



ÅNGBÅTEN Årg 48 • Nr 1 2012 • 144

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg.
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

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

Bertil Holmström, Marstrandegatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@bertilh.se
Gunnar Söderberg, Bergläckan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

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

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2012 är 150 kronor.
Adressändringar meddelas till Kerstin Lovd, Södra Viktoriegatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: medlemsregistret@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litroavid Media AB 2012. Miljömärkt Tryckok 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2012 är 150 kr. Plusgiron: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Kim Foesselblad, tel 0704-85 33 17, kim.foesselblad@stema.com

Vice ordförande: Björn Irwert, tel 031-55 17 45, bjorn.irwert@maritiman.se

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

Kassör: Roland Liedberg, tel 031-89 91 98, kassore@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skuggsboen, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från Hjulslaget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 144

Försalongen	2	Examens- och kandidatarbeten	9
Ångbåtsfunderingar	3	Aktuellt från FARJAN 4	10
Aktivmöte och säkerhetsövningar	3	Fotolånslag på Göta älv	11
Ångbåtsurer 2012 med BOHUSLÄN och FARJAN 4	4	Bengt Fliesberg maskinist	18
Nya medlemmar	5	Vid Lysekils Ångbåtskaj	20
Medlemsrabatt	6	Marstrandbolaget del 15 - ROLAND	23
Stenpiren riskerar att rasa	7	Ett intressant Ångbåtsvevskort	24
Full fart i maskin!	7	Gissa bryggan!	26
In memoriam: Leif Magnusson	8	Båtar runt omkring	27
	9	Sista sidan	28

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 144!

Efter en vinter med hårda vindar, kyla och is är det skönt när dagarna blir längre och man anar ännu en vår och en sommar med nya ångbåtsfärder.

I detta nummer av *Ångbåten* presenterar vi säsongens ångbåtsurer med BOHUSLÄN och FARJAN 4.

Som medlem får Du rabatt på många av våra turer så passa på att planera in Dina ångbåtsurer redan nu!

Som vanligt är *Ångbåten* lastad med traditionellt stycke gods; rapporter från verksamheten i våra fartyg, samt en del historiska artiklar och mycket annat.

Är det något Du saknar är Du hjärtligt välkommen att bidra med text och illustrationer. Tveka inte heller att kontakta redaktionen om Du har önskemål om vad som skall lastas ombord!

Hur är det att färdas som passagerare i våra ångare? Har Du som aktiv medlem berättelser och foton om livet ombord?

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intressområde: Ångbåtar och ångbåts trafik, företrädesvis på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 2 2012 (145) vill vi ha manus senast 11 april 2012.

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN i vintern 1921-1922 i Marstrand. Vål trimmad på aktern tog sig BOHUSLÄN fram på kusten även i is.
Foto Alvar Nilsson, Marstrand

Ångbåten Nr 1 2012

Ångbåtsfunderingar

Lönar det sig att försöka påverka politiker och myndigheter?

Tillkomsten av Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet för sjöfart, vägtrafik, spårbinden trafik och flyg har medfört att tillsynsavgifterna skjutit i höjden. Inför 2013 väntas ytterligare kraftiga höjningar.

De skrivelser och uppaktningar som gjorts till departementen från föreningar som förvaltar det kulturhistoriska arvet börjar emellertid att ge resultat.

Regeringens regleringsbrev till Transportstyrelsen för 2012 berör just tillsynsavgifterna. Punkt 6 i regleringsbrevet har följande lydelse:

Transportstyrelsen ska redovisa vilka insatser myndigheten genomfört och planerar att genomföra för att underlätta för små och medelstora företag.

Transportstyrelsen ska även föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftsättning kan vara motiverad.

I uppdraget ingår att redovisa olika metoder för finansiering av de eventuella underskott som en sådan subventionering skulle innebära. Utgångspunkten för förslaget ska vara att Transportstyrelsen inte ska bedöma kulturhistoriska värden.

Transportstyrelsen ska samråda med Riksantikvarieämbetet, Statens maritima museer samt andra berörda myndigheter.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en

delrapport senast den 1 mars 2012 och i en slutrapport senast den 1 mars 2013.

Nu måste det till en dialog mellan företrädare för det mobila kulturhistoriska arvet och Transportstyrelsen.

Norge har infört avgiftsfri tillsyn för fartyg som av riksantikvarien betraktas som värddiga att bevaras. Så mycket (eller litet) kan vi nog inte hoppas på här i Sverige.

Nya skrivelser

I Sverige företräds det flytande kulturarvet av Sveriges Segelfartygsförening, Sveriges Ångbåtsförening, Stiftelsen Skärgårdsbåten samt Båthistoriska Riksförbundet. Det senare omfattar fritidsbåtar av kulturhistoriskt intresse.

I skrivelsen till Kulturdepartementet efterlyser föreningarna större förståelse för de historiska fartygen från myndigheternas sida samt att kulturministern tar initiativ till en utredning om värdet av det flytande kulturarvet och hur dess brukande och bevarande skall värnas.

De historiska passagerarfartygen, som inte bara ägs av föreningar, har i en skrivelse till Näringsdepartementet framhållit önskvärda förändringar. Det gäller regler om fartområden, behörigheter och tillsynsavgifter. Man pekar bland annat på alternativa säkerhetslösningar och rimliga tillämpningar av behörighetsföreskrifter, inte minst för maskinpersonal.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2012

Till våra aktiva medlemmar!

Aktivmöte ombord i WALONA vid Stenpiren

Lördagen 14 april kl. 12
Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna.

Säkerhetsövningar för aktiv

besättning ombord i ångaren BOHUSLÄN fredagen 27 april kl 17
lördag 28 april kl 11

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning!

Teknisk provtur för ångaren BOHUSLÄN
tisdag 24 eller
torsdag 26 april kl 12.00

Premiärtur med ångaren BOHUSLÄN
söndag 1 maj kl 12.00
för särskilt inbjudna (Obs!)

Parkering
på Stenpiren
är inte längre tillåten!

Ångbåtturer 2012 med BOHUSLÄN....

I årets första nummer av Ångbåten presenterar vi sommarens öppna turer med ångaren BOHUSLÄN. Om detaljerade tider, bokningar och biljettpreiser, se programmet Ångbåtturer 2012 och hemsidan: www.steamboat.se

Kvällsturer

Kvällsturer i Göteborgs skärgård går i sommar onsdagar från 13 juni till och med 5 september. Avgång från Stenpiren i Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar.

Sedan förra sommaren går kvällsturen motsols! Detta för att våra resenärer inte skall behöva stå i kö i cafeterian när vi passerar Längedrag och går genom Snobbrännan.

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutflykten går redan på Nationaldagen onsdagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10 till Marstrand och Klädesholmen med återkomst 19.30. På Klädesholmen firas Sillens dag då årets sill presenteras.

Runt Tjörn

Lördagen 30 juni gör vi en resa runt Tjörn från Mollösund. Söndagen 1 juli, liksom söndagen 15 juli, går resan runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11 med återkomst 15.00 alla tre dagarna.

Kusttur till Kungshamn

Sommarens första kusttur går fredagen 6 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars



På nordgående kusttur från Göteborg gör ångaren BOHUSLÄN ett längre uppehåll på Gullholmen. Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsson

uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Kungshamn till Göteborg.

Lördagen 7 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn genom Sotekanalerna till Hunnebostrand och åter med två timmars uppehåll i Hunnebostrand.

Kustturen söndag 8 juli går från Kungshamn kl. 10.45 med anlop av Lysekil och Marstrand. Två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30.

Framresa sker med buss från Stenpiren i Göteborg. För resenärer från Kungshamn sker återresan med buss från Göteborg till Kungshamn.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 16 och 17 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag kl. 10.00 och återresan sker med abonnerad buss från Skärhamn med återkomst till Göteborg.

Kusttur till Lysekil och åter

Nästa resa är en kusttur torsdagen 19 juli från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Fredagen 20 juli gör BOHUSLÄN en kvällstur från Lysekil med skaldjurstema. Denna tur kommer att annonseras lokalt men även på hemsidan.

Lördagen 21 juli gör BOHUSLÄN en kustresa från Lysekil kl. 11.00 genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Upphållet där blir 1 1/2 timme. Återresa från Hunnebostrand 15.15 med återkomst till Lysekil 18.00.

Kustturen söndag 22 juli går från Lysekil kl. 12.00 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa görs med buss från Göteborg. Återresa med buss kan också göras från Göteborg till Lysekil.

Söndagsutflykter

Efter kustturen i juli vidtar de sedvanliga söndagsutflykterna från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand och från Marstrand kl. 17.00.

29 juli fortsätter BOHUSLÄN till Klädesholmen, 5 augusti till Härön och 12 augusti till Skärhamn.

18 och 19 augusti stannar BOHUSLÄN i Marstrand i samband med Sekelskiftedagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00 och med återkomst 19.30.

