



ÅNGBÅTEN Årg 41 • Nr 3 2005 • 120

Ångbåten

Medlemsblad för

Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

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

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

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

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0521-134 14 fax 0521-154 53, markgraf@algonet.se

Tidningsutgåvan utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2005 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Viesta Frölunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litorapid Media AB 2005.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2005 är 150 kr. Postgiron: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89,

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

kassör: Ove Ika, tel 031-69 89 34, kasse@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätions säsongen sin tilläggspåsar vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson

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

Reguljär tur med FARJAN 4 utgår från färjeläger vid Residensbron.

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

Försalongen

När vi skriver om vad som händer ombord och runt om våra ångare i *Ångbåten* är tanken att man skall kunna gå tillbaka och se vad som gjorts och när det gjordes. *Ångbåten* skall vara en uppslagsbok för den som vill veta vad som hänt och gjorts i Sällskapet Ångbåten.

Ibland skriver någon om vad som utträttats "i maskin" under vinteruppehållet, ibland skriver någon vad som gjorts "på däck".

Det är bra, men det kan göras mer regelbundet! Och det kan gälla mer än vad som utträttats under vinteruppehållet. Hur är det att jobba ombord under resorna? Det skulle vara trevligt om någon i exempelvis intendenturen ville berätta om sitt jobb ombord.

Med den nya fotografitekniken behöver man inte vänta i fjorton dar innan man ser resultatet. Det har blivit lättare att fotografera och skicka kopior. *Ångbåten* tar gärna emot både pappersbilder och digitala bilder.

Skriv om jobben ombord och fotografera vardagsscenerna! Välkommen med Dina bidrag! Och välkommen ombord i *Ångbåten 120!*

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 4 2005: 7 november 2005
Nr 1 2006: 31 januari 2006
Nr 2 2006: 11 april 2006
Nr 3 2006: 4 september 2006

Omslaget

Fartyg vid NORDSTEAM 2005 i Bergen.
Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 3 2005

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

När dessa rader nedtecknas har hösten så smått gjort sitt intåg, även om det är en underbar sensommartid vad vädret beträffar.

Ett fåtal resor återstår att göra med BOHUSLÄN, och FARJAN 4 har just påbörjat sina lördagssturer i hamnen. Sedan är det uppläggnings av fartygen inför vintern som tar vid. Ångaren skall ligga på varv för tubbyte i pannan och detta arbete är inte klart förrän i slutet av oktober månad. Sedan skall en kortare provtur genomföras innan den vanliga vinteruppläggningskajen kan nyttjas. Kan tänka mig att täckning av fartyget kan ske i början av november. Meddelande om detta jobb kommer att meddelas via e-post.

Hur har då sommaren förflutit? Jo, bra får jag väl tillstå. Vädet har väl lämnat en del övrigt att önska, men det var ju ändå strålning då och då. Resan till Strömstad var populär och de två turerna in i Idefjorden som vanligt väl-fyllda med passagerare.

Även de två resorna runt Tjösen drog mycket folk. Vid den sista av dessa, 30 juli, invigdes den reparerade ångbåtsbryggan i Nösund på Orust. BOHUSLÄN var där och deltog, samt hämtade ett hundratal resenärer, för turen runt Tjösen. När dessa åter hade gått iland vände vi stäven västerut kl. 17.30 och avgick mot Norge, för att delta i veteranfartygsrådet i Bergen.

I strålning regn och en nordostlig vind om ca 7 sekundmeter gav vi oss ut i Västerhavet. Resan gick bra och tidigt

på morgonen 31 juli passerade vi Kristiansand och fängade där medströmmen utefter Sörlandet. Ångaren gjorde 12-13 knop hela vägen runt Syd Norge, i hållande regn, vilket vi på bryggan inte gillade. Jo, farten gillade vi naturligtvis.

När det gick undan så gott bestämde vi att gå direkt till Stavanger, dit vi anlände kl. 16.00 i strålning solsken, efter en timmes regnuppehåll. Vi kvarläg i denna hamn för fartygs- och besättningsvärd till 2 augusti, då vi på förmiddagen avgick med ett fåtal passagerare mot Haugesund. En resa på 3 timmar.

Då vi anlände påbörjades invigningen av den restaurerade kajen. Vi fick delta i dessa festligheter och hade öppen båt för visning av vårt vackra fartyg.

Den 3 augusti var det avgång kl. 08.00 och via ett flertal bryggor, med embarkerande passagerare, siktede vi Bergen vid 17-tiden.

Ett 30-tal fartyg samlades på Byfjorden för att i parad gå in på Vägen, där tiotusentals människor kantade kajerna för att applådera och på ett stort sätt ta emot fartygen. Vi tillbringade en fin men arbetsam tid i denna vackra hamn. Många turer låg på vår lott och mängder av passagerare trampade våra däck, alla lika imponerade och nöjda, vilka lovord! Även tidningarna öste beröm över vårt vackra fartyg. Hon kallades Skandinavien mest välfärdiga och vackraste veteranfartyg. Gissa om vi var stolta!

Den sista dagen hölls det kappkör-

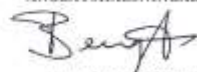
ning ute på Byfjorden. Vi var fyra ångfartyg och banan var 2,5 distansminuter lång. På given signal gick starten, bogseraren STYVBÖRN stack i väg, som skjutet ut en kanon. BOHUSLÄN med 300 personer ombord samt full bunker var trög i starten. Men efter diverse hot ned till maskin släppte gubbarna där nere alla hämningar och vår ångare drog iväg med 13,5 knop. Det var nervöst och jag tror jag tuggade på teakracket ett tag, innan vi drog ifrån de övriga och vann racet med god marginal. Härligt!

Detta var slutet på mötet och vid 16-tiden seglade vi mot Haugesund, där vi sökte natthamn. Morgonen därpå gick vi mot Mandal, där vi låg över natten, för att den 9 augusti, efter 14 timmars resa, anlända Stenpiren kl. 22.00.

En härlig långresa var tillända. En resa med många upplevelser och mängder av intryck. Det är också på sin plats att jag tackar besättningen för en storstad arbetsinsats, Ni var alla fantastiska, ingen nämnd och ingen glömd. Tack skall Ni ha!

Sällskapets årsmöte äger rum 29/10 kl. 12.00 på Sjömanskyrkan i Göteborg. Samlingsalen är stor, med plats för många medlemmar, så jag hoppas att Du har tid att delta ett par timmar. Hoppas vi ses där! Välkommen!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 120

Försalongen	2	OSTER - Gamle Dampen	15
Ordföranden har ordet	3	PATRICIA i mitt liv	17
BOHUSLÄN säsong 2005	4	Lennart Bergdén	20
BOHUSLÄN åter på Näsund	5	Tändsticketikett	20
Ny bro över Göta älv	7	Skonaren INGO	21
Kulturhusens Dag	7	Höstfesten	21
Anten-Gräfsnäs Järnväg 40 år	8	Årets julklapp?	22
EJDERN i gamla hemnavatten	9	Aktersalongen	23
NORDSTEAM 2005 i Bergen	10	Akterspegeln	24

BOHUSLÄNS säsong 2005

Så var det dags för summering av den gångna säsongen. BOHUSLÄN förhalade från Skeppsbron till Gotenius Varv den 5 april och gick därifrån för egen maskin till Stenpiren den 26 april.

Därmed började säsongen. Besättningen som trimmats med säkerhetsnormgångar och -övningar fick visa sina färdigheter för Sjöfartsinspektionen under en resa 29 april.

Säsongen började på riktigt första maj med den traditionella "provturen" i skärgården. Sedan dröjde det faktiskt två veckor innan första beställningsturen gick. Sista turen gick fyra månader senare, den 15 september.

19 september gick BOHUSLÄN från Stenpiren till Gotenius varv för höstens stora arbete, ångpannans tubbytte.

Säsongen 2005 gjorde BOHUSLÄN 25 beställningsturer med omkring 1 700 passagerare. Antalet annonserade turer, "Ångbåtturer 2005", var 28 med i det närmaste 6 000 passagerare. Med förhalningar, tomturer, första majtur och Norgeresan hade BOHUSLÄN totalt 67 gångdagar med 8 600 passagerare.

Onsdagsturerna brukar spegla sommarvädret och var välbesatta först i juli och augusti.

De förlängda Marstrandsturna gynnades av bra väder och var därför mycket efterfrågade, såväl till Ästol som Skärhamn och Häsön.

Två turer gjordes runt Tjörn, den första följdes av en söndagsutlykt från Mollösund till Lysekil och tillbaka. Från Mollösund tog BOHUSLÄN bussresenärer tillbaka till Göteborg.



