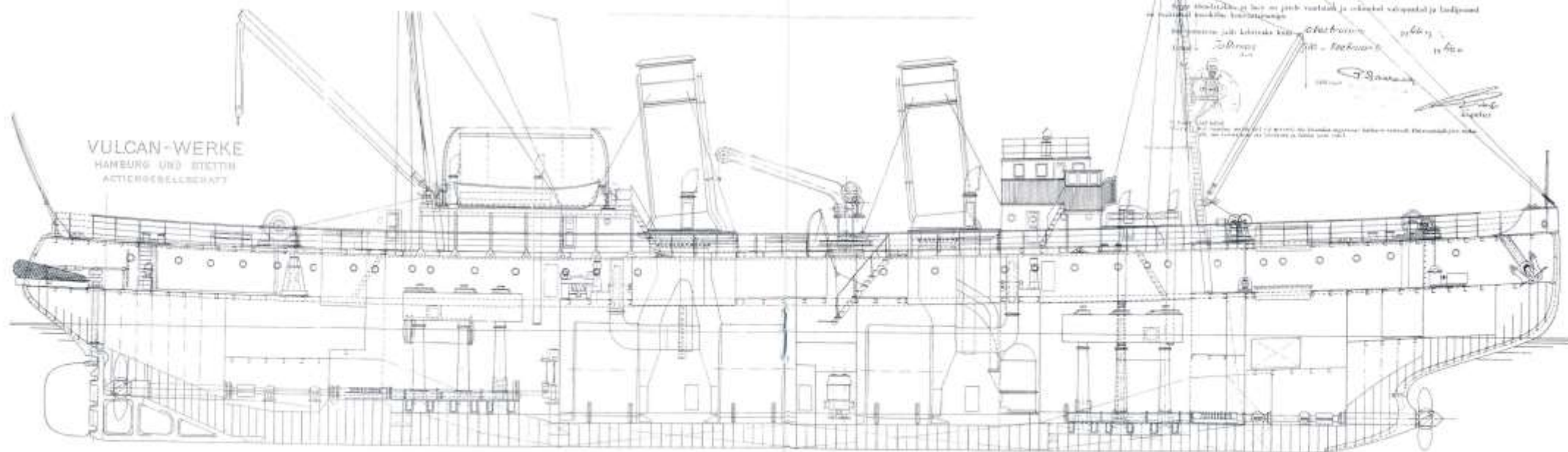
VOLYNETS gick genom packisen till Tallinn där man lastade tyska trupper med hästar och artilleri. Dessa landstattes i Lovisa i Finland. Några av vitgardisterna ansåg i en radiointervju femtio år senare att hela företaget kunde

betecknas som "dumdrigt".

Tillsammans med finländska isbrytaren TARMO fortsatte VOLYNETS att överföra tyska trupper till Finland. Genom de tyska insatserna förkortades inbördeskriget som avslutades i maj 1918 med de rödas kapitulation.

Fram till 1922 tjänstgjorde isbrytaren för finländska marinen under namnet WÄINÄMÖINEN. Väinämöinen är hjälten i det finska nationaleposet Kalevala.

Profilsättning av isbrytaren SAAR TOLL. Från bresby över fartyget från Estlands Sjöfartsmuseum i Tallinn.



## WÄINÄMÖINEN blir estländsk

11 november 1918 slöts vapenvila mellan Tyskland och de västallierade. 13 november ogiltigförklarade Rysslands regering fredsuppgörelsen i Brest-Litovsk. 28 november trängde Röda armén in över Estlands gränser.

Under vintern och våren 1919 förde WÄINÄMÖINEN finländska frivilliga till Estland som nu kämpade för sin frihet. Tillbaka till Finland fördes stupade finländare. Trots numerär underlägsenhet lyckades Estland bekämpa Röda armén och 3 januari 1920 inträdde vapenstillestånd. Med fredsfördraget i Dorpat (Tartu) mellan Ryssland och Estland 2 februari 1920 erkände Ryssland Estlands oberoende.

## Mellankrigstiden

Som en följd av fredsfördraget överlämnades WÄINÄMÖINEN 30 november 1922 till Estland. Den kom till Tallinn 7 december 1922. Den 29 december 1922 fick isbrytaren namnet SUUR TÖLL.