Reservation för sjöhävning

En resa med ångaren BOHUSLÄN utmed kusten innebär att vi måste reservera oss för sjöhävning. Av omsorg för våra passagerare kan det medföra att färdvägen och resmilen kan ändras. Vi gör allt för att Du skall trivas ombord

Välkommen ombord i sommar!

och FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 passerar Slottsberget på Lindholmen på en hamntur. Kom med på en tur i båt! Färjan går både från Residensbron och Eriksberg. Foto Åke Karlsson

När ångaren BOHUSLÄN avslutar säsongens öppna turer vidtar de historiska hamnturena med FÄRJAN 4.

Vår lördag under september och oktober avgår FÄRJAN 4 från Residensbron kl. 14.00 på en guidad tur genom innerhamnen.

FÄRJAN 4 inleder säsongen samtidigt med ångaren BOHUSLÄN 1 maj men då med uppskattade beställningsturer. Färjan är glädjande efterfrågad vid bröllop och andra evenemang.

De historiska hamnturena visade förra säsongen en märkbar nedgång vad gäller antalet resenärer. Annonser i GP är både liten och dyr och kanske inte så

lätt att hitta. När vi inte uppmärksammades i samma tidnings evenemangsguide var det inte överraskande att passagerarna uteblev.

I höst försöker vi att nå nya resenärer genom att turena utgår från Eriksberg kl. 13.15. Från Eriksberg går färjan till Residensbron varifrån avgången är kl. 14.00. Efter guidad promenad iland vid Lindholmen eller Klippan återvänder färjan till Eriksberg innan den avslutar hamnturen vid Residensbron kl. 16.30.

Välkommen ombord i höst!

INGVAR KRONHAMN

Nya medlemmar 2011

Vi hälsar följande medlemmar hjärtligt välkomna till Sällskapet Anghäten och hoppas få se er ombord på våra fartyg

Cecilia Arcini, Angered
Leif Rutgersson, Angered
Leif Rådström, Angered
Yvonne Rutgersson, Angered
Bengt-Arne Karlsson, Brastad
Lena Salomonsson, Floda
Tom Salomonsson, Floda
Adam Johansson, Göteborg
Anita Ericson, Göteborg
Anette Wilhelmsson, Göteborg
Bengt Bengtsson, Göteborg
Charlotte Simark, Göteborg
Elvy Andreasson, Göteborg
Harriet Melin-Bergander, Göteborg
Ingegerd Hermond, Göteborg
Ingela Andersson Lundberg, Göteborg
Ingrid Lantz, Göteborg
Jan-Erik Larsson, Göteborg
Jan-Peter Idström, Göteborg
Johan Malmquist, Göteborg
Karin Forsberg, Göteborg
Kristian Roos, Göteborg
Lars Olander, Göteborg
Lennart Alexandersson, Göteborg
Marie Dallon Tidholm, Göteborg
Martin Carlsson, Göteborg
Mikael Mattsson, Göteborg

Peter Leijon, Göteborg
Rune Mattiasson, Göteborg
Barbro Rydberg, Göteborg
Ulla Johannesson, Hisings-Kärra
Astor Jansson, Hova
Leif Björk, Hovås
Lennart Gistedt, Hunnebostrand
Rolf Larsson, Hunnebostrand
Kauko Luoma, Härryda
Kenth Josefsson, Hönös
Yvonne Platzack, Knivsta
Jörgen Månsson, Kungsbacka
Helmut Liebscher, Lerum
Jerker Halvarsson, Lidköping
Kenneth Vejdebring, Lilla Edet
Gunn Larsson, Lindome
Rose-Marie Honkanen Nyman, Lindome
Thord Söderlund, Linköping
Dag Engström, Lysekil
Jan Ivarsson, Lysekil
Thomas F Dunham, Lysekil
Johan Gustafsson, Marstrand
Matilda Ahlström, Marstrand
Laila Eriksson, Munkedal
Fredrik Höjer, Mölndal
Henrik Berg, Mölndal
Sanna Jacobsen, Mölnlycke
Thomas Eklöf, Norrköping
Bengt Sandström, Nyköping

Florence Larsson, Nödinge
Henrik Bankel, Nödinge
Jan-Erik Bäckström, Nödinge
Thomas Enslöv, Singapore
Eva-Christina Cinthio, Stenkullen
Vincent Holmblad, Steaugrund
Lennart Eisner, Särö
Robin Larses, Särö
Dan Leu, Sävedalen
Erik Nilsson, Sävedalen
Hans Zickerman, Sävedalen
Per-Erik Gassander, Sävedalen
Anders Dahl, Uddevalla
Ingemar Karlsson, Uddevalla
Assar Bengtsson, Vankiva
Henrik Jensen, Varberg
Erik Schröder Fernlöf, Västra Frölunda
Svante Svensson, Västra Frölunda
Thomas Crafoord, Västra Frölunda
Bengt Fransson, Växjö
Hans Aronsson, Årjäng

Anghäten Nr 1 2012

Medlemsrabatt Stenpiren riskerar att rasa

Som medlem i Sällskapet Anghäten får man rabatt på söndagsutflykter och kustturer med ångaren BOHUSLAN.

På de historiska hamnturerna med FARJAN 4 lämnas rabatt vid direkt köp av biljett ombord.

Nytt för i år är att medlemsrabatt även lämnas på de första kvällstureorna med ångaren BOHUSLAN från Göteborg onsdagarna 13, 20 och 27 juni. Rabatten gäller inte paketbiljetter (med förtäring).

Söndagsutflykterna är resorna mellan Göteborg, Marstrand, Klädesholmen (även 6 juni), Skärhamn och Härön.

Kustturerna är resorna Göteborg-Skärhamn-Göteborg, Göteborg-Lysekil-Göteborg, Göteborg-Kungshamn-Göteborg samt Lysekil-Hunnebostrand och åter.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan.

Vid kustturer med båt och buss i Sällskapets regi är medlemspriset 170 kr vid ordinarie pris 220 kr och 215 kr vid ordinarie pris 295 kr.

Resor med båt och buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg.

Det går att köpa biljetter med medlemsrabatt på Ticnet för alla aktuella resor. Vid förköp genom Ticnet, eller annan återförsäljare, tillkommer serviceavgift.

Om full avgift betalats får man tillbaka rabatten ombord på BOHUSLAN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

Välkommen ombord att utnyttja medlemsrabatten!

Anghäten Nr 1 2012



*Stenpiren stängdes av efter sättningar som uppstod efter vinterns stormar och höga vattenstånd. Ålvstranden Utveckling lovar att BOHUSLAN kan ligga vid Stenpiren i sommar.
Foto Ingvar Kronhamn 19 februari 2012*

13 januari 2012 rapporterade Göteborgs-Posten att Stenpiren riskerar att rasa och att den stängts av och att ingen får beträda den.

Under vinterstormarna med högt vattenstånd har det tråkiga inträffat att material från Stenpiren eroderat med sättningar som följd.

Ålvstranden Utveckling som idag svarar för Stenpiren kommer att åtgärda ojämnheter under våren så att BOHUSLAN skall kunna ligga på sin vanliga i sommar.

Däremot kommer ingen biltrafik på Stenpiren att tillåtas i sommar!

Det gäller såväl varutransporter som de aktiva besättningsmedlemmarna som varit vana att köra ut på piren.

När säsongen är över kan ångaren BOHUSLAN inte återvända till Stenpiren förrän tidigast 2015.

Stora arbeten väntar innan Stenpiren förnyats med terminalbyggnad och flytbryggor för passagerartrafiken längs och tvärs Göta älv.

Den 1 april 2015 stannar också spårvagnar och bussar vid den nya knutpunkten Stenpiren!

INGVAR KRONHAMN

Full fart i maskin!

Ombord har det i vinter varit hårda tag. Kondensorn har som bekant inte varit vid bästa hållia. Alla tuber har måst bytas ut. Vi var alla något undrande om vi verkligen skulle hinna med detta stora arbete till säsongens seglingar. Men hängivna och kunniga medlemmar har genomfört tubhytet och mycket annat under vinterkylan.

Låt oss börja med kondensorn. Som våra läsare redan vet, stod vi inför stora åtaganden. Över 700 tuber måste bytas. Bara att få fram dem inom en kort tidsrymd, ställde höga krav på planering och framförhållning.

Tuberna kom i sin stora låda och snart var arbetet i full gång under Janne Ambertssons ledning. Han, Ulf Hellsing och Bo Kullbom, hade ett tungt lass att dra. Tuberna sitter fast med så kallade gländer som skruvas fast. Materielen var anfränt och vittrade sönder. De gamla glandren föll i smulor.

Men genom goda förbindelser hittade man ett skickligt företag, som tog sig an gavlarna och lyckades få bort det odugliga materialet. Detta underlättade arbetet oerhört och det såg ut som om tidsplanen kunde hållas. Så skedde också. I skrivande stund, i slutet av februari, är nästan alla tuber på plats jämte packningar och gländer. Stämningens och arbetsglädjens manometer visar betydligt högre värden.

Inom kort ska kondensorn provas. Eftersom den arbetar under vakuum, räcker det om den fylls till fulla med vatten. Eventuella läckor kan då upptäckas.



Snart är det dags för full fram i maskin! Anders Löf vid BOHUSLANS ångmaskin. Foto Bo Starmark.

