



ÅNGBÅTEN Årg 49 • Nr 4 2013 • 151

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björndamsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 12  
ingvar.kronhamn@telia.se (ansvarig utgivare)

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0525-134 14 eller 154 53, markgraf@algunst.se  
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Premsaveringsavgiften för år 2013 är 200 kronor.

Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt, Asphyktsvägen 19 a, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70  
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2013. Miljömärkt Tryckark 341 834

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2013 är 200 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@stena.com

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

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@halmerson.se

Kassör: Roland Långberg, tel 0705-13 55 01, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 031-53 85 90, mattias@jarlstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätions säsongen sin tilläggplats vid Packhuskajen 11, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

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 151

Försalongen	2	Kent Magnusson till minne	11
Ordföranden har ordet	3	Aktuellt från FÄRJAN 4	12
Årsmötet 2013	3	Fartygsforum	14
Jubileumssommaren 2014	4	Ångaren TRAFIK	
Översyn av nationella föreskrifter	5	årets arbetslivsmuseum	15
Felaktiga faktorer	5	Steamboat Stomp	16
Aktuellt ombord i BOHUSLÄN	6	GULDBROKEN	18
Ratten. Rådår?	7	Omtuvad pannor i HERBERT	20
"Forsbladare"	8	Kulturbarn i Göteborg	22
Fyra generationer	9	Båtar runt omkring	23
Wille!	10	Tjocka på åken	24

## Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i Ångbåten 151!

När nu 2013 närmar sig sitt slut är det med viss spänning vi ser fram mot jubileumsåret 2014. Det är då ångaren BOHUSLÄN fyller 100 år.

Vi hoppas att 100-årsjubileet kommer att uppmärksammas utmed kusten. Planeringen av jubileet pågår. Tyvärr är resurserna begränsade för det firande vi hade önskat.

Till våra medlemmar säger vi: Kom och res med oss sommaren 2014! Läs vår medlemstidskrift där sommarens program redovisas under våren.

Med detta årets sista nummer av Ångbåten medföljer inbetalningskort för medlemsavgiften 2014. Som medlem får Du medlemstidskriften, sommarens program och dessutom medlemsrabatt!

Det är bara med ångaren BOHUSLÄN Du kan uppleva resan genom Bohusläns skärgård på det rätta sättet: Ombord i en traditionell kustångare!

REDAKTIONEN

## Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåtens intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till Ångbåten Nr 1 2014 (152) vill vi ha manus senast 10 februari 2014. Adresser till redaktionen finns härintill.

## Omslaget

Ångaren TRAFIK blev årets arbetslivsmuseum. TRAFIK byggdes 1892 och trafikerar sommartid Vättern från Hjo. Foto Göran Magnusson

Ångbåten Nr 4 2013

## Ordföranden har ordet

Säsongen är till ända. Våra fartyg ligger med vinterkläderna på. BOHUSLÄN vid Skeppsbron och FÄRJAN 4 vid Ringön. Inte är fartygen lämnade för det. Inför kommande seglätionsår 2014 arbetar flitiga händer redan för fullt.

Inte bara ombord arbetas det. Den så kallade 100-årsgruppen planerar för säsongen då BOHUSLÄN fyller 100 år.

Här ska också många saker behandlas. Gruppen har fullt upp. Vår vice ordförande skriver om gruppen i detta nummer.

Inför årsskiftet vill jag tacka alla er, som ställt upp helt ideellt ombord i fartygen och i förvaltningen. Det är otroligt mycket nödvändig byråkrati kring vår verksamhet. Alla är lika värdefulla och uppskattade ombord.

Så 2015 fyller Sällskapet Ångbåten 50 år. Vem hade kunnat tro det 1965? Vi klarar det också.

Jag vill även tacka alla er medlemmar och andelsägare, som reser med våra ångare som passagerare, och som utnyttjar möjligheten till en skärgårdstur

och som på många sätt stöder vår verksamhet. Utan er hade vi inte kommit från kaj.

En speciell tack till våra frikostiga sponsorer och gynnare, däribland Gote-nius varv, som vi inte klarar oss utan.

2014 ligger framför oss. Låt oss med förtröstan och stolthet se framåt och föröver. Må vår goda sammanhållning och enighet ständigt driva fartygen.

Jag önskar er alla en riktigt fin helg och ett lyckosamt 2014.

KIM FORSBLAD

## Årsmötet 2013

Årsmötet för Sällskapet Ångbåten 2013 hölls lördagen 26 oktober i Sjömanskyrkan i Göteborg. Ett fientional medlemmar var där.

Efter kaffe inleddes mötet som, i ordföranden Kim Forsblads frånvaro, leddes av vice ordförande Björn Irwert.

Dagordning och årsredovisning för verksamhetsåret 1 maj 2012 - 30 april 2013 hade skickats med kallelsen.

Kassören gick igenom ekonomin och svarade på frågor från intresserade medlemmar. Höjningen av medlemsavgiften hade inte medfört någon minskning av medlemsantalet.

Efter revisorernas berättelse fastställdes resultat- och balansräkningen. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

Medlemsavgiften beslöt att vara oförändrad, 200 kronor.

Efter val av styrelse med suppleanter har den följande sammansättning: Ord-

förande Kim Forsblad (omval), vice ordförande Björn Irwert (kvarstår), sekreterare Eva Helmersson (omval), ledamöter Bert Johansson (kvarstår), Conny Segerdahl (kvarstår), Mattias Jarlstedt (omval), Stellan Rietz (nyval), Jerker Paulsson (nyval).

Suppleanter är Christina Melin (kvarstår) och Allan Dahllöf (nyval).

Revisorerna Lars-Ola Jäxvik och Roger Mattsson omvaldes.

Revisorssuppleanterna Margareta Boman och Gunnar Bonander omvaldes.

Valberedningen består av Annika Holm (omval), Bo Starmark (kvarstår) och Göran Ingemarsson (nyval).

Ett förslag till årsmötet från vår medlem Ingolf Ibenhard Benjaminsen i Horten behandlades. Ingolf föreslog att kontakt etableras med ångaren till "Posthotellet" i Göteborg, att julbord arrangeras ombord i BOHUSLÄN i samarbete

med hotellet samt att en hyllningsresa genomförs jubileumssommaren 2014 till Norge genom Oslofjorden.

Styrelsen gav sitt utlåtande och delar Ingolf syn på glädjen att få göra insatser för BOHUSLÄN och att "nya tankebanor om än i försiktig form måste till för framtiden".

Styrelsen ser positivt på samarbete med Posthotellet när det gäller utveckling av beställningstrafiken. Julbord ombord, vid kaj eller under resa, är beroende av maskineriets underhåll under vintern. En långresa under sommaren utanför ångarens trafikområde täcker inte kostnaderna.

Eftersom årsmötet avslutar det räkenskapsår, som omfattar föregående års säsong, informerade kassören även om 2013 års säsong. De öppna turerna hade gått hyggligt med 4372 passagerare.

INGVAR KRONHAMN

## Jubileumssommaren 2014

2014, ett av två jubileumsår för oss alla i Sällskapet Ångbåten och Ångbåten Ekonomisk Förening, inbjuder till frände av ångaren BOHUSLÄN 100 år i västkustens salta vatten.

Om födelse, dop och inskolning i livets hårda skola kommer Du att kunna läsa mer om i kommande nummer av Ångbåten. Redan nu ska vi informera om vad som ska komma.

Den utannonserade 100-årsalmanackan har rönt stor uppskattning. Den finns att inhandla ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron varje tisdag och torsdag mellan kl 10 och 14.