En färdfull bild med ångaren BOHUSLÄN. Bilden är tagen utanför Björkö och BRUSLÄN är på väg från Marstrand mot Göteborg på en beställningstur lördagen 4 juni 2005. Foto Göran Ohlsson

Den andra turen runt Tjörn, den 30 juli, var i det närmaste fullsatt. Biljetterna fördelades på Skärhamn och Nösund där ångbåtsbryggan återinvigdes, mera om detta i särskild artikel.

Den långa kustresan Göteborg-Kungshamn-Strömstad och åter 14 till 19 juli var ett omfattande arrangemang med anslutande bussar. För första gången kunde vi erbjuda bussresa tillbaka till Kungshamn vilket, tillsammans med ströresenärer gjorde att resan Kungshamn-Göteborg blev helt fullsatt. Att gå in i Idefjorden både lördag och söndag visade sig tacksamt.

Vi hade tur med vädret och det enda missödet var den s.k. "måndagsklubben" som hade ockuperat Hunnebostrand och gjorde att vi istället anlöpte Ulebergshamn.

Man kan beklaga tendensen att allt färre reser till och från mellanstationerna. Mollösund och Malmön anlöptes inte under kustresan och på sydgående inte heller Gullholmen.

Planeringen av säsongen 2006 pågår som bäst men först skall erfarenheter och önskemål vägas in innan vi återkommer i nästa nummer!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2005

BOHUSLÄN åter på Nösund



På resan runt Tjörn den 30 juli anlöpte BOHUSLÄN den nyrenoverade ångbåtsbryggan i Nösund. Det var en stor dag i samballets historia och många kom ner för att becittna invigningen och för att följa med på turen. Foto Anna Bengtsson

Nösund på sydvästra Orust återinvigde sin ångbåtsbrygga i somras med besök av ångaren BOHUSLÄN. Nösund var utbrygga för Marstrandbolagets linje innanför Tjörn och genom Stigfjorden. Nösund har haft flera bryggor, den nuvarande är från 1952. Vi kan tacka Föreningen Nösund för att bryggan reparerades istället för att rivas. Här skriver Sten Hallberg om invigningen och resan med BOHUSLÄN runt Tjörn.

Så kom du då äntligen tillbaka till Nösund! Vi har väntat i något mer än tre decennier, men den som väntar på

något gott, väntar aldrig för länge, heter det ju.

Under senare år har vi ju inte kunnat ta emot dig, eftersom vår brygga varit allt annat än stabil, något som berott på att Vägverket inte vill administrera några bryggor längre. Efter många och långa utredningar, diskussioner, samtal och överklaganden började det i alla fall att hända något under 2004, och i juli 2005 startade reparationsarbetet.

Det gick så snabbt, att det var möjligt att hälsa BOHUSLÄN välkommen lördagen den 30 juli. Detta besök hade varit omgärdat av många frågetecken



Karin Bengtsson har just kläppt det blåga bandet. Foto Anna Bengtsson

sedan förslaget kom upp i vintras, eftersom vi ju inte visste om bryggan skulle bli i sådant skick att den kunde vara redo att ta emot denna västkustska pärla. Slutet gott – allting gott, är en annan sliten fras som passar in på detta tillfälle.

TV-meteorologerna hade ju under fredagen inte spått det allra bästa väder. Nej, tvärtom hotade de med dagsregn över vår bygd, och det bådade inte gott för det celebra besöket. Sommarens prognoser har dock inte varit helt överensstämmande med verkligheten, och så blev det inte den här gången heller.

När dagen grydde var det i för sig molnigt, men regnet höll sig undan. Vid 11-tiden hade många människor samlats vid bryggan, där de kunde lyssna på tre glada spelen, Willy

Hansson, Åke Jonsson och Uno Wallander. En halvtimme senare skedde invigningen av den nyreparerade bryggan. Bertil Hobst talade och Kajsa Hallberg klippte det blågula bandet.

Kort därpå siktades BOHUSLÄN ute i Tängesund, och publiken som uppgick till ca 250 personer kunde följa infarten och den förnämliga tilläggningsen utförd av befälhavaren Bengt Cremonese och hans besättning.

Då alla trossar vederbörligen var placerade på rätt ställe och landgången utdragen, höll under tecknad ett litet anförande på vers där BOHUSLÄN hälsades välkommen till Nösund. Ett fyrfaldigt hurra utbringades för fartyget och dess besättning, och därpå fick, för att uttrycka en förhoppning om många framtida besök, en representant för den yngre generationen, Karin Bengtsson, klippa ett nytt blågult band, och därmed var BOHUSLÄN – så hoppas vi Nösundsbor – knuten till en ny seglätionspunkt.

Nu var det bara för de 125 lyckliga som fått biljetter att gå ombord för att bekanta sig med fartygets alla delar. (Det var många som stod i kö för en biljett.) Det fanns ytterligare 100 passagerare på båten, de hade stigit ombord i Skärhamn för att följa med runt Tjörn, ty så var turen upplagd.

På land stod ett hundratal och vinkade av båt och passagerare med vita servietter (!), så att det såg minst ut som om det vore en avgång med Svenska Amerikalinet från Betongskjulet för ett halvsekel sedan!

Färden ställdes med god fart genom

Lyresund, och här och var på Lyr fanns folk och vinkade. Vi som var med båten stod på fördäck, placerade oss på lämpliga platser både ute och inne, vandrade runt, pratade och tyckte att det hela var "hur trevligt som helst".

De flesta utrymmena var tillgängliga, och att gå nedför den branta ledaren till maskinrummet var en upplevelse. Sedan båten byggdes 1914 har den drivits med samma förnämliga ångmaskin. Det var varmt och gott där nere, om man kom från den blåsiga sidan av båten, och att det kunde vara så skinaende rent på ett sådant ställe förvånade nog en och annan.

Ut på Stigfjorden kom vi, och snart passerade vi under både Skäpesunds- och Almösundsbron. Då hade emellertid många redan uppsökt både restaurang och café och låtit sig väl smaka av de goda anrättningarna. Vi alla som besökte caféet kunde konstatera att maken till räksmörgås får man nog leta efter. Det tog sin rundliga tid att äta upp den, dricks kaffet eller ölet, prata med bordsgrannarna och lyssna till de glada tongångarna från spelemännen som följde med ombord och spelade under resan. Vips var vi i södra delen av Hakefjorden när vi åter kom ut på däck.

Många vackra landskapsvyer passerade zevy, och det var inte alltid lätt att veta vilken som var den ena ön eller den andra. Så fick vi Carlstens flättning i sikte, rundade Tjörn och styrde ut på det nu tyvärr något regntunga Skagerak.

Eftersom dagen var som den var vad vädret beträffar, var det ingen större

mängd båtar i sikte. Vi styrde in mot Skärhamn för att dels släppa av de passagerare som gått på där ett antal timmar tidigare, dels ta in vatten, eftersom BOHUSLÄN efter ankomsten till Nösund skulle fortsätta mot Stavanger.

Vi hade en halvtimme på oss i Skärhamn vilket räckte till en kortare promenad. Nu visade sig emellertid vädergodarna från den sämre sidan, då ett stritt regn började. Det envisades med att förfölja oss hela vägen tillbaka till Nösund.

Eftersom vi var väl skyddade på båten, kunde vi ändå stå och titta på den intressanta passagen genom Kyrkesund. Där var det plötsligt en hel del sjötrafik, men vår befälhavare hade inga svårigheter att navigera sitt fartyg med precision genom den trånga farleden. Nu återstod blott en kort sträcka över Kråkefjorden och genom Tängesund, och efter knappt fem timmar var vi åter vid Nösunds brygga, där vi kunde lämna BOHUSLÄN efter en utomordentligt trevlig och givande resa.

Eftermälet till denna tur var entusiastiskt. Alla utan undantag menade att det varit en stor upplevelse, och lika undantagslöst hoppades man att denna fird skulle bli inledningen till en tradition som innebär att ångaren BOHUSLÄN kommer till Nösund en gång varje sommar och tar oss med på någon intressant utfärd till lämplig ort.

*Tack för denna gången!
Välkommen tillbaka nästa år!*

STEN HALLBERG

Ångbåten Nr 3 2005

Ny bro över Göta älv



Den förslagna bron sedd från luften över Götawerken med Stenpiren till höger och Lilla Bommen till vänster. Förslaget har en öppning med ledverk åt båda hållen längs farleden. Teckning från Stadsbyggnadskontorets programhandling. Tecknare P G Hillinge, Sweco FFNS

Stadsbyggnadskontoret i Göteborg presenterade våren 2005 ett förslag till program för en ny gång- och cykelbro över Göta älv mellan Stora Bommen och Lundbystrand (Götaverken).

Bron utgår på södra sidan från kajplats 11, där POSEIDON ligger idag. Bron beräknas bli 6-8 meter bred med en seglingsfri höjd på 6 meter. Bron blir öppningsbar med en alternativt två öppningar. Broöppning skall ske från Göta älvbron.