Ångvinschen vid lastrummet togs i höstas hand om av Anders Löf. Den hade inte använts på fyra år och cylindrarna hade rostet fast. Det berodde på att ånga letat sig upp från den underliggande hotwell-tankens och fört varm fukt in i cylindrarna. Så småningom lyckades Anders få loss delarna som gjordes i ordning.

För en tid sedan provkördes vinschen med tryckluft. Den fungerade som den ska, även om en del frätor finns kvar. Givetvis försägs avloppsledningen till hotwell-tankens med en ventil.

Huvudmaskinen har givetvis fått sin

översyn. Lågtryckscylindern har rengjorts noggrant. Här finns ett mycket litet slitage beroende på varierande arbetstemperaturer i cylinderloppet.

Mellantryckscylindern har fått sina kolringar översedda och justerade medan högtryckscylindern inte har behövt röras denna vinter.

Det finns glidlager av anseliga dimensioner i vår ångmaskin. Av dessa har de tre akte ramlagren noga gåtts över. De är som vanligt i bästa skick. Detta gäller också samtliga vevlager. Som sagt är våra lager av glidlagertyp med lagermetall, babbits, i stället för

kulor eller rullar som i moderna lager.

Ångpannan har värdats på sedvanligt sätt. Pannan är oljeeldad med tre fyrar. På babordsfyren, som varit lite "vildsvint", har brännarfrenten bytts ut. Även här har man genom goda förbindelser lyckats förvärva två lika brännarfrenter med vidhängande brännare. En sitter nu om babord. Den andra finns i reserv.

Det är så vi ständigt måste arbeta. Att alltid hålla urkik efter material, som må vara utgången men fullt användbart ombord, är en metod som alltid lönar sig. Så även nu.

En dystur situation har vänts till ett framåtblickande mot kommande säsong. Som vanligt gäller: Full Fart i maskin!

BO STARMARK

In memoriam: Leif Magnusson

Återigen har vi den tunga plikten att konstatera att en mycket kunnig skeppskamrat har slagit väl i maskin för sista gången. Det är inte endast en god kamrat som seglat sin väg. En stor oersättlig kompetens har försvunnit.

Leif Magnusson arbetade mycket länge på Gotenius Varv. Redan tidigt fattade han tycke för vår ångare. Leif var ledande beträffande hanterande av fartygsplåt. Bland mycket annat.

Under åren har åtskilliga plåtar måst skärfas i BOHUSLANS skrov. Till stor del har dessa nitats. Gotenius är ett av få varv som alljämt behärskar denna konst. Alla arbeten på ångarens skrov leddes med omtanke och kunnighet av Leif. Det han inte visste om plåtstråk, spant, nitning, nitväxlar med mera är inte värt att veta.

Vid en av våra aktivsammankomster kom jag under något otvungna former att språka med Leif. Det blev några timmars lärande om hur fartyg, speciellt BOHUSLANS, är uppbyggda. Han kom också med en massa konstruktiva förslag om hur plåt ombord skulle värdas och förbättras inte minst ur en historiskt korrekt synvinkel.

Efter sin pensionering från Gotenius Varv tillhörde han Vintergänget, besätningen som vintertid utför ett ovärderligt arbete ombord.

En svår sjukdom fick ett snabbt förlopp och plötsligt var vår avhällne skeppskamrat på väg mot en annan hamn. En fin vän, en pålitlig fackman med en enorm kompetens var borta.

BO STARMARK

Examens- och kandidatarbeten

Ett examensarbete och ett kandidatarbete inom sjöingenjörprogrammet vid Chalmers Tekniska Högskola har nyligen presenterats.

Examensarbetet *Länsvattenhantering ombord på Traditionsfartyg – en fallstudie för S/S Bohuslän* har författats av Anders Axelsson.

Arbetet tar upp ett problem som många av Sveriges historiska fartyg har när hårdare retroaktiva regler införs angående deras utrustning.

Någon sänkning av utsläppsränsen är emellertid inte aktuell inom överskådlig framtid men författaren framhåller att

det är mycket viktigt att man ombord är restriktiv med länsning till sjön.

Anders Axelsson konstaterar att hårdare miljölagstiftning i vissa fall står i kontrast till värden av ett kulturarv.

Kandidatarbetet har titeln *Underhållseldning på S/S Bohuslän – en analys av möjligheten att minska förlusterna och automatisera uppvärmningen på ångbåten Bohuslän*.

Rapporten har tre författare: Dennis Backlund, Henrik Linder och Linus Poussar.

Syftet med rapporten är att redogöra för värmeförlusterna i ångpannan när

den står oanvänd, samt att presentera en möjlighet att minska den arbetsinsats som idag krävs för att hålla pannans tryck på en tillräckligt jämn nivå.

Genom att studera och beräkna pannans förluster har man konstaterat att det i dagsläget inte skulle vara möjligt att installera en elektrisk ångpanna för att kompensera dessa förluster.

Eftersom stora delar av förlusterna sker genom skorstenen skulle en montering av ett spjäll kunna resultera i att förlusterna minskas tillräckligt mycket.

Vi gläder oss åt intresset för ångaren!

INGVAR KRONHAMN

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs ligger isen i hamnbassängen på Ringön där FÄRJAN 4 ligger i vintervila. Ombord är det full aktivitet och har så varit sedan färjan avrustades efter sista turen den 29 oktober.

Sedan förra rapporten har nya däcksplank lagts på större delen av fördäck och en bit in i salongen på styrbords sida. Det nya däcksträet är 60 mm tjock kvartersägad färu. Däcksträet är bultat i underliggande däcksbalkar och pluggat på ovansidan för att dölja alla bult hål. Skandäcksplankan är av 75 mm ek och bultad till underliggande stringerplåt.

Den del som bildar fördäck är driver med bomullsgran och nåtat med svart elastisk fogmassa medan den del som tillhör salongen är driver med lingarn och nåtat med linoljekitt. Däcket är sedan behandlat med 1/3 vardera av rå linolja, terpentin och trätjära.

Arbetet med att lägga det nya däcket har vi köpt av Ocean Snickeri från Öckerö medan alla övriga arbeten utförts i egen regi med ideella krafter. Riksantikvarieämbetet har bidragit med 95 000 kr av totalkostnaden på cirka 140 000 kr.

Till de egna arbetena hör återmontering av allt som berörts av det nya däcket. Det gäller undersidan med elkablar, rännor för kättingstyrningen, fästet för maskintelegrafens stänger, ängvärmeledning etc.

På däckets ovansida är det salongsskott med dörr, takstöttor, relingsstöttor, pollare, övre lagring av hjärtstock, pollertböss, ankare och lite annat.

Som synes medför arbeten som kan



Nytt fördäck på FÄRJAN 4 läggs av snickarna från Ocean Snickeri från Öckerö. Foto Per Ahlqvist

verka ganska begränsade att det blir en hel del tillkommande jobb som görs i egen regi. Det gäller demontering och vanligen även renovering innan återmontering kan ske. Som tur är har vi en kärntrupp av synnerligen händiga medarbetare som lägger mycket tid och kraft ombord i färjan.

Även i maskinrummet har det jobbats en del i vinter. Pannan har rengjorts och genomgått invändig besiktning med godkänt resultat.

På hög- och lågtryckscylindramas

slid rörelse har spelet justerats och en ny avlastningskolv tillverkats till högtryckscylinderns slid rörelse. Vev- och tvärstyckslager har satts om och tättningsskåporna på kolv- och slidstänger packats om. Det blir spännande att se och höra hur maskinen går när det är dags för provkörning.

I år är första beställningsturen bokad redan den 21 april och tiden dit närmar sig snabbt.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 1 2012

Fotolördag på Göta älv ur finländskt perspektiv

Den finländske sjöfartsjournalisten Thore Malmberg besökte Göteborg hösten 2011. Vår medlem Ove Iko tog honom med ombord i ångaren BOHUSLÄN och på en tur på älven med FÄRJAN 4. Det blev en minnesvärd lördagseftermiddag. Här är Thores berättelse.

En vacker lördag i slutet av september 2011 vandrade jag utmed kajerna i Göteborg till fyrmastbarken VIKING.

Sedan tog Ove Iko mig med på fantastisk tur bland båtar i Göteborg. Vi började naturligtvis med en ordentlig rundvandring på ångaren BOHUSLÄN vid varvskajen på Ringön.

Det blev fem festliga timmar i Göteborg med idel maritima sevärdheter. Hemma igen i Finland plockade jag fram Skärgårdsredarnas illustrerade skepplista från 2011 och Örjans skepplista från 2008, utgiven av Klubb Maritim. I reserv har jag naturligtvis också både svenska och finländska listor och Lloyd's Register för att säkert få alla mina bilder rätt dokumenterade.

Men först till min kajpromenad från hotellet nära Stenaterminalen in till barken VIKING.

Mitt första motiv var POSEIDON, en utflyktsbåt som såg tysk ut men visade sig vara dansk från början, byggd 1961 i Frederikshavn. Eftersom hon ursprungligen gått ut till Læsø diök kopplingen till Finland genast upp: det var vid danska Læsø Finlands genom tiderna mest dramatiska och föredömda fartygskollision inträffade julhelgen 1930, när Finska Ångfartygs Aktiebolagets passa-



Ove Iko poserar vid ratten i styrhytten i BOHUSLÄN

gerarångare ARCTURUS och OBERON (båda på linjen Helsingfors-Köpenhamn-Hull) kolliderade i dimma. OBERON sjönk och 42 personer följde henne i djupet.