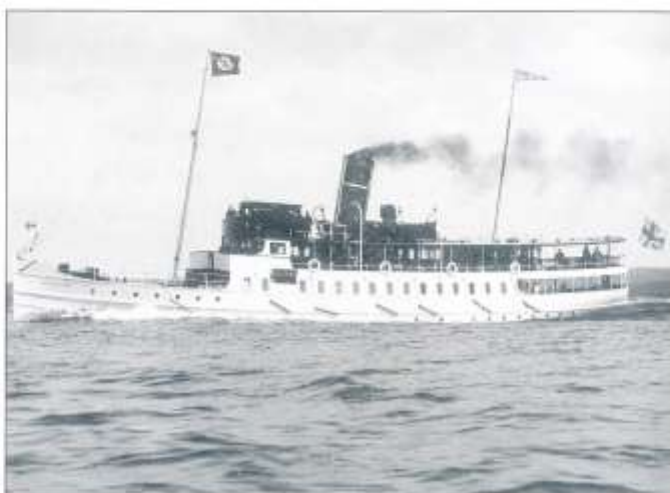
Hundraårsfirandet inleds med en mindre spektakulär kopia av leveranturen från byggnadsvarvet Eriksbergs Mekaniska Verkstad den 14:e maj.

Den, liksom alla övriga aktiviteter 2014, kommer att hålla en återhållsam ekonomisk profil, där varje aktivitet ska vara självfinansierad. Vi förväntar oss sålunda många födelsedagsgåvor i smörgåsar ombord istället för stora om än välmenade blomsteruppsatser.

Prominenta och maritimhistoriskt intresserade personer kommer att inbjudas till jubileumsturen den 14:e maj.

Vi är alltid måna om att värda det maritima kulturarvet.

Seglotionerna under 2014 kommer att i stort se sig som under 2013 med den skillnaden att kommunerna längs kusten får vara med och fira hundraårsringen vid respektive ankomst. Kommunerna Kungälv (där Marstrand ingår), Tjörn, Orust, Lysekil och Sotenäs firar med oss. Planering pågår.



Ångaren *Bohuslän* på leveranturen 14 maj 1914. Efter färdprov mellan Gullödkan och Knarrholmen gick resan till Steyrö Brätten varifrån man telefonledes aviserade Marstrand om besök. *Bohuslän* rundade Marstrandön och gled genom hamnen, dock utan att lägga till, vilket föredrogs av Marstrandborna. Foto från Sjöfartsmuseet Alcoviet

För vår andra tur till Lysekil planerar vi ett mindre ångbåtsmöte med våra vänner från Danmark, Norge och Sverige. Vår kaj vid Stenpiren har rivits och ska återuppbyggas. Därför kommer Lysekil med sitt centrala läge och goda tillgångar till kajer och faciliteter att tjäna som ett mycket fullgott alternativ.

Ett utförligt program kommer att publiceras på vår hemsida så snart det fastställs. Självfallet också här i *Ångbåten* och i vår turlista för 2014.

Jubileumsåret kommer att avslutas efter medverkan i Göteborgs kulturkalasfirande. Sist kommer vårt eget firande någon gång i september.

2015 fyller Sällskapet Ångbåten 50 år men mer om det senare.

**BJÖRN IRWERT, 100-ÅRSGRUPPEN**

## Översyn av nationella föreskrifter

Vid årets Fartygsforum i Leksand presenterade tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen den översyn av regelverket för fartyg i nationell trafik som just startat.

Detta berör även traditionsfartygen, de historiska fartyg av vilka många råkat illa ut när nya föreskrifter har omfattat även dem.

På några års sikt skall hela regelverket för svenska handelsfartyg, som inte omfattas av internationella regler, ses över.

Målsättningen är att skapa ett modernt nationellt regelverk och ett effektivt tillsynssystem för att skapa goda förutsättningar för en långsiktig och

hållbar verksamhet. Projektet pågår till utgången av 2015.

Antalet fartyg med nationella certifikat och som inte omfattas av internationella tekniska regelverk är 839. Hälften av dem är passagerarfartyg. Antalet traditionsfartyg är 66.

### Åtgärder

Projektet inleds med en översyn av Fartygs säkerhetslagen och Fartygs säkerhetsförordningen.

Parallellt utreds behovet av förändringar av tillsynssystemet samtidigt som en struktur utvecklas för framtidens föreskrifter.

Projektet pågår i samarbete mellan Transportstyrelsens jurister, sakhandläggare och inspektörerna på fältet. För att få en bred diskussion kring framtagna förslag knyts en extern referensgrupp till projektet.

I slutet av november gick Transportstyrelsen ut med en inbjudan till referensgruppen. Företrädare för Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening kommer att representera traditionsfartygen i referensgruppen.

Första mötet med referensgruppen kommer att hållas före julen 2013.

**INGVAR KRONHAMN**

## Felaktiga fakturor

Det dröjer innan traditionsfartygen äntligen får avgiftsfrihet när det gäller besiktningar. Förhoppningsvis sker det 2015. Fram till dess gäller tidsdebitering vid besiktningar, 1400 kronor per timme.

Det innebär att traditionsfartygen istället slipper den årliga avgiften som alla andra fartyg betalar från 2014. Den årliga avgiften debiteras oavsett besiktning sker under året!

Avgiften baseras på fartygets art, dess fartområde och bruttodräkthet.

I oktober fakturerades överraskande nog traditionsfartyg den årliga avgiften. Den vakne kassören i Sällskapet, som läst om avgifterna i förra numret av *Ångbåten*, hörde av sig och snart kom

förklaringen från Transportstyrelsen.

För att traditionsfartygen skall slippa den årliga avgiften behöver de vara kodade i Transportstyrelsens rapportsystem med ett kryss i en ruta.

Tidigare hade t-fartygen en notering om sin status och nu hade kryssen råkat falla bort. I väntan på kreditfaktura bestred vi fakturan beträffande årlig avgift. Kreditfakturan kom efter en tid följd av en ursäkt för det inträffade.

Så slapp vi betala 26 400 kronor för BOHUSLÄN och 13 400 för FARJAN 4!

Det skall tilläggas att traditionsfartygen inte har någon rabatt på Transportstyrelsens övriga avgifter. Det är något vi behöver arbeta vidare på!

**INGVAR KRONHAMN**

### K-märkning och T-klassning

Kulturbeskyddat värdefulla fartyg kan k-märkas av Statens maritima museer efter ansökan från ägaren. Det finns 120 k-märkta fartyg.

Traditionsklassning av kulturbeskyddat värdefulla fartyg görs av Transportstyrelsen i samarbete med Statens maritima museer efter ansökan från ägaren.

Verksamheten skall vara tillgänglig för allmänheten och levandegöra traditionella sjömanshantverk. Traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap skall uppmuntras och främjas.

Verksamheten skall inte ha ett kommersiellt syfte. Fartyget skall ha certifikat som last- eller passagerarfartyg. Det finns f.n. 66 t-fartyg.

## Aktuellt ombord i BOHUSLÄN

Arbetena ombord i BOHUSLÄN pågår med full fart. Som vi tidigare beskrivit, arbetar Vintergänget varje förmiddag tisdagar och torsdagar mellan klockan 10 och 14.

Arbetena sker med sedvanlig schvung och akkuratess. Vintergänget, till största delen bestående av "mogen ungdom", har en arbetstakt mer vanlig för några decennier sedan, då det var en hederssak att hinna med så mycket som möjligt.

I maskin sker arbetena dels på ångpannan dels på själva huvudmaskinen, "ångmaskinen" som våra passagerare så beundrande kallar den. På ångpannan har en stor översyn skett på tuber, stägbultar och pannväggar såväl på vattensidan som på eldsidan.

Besiktning av ångpannan sker varje år. Vidare har samtliga brännare demonterats och kontrollerats.

På huvudmaskinen har vevaxeltappen för mellantryckscylindern gäts genom. Ett svagt dunkande kunde i somras höras stundtals. Lagret har demonterats och skavts om. Spelet i vevlagret ska vara 10-20 hundraedels millimeter.