SUUR TÖLL (Stortöll) är en jätte, en sagofigur från Ösel, på estniska Saaremaa, Estlands största ö.

Under tiden mellan de två världskrigen var SUUR TÖLL den fria republiken Estlands isbrytare.

## Ockupationen av Estland

När Hitler och Stalin delade upp Europa i intresseområden 1939 tillföll Estland det sovjetiska. Efter Polens sammanbrott krävde Sovjetunionen att ha flyg- och flottbaser i Estland. 1940 besattes

landet av Sovjetunionen. Estland blev en sovjetrepublik.

I juni 1941 övertogs SUUR TÖLL av ockupationsmakten men i juli intogs Estland av tyska trupper. SUUR TÖLL fick i all hast evakuera sovjetregimen från Tallinn till Leningrad.

SUUR TÖLL bogserade flytdockor till Leningrad och tillbaka till Tallinn fördes sprängmedel för att spränga hamnen där. Under resorna utsattes fartyget för torpedattacker. 29 juli bogserade SUUR TÖLL till Kronstadt jagaren STRASHNY vars förestäv skadats i en minexplosion. 22 augusti drog SUUR TÖLL kryssaren KIROV av ett rev på Tallinns redd.

28 augusti 1941 lämnade SUUR TÖLL Tallinn i en konvoj som evakuerade sovjetflottan. Ombord fanns 650 man. SUUR TÖLL gick genom minflåten utanför Juminda, 60 km öster om Tallinn, anfalls av bombflyg och utsattes för torpedattacker men nådde Leningrad utan skador, mest tack vare befälhavarens skicklighet.

I Leningrad internerades den estniska besättningen förutom befälhavaren, kapten Tõnissoo. Man kan tänka sig svårigheterna för en ny besättning att ta över en för dem okänd maskinanläggning.

Den 25 oktober 1941 bytte isbrytaren åter namn till det tidigare VOLYNETS. Arbetsområdet blev mellan Kronstadt och Leningrad. 24 november 1941 skadades VOLYNETS av tre exploderande minor och i maj och oktober 1942 träffades isbrytaren av tyska granater. 1942 försågs VOLYNETS med två 76 mm kanoner och 1943 tillkom ytterligare två.

I oktober 1944 besattes Estland åter av Sovjetunionen, en ockupation som skulle vara till 1991 då Estland kunde förklara sin självständighet.

## Efterkrigstid

VOLYNETS fortsatte sin tjänstgöring i den sovjetiska örlogsflottan. En omfattande renovering gjordes i Raumo i Finland 1951–52. Isbrytarens ångpannor försågs då med oljeledning.

Hugo Hammar, som så snöpligt fick se beställningen av fartyget gå till en konkurrent, berättar i sina memoarer att isbrytaren dragits med läckage från ångpannornas tuber i alla år. Till PETER DEN STORE hade han valt "prima helvalsede panntuber av basisk Martin, från A.G. Phoenix i Düsseldorf." „Vulcan-Werke" i Stettin var inte lika noga som vi, skriver Hammar.

Kanske var det ändå oljeledningen som gjorde slut på de gamla ångpannorna men 1954 byttes de sex pannorna. De nya byggdes av Lindholmens varv i Göteborg. Så fortsatte isbrytaren i sovjetisk tjänst fram till början av 1980-talet. Ångpannorna fortsatte att leverera ånga för olika ändamål fram till 1985

## Museifartyget SUUR TÖLL

1987 avstades VOLYNETS och Estlands vice premiärminister begärde då att den gamla isbrytaren skulle återbördas till Estland. Visserligen var fartyget i dåligt skick men ångmaskineriet var ännu intakt. Tanken var att rädda isbrytaren från skrotning och att bevara den som museifartyg.



Idag ligger isbrytaren SUUR TÖLL i Lemonsovs tidigare örlogsbamn i Tallinn. Här ligger även en ubåt, ett kustbevakningsfartyg, ett minfartyg och en patrullbåt, alla tillhöriga Estlands Sjöfartsmuseum. Foto från Estlands Sjöfartsmuseum

13 oktober 1988 kom isbrytaren tillbaka till Tallinn och återfick sitt estniska namn, SUUR TÖLL.