Ångbåten Nr 3 2005

Kulturhusens Dag

11 september firades Kulturhusens Dag, temat var Sjöfartens miljöer. På ett årtiotal orter i landet visades sammanlagt 220 sjöfartsmiljöer för allmänheten. Många tog chansen att lära sig mer om sjöfartshistorien och besökte hamnar, fyrar, kanaler, varv och fartyg runt om i landet.

I Västra Götaland var det drygt 60 miljöer som var öppna den 11 september. Den nationella invigningen av Kulturhusens Dag ägde rum på Maritiman, Göteborgs Maritima Upplevelsecentrum vid Packhusplatsen.

Sällskapet Ångbåten deltog i arrangerandet genom att BOHUSLÄN gjorde en tur genom hamnen och skärgården med av arrangörerna inbjudna gäster.

FÄRJAN 4 samarbetade med Varvshistoriska föreningen i Göteborg. Färjan gjorde fyra guidade rundturer från Residensbron längs de gamla varvsområdena. Turerna var i det närmaste fullsatta. Passagerarna kunde gå iland vid Lundbystrand för att besöka Varvshistoriska föreningens tillfälliga utställning om varvsepoken liksom Radiomuseet. Även Chalmers Lindholmens Sjösäkerhetscentrum hade öppet hus på Lundbysidan.

Lagom till Kulturhusens Dag kom boken *Sjöfartsmiljöer* ut. Den berättar om svensk sjöfart under de senaste 150 åren. Författare är Maria Bergman *Sjöfartsmiljöer* utges av Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer. Om den inte finns i bokhandeln kan den skickas efter på internet, se www.raa.se

18

18

Anten-Gräfsnäs Järnväg 40 år

Det var inte bara Sällskapet Ångbåten som 2005 firade 40-årsjubileum och det var inte heller bara gamla ångbåtar som behövde räddas på 1960-talet. De smalspåriga järnvägarna var på väg ut ur historien med ånglok och vagnar. Som tur var fanns det människor vars hjärtan klappade även för dem. Vi uppmärksammar några vänner på smalspåret (891 mm).

Sommaren 2005 firade Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg sitt 40-årsjubileum. Föreningen startade 1965 under knappa förhållanden med blygsamma ångtågsutfärder längs Västgötabanan, detta för att minna om det en gång så stora smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland.

Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ) är en rest av den forna "Västgötabanan", Västergötland-Göteborgs Järnväg (VGJ). Järnvägsbolaget byggde i slutet på 1890-talet en smalspårig järnväg från Göteborg genom Västergötland. Som längst kom man till Gärdslöv, på stambanan mellan Göteborg och Stockholm, några mil öster om Mariestad. Västgötabanan var i sin huvudlinje cirka 222 km lång och med sidobanor strax över 400 km.

Föreningen, som i början hette Stora Lundsby Järnvägsmuseum, växte snabbt. Fler och större ångtågsutfärder gjordes i slutet på 1960-talet. Det sista stora utfärdståget på Västgötabanan gick den 23 augusti 1970 i samband med nedläggningen av persontrafiken.

Föreningen fick nu möjlighet att överta den natursköna sträckan mellan



Ånglokstuguet tåg med trävagnar utmed sjön Anten på Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ). Lok 24 byggdes 1911 och köptes av AGJ 1965. Loket kom åter i trafik 2001 efter att ha varit avställt i nästan 50 år. Foto Niclas Sahlbom 2005

Anten och Gräfsnäs som är 12 km lång. Sedan 1971 har man varje sommar kört reguljära turer med ångtåg. Vid Anten-Gräfsnäs Järnväg kan man uppleva hur det var att resa i Sverige för 50-60 år sedan. Omkring en miljon resenärer har besökt museijärnvägen genom åren.

All verksamhet sker genom ideellt arbete av de aktiva medlemmarna i föreningen som totalt har cirka 1600 medlemmar.

Vid Anten-Gräfsnäs Järnväg finns en representativ samling med järnvägsfordon från i stort sett hela smalspårsnätet i Sverige.

I takt med samhällets snabba utveckling har AGJ framgångsrikt gått från att vara en samlingsplats för en liten skara tågentusiaster, till att bli ett erkänt och prisbelönt kulturhistoriskt mål. Föreningen har också de senaste åren fått ett stort stöd från näringslivet, kommunen och regionen.

40-årsjubileet firades 10-17 juli med daglig trafik och olika festliga aktiviteter. Järnvägen gästades av teknik- och militärhistoriska föreningar.

Läs mera om Anten-Gräfsnäs Järnväg på webben: www.agj.net

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2005

EJDERN i gamla hemnavatten



Ångaren EJDERN vid Styrsö Bratten eller Styrsö Hafsbad som det kallades på den tiden ångaren gick här för 125 år sedan. Foto Gunnar Söderberg 22 juni 2005

I somras var ångaren EJDERN från Södertälje på besök i sina gamla hemnavatten i Göteborgs skärgård. Som vi tidigare berättat tillhörde EJDERN Göteborgs Nya Ångslups AB från leveransen 1880 till försäljningen 1898.

Ångslupsbolaget levde vidare fram till 1921 när det gick i konkurs. Från 1922 tog AB Styrsö Havsbad och det nybildade Styrsö Nya Trafik AB över trafiken i södra skärgården. Ångarna till Havsbadet hade tidigare varit huvud-ägare i Ångslupsbolaget och 1928 över-

tog man aktiemajoriteten i Styrsö Nya Trafik AB, som fortsättningsvis fick driva all trafik.

Det nuvarande Styrsöbolaget är i direkt nedstigande led en efterföljare till det 1922 bildade bolaget och därmed även Ångslupsbolagets efterträdare.

Till södra skärgården

För att delta i firandet av EJDERNs 125-årsjubileum hyrde Styrsöbolaget och Västtrafik in ångaren för trafik i södra skärgården onsdagen den 22 juni. Turerna presenterades på Västtrafiks

Plingsida i tidningen *Metro* och genom information i Styrsöbolagets båt.

Onsdagen kom med frisk kuling från väst och det var spännande att se hur det skulle gå att ta ut EJDERN från Saltholmen på 11.00-turen. På den gamla tiden gick ju båtarna från Skeppsbron där det var mer plats att manövrera på. Ångaren har ju en maskin på bara 65 ind. hkr. men den skicklige befälhavaren Johan Jahnberg klarade provet med elegans. Trots att Västtrafiks biljetter gällde på turen var det inte många som tog chansen att resa med EJDERN. Ångaren anlöpte Köpstadsö, Styrsö Bratten, Styrsö Tången, Vargö Stjärnvik och Brännö Husvik. Därifrån direkt tillbaka till Saltholmen för en ny tur 14.00 till Vargö Stjärnvik och därefter till Stenpiren.

Två ångare på kvällstur

På kvällen gjorde EJDERN en tur från Stenpiren samtidigt som BOHUSLÄN gick sin ordinarie onsdagstur. EJDERN följde Ångslupsbolagets gamla linje mot Höns Heden och trots den grova sjön gick ångaren förvånansvärt behagligt.

Öckerö Björnhuvud anlöptes för att invänta BOHUSLÄN så att resenärerna kunde byta mellan ångarna. På Ångslupsbolagets tid låg deras brygga vid Björnhuvudet lite längre norrut där nuvarande Nimbus ligger. Från Öckerö gick EJDERN genom Varholmsundet tillbaka till Stenpiren.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2005

NORDSTEAM 2005 i Bergen

NORDSTEAM 2005 – den nordiska veteranbåts- och samfärdsfestivalen – ägde rum i Bergen 3–7 augusti.

Festivalen arrangerades av Veteranskipslaget Fjordabåten, Nordhordland Veteranbåtlag och Norsk Veteranskipssklub i samarbete med en rad föreningar inom den frivilliga kulturminnesvården, museer, hamnen och kommunen.

Huvudsponsorer var *Bergens Tidende*, rederiet och transportföretaget HSD, Hurtigruten, Posten och Sparebanken Vest.

NORDSTEAM 2005 blev ett evenemang som arrangörerna skall ha all heder av. Det var svårt och trevligt och lockade mer än 100 000 besökare. 6 000 reste med deltagande båtar och bussar. Vädret började med tita regnskurar men ändrade sig i halvlek till idel solsken.

NORDSTEAM är ursprungligen ett samarbete mellan Norsk Veteranskipssklub, Dansk Veteranskipssklub och Sällskapet Ångbåten. Efter ett möte i Tönsberg 1975 mellan KYSTEN I, BORØYSUND och BOHUSLÅN bestämde man att träffas i Göteborg året efter.

Det kom nio veteranfartyg till Göteborg 1976 och därmed föddes NORDSTEAM. Därefter var följande möten i

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

De tre föreningarna kan var för sig organisera Nordsteammöten utan hänvisning till "turordningen".