På däcksidan pågår renovering och reparation av sofföarna i kafeterian på akterdäck. Den tidigare klädseln var nersutten och hade även skador. Arbetet

forts.

*Övre bild: Bohusläns kom från Gotenius Varv 19 november till Skeppsbron.*

*Foto Ragnar Magnusson*

*Nedre bild: Den 12-åriga Mats Demker med skorstål och gljällor. Detta är kunnande!*

*Foto Bo Starmark*



## Ratten

Arbetet på BOHUSLÄNS ratt nalkas sin fullbordan. Två nya ekrar har svarvats ut av Arne Apelman. Två nya handtag, spakar, finns också. Under arbetet har de två mässingsbanden tagits av och setts över. Att få tag på spårskruv i mässing var inte det lättaste utan måste köpas i Göteborg.

Arne har monterat ihop ratten på ett konstfullt sätt och sedan noga slipat den. De nyare delarna har därefter lackats med Epifanes, en holländsk bätlack. Så ska hela ratten lackas och få en fin blank yta. Trots att den är gjord i teak, använder vi inte Benarolja på den utan Epifanes som ger en hårdare yta och inte klibbas.

Ratten är en symbol för hela ångaren och Sällskapet och fotograferas ofta. Stor omsorg måste läggas på dess utseende. De nya delarna är aningen mörkare till kulören än de äldre men kommer att blekas av sol och salt luft.

BO STARMARK



*Ratten uppbänd i Arne Apelmans båtverk. Den mörkare nyansen på de nya delarna syns tydligt. Notera att den övriga delen av ratten är mattslipad. På väggen hänger de två mässingsbanden.*

*Foto Bo Starmark 28 november 2013*

## Radar?

är omfattande och kommer nog att ta sin tid även om många skickliga händer är igång.

Fram till mitten av november låg BOHUSLÄN vid Gotenius varv – en stor fördel för oss. 18 november skedde så förhållningen till vår ordinarie vinterplats vid Skeppsbron, en verklig central plats men svårtillgänglig för bilar.

Det är uppvärmt ombord och lagad mat vankas. Dessutom trevlig samvaro!

BO STARMARK

Efter bilden på omslagets baksida i förra numret av *Ångbåten* kom några frågor till redaktionen. Har ångaren inte radar ombord, driver vi möjligen "the old style" lite för långt?

Visst har BOHUSLÄN radar. Den står i navigationshytten bakom styrhytten. Givetvis var den igång. Kapten Engström slog på den redan i höjd med Mollösund, då sikten började försämrats.

Som framgår av artikeln mötte vi riktigt tätt tjocka först söder om Mar-

strand, i Stora Sillesund.

Vi hade inte så stor nytta av radarn. Vi mötte åtskilliga småre vita segelbåtar som tog sig fram med motor. Vita plastbåtar utan radarreflektor syns inte på radar. Vi var tvungna att gå helt sukta och ge reglementsensliga signaler med ångvisslan. Mötande båtar syntes först på omkring 75 meters håll.

Man bör inte förlita sig på radar alltför mycket utan låta gott omdöme råda.

BO STARMARK

## ”Forsssbladare”

Detta mycket interna ord kan då och då höras ombord i BOHUSLÄN sedan många år. Av och till undrar man varifrån detta speciella ord härstammar. Att vår nuvarande ordförande heter Forssblad i efternamn liksom hans far Stefan Forssblad, ordförande 1967 till 1991 är bekant för många. Men vad är då en ”Forsssbladare”?

I början av vår verksamhet uppträdde BOHUSLÄN ganska försynt. De lotsar och sjökapten, som ställde upp som befälhavare, var inte särskilt tilltalande av att ”föra oväsen med ångvisslan”. Det blev för det mesta korta strama signaler vid yttersta behov. En och annan behärskad vinkning från kommandobryggan kostade man också på sig ibland. För övrigt uppträdde det sirligt och tillmötesgående.

Strax efter sitt tillträde menade Stefan Forssblad, att ångvisslan borde användas betydligt mer så att ”folk verkligen ser och hör oss ordentligt”.

Omgående infördes denna sed. Mycket långa signaler i vår nystämnda vissla blev en sedvänja. Vid passage genom Marstrands hamn kunde de tre långa ”Forsssbladarna” studa mellan bergen och fästningen. När BOHUSLÄN närmade sig en hamn, förkunnade en ”Forsssbladare” att nu, minsann, kommer en riktig ångbåt.

Helt klart var, och är fortfarande, de långa signalerna från visslan högst påtagliga på bryggdäcket. För de passagerare som sitter på den stora teaklären för om skorstenen två meter från ångvisslan, kan ångvisslans ljud kanske verka något påträngande.



Ångvisslans ljud kan verka något påträngande även om man är förvarnad.  
Foto Ingulf Ibenbard Benjaminsen

En liten episod från ångvisslans värld kan berättas: För åtskilliga år sedan hade jag rortören, då vakthavande plötsligt behövde utträta ett angeläget litet ärende nere i båten.

– Du, jag måste gå ner någon minut. Här är helt fritt och du hittar ju vägen. Här är ingen annan på bryggan. Jag är strax tillbaka, lät det från vår kapten. Ja, det var en beställningstur och alla satt till bords nere i salongerna.

Ångaren plöjde majestetiskt sin väg norröver. Allt var lugnt.

Plötsligt girade ett mindre passagerar-

fartyg mot oss från babord. På behörigt och hövligt avstånd hälsade detta fartyg på BOHUSLÄN med tyfönen. Artigheten kräver att signalerna besvaras. Vad göra, ensam som jag var på bryggan? Jag sträckte mig fram över ratten och lyckades komma åt ångvisslans sträng. Strax ljud tre ”Forsssbladare” (jag försäkrar!) från visslan. Följt av en kort signal. Så ska det skötas, tänkte jag.

Jag avbröts i mina stolta tankar av ett ilsket rop och dörren till styrhytten rycktes upp. Utanför stod en mycket upprörd passagerare, en av dem från det stora försäkringsholaget, som hyrt ångaren. Han hade osedd blivit kvar på bryggan och vid mötet av det andra fartyget klivit upp på lären framför skorstenen för att fotografera.

Just då hade jag dragit i strängen till ångvisslan och låtit tre ordentliga ”Forsssbladare” hälsa det andra fartyget. Mannen hade befunnit sig någon meter från visslan. Han hade blivit överraskad, sa han, och fallit ner från lären men klarat kameran. Dessutom var han rejält lombohd.

Han var det aktuella försäkringsbolagets expert på hörselskador!

Så kom kapten tillbaka. Händelsen relaterades. Mannen uttryckte bestörtning och mindre gott humör. Dock, kapten hänvisade till den lilla emalj-skytten på lejdaren till bryggan. Den med texten ”Endast besättning” men som ingen lyder.

Mannen avlägsnade sig i avmätt stämning.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 4 2013

## Fyra generationer

Ombord i BOHUSLÄN har vi genom åren sett fyra generationer Forssblad. 1967 valdes Stefan Forssblad till ordförande i Sällskapet Ångbåten. Redan från första stund tjänstgjorde han som befälhavare ombord. På längre turer i Bohuslän behövdes ibland en styrman. Stefan övertalade då sin far Douglas, sjökaptan även han, att vara styrman och dela vakten. Två generationer på kommandobryggan.

Efter Bengt Cremoneses bortgång blev Stefans son Kim enhälligt vald till vår ordförande. Med en gedigen utbildning till sjöss blev han givetvis en framstående navigatör som ibland tar ångaren genom krigsfarlederna i Göteborgs södra skärgård i utrymmen där det är fråga om enstaka metrar!