Med Estlands självständighet i augusti 1991 återtog landet den estniska flaggan i blått, svart och vitt. På SUUR TÖLL hissades den estniska flaggan åter den 7 januari 1992.

Trots renoveringar genom åren har SUUR TÖLL fortfarande kvar en del ursprunglig inredning i befälets mäss och hytter. En påtaglig yttre förändring

är den kommandobrygga som byggdes över den ursprungliga 1927–1928.

Tyvärr tillåter inte den ekonomiska situationen den omfattande renovering som krävs för att återföra SUUR TÖLL till det utscende isbrytaren hade under 1930-talet. Att fartyget skall komma under ånga igen får anses som uteslutet.

SUUR TÖLL tillhör Estlands Sjöfartsmuseum, Eesti Meremuseum, i Tallinn och ligger sedan 2004 förtöjd i Lemonsovs tidigare örlogshamn, den gamla

flyghamnen från 1916. Där kan man besöka fartyget.

Även Sjöfartsmuseet som är inrymt i ett av tornen i stadsmuren kring Tallinns innerstad är väl värt ett besök.

Gå in på [www.meremuseum.ee](http://www.meremuseum.ee) för öppettider och adresser.

INGVAR KRÖNHAMN

Ett stort tack till Jüri Kiviloo, Göteborg, som föresatt mig med fakta och foton.

## Pionjäraren – På kryss med Lasse Dahlquist (I)



"Succéstart för Talangen – Över 3000 på Öckerö" (rubrik i GP)  
Foto Anders Holmström

Strömmaholagens fartyg Lasse. Dahlquist har fått sitt namn efter Göteborgsprofilen, lästkrivaren, sångaren, filmcharmören m.m. m.m. Lars-Erik Dahlquist (1910-1979).

Som tidigare har berättats i Ångbåten seglade Lasse under några år med BOHUSLÄN som ledare för en talangjakt längs Bohuskusten. Vi var med på en av dessa. Här är några minnen.

Så här berättar Kristina Björkegren i Ångbåten Nr 129 (2008):

Sommarna 1971, 1972 och 1973 hyrde Göteborgs-Posten ångaren BOHUSLÄN för arrangemanget Bohus-Talangen.

Ångbåten Nr 4 2010



"På kvällarna stod Lasse på föreläs i sin club-blazer, skärmmössa och sjöng och presenterade hoppfulla talanger". På bilden något ledigare klädd. Foto Anders Holmström

Under två veckor anlöpdes de flesta större orter längs kusten i Bohuslän. På kvällarna var det underhållning och uttagning till "De okändas revy" som sedan ägde rum nästa vår på Liseberg.

Ångbåten Nr 4 2010

Ombord fanns ångbåtsbesättningen, Lasse Dahlquist och redaktörerna Jan-Magnus Rosengren och Valter "Stur" Stjernkvist. På kvällarna stod Lasse på fördäck i sin club-blazer, skärmmössa och snusnäsduk och sjöng och presenterade hoppfulla talanger. [---]

Under Bohus-Talangen var "Brännö brygga" obligatorisk varje kväll. Omkvädet slutar med orden "och för Bohuslän" varefter någon fick dra i ångvisslans sträng. Att det var vår egen ångare som avsågs var helt självklart!

Så långt Kristina Björkegren. Det kan tilläggas att ångvisslan är stämmd (?) i någon annan tonart än C dur – dissonansen var fullständigt skärande, men för oss som var med i besättningen kvarstår den som ett minne för livet.

Vi och våra pojkar tillbringade normalt somrarna på Tjärnö utanför Strömstad. Men sommaren 1973 var annorlunda. Vi hade besök av vår engelske vän Patrick Taylor. Denne gjorde några dagars besök i Stockholm, för att återvända kanalvägen med WILHELM THAM. Vi lovade att möta honom i Håjstorp (efter middagssittningen) och ta honom landvägen längs kanalen till Sjötorp så att han kunde fotografera båten från land.

Sommaren på Tjärnö var alltså redan bruten. Vi tog vara på tillfället att tillbringa en vecka "på kryss med Lasse Dahlquist".