Nästa fotoobjekt blev WALONA, också hon vit vid kaj. Antagligen en trevlig utflyktsbåt, som kunde vara värd att prova någon gång. Hennes byggnadsort Abelvaer tvingade mig googla för att reda ut att platsen finns i norska Nord-Trøndelag.

Sedan var där två gamla vänner från Göta kanal vid kajen: WILHELM THAM och JUNO. Av dem har jag åkt flera gånger med WILHELM THAM, senast i "bananhytten" längst akterut på styrbords

sida. Vi var två vuxna och en dotter i tonåren. När vi klättrat i kojerna insåg vi varför hytten kallades så. En extra bonus blev mullet från propelleraxeln alldeles intill. Men dottern älskade WILHELM THAM, där hon fick hjälpa till i köket.

FRYKEN, MARIEHOLM, VIKING – en bit finländsk historia

Nästa objekt var ms FRYKEN, och här hade vi Finland igen. Den här lastbåten, som är värdefull av historiska skäl och förefaller vara välkött – det gick inte att få komma ombord – hörde under det vackrare (?) namnet SVANEN hemma i Borgå i Finland 1961-1971.

Följande var en svensk örlogsmän som hade krävt större kunskaper än jag har, men hon hade säkert inget med Finland att göra. Det hade inte heller fryskeppet FLADEN (No 29) eller bogseraren ESAB IV.

Framme vid vackra MARIEHOLM är kopplingarna till den gamla östra rikshalvan självklara. Hon är ju byggd 1934 i Odense för Svenska Amerika Liniens feedertrafik från Baltikum och Finland till de stora emigrantfartygen som avgick från Göteborg.

En "syster", även om det kanske inte är helt ortodoxt att kalla ss KASTELHOLM, byggd 1929 på Eriksbergs i Göteborg, för ett systerfartyg, arbetade länge under blåvit flagg. Exteriören är i varje fall förvillande lik!

Men också MARIEHOLM har fört Finlands flagga, även om det skedde i hennes liv inte blev alltför glamoröst. 1982 såldes hon till Finland, och inför resan över Östersjön övermattade jag ensam ombord i en liten hytt längst akterut i Malmö.

Uppdraget att restaurera den svårt förfallna skönheten blev emellertid övermäktigt för de nya finländska ägarna. Efter bara ett drygt år lämnade hon Helsingfors för att så småningom bli restaurangfartyg i Göteborg.

När jag fortsatte kajpromenaden uppströms kom plötsligt en okänd skönhet på Göta älv. En vacker vit slup, låg men troligen med drag av ett spännande förflutet. Senare, under rundturen med FARJAN 4, skulle jag vid Gotenius varv på Ringön se hennes namn tydligt: SVLA AF



FARJAN 4 anländer till Klippan på en historisk hamntur

BOHUSLÄN. Men enbart namnet hjälpte inte, för jag kunde inte hitta henne i några register. Troligen vet ändå någon av läsarna allt om båten.

Framme vid fyrmastbarken VIKING gjorde jag ett snabbt besök ombord. Det var full rulle i hotellreceptionen, och inte mycket som påminde om när Kap Hornarna samlades ombord för en av sina sista kongresser 1986 eller när VIKING var finländsk. Med Mariehamn i akterspeglan seglade hon på Australien 1929-1949 för att två år senare hamna i Göteborg.

På VIKING:s sista resa 1947 fick en

plötslig vindkantring en ung sydamerikansk besättningsman att dödsstörta från riggen 42 meter till däck. Kapten Karl Broman tvingades agera präst vid sjöbegravningen som följde gammalt mönster:

"Liket sveptes in i tre våder ny segelduk med en längd på 6 fot. Säckan fylldes med järnskröt och den avlidne placerades på en lave som timmermannen bode tillverkat. Kaptenen höll en kort predikan. Som avslutning på ceremonin sjöng man två psalmer, en på engelska och en på svenska.

Så beskrevs begravningen i en

Ångbåten Nr 1 2012



SVLA AF var en gång finländsk. Här finns ännu en del att göra om man vill restaurera henne.

minnesartikel av Kim Lund i Åbo Underrättelser 2008.

Nära Viking's förtöjningsplats såg jag LAISE DAHLQVIST dela pir med S:t ERIK. Nu var vi där igen: S:t ERIK har hemmahamnen Göteborg målad i aktern men fartyget ägs av Strömma Turism och Sjöfart med ägarfamiljen von Rettig i Finland, där man i all tystnad byggt upp Sveriges troligen största flotta av utflyktsbåtar.

Fantastiska ss BOHUSLÄN!

Sedan svängde jag och återvände mot hotellet, där Ove Iko plockade upp mig för nästa fas. Nu blev det njutning för

hela slanten, när vi klättrade ombord i ångaren BOHUSLÄN förtöjd för vinterservice vid Gotenius varv på Ringön.

Ur mitt finländska turistperspektiv ligger Ringön "på andra sidan" älven, precis som man i Åbo också har en strand vid Aura å som ligger "på andra sidan". Det stora skeppsvarvet i Åbo, Crichton-Vulcan som var en viktig del av salig Wärtsiläkoncernens skeppsbyggnadsindustri, låg då där. Senare har efterföljarna flyttat ut från centrum.

Precis som i Göteborg har stranderna i Åbo också bytt karaktär. Vill man se gamla fartyg i stora mängder skall man i Åbo följa den västra åstranden. Där

ligger bland annat världens troligen äldsta existerande Waxholmsbåt, caféfartyget KATARINA, byggt som FRIEDRICHSBORG på Södra Varfvet i Stockholm 1869.

I Åbo finns också en en krogbåt, som en gång i världen var svenska ss TRANSIT No 4 byggd 1856 för trafik genom Göta kanal. Efter olika öden blev hon under namnet MAILAND under 1922 ett första samarbetsprojekt för Silja Lines föregångare som då köpte upp en besvärlig konkurrent i Ålands-trafiken. Bara tre år senare hade hon degraderats till präim, nu med namnet stavat MAILAND.

Efter denna utviking tillbaka till BOHUSLÄN. Att skriva något om henne är helt onödigt, eftersom alla läsare känner henne så mycket bättre än jag. Tillåt mig bara ett par reflexioner:

En gång i augusti 1986 följde jag med på en kvällstur från yttersta skärgården - Lysekil eller Marstrand? - in till Göteborg. Ångaren gled ljudlöst fram mellan klippor och holmar, djupt lastad med lyckliga sommarfirare. Kvällen blev mörk och alla ljusen ombord gav en förtrollad stämning när jag på däck lyssnade till havets fräs mot skrovet. Jag skickade ett kort till min dotter:

"Hej! Den här ångbåten är jättefin!"

Det är BOHUSLÄN fortfarande, och mycket mer än så. Vi vandrade runt från maskinrum till brygga. Jag njöt av salongerna med vackra träarbeten och underfundigt praktiska lådor för servis och bestick. Den monumentala trappan imponerar naturligtvis, men mest var

jag bara glad över att BOHUSLÄN finns kvar och blir vackrare dag för dag. När jag skriver detta i december har hon lämnat varvet och förtöjt på sin ordinarie vinterplats vid Skeppsbron i Göteborg.

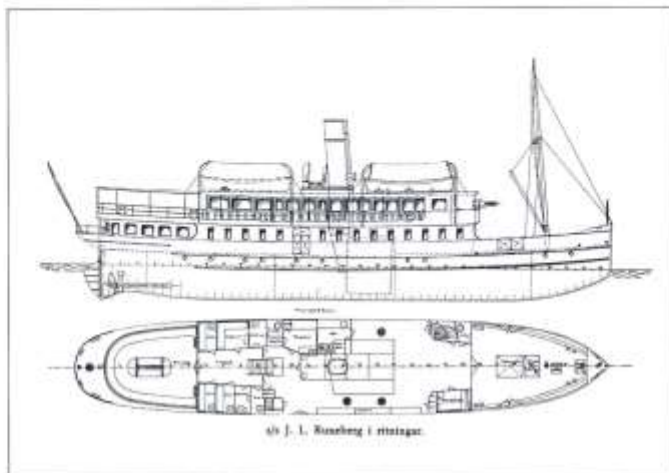
Samtida finländsk syster blev rysk

En annan, liknande, ångare byggdes praktiskt taget samtidigt på Eriksbergs varv. Det var J. L. RUNEBERG som byggdes för Borgå Ångfartygs Aktiebolag i Borgå. Den 19 juni 1914 lämnade hon varvet för leveransresan. En månad tidigare, den 14 maj, gick BOHUSLÄN ut på sin provtur.

Visst var J. L. RUNEBERG med sin längd på bara 37 meter drygt fem meter kortare än BOHUSLÄN, men det var ändå en båt som i Sverige kanske rentav hade kunnat kallas palatsångare. En stor och vacker vit skärgårdsbåt insatt på turistlinjen mellan Helsingfors och Borgå och senare, 1937-1944 under namnet PORTHAN i trafik bland annat till Åland.