I slutet av årets säsong följde Kims döttrar Hannah och Frida med ombord. När Hannah senare fick pröva på hur det var att styra ångaren, stod den fjärde generationen Forssblad vid ratten om än helt kortvarigt.

Att få uppleva fyra generationer på exakt samma plats i styrhytten skapar helt visst en bestående känsla av trygg kontinuitet genom 45 år!

BO STARMARK

### Nya medlemmar

Eftersom det inte kommer så många nya medlemmar i slutet av året väntar vi med listan till nästa nummer av Ångbåten.

Kanske kan vi alla hjälpas åt att göra listan över nya medlemmar lång?

Ångbåten Nr 4 2013



Sjökaptan Douglas Forssblad vid ratten ombord i BOHUSLÄN 2 augusti 1968. Vid hans sida kompassstuvaren, sjökaptan Lars Winterfeldt. Foto Dag Almqvist

Sällskapet Ångbåten  
önskar Ångbåtens läsare  
God Jul  
och  
Gott Nytt År



# Wille!

*God mat, mycket mat och mat i rättan tid!*

Ja, ombord svälter vi sannerligen inte! Fri mat ingår ju ombord i BOHUSLÄN jämte fri arbetskläder och gott kamratskap. Men utan god och vällagad mat skulle vi inte komma långt. När helst på dygnet vi arbetar i ångaren, finns alltid god och riklig förplägnad till hands.

Våra kokar är inte någon talrik skara men så otroligt uppskattade. Liksom för övriga i intendenturen blir det glest med andhämtningspauser. En segling med många passagerare och en stor besättning – upp till 26 personer! – kräver enorma insatser ofta i en varm och jäkligt miljö.

I en nödsituation ligger det dessutom all intendenturpersonal att ta hand om våra passagerare och vara dem behjälpliga.

Under vinteruppläggnings saknas det ingalunda utmärkt förtäring trots att BOHUSLÄN är vinterupplagd utan att ånga finns att ta till för matlagning och disk. Varje tisdag och torsdag klockan halv tolv står en riklig måltid uppdukad i kafeterian för Vintergänget. Uppskattat och synnerligen befrämjande för sammanhållningen.

I köket har då Wilhelm "Wille" Jacobsen huserat ett bra tag. Vår Wille är en av de kokar som gör tillvaron så trevlig ombord. Givetvis tjänstgör han under säsongen också jämte våra övriga kokar.

Wille är utbildad kock. Tidigare har han varit krögare och haft egen restaurang. För ungefär fem år sedan



Wilhelm Jacobsen, "Wille", i lysan ombord i ångaren *BOHUSLÄN* där han bidrar till trevliga övrigt vinter som sommar. Foto Bo Starmark

började han ombord. Sedan dess har han också hushållat vintertid i ångarens kök ibland tillsammans med Lasse Scheutz, vår elektriker (!). Att få varm mat i en paus är en verklig förmån, som inte nog kan värderas.

Lika trevligt är det att få en pratstund med honom, gärna i köket. Matlagningstips blandas med mer eller mindre mustiga berättelser från ett långt liv i matlagningens tjänst.

Trots att Wille har konfirmations-åldern på behörigt avstånd och barnbarn på närmare håll, hoppas vi alla att få njuta av hans mat i flera år framöver.

BO STARMARK

## Välkommen ombord i vinter!

Kanske läser Du om arbetena ombord i ångaren BOHUSLÄN under vintern och vill se vad som händer?

Under vintern ligger BOHUSLÄN inpackad under presenningar vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar mellan klockan 10 och 14 när "Vintergänget" är verksamt ombord, på däck, i maskin och i intendenturen.

Då finner Du att det finns plats för fler aktiva även under vintern!

Välkommen!

# Kennet Magnusson till minne

Vår tidigare skeppskamrat, Kennet Magnusson gick bort den 30 september 2013 på Östra sjukhuset efter långvarig sjukdom.

Kennet Magnusson kom till Sällskapet Ångbåten redan 1970-talet liksom hans bror Leif. Båda hade ett förflutet som sjömän. Kennet utbildade sig till snickare vilket kom väl till pass under de stora renoveringsarbeten som utfördes genom åren, både i BOHUSLÄN och på FÄRJAN 4. Kennet var synnerligen aktiv året om i våra ångare.

Några av oss hade möjlighet närvara vid begravningsakten i St Olofs kapell på Kvibergs kyrkogård 11 oktober.

Vila i frid!

CHRISTER ELIASSON



Mina egna minnen av Kennet var att när jag kom ombord 1984 så fanns han där med sin inte allt för glattiga uppsyn för att ändå på ett skickligt sätt och med glimten i ögat visa oss nykomlingar/ osluglingar hur saker och ting skulle göras ombord, vilket han gjorde med den åren.

Efter många år på däck började han istället att jobba i maskin. För några år sedan tog sjukdomen ut sin rätt och Kennet kunde inte längre vara med ombord på våra resor.

Sista gången jag såg Kennet var en onsdag i somras då han hade tagit sig ned till båten, för att hälsa på. Trots att många av oss försökte få honom att åka med på turen var han bestämd, det fick vara.

Till sist. En julafton för omkring 10 år sedan åkte jag förbi Skeppsbron vid 14-tiden och såg att det var någon ombord på BOHUSLÄN. Jag stannade, gick ombord och fann Kennet sittande i kafé.

Vi satt och pratade en stund, bara han och jag, om flydda tider och hans saknad efter sin bror, Leif, bland annat, som gått bort några år tidigare. Kanske var jag den ende han pratade med den där julaftonen när han satt ombord på den båt han skattade så högt!

CLAES VERNER

*Kennet ombord i BOHUSLÄN under Strömstadresan 2006.*

*Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsson*

# Stiftelsen Skärgårdsbåten 50 år



Under hösten har Stiftelsen Skärgårdsbåten i Stockholm firat 50-årsjubileum.

Det var 1963 som föreningen bildades och även om avsikten då var att bilda en stiftelse är Stiftelsen en ideell förening.

Tanken var att bevara en traditionell skärgårdsbåt när dessa var på väg bort och båttrafiken i Stockholms skärgård skulle organiseras om.

Föreningen köpte den gamla Waxholmsbåten ÖSTANA I som emellertid befanns vara ett renoveringsobjekt.

Föreningen lyckades istället med banklån förvärva aktiemajoriteten i Mariefredsbolaget med ångaren MARIEFRED. Man fick en fungerande ångare på en inarbetad ångbåtslinje. ÖSTANA I gavs bort och levde vidare.

Stiftelsen Skärgårdsbåten har sedan dess stöttat Mariefredsbolaget och MARIEFRED som drabbats av både bränder och pannbyte. Genom insamlingar och opinionsarbete har man även bidragit till bevarandet av andra ångare.

Samtidigt är Stiftelsen ägare till den ångdrivna DJURGÅRDEN 3 och ångsluppen TÄRNAN. Den lilla färjan MÅLAREN 3 är ett långsiktigt renoveringsobjekt.

Vi gratulerar Stiftelsen Skärgårdsbåten! De övertygade oss när vi själva bildade Sällskapet Ångbåten 1965.

# Aktuellt från FÄRJAN 4

Höstens seglationssäsong med FÄRJAN 4 avslutades med hamnrundturen sista lördagen i oktober. Turen utökades med ett anlöp av Fiskhamnen för deltagare från Sällskapet Ångbåtens årsmöte i Sjömanskyrkan. Som traditionen bjuder var Johan Jahneberg befälhavare på årets sista trafikdag.

På kvällen hade färjans aktiva medlemmar den sedvanliga avslutningsfesten ombord. Denna gång var det Christer Eliasson som ordnat den goda maten medan Ingemar stod för den goda äggosten med björnbärsylt. Vi var bara 13 deltagare denna gång, vilket var ett ovanligt lågt antal. Fest på färjan brukar ju locka fler.