Den direkta orsaken till att detta skrivs nu hösten 2010 är ett besök vi gjorde för ett tag sedan på Sjöfartsmuseet och dess utställning om just Lasse Dahlquist. Liten men naggande god, som det heter. Samtidigt passade vi på att inhandla Anders Wällheds bok. Väl hemma började ett ivrigt bläddrande.

Min (B) första kontakt med Lasse var Jolly Bob, han som jiggade så lätt. Den spelades om och om igen på stenkaka på morbror Verners "räsergrammofon", någon gång på trettiotalet. Den låten nämns förstas i boken, mer än en gång.

Filmen "Örnungar" ... Den spelades åtminstone delvis in på Älleberg, där jag (V) på den tiden som unglotta hjälpte till med bespisningen. Filmen finns förstas också med i boken.

Så förstas Lasses insatser som Luciageneral. I boken finns porträtt av alla Göteborgs lucior från 1944 till 1979. Men





En 23 personer stark besättning medföljer BOHUSLÄN på Talangfärden längs Bohuslänns kust. Fyra av dessa är Jan Olofsson, Per-Olof Falk, Anders Holmström och Carl-Magnus Falk. Några pengar ger dock inte tjänsten ombord på BOHUSLÄN. –Det är hobbyarbete, vi har semester nu, sa grabbarna.



Styrbords livbåt hade ett förflytt som "tillbåt" på tågfarjan DROTTNING VICTORIA, se *Ångbåten* nr 136 (2010). Livbåtsmanövern förtjänar en egen spalt vid ett annat tillfälle, med bilder och allt. Till saken hör att den något äventyrslystne men icke simkunnige Patrick Taylor var bland passagerarna i livbåten. Tur att båten flöt...

Bilden på de fyra ynglingarna var införd i GP 17 juli. Under "pionjäråren" var det inte ovanligt att medianåldern snarare låg under 25 än som nu över 65.

Den Lena som var intendenturfel under Talangveckan var i samma ålder, men rutinerad efter åtskilliga resor. Hon gifte sig senare med Per-Olof Falk, och paret skötte under många år och med heder den ganska betungande sysslan att



förmedla kontakterna mellan Sällskapet och presumtiva beställningskunder (sysslan kallades, alldeles felaktigt, för "befraktare").

På lediga stunder satt Lasse ofta i matsalongen vid aktersta bordet om babord. Han hade en portabel tevetvottare med diminutiv skärm – kanske en sextummare. Jonas, som inte ingick i den reguljära däckbesättningen, satt gärna bredvid honom och följde programmen.

Och innan vi mönstrade av köpte vi givetvis Lasses bok "Så kom dom till", och Jonas fick den dedicerad. Vi har ibland funderat över vilka delar av strecken som skall bilda bokstaven L.

Efter Öckerö blev det Marstrand. Patrick Taylor tog bussen till Göteborg för att senare på dagen resa med SAGA hem till London. Så följde Rönnäng, därefter Stenungsund. Harald valde passagen mellan Tjörnekalv och Tjörn, en av de gånger BOHUSLÄN gått där.

Som läsaren vid det här laget förstått planerar vi en fortsättning.

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM  
PIONJÄREN

*Ångbåten* Nr 4 2010

## Vätterns fånge på rymmen



Tre historiska ångfartyg har drabbats av Transportstyrelsens tolkning av EU-direktivet för passagerarfartyg i nationell färd: BOHUSLÄN, TRAFIK och MOTALA EXPRESS.

TRAFIK lyckades att med ett vattentätt skott i lastrummet uppfylla kravet på skadestabilitet och kan därmed segla kvar på Vättern.

För MOTALA EXPRESS var det svårare. Så besvärligt att rederiet beslöt att ta ångaren ur Vättern. Denna "Vätterns fånge" som ju byggdes så stor att den inte kunde passera Göta kanal.

Ångaren kom i trafik igen 2007 efter en omfattande renovering.

27 september kapades en 6 ton tung och 3,2 meter lång sektion av förskeppet i torrdockan i Motala och 11 oktober lämnade ångaren Vättern.

Medan förskeppet transporterades med lastbil tog sig MOTALA EXPRESS för egen maskin genom Göta kanals östgötadel. Man lyfte bort slussvandringsringar och vred rodet i 90 grader i slussarna. Resan tog tre dagar.