Bergen – sjöfartsstaden

På något sätt är Bergen den idealiska platsen för ett arrangemang av det här slaget. Här lever fortfarande känslan kvar för fjord- och kustsjöfarten. Vågen med omgivande fjäll och fjordar är den perfekta inramningen för en festival som NORDSTEAM.

Bergen är knutpunkt för sjövägarna ut i världen och till kusten och fjordarna. Det var ångbåtarna som verksamt bidrog till utvecklingen av Vestlandet. Lika angeläget som det idag är för ett samhälle att få bredband, lika angeläget var det för hundra år sedan att bygga ångbåtsbrygga.

Det är en imponerande samling veteranfartyg som finns bara på norska Vestlandet. Det norska inslaget dominerade minst sagt och enda fartyg som legitimerade det nordiska i NORDSTEAM var vår egen BOHUSLÅN.

Det var länge sedan som NORDSTEAM-kommittén försäkrade sig om vårt deltagande vilket är smickrande. Vi var inte heller sena att tacka ja, vi hade ju NORDSTEAM 2000 i färskt minne.

Nösund–Stavanger

2005 års *Ångbåtstäv* med BOHUSLÅN planerades därför med ett uppehåll den vecka vi skulle vara i Bergen. En inställd onsdagstur kostade vi på oss, inte ekonomiskt utan prestigemässigt, våra passagerare skall veta att BOHUSLÅN gör sin

kvällstur varje onsdag under sommaren.

Efter resan runt Tjörn den 30 juli avgick BOHUSLÅN från Nösund halv sex på eftermiddagen. Vinden var nordostlig med strilande regn som fortsatte utmed norska kusten. Med en god medström gick resan med 12–13 knop och BOHUSLÅN gick därför direkt till Stavanger dit ångaren kom på söndag eftermiddag.

Där låg BOHUSLÅN till tisdag förmiddag då resan fortsatte till Hauge-sund.

Onsdag 3 augusti

Onsdag morgon började festivalen med att deltagande passagerarfartyg tog med sig passagerare från skärgården till Bergen. BOHUSLÅN gick från Hauge-sund redan klockan åtta för att anlöpa Leirvik på Stord där en snabb kataran kom med passagerare från Bergen.

Från Leirvik gick BOHUSLÅN väster om Stord för att anlöpa Rubbestadneset i Bømlo, Fitjar på Stord, Bekkjarvik och Austevollshella i Austevoll innan ångaren kom till Bergen halv sju på kvällen, lagom till den stora öppningsparaden.

Invigning och konsert

Invigningen på onsdag kväll började med en öppningsparad med ångaren OSTER i täten och STORD som sista fartyg.

Av de 42 fartyg som anmält sitt deltagande var det några som inte kunde komma på grund av uteblivna tillstånd

från Skipskontrollen. Således saknade vi FORLANDER, SOUTHERN ACTOR från Sandefjord liksom bilfärjan BILFERGEN. Istället fick vi se STYRBJÖRN som ju tyvärr inte kunde komma till Göteborg i juni som planerat.

Uppskattningsvis 10 000 människor mötte fartygen när de gled in på Vågen. När fartygen förtöjt vid Bryggen vidtog det officiella öppnandet av festivalen med tal och en konsert. Hedersplats för fartyg och deltagare var Shetland-Larsens Brygge längst in i Bergens hamn.

I konserten medverkade de deltagande fartygens ångvisslar och sirener. Det var Bergens Senter for Elektronisk Kunst som utvecklat tekniken med nätverk, bärbara datorer och "organister" ombord i fartygen. Världens största musikinstrument skapades med världspremiär i Bergen. Även om det kanske inte var så vackert var det en mäktigt upplevelse när Bergens hamn fylldes av visslingar, väningar och bröl från ångvisslar och sirener.

Torsdag 4 augusti

Det var ett gediget program som NORDSTEAM-kommittén komponerat. Det fanns ingen möjlighet för en besökare att ta del av allt. Istället fick man kryssa mellan programpunkterna och missade därför ett och annat som var minst lika intressant som det man valt. För besättningarna var det givetvis ännu svårare då ju dessa även skulle tjänstgöra på sina båtar.

Under torsdagen var BOHUSLÅN

öppen för besökare som uttryckte lövord över vår ångare. Även pressen berömde BOHUSLÅN som kallades Skandinavien mest välhållna och vackraste fartyg. Det gäller att inte släppa greppet om skurtrasor, fönsterskrapor, svabbar och mållarpenslar.

1905

Torsdagens tema var "1905 og Christian Michelsen" vilket kräver sin förklaring.

Det var sålunda 100 år sedan unionen mellan Sverige och Norge upplöstes. Norrmännen ville inte veta av svenskar-na längre och kung Oscar II blev ledsen och besviknen (på norrmännen).

Självklart tog vi på BOHUSLÅN inte alla illa upp inför denna provokation. Vi missunnar inte Norge deras egna konsular runt om i världen (det var det som det till synes handlade om 1905) och givetvis inte heller oljepengarna. Tänk om...

Christian Michelsen var skeppsredare i Bergen och dessutom politiker. Det var han som var mannen bakom unionsupplösningen och därför aktad och ärad i Norge.

På kajen framför bogseraren STYRBJÖRN invigdes utställningen 1905 som uppmärksammade Norsk sjöfartshistoria 1905–2005 och S/S STYRBJÖRN 1910–2005.

På eftermiddagen avgick en kottege med veteranbåtar till Chr. Michelsens egendom Gamlehaugen söder om Bergen. Gamlehaugen ägs numera av staten, är museum och även bostad åt kungafamiljen när den besöker Veste-

landet. I spetsen för kottegen gick lust-yachten FAUN som en gång ägdes av Michelsen. FAUN är restaurerad av Hardanger Fartøyversenter.

Fredag 5 augusti

Fredagens tema var Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, HSD, som grundades 1880 och firade sitt 125-årsjubileum 2005. Föredraget – av Bård Kollrveit – på Bryggens Museum om *HSD genom 125 år* var välbesökt. En jubileumsbok om HSD kommer ut hösten 2005.

Dessförinnan hölls på färjan SKÅNEVIK en paneldebatt om att *Leve med kulturhistoriska fartyg* med representanter för veteranfartygsföreningarna och riksantikvarien. Däremot saknades den myndighet vars pålagor diskuterades flitigast, nämligen Skipsdirektoratet med Skipskontrollen. Debatten hade föranletts av *Stortingmeldning 16 Leve med kulturminner*.

På eftermiddagen demonstrerade Bredalsholmens Dokk og Fartøyversenter (BDF) traditionella skrovhantverk som nitning, dikning och utskärning av naglar. BDF deltog med GAMLE ØKSOY i NORDSTEAM.

På eftermiddagen ägnades uppmärksamheten åt fartyg – gamla som nya – i HSD-flottan. Det mäktigaste av fartyg som tillhört HSD, och som deltog i NORDSTEAM, är STORD.

STORD som byggdes 1915 utsattes 1947 för en misslyckad motorisering men gick i trafik fram till 1969. 1981 påbörjades en restaurering för att STORD



Till vänster, nedre bilden: Den verkliga veteranen på Nordstam 2005. RIGOLFORD II byggd hos Keillers i Göteborg 1864. Övre bilden: BOHUSLÄN anlöper Vågen. Mitten: Fyra ångbåtar! ÖSTER och STORVÄRNEN låg för om BOHUSLÄN. Till höger, övre bilden: Kapplöpning! BOHUSLÄN har gått om STORVÄRNEN. Dessa foten är tagna av Ingolf Idenhård Benjaminsson. Nedre bilden: BOHUSLÄN lämnar Bergen. Foto Ingvar Krasbams

åter skulle bli ångbåt. Efter provturen 1987 brann fartyget och Veteransklipslaget Fjordabåten återupptog restaureringsarbetet. Lagom till NORDSTEAM 2005 kunde STORD åter gå för egen maskin efter branden.

Övriga HSD-båtar var GRANVIN, MIDTHÖRDLAND, SKÅNEVIK och inneliggande katamaraner.

Under fredagen skedde en betydelsefull förändring i vädret. Paraplyvädret som rätt onsdag och torsdag övergick i uppehåll, klar himmel och solskin för

resten av veckan.

Det var inte bara fartyg som visades upp under NORDSTEAM. Här fanns veteranbilar, brandbilar och gamla bussar, lokomobiler i olika storlekar, motorer och mycket mer.

Främför ÖSTER stod Kristian Otterskred och körde en hjälppängmaskin från den svenska pansarbåten OSCAR II. Kristian har en samling på över 200 båtmotorer hemma i Vik i Sogn.

På kvällen var det en spektakulär



uppvissning av gamla brandbilar med kortge og uttrykning.

BOHUSLAN gjorde en villbesatt lunchkryssning klokkan 12.00 på två och en halv timme. På kvällen var BOHUSLAN uttyrd till NORDSTEAM-kommittén för en resa med honoratiore, sponsorer och hedersgjæster och var inte i hamn förrän atrax efter klokkan 23.