## Störande ljud

En resa med ångbåt brukar ju vara en ganska tyst upplevelse eftersom ångmaskinen inte alstrar några störande ljudnivåer. Så är det ju också ombord i FÄRJAN 4, med ett väsentligt undantag.

Vid gång framåt hörs ett störande brummande eller malande ljud vid halv och full fart. Under däck låter det som om ljudet kommer från den förliga propellern eller förliga propelleraxelhylsan. Vid forcering försvinner ljudet, men då är det istället svårt att hålla trycket i pannan varvid varvtalet snart minskar och ljudet återkommer.

När maskinen går back går färjan tyst vid alla färter. Som många märkt föredrar vi därför att köra bakåt med färjan. Vad vi vet så fanns ljudet redan på 1930-talet men då i ett mer begränsat varvtalesområde och bara vid halvfart.



Det var 50 passagerare från Eriksberg och Rosendalsbron på hamnrundturen med FÄRJAN 4 den 28 september som både Klippan som mål för promenaden på ön.

På årets sista hamnrundtur hade vi med Ola Stephansson från Idea Marin som gjorde uppmätningar ombord för att försöka analysera vad det är som skapar det störande ljudet. Det konstaterades att ljudet ligger på cirka 140 MHz när maskinen går mellan 147 och 197 varv/minut.

Till våren skall det göras en kompletterande mätning för att se om det finns någon torsionssvängning i axelssystemet som består propelleraxlar och mellanaxlar. Genom att maskinen står akter om pannan är de förliga axlarna betydligt längre än de akte.

Både för och akter om maskinen finns ett trycklager, men det finns inga separata stödlager.

## Färre turer och resenärer

I år har färjan haft färre gångdagar och beställningsturer än vi vant oss vid under senare år. Första gångdagen var 1 maj och sista 26 oktober.

Antalet gångdagar var 21 i år medan de var 39 förra året. Antalet beställningsturer var 14 i år att jämföra med 29 förra året.

Hamnrundturerna under september och oktober var åtta i år medan de var nio

förra året. Medeltalet resenärer på dessa turer var 46 både 2013 och 2012.

## Arbeten i vinter

Även om färjan haft lägre intäkter i år så kommer verksamheten med största sannolikhet att gå runt tack vare små omkostnader. Färjan har inget inplanerat varvsbesök med torrsättning i vinter, vilket givetvis är positivt för ekonomin.

Det finns alltid något att jobba med ombord. På maskinsidan innebär vinteruppläggnings inledningsvis de sedvanliga arbetena med sotning och rengöring av vattensidan på ångpannan.

Maskindetaljer skall konserveras och bottenventilerna isoleras för att förhindra sönderfrysning. Vi har ju i princip ingen värme ombord och det kan bli utomhustemperatur i maskinrummet.

Några större maskinarbeten är inte inplanerade i vinter men det finns alltid en del mältningsjobb i maskinrummet.

På däckssidan är det också främst mältningsjobb som skall göras i vinter. Det brukar alltid medföra tidsödande underarbeten innan slutstrykningen kan göras.

TEXT & BILD GUNNAR SÖDERBERG

Bilderna på denna sida togs under årets sista hamnrundtur den 26 oktober.

På den övre blickar befälhavaren Johan Jahneberg ut från förliga styrbotten.

Neuvis bilden visar hur lugnt, varmt och mysigt maskinisten Stellan Rietz tycks ha det på bänken i maskinrummet.



# Fartygsforum 2013

Årets Fartygsforum hölls 12-13 oktober i Leksand i Dalarna. Fartygsforum arrangeras i samarbete med Statens maritima museer, Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening.

Programmet inleddes med en utfärd på Österdalälven med ångaren ENGETBREKT. Efter lunchen ombord utdelades skylten om k-märkning till ångvarpbåten SILJAN.

Under mötet informerade Transportstyrelsen om utformningen av ett nationellt regelverk. Utgångspunkten för projektet är att förenkla handläggningen, införa mer av egenkontroll och ta hänsyn till de särskilda förutsättningar som gäller för historiska fartyg.

Ansvar och försäkringar var temat för en presentation av Anders Svensson från ångaren TRAFIK och Claes Insulander från ångaren MARIEFRED. Claes betonade riskerna med heta arbeten, vid svetsning och arbeten med vinkelslip. Det är viktigt att någon är kvar ombord en god stund sedan arbetet avslutats.

Christer Strandell berättade om arbeten med nitade stålkrav. Förutom renoveringen av hans egen bogserare STOCKVIK har han även ansvarat för renoveringen av Wacholmsbolagets NORRSKÅR och STORSKÅR.

Kerstin Bergström från ArbetSam presenterade satsningen Kunskapscenter för arbetslivsmuseer. Arbetets museum har fått medel för att stärka kompetensutveckling inom den ideella rörelsen.



Några varpbåtar i Leksand: från vänster ångaren FLUTISLIVEN (1890), motorfartyget GÖMAN (1881) och GERDIT (1904) samt ångaren ELFSJÖLEN (1888). Foto: Gunnar Söderberg 3 september 2013

Under söndagen fick deltagarna av Ove Arvidsson en presentation ångbåts-trafiken på sjön Runn. Ove äger den k-märkta ångaren DOMNARFVET.

Sjöhistoriska museet gör en utvärdering av k-märkningen av fartyg. En webbundersökning hade sänts till ägarna av de 120 k-märkta fartygen. Skälet är dels att få aktuell information om fartygen, dels att samla in antalet besökare för att kunna påvisa betydelsen av det flytande kulturarvet.

Slutligen berättade chefen för Sjöhistoriska museet, Hans-Lennart Ohlsson,

om de fartyg som museet och Marinmuseum bevarar och håller öppna för allmänheten.

Störst av dessa är isbrytaren SANCT ERIC som fyller 100 år 2015. Museet vill därför bjuda in till en ångbåtsträff i Stockholm sommaren 2015.

Fartygsforum 2014 hålls 11-12 oktober. Platsen är inte bestämd.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2013

# Ångaren TRAFIK årets arbetslivsmuseum

Ångaren TRAFIK i Hjo har utsetts till Årets arbetslivsmuseum 2013. Vi gratulerar till utmärkelsen som överlämnades vid en ceremoni Hjo 29 november.

Bakom priset Årets arbetslivsmuseum står Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, Arbetets museum, Statens försvarshistoriska museer, Statens maritima museer och Trafikverkets museer.

"TRAFIK utgör en spilla av en svunnen transporthistoria som hade stor betydelse för landets utveckling" lyder en del av motiveringen när ångaren utsågs till årets arbetslivsmuseum.

Ångaren TRAFIK byggdes 1892 för trafik på Vättern mellan Hjo och Hästholmen. Efter säsongen 1959 följde många års uppläggning varvid ångaren sjönk men bärgades. 1972 räddades TRAFIK från upphuggning genom bildandet av Sällskapet s/s Trafiks Vänner.

Efter fem års renovering på Sjötorps varv återvände TRAFIK till Hjo för egen maskin 1977. Föreningens medlemmar hade då lagt ned 30 000 timmar ideellt arbete förutom de arbeten som utfördes av varvet. Man fick in pengar till projektet genom andelsförsäljning, lotterier och loppmarknader.

TRAFIK har inte genomgått några märkbara förändringar sedan ångaren byggdes 1892 vilket gör den unik.

TRAFIK går på Vättern varje sommar. Verksamheten bygger på ideellt arbete.

## Hur nomineras vinnaren?

Alla arbetslivsmuseer kan nomineras och vem som helst kan nominera ett arbetslivsmuseum. Man bör ha besökt



Ångaren TRAFIK kunde fortsätta trafikera Vättern även när nya föreskrifter krävde godkänd läckstabilitet. Lösningen blev ett skott i lastrummet som med stabilitetsövövningastade föreningen drygt 400 000 kronor. Foto: Göran Magnusson

museet och känna till verksamheten.