Förskeppet sattes åter på plats på slipen vid Gryts varv och lördagen 30 oktober avgick MOTALA EXPRESS mot Stockholm.

På övre bilden passerar ångaren Näs mellan Borensberg och Berg den 11 oktober. På nedre bilden passerar MOTALA EXPRESS Stendörren på väg mot Stockholm 30 oktober.

Bilderna är tagna av Ragnar Magnander, författare till boken om MOTALA EXPRESS, Vätterns fånge (1995).

INGVAR KRONHAMN

# Ångbåtar på Kieler Woche

Från vår medlem Göran Ohlsson, skeppare på skonaren INGO, har vi fått fräska foton från årets Kieler Woche, den årliga kappseglingen utanför Kiel som infaller sista hela veckan i juni.

Seglingarna drar mängder av publik och många fartyg, därav flera ångare, transporterar åskådare för att följa seglingarna.

På övre bilden ser vi den vita ångaren SCHAARHÖRN som hör hemma i Hamburg. Den byggdes som inspektions- och sjömättningsfartyg för Hamburgs hamnstyrelse 1908.

Efter aktiv tjänst såldes ångaren till Storbritannien men köptes tillbaka till Hamburg 1990. Efter en omfattande renovering kom SCHAARHÖRN åter i gång 1995, som museifartyg. Ångaren drivs av en förening med ideellt arbetande besättning.

SCHAARHÖRN är 41,66 meter lång och har två trippelångmaskiner på 412 ind. hästkrafter var. Ångpannan är koleldad.

På nedre bilden ser vi ångaren BUSSARD från 1906. Den var "tonnenleger", arbetsfartyg för bojar, och var i drift fram till 1979 då den lades upp vid Sjöfartsmuseet i Kiel.

BUSSARD var startfartyg vid kappseglingarna under Kieler Woche.

Efter 22 år påbörjades en renovering och efter 50 000 arbetstimmar kunde BUSSARD åter gå till sjöss 2006. Ångaren är föreningsägd och besättningen arbetar ideellt.

BUSSARD är 40,60 meter lång och har en trippelångmaskin på 540 ind. hästkrafter. Ångpannan är koleldad.



Ångbåten Nr 4 2010



Ångbåten Nr 4 2010

På övre bilden ser vi ångaren ALEXANDRA från Flensburg. Den påminner till utseendet om en svensk skärgårdsångare men har trafikerat Flensburger Förde sedan 1908 då ångaren byggdes.

Efter att ha legat upplagd sedan 1975 kom ångaren, efter en omfattande renovering, åter i gång 1989. Den drivs av en förening i Flensburg.

ALEXANDRA har en längd på 36,96 meter och kan ta 150 passagerare. Den har en kompondångmaskin på 420 ind. hästkrafter. Ångpannan är koleldad.

ALEXANDRA är medelpunkten i Flensburger Dampf Rundum som arrangeras vartannat år, närmast 8-10 juli 2011. Dampf Rundum är Europas största ångbåtsmöte eller "Dampferspektakel" som tyskarna säger.

Nedre bilden visar tyska isbrytaren STETTIN. Den byggdes 1933 för att bryta is i färleden in till Stettin men kom efter krigsslutet 1945 till Hamburg.

STETTIN var aktiv som isbrytare fram till 1981 och övertogs därefter av den förening som driver ångaren.

STETTIN är 51,75 meter lång och har en trippelångmaskin på 2200 ind. hästkrafter. Ångpannan är koleldad.

STETTIN har sin hemmahamn i Sandtorhafen, Hamburgs traditionsfartygshamn.

INGVAR KRONHAMN

# Insjöångaren TARJANNE



Ångaren *Tarjanne* på Näsijärvi på väg in till tilläggsplatsen i Mutalampi i Tammerfors. Foto Ragnar Magnander juli 2010

I Finland kan man sommartid resa med passagerarångare på några av de större insjöarna, även om antalet ångfartyg och turer under senare år har minskat betydligt, särskilt på Saimens stora insjösystem.

1977 och 1990 var jag i vårt östra broderland och ägnade mig då åt några av de finländska insjöångarna. Jag tyckte i år att det var på tiden att än en gång återvända till Finland för lite "ångbåtsgiggande", och speciellt var det

den härliga insjöångaren TARJANNE som jag åter ville bekanta mig med.