För besætningen blev det några få timmars sömn före nästa resa, tidigt på lördag morgon.

Lördag 6 augusti

Dagens tema var "Havnefest".

Redan halv sex på morgonen gick BOHUSLAN från Bergen på tomtur till Storebø i Austevoll där inturen startade klokkan åtta. BOHUSLAN anlöpte Austevollshella halv nio och Hjellevad halv tio för att anlöpa Bergen klokkan elva. Turen lockade ett 60-tal resenärer.

Tanken med denna tur var att låta skärgårdsborna resa med båtarna in till Bergen på morgonen och tillbaka på eftermiddagen. Det var således inte bara BOHUSLAN som var "i rute" denna dag.

På lördag eftermiddag erbjöda allmänheten en två timmars rundtur med hurtigrutefartyget POLARLYS, ett av de modernare fartygen på Hurtigruten. Kanske lockade detta smakprov till en 11 dagars rundtur till Kirkenes och åter.

Kvart over to

På eftermiddagen var det dags för "kvart over to", den gemensamma avgångstiden

"som før i tiden" när båtarna gick ut på sina lokala rutter i skärgården.

BOHUSLAN hade fått en lång trade norrut, över Byfjorden till Frekkaug og därifrån under Nordhordlandsbrua till Knarvik, därefter in genom Alverstraumen och Radsundet mellan Radøy og Lindås, förbi Lygra till Sletta på Radøy, en resa som tog tre timmar och lockade nästan 200 passagerare.

På Sletta är för övrigt Vestnorsk Utvandringssenter beläget, men det såg vi inte något av, bara en till p-plats förvandlad ångbåtsbrygga. BOHUSLAN var tillbaka i Bergen kl. 20.00. 132 rundtursresenärer gick iland efter en fin resa.

För besætningen återstod den högtidliga festen för arrangörer, deltagare og sponsorer. Uttröttade av det senaste dygnets resor och för lite sömn gick de flesta hem tidigt. En ny dag väntade.

Söndag 7 augusti

På söndagen gick BOHUSLAN från Bergen kl. 10.00 med passagerare som löst rundtursbiljett med ångbåt, ångtåg og veteranbuss.

BOHUSLAN gick norrut og passerade Nordhordlandsbrua ännu en gång innan vi gick in i Sörfjorden till Garnes. Där bytte vi passagerare med veteranståget på Gamle Vossebanen, den järnväg som blev över när Vestbanen drogs i tunnel genom Ulriken.

Järnvägen mellan Garnes og Midttun är 18 km lång. Mellan Midttun og Bergen reste passagerarna med buss.

Kappkörning

BOHUSLAN gick ut genom Sörfjorden igen för att invänta kappkörningen på Byfjorden kl. 14.00. Det var två klasser: ångbåtar og motorfartyg. Som vanligt i sådana här sammanhang var det glest mellan de deltagande fartygen og för BOHUSLAN del fanns det bara en konkurrent: ångbåtsoperaren STYRBJÖRN som fick upp ångan innan BOHUSLAN insåg hotet og eldade på.

Banan var 2,5 distansminuter og det gällde nu att "dra på". Det var länge sedan maskinen på BOHUSLAN gick så att "maskintoppen skakade". Det skedde annars på expressruterna på kusten för i tiden og det skedde också nu. BOHUSLAN drog ifrån med 13,5 knop og det hade varit illa annars. Nog skall väl en expressångare, om än fullsatt, vinna över en bogserbåt!

BOHUSLAN vann "dampklassen" följd av STYRBJÖRN, OSTER og BØRØYSUND.

Vi kom in till Bergen där nöjda og glada passagerare gick iland og därmed var NORDSTEAM 2005 slut för vår del.

Hemresan

Så återstod resan hem. Första etappen, 6½ timme mellan Bergen og Haugesund klarades av på söndag kväll. På måndag gick BOHUSLAN på tolv timmar från Haugesund till Mandal og på tisdag fortsatte man till Göteborg dit ångaren med besætning kom strax efter klokkan 22 efter 14 timmars resa. Tio händelserika dagar var till ända.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2005

OSTER – Gamle Dampen

Under NORDSTEAM 2005 i Bergen var favoriten bland publiken helt avgjort OSTER eller "gamle dampen", den gamla ångbåten.

OSTER byggdes 1908 vid Christiansands Mekaniske Verksted i Kristiansund för Indre Nordhordland Dampbåtlag. Detta ångbåtsbolag trafikerade fjordarna runt Osterøy, "Nordeuropas största inlandsö." Denna ö på 324 km² og med drygt 7 000 invånare ligger nordost om Bergen.

Modalen kommun på fastlandet var för hundra år sedan isolerad vintertid emedan ångbåtarna inte klarade att bryta isen i Mostraumen og Mofjorden. Därför byggdes OSTER med stark skrov og en kraftig ångmaskin. OSTER kunde gå in till iskanter vilket innebar en trafikmässig revolution.

Redan 1915 förlängdes OSTER till dagens längd 38,23 meter, bredden är 6,61 m. För att kunna passera de grunda trösklarna i Mostraumen og Bolstadstraumen byggdes OSTER med ett djupgående på endast 3,15 meter.

Av rederiets ångare blev OSTER snabbt den nya favoriten. På lördags-eftermiddagarna var det kapploppning mellan "jordabåtarna" som gick "levart over to" från Bergen till Salhus, en kamp som Oster alltid vann trots en marschfart på 10 knop.

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

Med tiden blev OSTER den sista koleldade fjordabåten i trafik på Bergen. Då hade OSTER fått sällskap av moder-

nare fartyg på traden. Redan 1939 fick rederiet sin första fjordbuss og 1947 kom BRUVIK som med sin längd, 45 meter, og fart, 15 knop, gjorde resan mellan Osterøy både snabbare og bekvämare. Dessutom kunde den bryta isen i Mofjorden.

Även BRUVIK har ersatts av modernare färdmedel. Idag går trafiken till Osterøy över bro og med färjor men varje söndag under sommaren kan man göra resan mellan Bergen og Mo runt Osterøy, genom Osterfjorden og Mostraumen, med BRUVIK som återkom till sin gamla trade 1995.

Sista resan för OSTER

Julen 1963 gjorde OSTER sina sista turer mellan Bergen og Osterøy. Redan under sin aktiva tid hade OSTER blivit en institution. Den var helt enkelt "gamle dampen". Som en hyllning till den gamla ångbåten skrev prästen Ragnvald Hammer en dikt om OSTER som publicerades i Bergens Tidende 1963, "Dar kjem Dampen". Dikten tonsattes av kustspelmanen Ivar Medaas og blev snabbt mycket populär, så populär att den fick epitetet "landsplåga".

Ett panobaveri gjorde att planerna på ett bevarande av ångaren omistatgjordes og OSTER såldes för att byggas om till lastfartyg med dieselmotor.

Nordhordland Veteranbåtlag

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

1996 beslöt man att istället köpa in gamla OSTER som efter nästan 30 år på kusten med sand og cement i lasten var till salu. Det var ett omfattande arbete som nu påbörjades för att återföra OSTER till det osseende ångaren hade när den slutade trafiken. Det var inte mycket kvar av gamla OSTER og det gällde att anskaffa tidsenlig utrustning.

Den största utmaningen var att hitta ett lämpligt ångmaskineri. Det fann man 1998 i England dit man reste og demonterade ett helt maskinrum med panna, ångmaskin og tillbehör för att ta med sig hem.

Med oljeeldningsanläggning og hjälpmaskineri från Holland startade ombyggnaden till ångbåt vintern 1999–2000 med verkstadsinsatser förutom ideellt arbete. Målet var att OSTER skulle komma för egen ångmaskin till NORDSTEAM 2000 i Bergen vilket också lyckades.

Även därefter har mycket arbete nedlagts. De egna medlemmarna har arbetat ideellt men en del arbete har lagts ut på företag. Inredningsarbeten har utförts vid Hardanger Fartøyvernssenter.

Med OSTER under ånga växte intresset för ångaren og antalet medlemmar i Veteranbåtlaget till 500.

I jubileumsskriften "Osterposten" som kom ut sommaren 2005 står att innehållet minst handlar om OSTER vilket stämmer. Vad som hänt under senare tid, liksom tekniska data, får vi vänta med att läsa i den bok om OSTER som är under arbete.

Kostnaden för restaureringen av



OSTER på Flåen vid NORDSTJERN 2005. Efter 30 år som motoriserat lastfartyg återupptogs OSTER och bevarade deltagarna i NORDSTJERN 2000 genom att då komma till Bergen för ångmaskin. Foto Ingvar Kronhamr

OSTER beräknas till 12 miljoner norska kronor, därtill kommer 26 000 "dugnadstimar" ideellt arbete och oräknade gratisleveranser av varor och tjänster. 45-50 % av pengarna är offentliga medel, med riksantikvarien som största givare, 20-25 % är egna intäkter och 30-35 % tillskott från näringsliv, fonder och privata givare. Med målet närt för restaureringen väntar nu driftsfasen. Vi önskar Nordhordland Veteranbåtlag lycka till med OSTER i fortsättningen!