Skicka ett brev på högst en A4-sida med motiveringen till varför just det museet bör utses till Årets arbetslivsmuseum.

Finns några av punkterna nedan hos museet?

- Stabilitet, långsiktiga strategier
- Genusperspektiv
- Ideellt engagemang
- Kunskapsbevarande
- Nöjda besökare
- Pedagogiskt arbete
- Tillgänglighet
- Utställningar
- Aha-upplevelse

Nominering skickas till [nominering@arbetslivsmuseer.se](mailto:nominering@arbetslivsmuseer.se) eller Årets arbetslivsmuseum Arbetets museum Lasholmen, 602 21 Norrköping

## Vad vinner man?

Det museum som utses till Årets arbetslivsmuseum vinner åran och allas respekt, en emaljskylt med det egna namnet och texten Årets arbetslivsmuseum samt prissumman 25 000 kronor.

INGVAR KRONHAMN



# Steamboat Stomp

I Ångbåten 148 finns en uttömmande och fint illustrerad artikel om *Hamnstyrelsens färjetrafik* under det senaste dryga seklet. Jag vill gärna komplettera bilden av färjetrafiken på Göta Älv med en ytterligare dimension, en för de flesta ångbåtsentusiaster sannolikt oväntad sådan. Det har nämligen att göra med musik.

I dagarna för 50 år sedan – i februari 1964 – spelades den första kommersiella skivan in med ett traditionellt jazzband i Göteborg, *Carnegie Riverboat Hot Six*. På skivomslaget stävade en bolmande FÄRJAN 2 med en rikhaltig marin fauna i den blå böljan. Hur kan detta nu komma sig?

## Ett skepp kommer lastat

När den klassiska 1920-talsjazzen 'återupptäcktes' på 1940-talet och efterkrigstidens ungdomsgeneration tog den till sitt hjärta som sin musik, uppkom kring 1950 vad som kom att bli den första världsomspännande ungdomsmusikvägen. En viktig faktor var att normala sjötransporter hade återuppstått, så att en omfattande import av 'hot jazz' på amerikanska 78-varvsskivor kunde ske.

Musiken har kallats traditionell jazz/ tradjazz, dixieland, New Orleans-jazz, klassisk jazz eller till och med gladjazz. Beteckningen är främst något för purister att tråta om. Den spreds via inspelningar med avdammade veteraner, som fått såväl nya instrument som tänder, men också via skivor med de många yngre orkestrar som startades runt om i världen.



EP:n *CARNEGIE RIVERBOAT HOT SIX* var den första skiva som gavs ut kommersiellt med klassisk jazz från Göteborg.

New Orleansveteraner som Bunk Johnson och Kid Ory fick många efterföljare, och till exempel i England bildades senare de omäntligt populära Chris Barbers och Acker Bilk's orkestrar.

Resultatet i Sverige var "skolbandsjazzen". Ungdomsorkestrar växte som svampar ur jorden vid läroverken. Först ut var Stockholm i slutet av 1940-talet. I Göteborg var den mest kända orkestern *Landala Red Hot Stompers*, som tidigt på 1950-talet uppstått i kretsar med anknytning till Valands konstskola. *Carnegie RHS* tillhörde den andra vägen av orkestrar som spelade klassisk jazz i Göteborg.

## Ångbåtsjazz

Men hur kom nu FÄRJAN 2 in i bilden?

Den ursprungliga jazzen liksom blues i sina tidiga former uppstod i den amerikanska södern med staden New Orleans i Mississippideltat som epicenter. Många var de kända jazzmusiker som i sin ungdom spelade i orkestrarna på Mississippi's hujångare, till exempel den briljante unge Louis Armstrong, och floden fungerade redan tidigt som spridningsväg för musiken till orter norröver såsom Memphis, St Louis, Kansas City.

Mississippi och flodångare spelade alltså en central roll i den föreställningsvärld som unga tradjazzmusiker lät sig inspireras av. När vi i början på 1960-talet bildat ett nytt band, uppstod frågan om ett originellt namn men med anknytning till såväl New Orleans som till Göteborg. I brist på 'the mighty Mississippi' fick Göta Älv duga, och den mest 'göteborgska' flodbåt vi kunde tänka oss var FÄRJAN 2, nedanför Carnegies gamla porterbryggeri.

Namnet fick alltså bli *Carnegie Riverboat Hot Six*, och detta uppträdde i tidsenligt typsnitt tillsammans med FÄRJAN 2 på såväl basstrumma som på våra tröjor.

## Med fokus på älven

Ett maritimt inslag har också funnits i flera andra göteborgska orkestrar. Ett populärt band på 1960-talet var *Steamboat Stompers* med namn efter den klassiska *Steamboat Stomp*, först inspelad 1926 med diverse märkliga ångbåtsljud i inspelningsstudion.

En annan välkänd orkester med gamla anor är *Göta River Jazzmen*. När man



STEAMBOAT STOMP av Jelly Roll Morton, en klassisk inspelning från 1926, som skulle kunna utgöra Sällskapet Ångbåternas paradmarsch!

turnerade utomlands, gjorde man som Götabanken och Skånska och ändrade stavning – således uppstod 'prickless' Göta River Jazzmen. Orkestern är fortsatt aktiv och framträdde i somras i en bejublad konsert i en till bristningsgränsen fullsatt Höns kyrka.

*Riverside Jazzband* är ytterligare ett exempel på en seglvand orkester med namn anspelade på Göta Älv – men också på *Down By the Riverside*, en standardlåt inom denna musikstil. *Riverside JB* har för övrigt spelat ett 25-tal gånger på ångaren BOHUSLÄN, bland annat vid Göteborgs Jazzdag. Också havsguden själv har framträtt på akterdäck, förkroppsligad i form av *Poseidon Jazz Band* på 1980-talet.



CARNEGIE RIVERBOAT HOT SIX i hamnmiljö, på Kustens brygga 1964 i tidsenliga handspolströjor sprakande av statisk elektricitet. Foto Bertil Wablin

Orkestern med mest handgriplig maritim förankring är kanske annars *Steamboat Jazzmen*, även känd som *Trippel Lots*. Det var nämligen just vad den bestod av; däribland den sjungande kanallotsen Peter Browall, den akustiska stolens uppfinnare.

## Fortsatt flöde

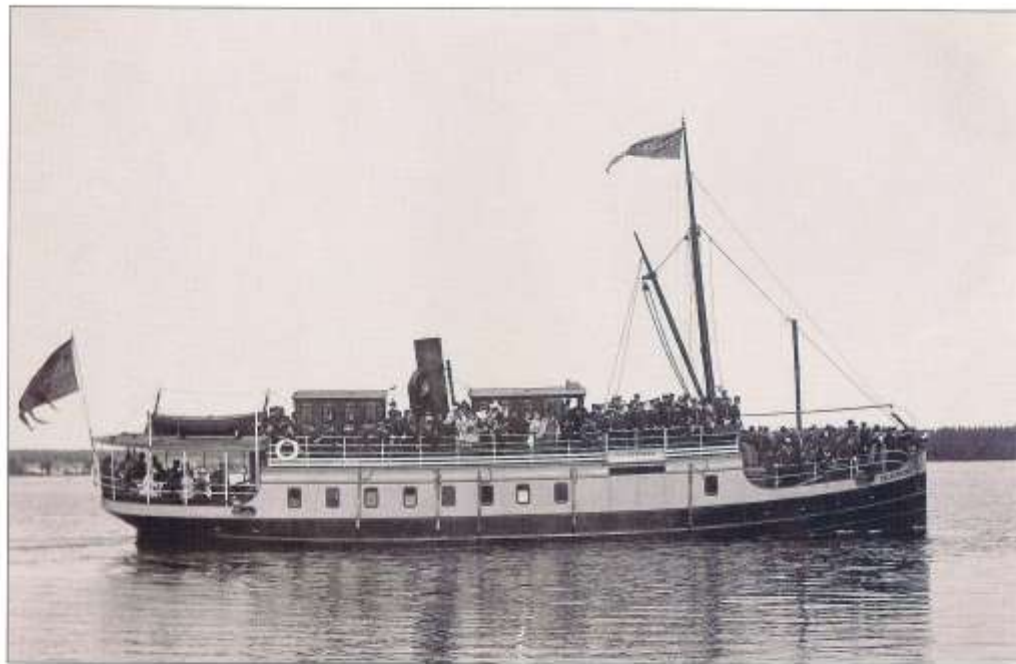
Denna ungdomsmusik från 1960-talet syns inte mycket i media men lever och frodas som något av en folkrörelse i det fördolda, där majoriteten av de aktiva var de som hade musiken som