Detta fartyg har jag som en särskild favorit bland Finlands insjöångare. TARJANNE är byggd 1908 och hör hemma i Tammerfors.



Delar av besättningen och en passagerare på fördäck under *Tarjannes* anlop av Ruovesi brygga. Foto Ragnar Magnander juli 2010

TARJANNE är 29,45 meter lång och 6,25 meter bred. Ångaren har en trippelångmaskin på 300 indikerade hästkrafter och gör 10 knop. Ångpannan är oljeeldad sedan 1964. Ångaren får föra 115 passagerare. Rederiet heter Runoilijan tie Oy.

## Skaldens väg

I första veckan av juli reste jag till Finland för att göra några resor med TARJANNE, som under sommaren trafikerar den så kallade "Skaldens väg" (Runoilijan tie), uppkallad efter den finländske nationalskalden Johan Ludvig

Runeberg som en kortare tid var informator i Ruovesi.

TARJANNE är uppkallad efter en sjö i den norra delen av "Skaldens väg", och gjorde sin premiärtur mellan Tammerfors och Virdois den 23 maj 1908. På denna trad har fartyget sedan knallat under alla år, fränsett några av krigsåren. I "modern tid" har trafiken dock endast bedrivits sommartid.

Den vackra sjöleden går mellan Tammerfors i söder och Virdois i norr. På finska heter staden Virrat vilket betyder strömmarna. Med ångaren TARJANNE färdas man på Näsijärvis

stundtals vida vatten, men även genom smala sund, genom några kanaler och genom slussen i Murole. Här gör ångaren ett kortare uppehåll, liksom i Ruovesi och i Visuvesi.

## Ångbåtsturer

Trafiksäsongen pågår från början av juni och till mitten av augusti. För- och eftersäsong är TARJANNE tillgänglig för beställningstrafik.

TARJANNE avgår från Tammerfors onsdagar och fredagar, i juli även måndagar, en ångbåtresa på lite mer än 10 timmar. Från Virdois till Tammerfors går TARJANNE torsdagar och lördagar, i juli även tisdagar.

Olika "paketresor" med båt och buss finns för delar av ruten som alternativ för den som inte vill tillbringa allt för många timmar ombord.

I juni gör TARJANNE måndagar och tisdagar korta kryssningar på en och en halv timme från Tammerfors. Efter ångbåtsturen erbjuds ett besök på Särkänniemi nöjespark, som ligger nära ångarens tilläggsplats.

I juli gjorde TARJANNE olika kortare kryssningar efter ankomst till Tammerfors, resp. Virdois.

## Kvällstur med Tarjanne

Jag passade på en göra en kvällstur med TARJANNE från Tammerfors. Man kan då inta en god måltid ombord (förrätt, huvudrätt och dessert), något som jag inte kunde motstå. Maten och en därtill lämplig god och läskande dryck intogs i matsalongen på övre däck.

Under turen framförde en sångare melankoliska finska sånger för de lagom många passagerarna ombord på TARJANNE, och till sin hjälp hade sångaren en dragspelare som ackompanjerar.

Utöver denna trevliga kvällstur reste jag med ångaren TARJANNE även från Ruovesi till Tammerfors. Tursamt nog var det fantastiskt vackert och varmt väder under hela min vistelse i Finland, något som alltså gjorde min tripp extra lyckad och minnesvärd.

TARJANNE hade en trevlig besättning, och efter en försynt förfrågan var ett besök ner i maskinrummet därför inget större problem. Men jag kan intyga, att den stackars maskinisten hade det tämligen hett där ner i sitt maskinrum, men så var det också närmare 30 grader varmt i luften!

### Renovering

TARJANNE genomgick mellan 2006 och 2007 diverse renoveringar, och större delen av fartygets skrov verkar då ha förnyats. På såväl huvuddäck som övre däck är det sedan flera år tillbaka stäldäck som gäller.

*Övre bilden: Kommandobryggan på Tammerfors med befälhavaren och den västra maskintoltegen, vilken står på takta fram*

*Nedre bilden: Maskinisten vid trippelångmaskinens manöverplats. Foto Ragnar Magnander juli 2010*



Ångbåten Nr 4 2010

Men akte däckshuset på huvuddäck är "original", liksom däckshuset på övre däck, som också är de ursprungliga salongerna i trä. Detta gör, att man kan beundra en del fina och intressanta trädetaljer, inte minst inne i den trivsamma matsalongen på övre däck.