INGVAR KRONHAMR

När nordhordlandsångaren OSTER lade upp efter julen 1963 blev den föremål för prästen Ragnvald Hammers vemodiga avskedshälsning till "Gamle dampen" som publicerades i Bergens Tidende.

Med Ivar Medzans melodi och framförande blev *Dar hjem Dampen* mycket populär i Norge på sextioalet. Dikten är skriven på nynorsk. Vi reserverar oss för stavningen, den varierar i olika källor. Notera även att Dampen är maskulinum, som en riktig ångbåt.

Dar hjem Dampen

*Vi Beyja i Bergen dar ligg dar eidn båt
so blåkkpust å fin at han lysa,
med stikkela mast å pipa med lât,
å mange slags vara har bya.*

Refr.:

*Dar hjem dâmpen, gamle dâmpen,
tak på deg triskona å spring.
Dar hjem dâmpen, gamle dâmpen,
dinge-dinge-dinge-dinge-ling.*

*I rubme ligg mjølsekjhjona i høge lag
å kassa me abelvine.
På dekkje e da fullt utå adle slag:
mjølkespudn å vøyre å tine.*

Refr.:

*So ringje kapteidn, å skutå legg frå,
no vinka dei adle dei hjene.
Å allti hjem Oster i ruta utpå,
å allti han hjem seg attende.*

Refr.:

*Han fer idvignånå me damp å me kâl,
nett snøgt ikkje fram han fiere.
Men leia den vait han å fidn kvært eit
bål dit gott ifrå bydn han vil bære.*

Refr.:

*Å no hev han sigla i femtifem år,
bidna by å lann saman han kunne.
Å når no eidngång ikkje lenger han går,
då græt både bymann og bonne.*

Refr.:

*Dar jekk dâmpen, gamle dâmpen,
får or triskona, får stille!
Dar jekk dâmpen, gamle dâmpen!
Å, dette var vevjela ill!*

RAGNVALD HAMMER

Ångbåten Nr 3, 2005

PATRICIA i mitt liv

I Ångbåten nr 119 (2/2005) skrev Bo Starmark om sin och fästman Yvones upplevelse av Svenska Lloyds gamla BRITANNIA. Inspirerad av hans berättelse skriver Ove Iho här om sin upplevelse av samma rederis något nyare passagerarfartyg PATRICIA.

Min första semester

År 1955 hade jag tagit examen på Chalmers och fått anställning som första assistent på institutionen för Förbränningsmotorteknik. Det betydde att jag fick betald semester på sommaren och hade råd att tänka på en utlandsresa.

Jag hade varit utomlands tidigare, hade till och med varit ute och lifrat i Frankrike och Tyskland. Men nu gällde det min första semesterresa. Det som lockade mig var England och Skottland. Nära London hade jag en brevvän som jag kunde hälsa på, och att lifra till Skottland skulle ge vidare vyer av de brittiska äarna.

Svenska Lloyds kontor med sina pampiga biljettluckor låg vid Skeppsbron, i Merkurhuset (biljettluckorna finns kvar men inte rederiet). Sällskapet Ångbåten har kontor i samma hus idag (andra eventuella likheter mellan rederierna förbigås här). I slutet av juli fanns det plats till England på PATRICIA. I turistklassen var det slutsålt men jag köpte en något dyrare biljett till en delad III klasshytt.

PATRICIA levererades 1951 av samma varv i Newcastle som 1929 levererat BRITANNIA och SUECIA, Swan, Hunter & Wigham Richardson Hon var det



Turbinångaren PATRICIA blev inte långlivad i Svenska Lloyd. Levererad i maj 1951 såldes hon redan 1957. Under denna tid hade rederiet fyra fartyg i trafik mellan Göteborg och London: SUECIA, BRITANNIA, SAGA och PATRICIA. Våhört

tredje passagerarfartyget hos Svenska Lloyd med samma namn. PATRICIA(3) var då med sina 7 700 brutoton det största passagerarfartyget på Nordsjön. Hon måtte 138,40 i längd och 17,68 m i bredd och djupgåendet var 5,80 m. Det blev senare också en fjärde PATRICIA, ett motorfartyg som Svenska Lloyd tog leverans av 1967 för sin Spanienlinje.

1955 var passageratrafiken på Lon-

don redan på nergång på grund av flygtrafikens uppgång. Motorfartyget SAGA, som levererats 1946, såldes 1956 till Frankrike och PATRICIA såldes 1957 till Hamburg. Svenska Lloyd behöll veteranerna SUECIA och BRITANNIA ett decennium till, till glädje för paret Starmark.

Till Majnabbe

Starmark nämner Londonpilen, som gick från Stockholm till Majnabbehamn, via Göteborg. Jag reste en gång med det tåget, men inte från Stockholm utan från Göteborgs Central!

*PATRICIA (2), som Svenska Lloyd hade köpt som ett provisorium 1936, blev mera känd i det grå nederst. Hon såldes nämligen 1940 till Mariner och var utlandsfartyg till 1971.

Ångbåten Nr 3, 2005

En bekant som skulle resa till England kom från Stockholm just med Londonpilen. För att få träffa honom steg jag på tåget när det anlände till centralstationen och åkte med till Majnabbe. Gratis, utan biljett!

Nu kom jag med spårvagn till Majnabbe, och gick till Londonskjulet, som det kallades då (där Stena har sin tysklandsterminal idag). Där fanns en incheckning för I klass på ena sidan och en för de lägre klasserna på den andra. Jag gick med min III klassbiljett till rätt lucka, trodde jag. En vänlig tjänsteman tog min biljett, letade i passagerarlistan och sade att jag skulle gå till I klassluckan.

Litet förbryllad gick jag över dit och visade min biljett, och blev litet snorkigt visad tillbaka till första stället. Där sade jag (litet snorkigt) att nu fick dom bestämma sig. Den vänlige tog min biljett och mig (bildligt talat) i handen och gick till I klassluckan och förklarade något för den snorkige. Därefter tog han mig till landgången och förklarade mera. Slutligen blev jag ledd till en I klasshytt, som jag fick disponera ensam (inte på översta däck och inte med havsutsikt, men i alla fall!).

Ombord

Vid supén på kvällen (i I klassmatsalen, förstås) blev jag, efter hövlig förfrågan om kunskaper i engelska, placerad vid ett bord med två engelska och en svensk passagerare. Den placeringen hade vi under hela resan. Vid frukosten nästa morgon hälsade hovmästaren mig med

orden: *God morgon, bevr Iho!* Att lära sig passagerarnas namn ingick säkert i den I klass-standard som Svenska Lloyd upprätthöll.

Senare på kvällen träffade jag IV maskinisten, som tjänstgjorde som kyl- och ventilationsmaskinist. Han var son till den professor som var min chef på Chalmers. Nu fick jag fördaringen till min "klassresa". Jag hade talat med professorn om att med sonens hjälp få bese maskinrummet, och han hade frågat när jag skulle resa och i vilken klass. Professorn hade sedan ringt till Svenska Lloyds vd Karl Rudolf Bökmann, som var en gammal bekant, och frågat om dom inte kunde vara snälla mot hans assistent. Han visste ju att det nu i slutet av juli brukade vara ganska få passagerare till England (det hade väl sonen berättat).

Nu fick jag se PATRICIAS maskinrum. Där fanns en tvåsidig ångturbinanläggning av Parsons-typ, med kuggväxel till en propeller. De 8 650 hästkrafterna gav henne en marschfart av 19 knop. Turbinerna matades av två vattenrörspannor av Babcock & Wilcox konstruktion. En sådan panna har mycket mindre vattenmagasin än BOHUSLANS skotska panna med sina 20 m³ vatten, och reagerar därför snabbare när ångpådraget ändras. En bekant till mig, som en sommar jobbat som smörjare på PATRICIA, berättade att vid maskinmanövrar fick eldaren ideligen släcka och tända oljebrännarna för att hålla panntrycket inom gränserna.

Jag hade en behaglig överresa, utan en

enda tanke på eldarbesvärligheter (BOHUSLÄN var ännu inte räddad, och jag hade inte börjat där i maskin). Nordsjöns lugna sommarvägor märktes ombord, men inte så att de störde. Jag och min svenska bordsgranne, som av namnet att döma var släkt med en inte okänd tonsättare, åt frukost, lunch och middag den andra dagen med vårt engelska bordssällskap. Jag fick turistiska tips inför min förestående liffäresa till Skottland, och vi hade det trevligt i största allmänhet.