sin under tonåren. På onsdagkvällarna kan man besöka *Jazzklubben Kapellet* på Nya Varvet, en gång i månaden spelas klassisk jazz på s/s MARIEHOLM, och även STENA LINE bjuder på tradjazz med viss regelbundenhet.

Vill man läsa mer om den göteborgska klassiska jazzen, kan man göra det i Ingemar Wägermans (jazzhistoria@gmail.com) välmatade bok från 2010 – som naturligtvis heter *Down By the Riverside*.

ANDERS LINDE

## GULDKROKEN



Från Ragnar Magnander kommer detta vykort med ångaren GULDKROKEN, en båt som sedermera fick Göteborgs-anknytning. Det var inte mycket av gamla GULDKROKEN som återstod, när redaktören var bopp-i-landkalle på FALKEN 1964, inte mer än kanske lite av mellandäck och en del av förskjeppet. Vi låter Ragnar berätta:

Fotografen Axel Sjöberg i Karlsborg, som har framtagit denna härliga bild, var tämligen känd, då han bland annat finns som fotograf till flera vykort med kanalångare och liknande, som finns från Karlsborg. Kanske har detta livfulla fotografi också tagits i Karlsborg, särskilt som man kan notera en stor mängd militärer ombord på fartyget.

Kortet på GULDKROKEN torde vara taget någon gång i mitten på 1890-talet, dock före 16 januari 1896. Då kantrade nämligen fartyget och sjönk efter avgång från Heldeholms ångbåtsbrygga söder om Brandstorp i södra Vättern. Orsaken var för stor däckslast och dålig stabilitet. Besättningen tog sig iland och ingen människa kom till skada.

Ångbåten Nr 4 2013

Så kan fartyg förändras! Öckeröbolagets FALKEN trafikerade Göteborgs norra skärgård från Göteborg fram till 1964. Här fotograferad av Kristor Bång sista året i trafik.

Egentligen hade FALKEN gjort sitt sedan året före men ett maskinbatteri på ersättaren TURISTEN i början av juni 1964 gjorde att FALKEN fick väntas till liv igen vid varvet på Hälsö.

Det blev ännu en säsong för den gamla trötta båten den blåliga och ragniga sommaren 1964.



GULDKROKEN som var byggd i Jönköping 1891, bärgades dock och förändrades en del. Ångaren fick nu namnet SÖDRA WETTERN. Under många år kämpade sedan ångaren under detta namn i ångbåtstrafiken i södra Vättern, mestadels på linjen Jönköping-Visingsö-Gränna.

1932 hamnade ångaren i Göteborg och fick där efter ett tag namnet OSBORNE. Den hade då lite olika trafikuppgifter, bland annat i Göteborgs norra skärgård. Men OSBORNE gjorde även en hel del lustresor både på Göta älv och ut till Vinga med flera utflyktsmål.

1935 ändrades namnet till FALKEN,

och 1936 hamnade ångaren sedan hos Öckeröbolaget. 1938 motoriserades FALKEN, samtidigt som båten genomgick en omfattande ombyggnad. Inte mycket återstod då av gamla GULDKROKEN. Som FALKEN var båten sedan trogen norra skärgården, både sommar, höst och vinter.

Under flera år var FALKEN dessutom utlyrd som bokbåt och gjorde då som "Bokbåten" besök till flera orter och bryggor utmed Bohuskusten. Om detta kan läsas i *Ångbåten* 143 (Nr 4 2011).

Efter sommaren 1964 sändes FALKEN till Stockholm, och resan dit genom Göta kanal lär ha varit både äventyrlig och händelserik. Båten hamnade i alla

fall så småningom vid Norr Målarstrand och fungerade där som klubblokal. Vid denna tid, i mitten av 1960-talet, fanns det ett TV-program av den lite nydanande TV-mannen Ulf Thorén. I hans program "Hvar Fjortonde Dag" fanns en vinjett, där rävar gick över isen i Stockholm. I denna filmsekvens kunde man notera FALKEN i bakgrunden.

I januari 1968 sjönk slutligen FALKEN vid Fredhäll. Där ligger skrovet fortfarande kvar på cirka 15 meters djup. Det lär än idag vara amatördykare, som tar sig ner till vraket av den tidigare, gamla vätterångaren.

RAGNAR MAGNANDER

# Ångpannan omtubad i HERBERT

Ångbåten HERBERT har sedan 1992 trafikerat sjön Mjörn från Alingsås för Mjörns Ångbåtsförening. Centrum för verksamheten är Ångbåtsvarvet som i sig är värt ett besök med klubbstuga, verkstad, motorer och andra båtar.

HERBERT är ursprungligen en bogserbåt från Dalsland. Den är byggd 1905 på Eriksbergs Mek. Verkstad. Båten är 15 meter lång, tar 25 passagerare och har en ångmaskin på 45 hkr (33 kW).

Inför säsongen 2012 upptäcktes vid pannbesiktningen att en tub läckte. Tuben pluggades men efter några dagar började även en stagtub att läcka.

Sedan även denna tub pluggats gick HERBERT sommaren 2012 med reducerat panntryck för att undvika flera tubläckor. Besiktning företaget Inspecta rekommenderade föreningen att byta pannans alla tuber under vinteruppehållet.

Efter sista turen för säsongen började det mödosamma arbetet med att byta ångpannans 38 tuber. De gamla tuberna tog ur pannan. De var svetsade i båda ändar vilket medförde extra arbete.

När tuberna var ute följde rengöring av pannan och besiktning från Inspecta. En del gruppar i äldre, yttermantel och flammugn fick iläggssvetsas av inhyrda svetsare.

Efter invändig sandblåstring av ångpannan slipades hålen som tuberna skall sitta i. Så följde insättning och valsning av tuberna. Till slut var alla tuber täta.

Efter montering av det renoverade sotskåpet sattes ännu ett vattenståndsglas på plats varefter eldstaden monterades.



HERBERT vid Sjöviksgårdens nya brygga som invigdes 9 juni 2013. Foto Hans Blage

Den slutliga besiktningen, med fullt ångtryck, förlopte väl. Inspectas etikett kunde klistras fast. Jobbet var klart!

Mellan 10 och 12 personer gjorde jobbet med ytterligare några enskilda insatser. Tillsammans lade man ner omkring 800 timmar.

## Ekonomi

Även om föreningens medlemmar gjorde det mesta arbetet på ideell väg kostar ett tubbyte mycket pengar.

Från Gustav VI Adolfs fond för svensk kultur fick föreningen 150 000 kronor och från Statens maritima museer

100 000 kronor. Till detta kom bidrag från föreningsmedlemmar vilket totalt gav 324 000 kronor. Kostnaden blev 335 000 kronor!