Vi fick aldrig någon chans att bevåra denna J. L. RUNEBERG i Finland – den båt med samma namn som under 2012 fyller 100 år är två år äldre och betydligt mindre – eftersom Sovjet unionen tog henne som krigsskadestånd i juni 1945.

Hon hade också annars varit bra att ha kvar i Finland, eftersom det fanns plats för 350-400 passagerare ombord. Dagens J. L. RUNEBERG kan bara ta 200, och det är redan för mycket.



Borgåbåten som ryssarna tog. S/S J. L. RUNEBERG byggdes samtidigt med S/S BOHUSLÄN på Eriksbergs varv. Vid krigslutet övertogs ångaren som krigsskadestånd av Sovjetunionen. Varesritning

Tiden rann bort utan att vi märkte det under rundvandringen, och plötsligt blev det bråttom: FARJAN 4 skulle gå ut på sin lördagstur med guidning på Göta älv. Vid Residensbron tog vi oss ombord, fick våra polletter att avlämnas vid återkomsten, och lade ut.

Guiden var säkert duktig och kunnig i Göteborgs arkitektur och kulturhistoria, men jag var oartig – jag hade inte tid att sitta inne och lyssna. I stället gick jag ut på däck för att beundra alla båtar.

Vi började med att stryka förbi Göta Kanalbåtarna och VIKING, och smög

sedan förbi hotellbåten ASTORIA med de två skorstenarna i gult och rött – samma som i Finlands statsvapen – uppströms mot De döda skeppens vik, som någon kallade området.

Ett mycket dött skepp sågs också liggande halvsjunken med delvis sönderslagna glasrutor i överbyggnaden. På BETELSKEPPET – också kallat en livbåt för hemlösa – ett stycke därifrån tittade en man lutad mot relingen på oss. Här erbjuds korttidsboende för missbrukande män förutsatt att de kan hålla sig nyktra ombord.



Idag är skrovet blåmålrat på BETELSKEPPET, men som finländska KALLA var hela fartyget blåändade utsmålrat.

BETELSKEPPET levererades 1963 från Rauma-Repolas varv i Valko, Lovisa, till Sjöfartsstyrelsen, som finländska Trafikverket hette då. Under namnet KALLA förde hon blåvit statsflagg med Sjöfartsstyrelsens emblem fram till 2003 då hon såldes till Åbo för att först bli MATILDA och två år senare svenska BETELSKEPPET.

Jag borde ha känt igen profilen för jag såg henne då och då i skärgården med en svärm av lodningsbåtar vid sidan. Hon var extremt grundgående (1,5 m) vilket passade bra för sjömätning i skärgårdsvatten.

Vidare förbi en bogserare med namnet STRAND målat i bogen och med en skuta förtöjd på utsidan. De båtarna förblev ett mysterium för mig, men så är jag inte heller specialiserad på bogserbåtar.

Ytterligare en bogserbåt dök upp vid kajen, FANNY, och inte heller nu kunde jag placera henne. Nedanför ett runt torn låg en om- och tillbyggd lastskuta med namnet JOHN CHARLTON målad på bryggskärmen. En skylt upplyste om att hon var till salu.

Lloyd's Register har fyra sidor med fartygsnamn börjande med John, ett av dem för en produkttanker vid namn

JOHN CHARLTON, byggd 1918 i holländska Pannerden och förlängd 1974.

ISOLDA-SVERIGE en gång finländsk

Sedan gick vi tvärs över älven och smusade oss fram vid Gotenius varv på Ringön, förbi vackra BOHUSLÄN och vita ISOLDA, byggd 1902. Hon var Sveriges sista seglande oceangående handelsfartyg om man får tro Svensk Sjöfarts Tidning.

Visst står det ISOLDA-SVERIGE på sidan, men hon hörde under närmare 30 års tid från 1961 hemma först på Brändö, Åland, och senare i Pargas utanför Åbo. 1997 började man restaurera henne på allvar, men än förefaller det vara mycket kvar att göra.

Vidare nedströms i en flytdocka låg en trälare i stort behov av att få skrovet skrapat och vitmålat på nytt. Vid Ringö brygga jobbade man på en veteran med namnet dolt under målarfärg: ROXEN av Önnered, en trälare byggd i östryska Rosslau 1969. Här verkade det vara ombyggnad av överbyggnaden på gång.

Lettiska TRANSFER dockade i nästa flytdocka. TRANSFER är ett koreanskt bygge från 1977 som seglat under många namn sedan hon levererades som STENA RUNNER. VINGATANK var nästa objekt, men ett elakt motfjus gjorde det svårt att fotografera henne, och någon finländsk koppling kunde jag inte komma på.

Vem är Eduard Melin?

När vi fortsatte nedströms låg STENA CARISMA vid kaj, grant reklamålrad och med texten "120 minuter till äventyret"



Kapten Per Ahlqvist på Färjas 4.

Maskinbefäl Bert Johansson på Färjas 4. Skylten skall inte tas allt för bokstaveligt.

på överbyggnaden, synbarligen syftande på överfartstiden till Danmark. Vadå 120 minuter? Jag var ju mitt uppe i äventyret på Göta älv!

I något skede strök vi tätt förbi replikbygget GÖTHEBORG och jag mindes hur jag en aprildag 1999 på Eriksbergsvärkets gamla område intervjuade timmerman Rolf Wikström, ursprungligen från finländska Ekenäs. Då hade han i snart tre års tid arbetat med spanten till Götheborg.

Medan ÄLV-SNARREN 5 elegant dan-

sade ut på älven från en brygga på varvssidan tog vi kurs på Klippan, där det fanns fler båtar att njuta av: EDUARD MELIN föreföll fungera som café men inget var öppet ombord.

Menyn som fortfarande fanns anslagen talade om både väfflor med sylt och äppelkaka. Namnet i aktern sade mig inget. Ingen av mina skeppslister där hemma var heller till hjälp, men också här vet säkert någon läsare allt!

Längre ut vid bryggan låg PHAMEN 5 och jag läste på en skylt att det här

var en örlogspråm byggd 1905 under unionsupplösningens skälvande minuter. Med Karlskrona som bas tjänade hon det svenska försvaret under två världskrig, stod det på skylten, och jag funderade ett ögonblick på hur olika krig kan uppfattas i våra två länder.

I Klippan guidade mig Ove Iko runt och vi tittade på minnena av Carnegie. Sedan lade FÄRJAN 4 ut igen, och på hemvägen mötte vi bl.a. STENA JUTLANDICA innan vi förtöjde inte långt från Krigssegelharmonietet. Då hade



jag också njutit av stämningen i maskin- och pannrummet och sparat cirka 280 bilder i kameran. Vilken fotosafari! En finare dag är svår att uppleva.

TEXT OCH FOTO: THURE MALMBERG

Övre bilden: Under färden med Färjas 4 mötte vi STENA JUTLANDICA på utgående från Göteborg.

Nedre bild: Färjas 4 har återvänt till Residensbron och passagerarna lägger sina polletter i båsarna.

SVEA AF BOHUSLÄN

byggdes 1904 som NYA AVANCE. Den såldes 1937 till Marinförvaltningen och blev MARSGARN. I privat ägo sedan 1980 under olika namn. Gör numera kryssningar på västkusten.

JOHN CHARLTON

byggdes 1918 och fick namnet JOHN CHARLTON 1919. Fartyget blev svenskt och byggdes om till tankfartyg 1948 med namnet TANKFORS. Sålt 1990 och återfick då namnet JOHN CHARLTON.

EDUARD MELIN

byggdes vid Göteborgs Mekaniska Verkstad som bogserångare för Göteborgs Hamn- och Ellärbeten 1882. Sälld och motoriserad 1920. Namnet fick ångaren efter grosshandlare Olof Edward Melin.

RED

Bengt Fliesberg – en av våra maskinister

En av våra maskinister, Bengt Fliesberg, berättar här om sitt yrkesverksamma liv.

Jag föddes i Haga i Göteborg, men mina föräldrar, systrar och lilla jag flyttade snart till Stockholm där jag växte upp och gick i skola.

Min farbror var sjökapten och pappa maskiningenjör. Båtar blev tidigt mitt stora intresse, allt från en fin modellbåt som min farbror byggde, till skoltiden då jag ofta sprang i hamnen och tittade på när Sveabolagets båtar lossade och lastade vid kajerna.

För veckopengen åkte jag ofta hamnflirta och någon gång skärgårdsbåt. Då stod jag oftast vid maskinkappen och tittade på maskinisten nere i maskinrummet. Under krigsåren var jag i tre år med i Sjövärnsskåren där jag fick lära mig segla, ro och navigera.

Jag gick till sjöss 1946, först på däck i Rederi Sveas FIDRA som gick i Europa-Sydamerikafart och sedan som maskinelev i Broströms KRAGEHOLM och som motorman i SPARRHOLM.

Den ena gick på Nordatlanten, den andra i sockerfärten Kuba-Staterna-Kanada. På den tiden hade inte alla fartyg radar. Allt gods handlastades och liggetiden i hamn kunde vara veckor.

En skadad propeller i SPARRHOLM gjorde att jag kunde göra verkstadspraktik på Finnboda Varv före en försenad värnplik i flottan. Där var jag äldre ombord i jagaren VISBY och i ångisbrytaren ATLE.