Efter frukost den tredje dagen lade PATRICIA till i Tilbury, vid pontonbryggan som Starmark beskrivit. När jag debarkerat möttes jag av min brevvän, som tog mig till sitt förtärlahem i Londonförorten Barking.

Iländ

När jag presenterades för hennes föräldrar frågade mamman mig hur mitt förnamn skulle uttalas, dom hade ju bara sett det i skrift. Jag sade mitt förnamn, och tänkte inte mer på det. Men när jag var färdig att resa hem tre veckor senare frågade hon om jag inte tyckte att hon hade klarat uttalet av mitt förnamn bra.

Jag hade ju inte alls tänkt på hennes uttal, så mitt svar blev positivt. Hon berättade då att hon hade kopplat ihop mitt förnamn med sin dammsugare! Liksom man i Sverige talade om ett *primus*, oberoende av om fabrikatet var Primus eller Bacho, så talade man då i England om en *boover*, oberoende av dammsugarens fabrikat. *Hoover* utan h blir nästan *Oov!*

På lift

Efter några dagars rundvandring i London till fots och per buss (ett bra sätt att bese storstäder på) startade jag min resa norrut med tammen. Jag stoppade i Cambridge och tittade på universitetsstaden, som hade sommarvila. Jag såg skyltar som förbjöd *ponies* på universitetets välklippta gräsmattor och var tvungen att fråga på vandrathemmet vad det betydde. Så lärde jag mig ett nytt ord: *perambulator*.

Vandrathemmen läg ofta en bit utanför städerna, men goda bussförbindelser kompenserade. Där det inte fanns vandrathem kunde man gå till närmaste polisstation. Inte för att sova i finkan utan för att där fanns listor över bed and breakfast-värdinnor. Jag tillämpade det i Sunderland, och polisen ringde till och med runt och frågade om det fanns lediga rum.

Till Sunderland hade jag tagit mig för att titta på Doxfordmotorer. Av kontakter på Eriksberg (som hade tillverkat en sådan motor på licens) hade jag fått ett introduktionsbrev. Jag blev väl mottagen hos Doxford och fick se tillverkning och provkörning av deras mycket speciella motorkonstruktion. Doxfordmotorn är en dubbelkolvmotor och var då mycket vanlig som fartygsmotor.

Medan jag är inne på kuriositeter (Doxfordmotorn är väl en sådan idag) så vill jag berätta om en kuriös färja. På väg till Sunderland fick jag lift via Stockton-on-Tees och färjades över floden med *hängfärja*. Färjan såg ut som en bil-

färja gjorde på 50-talet, med undantag av att den inte flöt på vattnet. Den hängde i vajrar från en vagn som löpte högt uppe på undersidan av en bro. Tyvärr kom jag inte åt att fotografera färjan på sådant avstånd att man ser hur den såg ut.

Till Skottland kom jag också. Jag lif-tade runt en vecka och lät lifturen i någon mån styra vart det bar. Jag besåg Loch Lomond och besteg Ben Lomond, för att nämna något. I Edinburgh var det festivalvecka. Allt var utsålt till teatrar och konserter, men till Military Tattoo fanns det plats. Säckpipor hade jag redan räkat ut för under min resa, men den kvällen märkte jag att säckpipor ihop med trummor blir musik!. Det var inte litet dom blåste och slog heller, ca 150 pipor och 50 trummor tågade förbi publiken.

För att hinna till bätresan hem tog jag mig från Edinburgh till London med tvådagarsbuss. Chauffören var en skotte som guidade och pekade: *Now, on your rightt you arrive looking upon...* Vi övernattade i Chester, så jag fick se båda ändarna av romarnas mur. På uppresan hade jag nämligen stannat till i York (intressant järnvägs-museum!).

Jag hoppade av bussen i Stratford-on-Avon. Orsaken till avhoppet var inte Shakespeare (dessutom var det utsålt på teatern). Men jag hade ett introduktionsbrev till en firma i verktygsbranschen nära Coventry. Nästa dag fick jag se deras tillverkning av bland annat bor-rar, fråsar och gängtappar, både i tum-

och millimeterdimensioner. Allt mättes i tum-mått, även millimetrarna med hjälp av omvandlingstabeller!

Åter på Nordsjön

För hemresan hade jag inte fått plats på Svenska Lloyds fartyg utan varit tvungen att boka med DFDS. Det blev tåg från London till Harwich och båt till Esbjerg. Nu reste jag i turistklass och som hyttkamrater (läs bäs-kamrater) hade jag ett gäng finlandssvenska studenter och gymnaster som varit på språkresa.

Det gick bra att resa i turistbås också, mat fick vi ju. Resan måste ha varit ganska händelselös eftersom jag inte ens minns vad båten hette. Från Esbjerg blev det danskt *lynsig* till Köpenhamn och svenskt snälltråg till Göteborg. Och så var min första semester slut.

OVE IKO

Referenser:

Rinman, Ture: *Svenska Lloyd genom ett-bandra år*. Göteborg 1969

von Hofsten, Gustaf & Waernberg, Jan: *Önologfartyg. Svenska maskindrivna fartyg under tretungad flagg*. Stockholm 2003

Lennart Bergdén

Mitt i sommaren nåddes vi av ett tråkigt besked. Mångåriga medlemmen sjökapten Lennart Bergdén hade avlidit i en ålder av 86 år.

Lennart seglade befälhavare ombord i BOHUSLÄN under en lång tid. Han var närmare åttio år när han gick iland för gott.

En del av oss som började arbeta ombord för 25–30 år sedan, som styrmän och senare som befälhavare, fick en god inskolning genom hans försorg. Alltid lika lugn, alltid lika skicklig, stod han på bryggan med ena handen på maskintelegrafan. Det var aldrig några högljudda ordrar eller hårda ord från Lennarts sida. Han behövde inte nyttja sådant, alla lyssnade ändå. Hans sätt att hantera och manövrera ångaren imponerade på oss ungtuppar, då det verkade lika lätt som om han var ute och rodde med en eka.

Något vi senare kunde glömma, då vi själva började att "köra" och märkte att här gällde det att tänka efter före, och hålla tungan rätt i mun. Till hans goda sidor hörde även att han var mån om besättningen och dess blästa. Det har aldrig hörts några fördömanden eller hårda ord om Lennart som person, alltid lika vänlig, tystlåten och omtänksam.

Vi som nu är seniorer ombord kommer länge att minnas Lennart och tala om honom, saknaden är stor. Han gjorde några resor med ångaren var sommar på ålderns höst och det var alltid roligt att träffa honom. Vi lysar frid över en god sjömans minne.

BENGT CREMONESE



Efter pensioneringen som lots tjänstgjorde Lennart Bergdén som skeppare på Göta Kanal och i många år i ångaren BOHUSLÄN. Här står Lennart på bryggan på BOHUSLÄN. Foto Gunnar Söderberg 1984

Tändsticksetikett

Genom att söka på internet kan man hitta sådant som man inte trodde fanns. Ove Iko fick genom sin son Per tips om att det på hemsidan www.samlaren.org/tand/ finns en tändsticksetikett med en teckning på ångaren BOHUSLÄN(?) och texten Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag. Tändsticksetiketten har fotograferats av Jan Johansson. Tändstickaskarna hade väl sin plats i rök-salongerna ombord i Marstrandsbolagets ångare och var förstås ett av



flera sätt att marknadsföra bolaget. Det framgår inte från vilken tidsperiod tändsticksetiketten kommer. Är det någon av läsarna som kan berätta mer om Marstrandsbolagets tändstickor?

GS

Ångbåten Nr 3 2005

Skonaren INGO

I somras hade vi ett utbyte med Skonaren Ingos Vänner. Aktiva medlemmar från INGO reste med BOHUSLÄN till Åstol den 14 augusti varefter medlemmar från Sällskapet Ångbåten följde med INGO på seglingar 28 augusti och 10 september. Det var intressant och mycket givande.

INGO går i beställningstrafik och på skol- och medlemsseglingar från maj till september. INGO har sin tilläggplats vid Klippans Ångbåtsbrygga. Under vinteruppehållet ligger INGO i Lundbyhamnen där man har lokaler i land.

INGO byggdes i Sjötorp 1922 och gick i fraktfart fram till 1976. Fartyget är K-märkt och traditionsfartygsklassat.

Läs mer på www.skonaren-ingo.org



Bilden visar skonaren INGO för fulla segel.

Foto Sigge Dellborg

Höstfesten

Efter sista resan för säsongen med ångaren BOHUSLÄN avhölls den traditionella säsongsavslutningen med Sällskapet Ångbåten aktiva medlemmar. Lördagen 17 september var det höstfest ombord i BOHUSLÄN vid Stenpiren med god mat och trevligt umgänge. Ett hjärtligt tack till de medlemmar som tog initiativet och såg till att arrangemanget genomfördes!