Det egna ideella arbetet uppskattades till drygt 400 000 kronor.

## Grundkänning

Trots att Sävån mellan Ångbåtsvarvet och Mjörn muddrades för fem år sedan fick HERBERT grundkänning i början sommarsäsongen. Den torra sommaren med lågt vattenstånd gjorde inte saken bättre.

Det är många instanser och betänk-

anden innan muddring kan ske och därför fick HERBERT hjälpa sig själv genom att flitigt trafikerat ån.

Tyvärr kom då sand in i maskineriet, vilket skadade pumparna, vilket orsakade inställda turer med förlorade intäkter och reparationskostnader som följd.

## Nya bryggor

Sedan tidigare går många av turerna med HERBERT till Risön i Mjörn. Två nya bryggor har byggts på kort tid vid Mjörn vilket ger HERBERT nya anlöpmöjligheter.

Redan 2012 invigdes den nya bryggan i Björboholm. Den är byggd på platsen för den gamla ångbåtsbryggan.

9 juni 2013 invigdes den nya bryggan vid Sjöviksgården i Sjövik. Här finns en restaurang vilket gör Sjöviksgården till ett populärt resmål för både beställningstrafik och turer enligt turlistan.

## Måndagskvällar

Under vintern pågår arbete av olika slag vid Ångbåtsvarvet i Alingsås. Samling i klubbhuset måndagskvällar.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden visar det nyrenoverade och återmonterade sotskåpet. De valda tubmåtarna syns i panngruset.

Foto Per-Anders Johansson

Nedre bilden visar det nyrenoverade vattenståndsglasat på bordsvidan. Pannan har nu försetts med ännu ett vattenståndsglas på styrbordsvidan.

Foto Per-Anders Johansson



# Kulturhamn i Göteborg

Kulturbåtsfestivalen vid Eriksberg 28–29 september 2013 väckte åter tankarna på ett hamnområde för det maritima kulturarvet, en gemensam hamn för skutor och ångbåtar, med lokaler för underhåll och annan service.

FÄRJAN 4 medverkade vid Eriksberg på lördagen och gjorde korta rundturer för intresserade innan den gav sig ut på den längre hamnrundturen. BOHUSLÄN hade lagt upp för säsongen.

Göteborgs-Posten uppmärksammade göteborgarnas intresse för festivalen vid Eriksberg och konstaterade att en koncentration av intressanta färtyg kan locka såväl göteborgare som turister. En kulturhamn kan även inspirera ungdomar till att aktivera sig i det maritima kulturarvet.

Inför stadens 400-årsjubileum finns det möjligheter att skapa en kulturhamn anser det nätverk som sedan flera år arbetar med projektet Göteborgs kulturhamn.

Projektets målsättning, förutsättningar och handlingsplan finns under hemsidan för Maritimt i Väst, den organisation som samlar ett femtiotal maritima föreningar i Västra Götalandsregionen.

## Möte om kulturhamnen

Ett möte om Göteborgs blivande kulturhamn hölls 21 oktober dit alla ägare av traditionsfartyg i Göteborgsområdet var inbjudna.

Ett bildspel visade olika hamnar i våra grannländer, ett annat vad som kan tänkas ingå i en kulturhamn. Ännu



Klippan är favorit som läge för en kulturhamn i Göteborg. Sedan 30 år värdar Klippans Bruksbåtsförening miljön och upprätthåller traditionerna vid Klippans Ångbåtsbrygga. Foto Ingvar Kronhamn

ett visade olika tänkbara platser för en sådan i Göteborg. För- och nackdelar diskuterades varefter deltagarna fick poängsätta alternativen.

Klippan var populärast med 45 poäng, följt av Eriksberg och Rosenlundskanalen med 38 poäng var, Fiskhamnen 36 och Stora Hamnkkanalen 35.

Någon färdig hamn finns inte att tillgå. Förslagen kräver kompletteringar i form av bryggor och byggnader som det i flera fall inte finns plats för.

Varken Lilla Bommens hamn, Nya Varvet, Frihamnen eller Gullbergskajen var några tänkbara alternativ.

## Så vill vi ha det

Kulturhamnen skall vara ett attraktivt besöksmål och därför ligga ganska centralt. Den skall vara synlig och väl tillgänglig.

Förutom goda kajplatser skall det finnas verkstäder, förråd, utställnings- och utbildningslokaler. Hamnen skall vara ett kunskapscentrum med utbildning i drift och underhåll, hantverk och teknik och mycket annat.

Arbetet med Göteborgs Kulturhamn fortsätter och vi följer utvecklingen.

Tack alla ni som engagerar er!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2013

# Båtar runt omkring

## SVEA AF BOHUSLÄN

Göteborg & Bohusläns Rederi AB, som även kallar sig Kulturbåtarna, driver sedan 2010 motorslupen SVEA AF BOHUSLÄN. Rederiet har under senare år annonserat flitigt om kryssningar längs kusten från Göteborg och ända upp till Fjällbacka. Inriktningen är beställningsturer och olika turpaket för grupper.

Inför 2014 visar rederiets hemsida på en del nya guidade turer för grupper såsom turer från Maritiman till Oscar II:s fort på Kåringberget, från Maritiman till Känsö, från Hamburgsund till Fjällbacka skärgård och dessutom turer i Ekens skärgård i Vänern från Läckö slott.

Allt detta går förstås inte att klara med bara en båt men rederiet uppger att man hyr in ELFRUNGEN från Trollhättan och VESTVÄG från Karlstad vid behov.

SVEA AF BOHUSLÄN byggdes 1904 vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm som motorslup för J. V. Svenssons Motorfabrik i Augustendal under namnet NYA AVANCE, från 1914 AVANCE II. Den sattes in mellan Slussen och motorfabriken. Motorn var förstas en Avance tändkulemotor. Fabriken representant på västkusten var Marstrands Mek. Verkstad som sålde och monterade motorer.

Mellan 1937 och 1980 tillhörde slupen Marinförvaltningen under namnet MÄRSGÄRN. Efter några ägarbyten och en stor upprustning 2000 kom den som DALA HUSBY till Dalälven för trafik Dala Husby-Hedemora-Avesta. 2007 såldes



"Kulturbåten" SVEA AF BOHUSLÄN på väg genom Sotekkanalen. Trafikområdet sträcker sig från Göteborg till Fjällbacka. Foto Krister Nilsson

den till Smögen och fick namnet SVEA AF SMÖGEN. Det nuvarande namnet tillkom 2011.

## ÄRLAN uppgraderad

Under oktober var Styröbolagets bilfärja ÄRLAN på Ö-Varvet för en maskinell uppgradering och större överbyggnad. ÄRLAN levererades från Oskarshamns Varv hösten 1990 och har sedan dess gått i fraktrafik på södra skärgården, som sedan 2007 utgår från Fiskebäck.

Vid enstaka tillfällen, när det varit isvintrar, har den även gått i passagerartrafik. Färjan har certifikat för 98 passagerare och har en salong under bildäck.

ÄRLAN har fått två nya Volvo Penta D13 MH framdrivningsmotorer på vardera 500 hk. Även de båda generatoraggregaten har förnyats.

Samtliga motorer har försetts med SCR-katalytisk avgasrening som fungerar med tillsats av urea. Värmeväxlet är ombyggt för att klara fossilfri drift.

GUNNAR SÖDERBERG

# Tjocka på älven



*Att vara skeppare på en färja som korsade älven åtta gånger i timmen när tjockan slog till och trafiken på älven var tät kan inte ha varit så trevligt.*

*På bilden ser vi FÄR JAN 4 ute på älven på historisk hamntur lördagen 5 oktober 2013. Sikten är dålig och man har svårt att tro att färjan befinner sig mellan Slottsberget och Fiskhamnen. Foto Ragnar Magnander*