Jag hade en del sparpengar från sjötiden, lånade en del av min styvfar, levde snålt och bodde inneboende medan jag läste till fackskoleingenjör.

Efter skolan blev det några fina månader som smöjare/eldare i Sveabolagets RANE. Jag betalade studiekulden och mönstrade av.

Jag sökte nu till Finnboda Varvs maskinritkontor. Där fick jag jobb och gjorde ritningar till ångmaskinsdelar, rör och reparanter. Men jag hade inte tillräckligt med verkstadspraktik för att läsa till sjöingenjör.

Jag slutade på Finnboda och började i verkstaden på de Laval Ångturbin. Där var jag med vid montage av turbiner



Bengt Fliesberg vid ångmaskinen i mullångaren MÅLSTEN.
Foto från Bengt Fliesberg

och värdar. Men efter att en tung turbinskiva hamnat på min högra fot fick jag flytta upp till ritkontoret och rita turbindetaljer.

1955 kompletterade jag till sjöingenjör på gamla Chalmers i Göteborg och sedan var det att gå till sjöss igen.

Jag blev maskinist i Svenska Lloyds GYVNA, en fin gammal båt som drevs av en på den tiden stor fyrtafts tvåstycksmotor. Medelhavsart passade mig utmärkt med flera anlop i Göteborg och lästmön där.

Jag mönstrade av efter en tid och körde ångmaskin i FÄRJAN 3 mellan Fiskhamnen och Eriksberg innan jag började på Eriksbergs maskinritkontor.

Man hade beställning på fem turbin-tankers och jag gjorde installationsritningar för maskinrummen.

Jag var på Eriksbergs ritkontor i två år, tror jag, innan jag begärde och fick tjänstledigt för att vara ute som maskinist i turbin-tankern BRAHEJUS. Den var byggd på Kockums för Trelleborgs Ångfartygs AB.

Tankfart på Persiska viken var inte särskilt roligt. Venezuela-Göteborg var trevligare och ångturbinmaskineriet ombord mycket intressant.

Nu ville jag prova något nytt. Jag sökte till Svenska Lloyds stuveri-avdelning och fick möjlighet att vara med om begynnande modern lasthantering, vilket betydde terrylenesling, truckhantering och paketerat gods på pallar eller i sling.

Svenska Lloyd var föregångare i lasthantering och jag höll till på kajerna vid Skeppsbron och i lastbåtarna. En stuverichef anställdes och jag erbjöds jobb i nya Skandiahallen som då ännu inte var färdigbyggd.

Jag förstod inte, eller anade inte, att containerhanteringen skulle bli så stor. Jag slutade och "sådade om".

Nu blev det papper och massa. På Bäckhammars pappersbruk blev jag konstruktör med viss delaktighet i montagearbeten i fabriken. Efter några år kom jag till Stora-Skutskärnsverken. Där var jag vikarierande transportchef med ansvar för utlastning av pappersmassa i fartyg och på järnväg. Jag var delansvarig för hamnens skötsel med fyrbelysning, utläggning av prickar och isbrytning.

I hamnen utvecklades metoder för enhetslast av massa, med sex balar i hiven. I många båtar handlastades och rullades massabalarna i lastrummen.

I större båtar blev det dock vanligt att band eller wiresling följde med hiven ombord som öppnade paket för senare snabb utlossning. Färdigslingat virke var också nytt.

Efter några år i Skutskär blev det Uddevallavarvet, nu som transportchef. Där hade jag ansvar för alla horisontella transporter med truckar, traktorer och "självgående" vagnar. Allt från postpaket till fartygssektioner på mer än 200 ton.

Jag fick möjlighet att förnya nästan hela fordonsparken och förändra transportrutinerna. Det var en intressant men också konfliktfylld tid som det ofta blir när något skall förändras.

Efter varvsnedläggningen läste jag på Chalmers och fick tillbaka min behörighet som maskinist. Jag undervisade där i två år och sedan har det bara rullat på med båtar; ångbåtar, bogserbåtar, fljor och segelskutor.

I över 20 år har jag "hållit på" med

ångaren BOHUSLAN i Göteborg. Första tiden var jag på däck och fick handstyra med den stora ratten. När jag återfått min maskinbehörighet "kröp" jag ner i maskin.

BOHUSLAN har en stor trecylindrig ångmaskin och där är jag maskinist, äldre och smörjare sommartid. Under vintern håller jag på med underhållsarbete.

Ångmaskiner är numera ett huvudintresse. Jag har under flera somrar kört ångmaskinen i stockholmsångaren MARIEFRED, men även i BLIDÖSUND. Jag har även tjänstgjort i Strömme Kanalbolagets STOCKHOLM. Den körs visserligen normalt med dieselmotorer men under några år gjorde STOCKHOLM julbordskryssningar med den stora trippelångmaskinen igång.

Ytterligare några ångbåtar jag kört är DJURGÅRDEN 3, FREJA AV FRYKEN och bogserbåten STOCKVIK. Andra har varit försedda med motor; bogserbåten TYR, PAULUS 1, segelskutorna WESTKUST, och BRITTA.

Ångmaskinerna är mer "levande". Man ser hur kolvstänger och vevstakar överför kolvkraften på vevaxeln, man ser excentrarnas malande och kulissbågarnas vippande. Det luktar ånga och varm olja och det är ganska lite buller. Ja, det är en viss form av, skall man säga lycka, att få uppleva och kunna få manövrera en ångmaskin.

Så här ser mitt yrkesverksamma liv ut, ganska mycket med marin anknytning.

BENGT FLIESBERG

Vid Lysekils ångbåtskaj sommaren 1948

En avslagen ångbåtsupplevelse i Lysekil sommaren 1960

Jag har tidigare skildrat min sista resa längs kusten från Lysekil till Göteborg med en riktig gammal Märstrandsbåt, S:t ERIK (låt vara då dieselfierad).

Jag hade nämligen besökt en vän i Henån några dagar under denna uppseendeväckande regniga och blåsiga sommar 1960.

Men så skulle jag tillbaka till mitt eget sommarviste på Styrö Tången. Så en grå morgon stod jag på Henåns gamla ångbåtsbrygga för att resa till Lysekil med gamla m/s HAFSTENSFJORD (till typen ett mellanting mellan m/s STÅNGELHUVUD och en "stänka").

Den ersattes senare av det elegantare nybygget m/s BYFJORDEN – sedermera BUSEFJORDEN kallad.

Jag steg ombord och så bar det av till Lysekil via Koljö fjord och Strömmarna. I Lysekil blåste det mycket mera än i Henån och i det rådande kulna vädret var Lysekils berömda hamnvarter påtagligt tomma.

Livet vid ångbåtskajen hade redan då, 1960, börjat präglas av den pågående ångbåtsdöden, som mest hade drabbat kustlinjetrafiken till Göteborg.

Av denna återstod detta år förutom S:t ERIK bara m/s ALBREKTSUND, som gick i motsatt riktning mot S:t ERIK – en slags "omvänd express".

Därutöver fanns lokalbåtar till närområdet – störst bland dem var m/s SOTEN, som gick till just Sotenäset. Minnet var stänkorna till Gåsö, Grundsund och Kornöarna.



Södra hamnen i Lysekil med ångaren BOUSLÅN vid ångbåtsbryggan. Fykort från Bo Starmarks samling

Första torsdagen i augusti 1948 var det mera liv i Lysekil

På morgonen strax före kl. åtta hördes MÅRSTRAND blåsa anlöpsignal för ett fem minuters uppehåll före avfärden mot Göteborg.

Sedan fick ångbåtskommissionären och hamnkaptenen någon timma på sig att äta frukost. Men klockan nio ankom LYSEKIL för att ligga en timma och expediera gods innan det klockan tio var dags för avgång mot Göteborg.

Vid Lindholmen, där Vägeröds ränna mynnar i Gullmarsfjorden, kunde man nu efter någon timma se Bohuslänska Kustens VALBORG på sin väg mot

Fiskebäckskil. Efter anlöpet av Lysekil skulle hon kl. 11.15 avgå norrut mot Sotekanalen och Hunnebostrand.

Tre kvart senare, vid middagstimman, blåste nu GÖTEBORG, just kommen från Göteborg, för anlop av Lysekil. Denna, den största och kanske ståtligaste kustångaren i Bohuslän, skulle sedan vidare norrut mot Strömstad och Oslo.

En kort stund senare, kl. 12.20, ankom BOHUSLÅN på sin norrgående exprestur till Smögen och Gravarne samt åtföljande återfärd till Göteborg. Men sedan fick hamnkaptenen och ångbåtskommissionären två timmars middagsrast.

Först vid halvtretiden blåste nämligen



Övre bilden: Även Bohuslänska Kustens OSLO gick mellan Göteborg och Oslo med mellanstationer. Ångaren hade lastrum och passagerarhytter i mellandäck. Foto från Rustan Gandvik

Nedre bilden: Bohuslänska Kustens VALBORG gick under hela sin tid i bolaget på linjen Göteborg-Uddevalle-Lysekil, på senare år även till Hunnebostrand. Foto från Rustan Gandvik



Ångbåten Nr 1 2012

OSLO på sydgående för anlop. Hon hade kommit från Oslo och Strömstad och skulle nu till Göteborg. En timmas kafferast kanske kommissionären och hamnkaptenen hann med men 15.30 kom S:t ERIK från Göteborg. Hon skulle ligga en halvtimme för expediering av gods.