Under huvuddäck finns en del hytter, som man mot betalning kan använda sig av under en resa med fartyget. Det går även att övermatta ombord.

### Ångaren POHJOLA

Fram till 1976 trafikerades "Skaldens Väg" av de båda ångarna TARJANNE och POHJOLA ("Norden"), den senare byggd 1905. POHJOLA läg, efter att ha tagits ur trafik, upplagd inne i Tammerfors hamn, men flyttades sedermera till Jämkipohja (10 km söder om Ruovesi), där fartyget placerades på land.

Förfull och plundring blev snart följden, och gamla POHJOLA erbjuder idag en sorglig syn, där hon rostar sönder och snart också börjar fösvinna bland den allt tätare vegetationen, som nu synes omsluta båten allt mer.

RAGNAR MAGNANDER

### Ångbåtar i Finland

Ångaren TARJANNE på Skaldens väg: [www.runoiljantie.fi](http://www.runoiljantie.fi) (finska/engelska)

Båtturer på vattenvägar i inlandet: [www.visitfinland.com](http://www.visitfinland.com) (på svenska)

Suomen Höyräpurisuseura (Finlands Ångbåtsällskap) [www.steamship.fi](http://www.steamship.fi)

Ångbåten Nr 4 2010

## Båtar runtomkring



FÄRJAN 4 med Ingemar Bengtsson och Bert Jobansson i Eriksbergsdockan den 17 oktober 2010. Foto Gunnar Söderberg

### FÄRJAN 4 vinterupplagd

Ångdrivna FÄRJAN 4 har traditionellt avslutat höstsäsongen med historiska hamrundurer på lördagar samt beställningsturer. En trevlig nyhet var att Älvstranden Utveckling hyrde in färjan för turer mellan Klippan och Eriksbergsdockan söndag 17 oktober. Anledningen till detta var invigningen av Färjenäsparken. Turerna gick var 30:e minut och 380 passagerare med en del hundar, barnvagnar och cyklar passade på att resa över älven.

Årets sista hamrundur gjordes den 30 oktober. På kvällen avhölls den traditionella avslutningsfesten ombord för de som är aktiva i verksamheten kring färjan.

Sedan dess har färjan täckts in med presenningar för att skyddas mot det snabbt annalkande vintervädret.

### Rivö i trafik

I våras fick Styröbolaget den första nya snabbåten VALÖ från det norska varvet Brødrene Aa i Hyen. Den andra snabbåten RIVÖ levererades den 3 september och ankom Donsö dagen därpå.

Rivö sattes i reguljär trafik vid tidtabellsbytet den 27 september. Snabbbåtarna trafikerar främst linjen från Saltholmen till Donsö och Vrångö. Båtarna har mottagits väl bland resenärerna som uppskattar de kortare restiderna. I den nya tidtabellen är även SILVERTÄRNAN, VESTA och YLVA tursatta och dessa trafikerar främst de övriga linjerna i södra skärgården.

Snabbbåtarnas entré i trafiken har medfört att VIDAN och FRÖJA är reservbåtar medan SKARVEN ersatt ÄLV-SNABBEN i älvtrafiken för att få bättre kapacitet för cyklar. 3:an är nu reservbåt i älvtrafiken.

### Utökad älvtrafik

Fram tidtabellskiftet den 12 december blir det utökad älvtrafik.

Älvsnabbelinjen mellan Lilla Bommen och Klippan får tidigare trafikstart och fler timmar med 30-minuterstrafik på lördagar. Söndagar blir det samma tidtabell som lördagar förutom att sista turen från Lilla Bommen avgår 21.30.

Pendellinjen mellan Rosenlund och Lindholmsspiren får förlängd 10-minuterstrafik till klockan 19 måndag-fredag.

GUNNAR SÖDERBERG



# FÄRJAN 4 i sin natthamn



*I en hamn på Ringön ligger FÄRJAN 4 och vilar sig mellan uppdragen. Här är det kväll och färjan har just anlänt från en tur på älven. Foto Bo Starmark.*