Bordet är dukat! Fotot från höstfesten togs av Tor Axel Hansson

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2005



Årets julklapp?



I vårt förra nummer presenterade vi en DVD-skiva med material från tre stora ångbåtsmöten: Ångaren BOHUSLÄN i Stockholm 1988, Det Nordeuropeiska Ångbåtsmötet i Stockholm 1992 och Nordstern-94 i Göteborg, producerad av HoconVideo.

Bakom denna signatur döljer sig bröderna Anders och Jonas Holmström (flitiga däcksmän på ångaren BOHUSLÄN på 1970- och 1980-talen). De har stått bakom kamerorna, de har samarbetat kring redigeringsarbetet. Härutöver har synnerligen värdefulla bidrag lämnats av flera externa ångbåtsvänner.

De VHS-band som sammanförts på denna DVD-skiva har sinsemellan olika teknisk kvalitet. Den första filmen var inspelad med en enda komposit-VHS-kamera och saknade beledsagande kommentarer. För de senare filmerna använ-

des två super-VHS-kameror, och kommentar lades på vid redigeringen.

Överföringen till DVD-format har gjorts från originalkassetterna. En del sega scener har kortats ner. I övrigt är innehållet oförändrat.

Hittills levererade skivor har framställts genom "hembränning" från den egna datorn och provkörts på en egen DVD-spelare för kontroll. Några köpare har klagat på att delar av filmen har hackat. Alla DVD-spelare uppför sig tydligen inte likadant.

För att säkerställa en jämn hög kvalitet krävs en professionell produktion, vilket bara kan göras i en relativt stor upplaga. Vid överläggningar på försommaren mellan Sällskapets styrelse och HoconVideo bestämde man sig för att först undersöka intresset, bl.a. med ett anslag ombord (se rutan) och med ett upprop i vår tidning. OM intresset visar sig tillräckligt avser HoconVideo att ordna professionell tillverkning av ett antal skivor. Är du intresserad, kontakta då undertecknad (se adress sid. 2). Vi kommer att kontakta dig senare så du får lägga en formell beställning, med leverans i god tid för tomt.

Vi avslutar med två recensioner. Först en positiv:

"Så snart vi någonsin kunde kollade vi DVD:n! Vi kan inte nog framhålla vår oerhärda begeistring över dessa alldeles enastående dokument! Realismen och kvaliteten i upptagningarna är av alla högsta klass – ja, vi saknar nästan ord... Maskinbilderna t.ex. är makalösa! Det är mycket intressant att studera den

mycket stora skillnaden videotekniskt sett från den första filmen från 1988, där t.ex. kvällshimlens moln har en mycket onaturlig rosa nyans! Men redan 1992 är allt helt annorlunda! 1994 är i fullkomlig profssklass! Allt är verkligen oerhört väl genomtänkt – förnämliga, väldigt intressanta kommentarer och mängder med scener av härlig realism, där man känner som om man själv varit med!" Och som motvikt, en negativ:

Det här var väl ingenting att titta på, bara en förfärlig massa ångbåtar!

BERTIL HOLMSTRÖM

DVD-skivan "Ångbåtsfest!" är under utgivning. På den kan du se (och höra!) ångaren BOHUSLÄN och bortåt trettioåret systrar, på ångbåtsmötet 1988, 1992 och 1994. Du får ta del av fartygens växlande historia. Du får se ångmaskiner i arbete. Du får höra Åke Larsson och Kalle Lantz underhålla från BOHUSLÄNS akterdäck för en begeistrad publik i Vaxholm.

Titta på omslagstexten, och läs den uppskattande recensionen från en av de lyckliga köparna till den begränsade försöksutgåvan!

Skivan kommer att finnas till salu för 200 kronor, varav hälften stannar hos Sällskapet Ångbåten. Är du intresserad av närmare informationer, skriv namn, telefonnummer och ev. e-postadress på lista i cafeterian.

OBS! Detta är inte fråga om en beställning, endast ett uttryck för intresse.

Ångbåten Nr 3 2005

Aktersalongen

Båtar runt omkring

Under sommaren har skärgårdstrafiken tillförts ytterligare några båtar.

ELLÖSFJORD är en skryssbåt från Norge som nu ägs av Moljar AB i Ellös. Den är byggd 1978 i plast av Brødrene Aa i Hyen för rederiet L. Rødne & Sønner, Stjernerøy utanför Stavanger. Rederiet bedriver linjetrafik och utför sjukvårdstransporter i skärgården.

ELLÖSFJORD är 15,75 m lång, 4,38 m bred och tar 50 passagerare i D-området. Med två dieslar på sammanlagt 800 kW gör båten 24 knop.

ELLÖSFJORD som mest sysselsätts i beställningstrafik trafikerade även sommaren 2005 västra Orust och Lysekil till resmål som Grundsund ("Saltö"), Handelsman Flink och Båsholmen. Se hemsidan www.moljar.se

En helt ny passagerarbåt sjösattes 18 juli vid Westers Mekaniska i Jordfall och överlämnades till Dejlig Cruise i Fiskebäckskil. Vid dopet 23 juli fick båten namnet WINDROS. Jungfruturen gick över Grönsjöfjorden till Grundsund och Lysekil. De följande dagarna visades WINDROS upp i hamnar som den skall anlöpa.

WINDROS är 17,25 m lång, 4,66 m bred och är planerad för 78 passagerare i E-område och 36 i D-område. Dieselmotorn är på 368 kW.

WINDROS skall förutom beställningstrafik sommartid göra kryssningar mellan Marstrand och Strömstad. Rederiet planerar även kryssningar mellan Göteborg och Telemarkskanalen i Norge, se hemsidan www.dejligcruise.se

Ångbåten Nr 3 2005

Bidrag till arbetslivsmuseer

För 2005 fick Riksantikvarieämbetet av regeringen knappt fyra miljoner kronor att fördela som bidrag till arbetslivsmuseer i Sverige.

Med arbetslivsmuseum menas sådan verksamhet som har till syfte att bevara och gestalta en arbetsplats kulturhistoriska värdet. Även museijärnvägar och -fartyg räknas som arbetslivsmuseer.

Inom ångbåtssektorn fick Sveriges Ångbåtsförening 29 000 kronor för en utredning om Ångfartygens bevarande genom brukande, hur man bäst skall bevara de kulturhistoriska ångfartygen.

Stiftelsen Skärgårdsbåten fick 125 000 för utbildning av ångmaskinister.

POLSTJÄRNAN AV VÄNERN fick 70 000 för omläggning av däck och Vänföreningen för ångfartyget Runn fick 75 000 för uppriktning av KURIREN. Kustlaget Gävle Varvs Historiska Förening som bevarat ett ångslipspel fick 17 000 för ångteknisk utbildning.

Krav på större bidrag

Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetsSam) som representerar 270 arbetslivsmuseer protesterar i en skrivelse till alla departement, politiska partier, fackföreningar och press minsningen av det årliga bidraget till arbetslivsmuseer från 4 miljoner till 3,975 miljoner.

Detta sker samtidigt som kulturdepartementet infört fri entré till 19 statliga museer. Den fria entrén kostar samhället 96 miljoner kronor.

ArbetsSam kräver att projektbidraget till arbetslivsmuseer höjs till 8 miljoner

kronor per år, att det genomförs en satsning på utbildning för de som arbetar på arbetslivsmuseer samt att det sker en offentlig satsning för att stötta och utveckla nätverket för landets arbetslivsmuseer.

Skutstödet

Statens maritima museer har fördelat årets bidrag till vård och bevarande av historiskt värdefulla fartyg. Bidraget på totalt 500 000 kronor grundar sig på ett uppdrag från regeringen till myndigheten och delas ut till tidigare seglande fartyg som varit yrkesverksamma i svensklagad sjöfart eller fiske. Pengarna skall gå till skovreparationer på fartyg som renoveras med tydlig kulturhistorisk målsättning.

I Västsverige fick LORD NELSON av Strömstad 100 000, TARNAN av Göteborg 75 000 och MINA av Lidköping 25 000 kronor.

K-märkning av fartyg

I början av augusti K-märktes tre fartyg som trafikerar Siljan av Statens maritima museer.

De tre fartygen är passagerarångaren ENGELBREKT av Leksand, ångvarpbåten FLOTTISTEN av Rättvik och passagerarfartyget GUSTAV WASA av Leksand, ursprungligen försedd med dubbla ångmaskiner och propellrar men motoriserad sedan 1958.

Fartygens historia är alla knutna till de platser där de fortfarande hör hemma och där de går i trafik.

1X

23

**Sällskapet
Ångbåten**
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

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

**B FÖRENINGSG-
BREV**



*Under den historiska bamnturen lördagen 10 september passerade FARJAN 4
ostindiefararen GÖTHEBORG som stod i flytdocka på Gotenius Varv på Ringön.
Foto Åke Karlsson*