Men nu blev det riktigt jäkligt. Redan 15.50 ankom nämligen BOHUSLÅN på sin återresa mot Göteborg.

Nu gällde det att vara skärpt. Klockan 16.00 skulle båda ångarna avgå. S:t ERIK på nordgående mot Malmön, Fågelvik, Smögen och Gravarne, medan BOHUSLÅN fortsatte sin "rättvända" exprestur söderut till Göteborg.

Men sedan kunde både hamnkaptenen och ångbåtskommissionären hämta andan ett tag. Först skulle nämligen VALBORG ankomma från Hunnebostrand och Smögen för att avgå 17.45 till Uddevalla.

Snart nog, kl. 18.30 ankom sedan ROBERT THORBUEN för natten efter att

ha lämnat Göteborg tidig morgon kl. åtta. Men så hade ångaren också gått den långa vägen innanför Tjörn och Orust men utan att anlöpa Uddevalla.

Även om det nu blev god tid för mat och annat var det inte slut för dagen. I augustikvällens mörker (sommartiden var ännu inte uppfunnen) blåste MARSTRAND fem minuter i nio för anlop på sin "omvända" expresstur mot Smögen och Gravarne. Men sedan kunde både hammkapten och ångbåtskommissionär vila ut efter dagens slit och vedermödor.

Denna dag 1948 hade alltså Lysekil elva ångbåtsanlop mot bara fyra 1960 (låt vara dieselifierade).

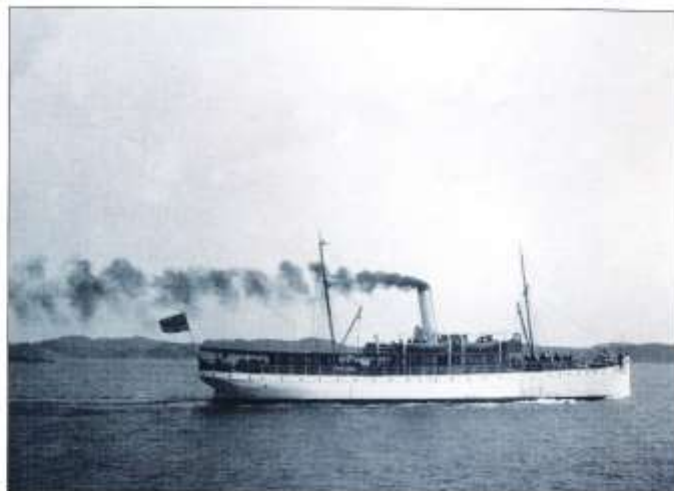
Var ångarna befann sig vid middagstid

Bilden bör nog kompletteras med en överblick över var de olika kustångarna befann sig vid en given tidpunkt denna dag, till exempel vid middagstid kl. tolv då GÖTEBORG anlöp Lysekil.

På sin "rättvända" expresstur till Smögen och Gravarne hade BOHUSLAN just då lämnat Gäsö och stävade vidare mot Fiskebäckskil. Sydgående MARSTRAND passerade Kalvsund i Göteborgs norra skärgård på sin "omvända" expresstur in mot Göteborg.

Samtidigt kunde kapten på sydgående LYSEKIL redan se norra inloppet till Mollösund under det att S:t Olovs valar vid Kyrkesund kunde iakttas från nordgående S:t ERIK. Kanske skulle de mötas på Kråkefjorden.

På samma gång strävade Lilla Tjörn i sin ensamhet mellan Hövixsnäs och



Ångaren Göteborg var Ångbåts AB Bohuslänska Kustens största fartyg. Den var byggd 1891 och trafikade linjen Göteborg-Lysekil-Strömstad-Oslo. Foto från Rustan Gensvik

Stenungsund för att genom Skäpesund passera Stigfjorden på väg till Nösund.

Bohuslänska Kustens ROBERT THORBURN hade passerat Stenungsund och var nu på väg genom vackra Svanesund till idyllen Stillingsön. Ångaren skulle fortsätta öster och norr om Orust på sin resa till slutmålet för dagen, Lysekil.

Där hade rederiets GÖTEBORG just lagt till vid ångbåtskajen med Oslo som firdmål. Samtidigt stävade sydgående OSLO ut ur Bottnafjorden med

Hunnebostrand och Sotekanalerna i

sikte. VALBORG hade just rundat Malmön för att via Smögen och Sotekanalerna nå Hunnebostrand.

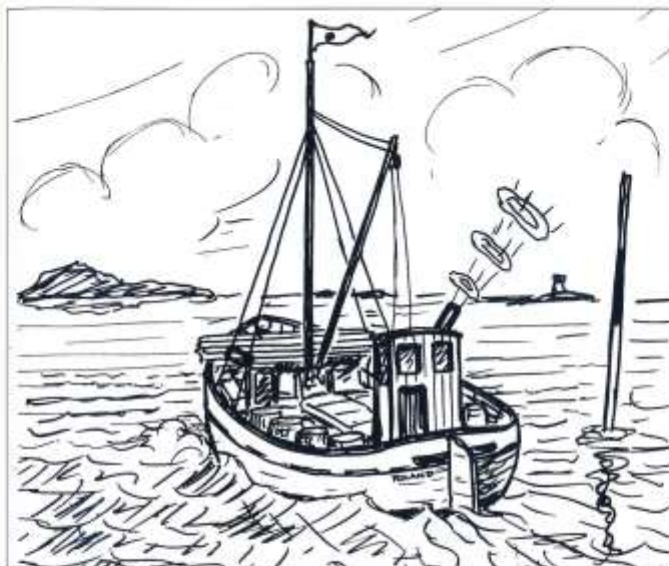
I Stenungsund hade BORGILA liggerdag med bunkring och fejan för nästa dags tur runt Orust. Hon hade kommit dit föregående kväll kl. 19.15.

Lika stilla låg ALBREKTSUND och WESTKUSTEN vid Stenpiren i Göteborg. De bunkrade kol och hanterade gods vilket kanske också BOHUS, även kallad "Fåhus", gjorde.

PER ERIK LINDGREN

Ångbåten Nr 1 2012

Marstrandbolaget del 15 – ROLAND



Marstrandbolagets lastbåt ROLAND som Dag Almén kom ihåg den.

Marstrandbolagets minsta fartyg var lastbåten ROLAND som Dag Almén beskrev i Ångbåten nr 31 1975.

ROLAND byggdes 1918 som fraktbåt av skeppsbyggmästare Carl Göransson vid varvet i Varberg. Beställare var Alf och Edvard Johansson i Lilla Edet.

ROLAND byggdes av ek och fur och påminde om en vanlig fiskebåt med utanpåliggande roder och styrhytten akterut. Skrovet var enligt måtbrevet 14,60 meter långt och 6 meter brett.

Ett avgasrör på styrhyttens ena sida lämnade rökringar från en encylindrig Avance tändkulemotor på 35 hästkrafter. Farten var blygsam.

1921 blev ROLAND fiskefartyg med Öckerö som hemort. 1928 kom fartyget till Fisketängen med Henry Hellgren och Helge Hahne som ägare.

1930 köptes ROLAND av Marstrands Mek. Verkstad som samma år sålde fartyget vidare till Marstrands Nya Ångfartygs AB. Priset var 8.500 kronor.

Sedan ångaren Tjörn avslutat trafiken på Inlandsbryggorna 1930 inköptes ROLAND för fraktrafik på bland andra de bryggor som tidigare trafikerats av ångaren Tjörn.

Vid den här tiden hade ångbåtsbolagen fått konkurrens av fartyg av samma typ som ROLAND. De kallades för jakter och hade betydligt lägre omkostnader än ångbåtarna. Det var därför ett sätt att överleva när Marstrandbolaget anskaffade ROLAND för trafiken på de mindre bryggor som sällan eller aldrig anlöpades av bolagets passagerångare.

ROLAND hade ett omfattande program. Måndag förmiddag lastade man på Klädesholmen och gick därefter till Göteborg. Tisdagar lastade man i Göteborg för att avgå onsdag kl. 06 till Ellös med 11 mellanstationer. Från Ellös gick ROLAND torsdag kl. 06. Fredagar lastade man i Göteborg för att avgå lördag kl. 07 till Skärhamn med åtta mellanstationer. Söndagen var ledig. ROLAND fördes av skeppare A Wikström.

ROLAND följde med i köpet när fartygen i Marstrands Nya Ångfartygs AB övergick i Marstrands Rederi AB 1951. Då värderades den lilla lastbåten till 1000 kronor.

ROLAND var i trafik fram till 1954, de sista åren mellan Göteborg och Klädesholmen. 1955 såldes ROLAND till Göteborgs Fiskerijälsfabrik. 1956 avriggades fartyget, motorn togs ur och förklarades som prälm. 1961 anmälades skrovet vara upphugget.

INGVAR KRONHAMN

Ett intressant ångbåtsvykort från Göteborgs hamn



Utsikt från Otterbällan över Göta älv och Hisingen. På Hisingssidan Ramberget och Götaverken. Götaverken upptad 1841 som Kjällers Mekanska Verkstad vid Skeppsbron (nederst i bild). I mitten Träpiren, till höger Stenpiren.

Detta vykort grävde jag fram för en tid sedan, och jag hoppas, att det kan vara av intresse för *Ångbåtens* läsare, särskilt som en och annan Marstrandstång är med på ett hörn.

Jag skulle tro, att vykortet har tagits under 1920-talets mitt, förmodligen under dess senare del. På Träpirens västsida ligger först två "motorstänkor". Den främre av dem skall enligt uppgift vara ALDEBARAN. Därefter följer ångaren ARENDAL (ex. LÄRKAN). Bakom denna lilla trevliga skärgårdsbåt håller ångaren STYRSÖ II på att backa ut. Därefter följer ångaren STYRSÖ.

På östsidan av Träpiren är det Marstrandstångaren WESTKUSTEN, som syns längst ut. Därefter följer (från vänster till höger) ångarna ÄRLAN, SVEA och GÖTA samt motorfartyget SKÄRGÅRDEN, de tre sist nämnda fartygen tillhöriga Marstrandstångbolaget.

Utmed Skeppsbron och förtöjd med fören åt vänster i bild ligger den kombinerade last- och passagerarångaren MUNKEDAL. Vid Stenpiren kan på dess västsida sedan noteras Marstrandstångarna ALBREKTSUND (till vänster) och MARSTRAND.

På Stenpirens östsida ligger Bohuslänska Kustens båda ångare GÖTEBORG (till vänster) och VALBORG förtöjda.

Det finns sedan även en hel del små, trevliga detaljer att studera på detta hamnvkort. För att få lite mer information om dessa, vände jag mig till Bertil Söderberg, min båtologkamrat och vykortssamlarvän sedan många år tillbaka.

Bertil kan det mesta om Göteborgs hamn, och han har dessutom en förnämlig vykortssamling med motiv från hamnen.

Bertil berättar då bland annat, att den lilla bogserbåten ute på älven, utanför Stenpiren, är Rederi AB Transatlantics lilla HANDY. Den var byggd 1910 av ek och furu och försedd med en år 1895 tillverkad tvåcylindrig ångmaskin på 30 ihk. HANDY användes mest för diverse persontransporter till och från Transatlantics båtar, men den drog ibland även en del prämar i hamnen.

Den lilla ångslup, vars halva skrov syns längst till höger i bild, tror Bertil skulle kunna vara ELSA, som då är på väg in till Stora Bommen.

Vid Götaverken ligger en stor lastångare, vilken Bertil dock ej kan identifiera. Kanske någon bland läsarna kan ge besked därom?

Bakom det okända lastfartyget tycks det ligga en sektion till en av Götaverkens nya flytdockor.

Byggnaderna i vykortets nederkant hörde från början till Göteborgs Mekanska Verkstad (senare Götaverken), och i stenhuset med takfönster låg då dess kontor. I denna gamla byggnad huserade sedermera Trafik AB Öckerö Skärgård.

Vid ingången till detta skärgårdsrederi fanns då en vacker emaljskylt med bologsnamnet. I samband med Öckeröbolagets nedläggning hösten 1969 berättar Bertil, att han hade förberett ett "visst övertagande" av denna skylt.

När han sedan efter en tid skulle följa det hela, var skylten dessvärre redan

nedmonterad. Det visade sig dock lite senare, att den trots allt hade hamnat i "goda händer".

På den plats, där dessa gamla hus låg, är det som bekant idag en stor parkeringsplats.

Bertil berättar sedan vidare om huset (med fyra våningar) nere till höger. Där skall en gång Sjöfartsmuseet ha startat sin verksamhet. I gatuplanet på denna fastighet låg Christofferson & Anderssons Skeppsfournering, vilken Bertil vid flera tillfällen hade ärenden till, medan han arbetade på Albert Magnussons Skeppshandel mellan åren 1958 och 1960. Han förnimmer än idag doften av tågvirke och känslan av gångna tiders segelsjöfart från sina besök i denna gamla skeppshandel.

Den lilla gatan nere till höger på vykortet är Lilla Badhusgatan, och på husväggen kan man på vykortet skönja en skylt med texten "Café". Där fikade på sin tid Bertil ibland, och han minns dessutom detta café som ett riktigt trevligt ställe.

Ja, på vykort av denna typ finns det som sagt ofta många, små trevliga och intressanta detaljer, utöver ångbåtar och skärgårdsbåtar, och jag får härmed rikta ett stort tack till Bertil för alla intressanta och roliga uppgifter gällande detta hamnvkort!

RAGNAR MAGNANDER

Gissa bryggan!



Efter förra numrets *Gissa bryggan!* kan vi bara konstatera att lång tid förflutit sedan bilden togs och att intresset bland läsarna är ganska litet för att delta i liknande spösmål. Men Du som har synpunkter är alltid välkommen!

Vår medlem Stefan Westerberg i Lycke har i alla fall sett att det var Tjuvköls brygga som Tjörn lagt till vid. Man ser Älgön i bakgrunden. Tjuvköl har förändrats!

Från vår medlem Ragnar Magnander har vi fått ännu en bild av Marstrandsbolagets ångare Tjörn vid en för oss okänd brygga.

Ångaren Tjörn avhandlades i *Ångbåten* 134. Där får vi veta att ångaren, trots sin litenhet, hade ett stort trafikområde. Fram till 1930 gick Tjörn till bryggor på Inland, men även till stationer på kusten och på senare år även till Arendal och Torslanda (Flyghamnen).

Men vid vilken brygga är den här bilden tagen? Det behöver inte vara någon reguljär brygga eftersom de flesta personerna på bilden förefaller vara militärer. Därmed kan vi förutsetta att bryggan anlöpts för en militär övning. Men var?

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2012

Båtar runt omkring

Västrafik blir redare

Västrafik har köpt passagerarfartyget CARL WILHELMSON från kommunalägda Lysekils hamn. Övertagandet skedde vid årsskiftet. Anledningen till köpet var att nuvarande trafikavtal snart kommer att upphöra. Ny upphandling måste göras av trafiken på linjen Lysekil-Fiskbäckskil-Östersidan.

Genom köpet kan Västrafik få in fler anbud när nu anbudsgivarna inte behöver hålla med egen båt. Visserligen ingick inte reservbåten RAN i Västrafiks köp, så kommande trafikentreprenör måste hålla med egen reservbåt. Anbud på trafiken skulle vara inlämnat till Västrafik senast den 15 februari.

Upphandling av Tjörntrafiken

Samtidigt med upphandlingen av Lysekilstrafiken upphandlar Västrafik även trafiken Rönnäng-Tjörnekalv-Dyrön-Åstol och Kyrkesund-Härön. För närvarande körs trafiken av Tjörns kommun genom kommunalägda Wallhamnbolagen.

Linjen till Åstol och Dyrön trafikeras med HÅKEFJÖRD och med Tjörn som reservbåt. Härön trafikeras med S:T OLOF. I denna upphandling ställs båtarna till förfogande för den som vinner anbudet, men det krävs också att S:T OLOF ersätts med en större och lämpligare båt inom avtalsperioden.

Isvintertidtabell

I Göteborgs södra skärgård tillämpades isvintertidtabell från 9 februari. Detta innebar att snabbåtarna togs ur trafik.

GUNNAR SÖDERBERG



Skärgårdsbryaren Poseidon har lämnat Göteborg och kajplats 11 för en framtid i Örnsköldsvik. Foto Ingvar Kronhamn

Skärgårdstrafiken kördes med fyra eller fem båtar beroende på isläget. För resenärerna innebar det längre restider när det gick långsammare båtar som anlöpte fler bryggor.

I älvtrafiken trafikerades gratislinjen Rosenlund-Lindholmsspiren med bara färjan ÄLV-VIRA från 27 december. Anledningen var att det inte fanns fler isgående fartyg att tillgå.

Tidvis kördes dock extraturer på morgonen. Från den 26 mars blev det åter två fartyg i trafik på linjen.

POSEIDON är såld

Räkkryssaren POSEIDON har av Rederi AB Bobus Line i Göteborg sålts till Mikael Danielsson i Örnsköldsvik.

Fartyget byggdes i Frederikshavn 1961 för Läsötrafiken med namnet LÆSÖ och var då bilförande. Efter trafik på Anholt såldes fartyget till Sverige och kom 1982 till västkusten.

POSEIDON kan föra 300 passagerare av vilka 180 får plats vid bord.

I Örnsköldsvik kommer POSEIDON att ligga som restaurang men även utföra diverse turer.

INGVAR KRONHAMN

Röksalongen



Välkommen in i ängaren BOHUSLÄNS röksalong! Men idag är rökning inte längre tillåten här. Salongerna på övre däck ritades av inredningsarkitekten Otto Schulz. Röksalongen fick grägrön linkrusta på skotten och taket överspänt med vitmålad, mönstrad pegamoid. Golvet belades med blågrå linoleum. Träarbetet utfördes i den "svårfränkomliga" mahognyn. Foto Bo Starmark