



ÅNGBÅTEN



Årg 20 • Oktober 1984 • Nummer

60

Ångbåten 60

medlems- och informationstidning utgiven av

Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen — vanligen telefonsvarare — 031-15 15 01.
Telefon till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglotionssäsong: 031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppbron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:
Gunnar Söderberg tel 031-18 88 05
Stefan Westerberg 14 22 76
Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsgatan 2, 411 29 GÖTEBORG.

Adressförändringar meddelas till Nils Rydbeck, tel 031-27 78 46.

Medlems- och prenumerationsavgift är 35 kr per år.

Omslagsbilden

visar FÄRJAN 4 vid Götaverkens färjeläge vid Landbyhamnen omkring 1950. Foto Gösta Söderberg.

I år har förresten Götaverken, numera omdöpt till Cityvarvet, åter fått färjetrafik. Sedan den 28 maj anlöper färjan från Rosenlund till Lindholmen även Cityvarvet med tre turer morgon och eftermiddag. Det nya färjeläget ligger utanför Cityvarvets område, i Stjärngatans förlängning alldeles bakom den stora gröna flytdockan, och kan alltså även användas av allmänheten.

Årsmöte

Lördag 27 oktober är det dags för årsmöte i Sällskapet Ångbåten. Mötet hålls i filmsalen på Göteborgs Sjöfartsmuseum. Se särskild kallelse som medföljer detta nummer.

Innehåll

- 5 Värresan till Oslo med BOHUSLÄN
- 8 Olika livsvillkor
- 9 Så var det då
- 13 Med ångbåt till Huvudskär
- 16 Vårt gamla Göteborg
- 17 Båtar runt omkring
- 19 Från det stora landet i väster
- 23 Modelbåtsbygge ett levande intresse

Ångbåten 60 var klar för tryckning 1 oktober 1984 och tryckes i en upplaga av 2 000 ex.

FÄRJAN 4

Arbetena på FÄRJAN 4 går oförtrutet vidare. Förutom Sällskapets egna arbetsinsatser är Cityvarvets filial på Lindholmen engagerade på färjan sedan den 13 september.

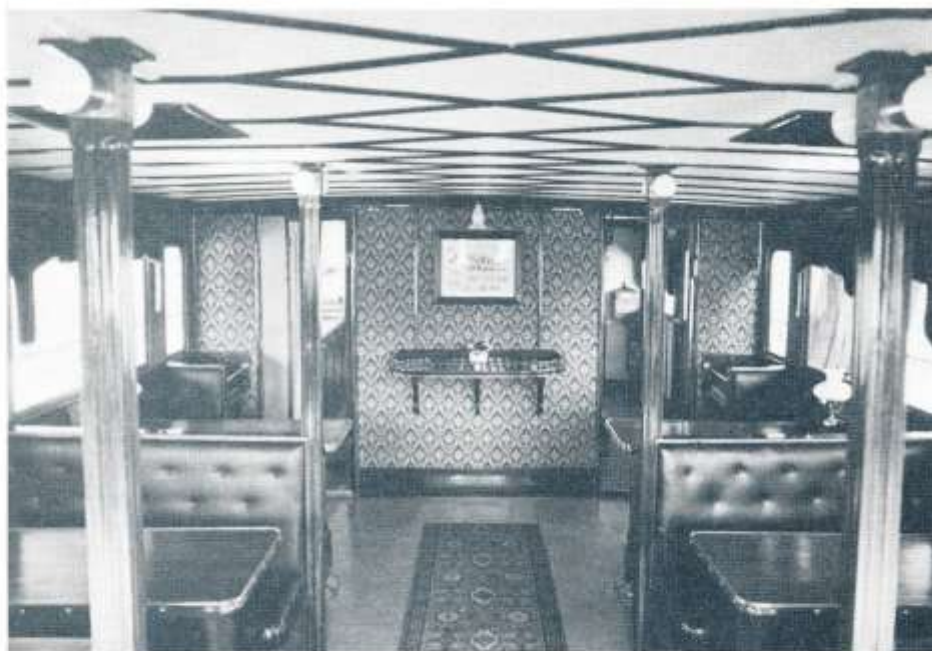
Det är den svårt rostangripna babordssidan av överbyggnaden som har skurits bort och nu nyttillverkas av Lindholmen i nitat utförande. När överbyggnadssidan kom bort visade det sig att det underliggande skarndäcket var ruttet delvis på en längd av ca 8 meter. Därför fick ett nytt skarndäck läggas också.

I överbyggnadens styrbordssida har varvet stycket i ny plåt på ett par ställen som var svårt rostangripna. Annars räkna vi med att styrbordssidan skall kunna stå ännu många år.

Vad övrigt har då hänt på FÄRJAN 4 i år? Jo i våras förnyades 92 löpmeter däcksstrå på fördäck samt 20 meter skarndäck runt förstäven och vidare längs styrbordssidan. Arbetet som utfördes av Gotenius varv omfattade även nåtning av hela fördäcket. Vi själva har sedan slipat hela fördäcket och återmonterat pollare och räckverk på fördäck. Alla detaljer hade dessförinnan renbankats och målats innan monteringen skedde.

Sista lördagen i september sprutmålades skrovet två gånger under vattenlinjen och vi börjar nu kunna se fram mot den dag när färjan skall sjösättas efter det långa uppehållet på land vid Eriksbergs varv.

Aktuellt ombord i BOHUSLÄN



BOHUSLÄNs röksalong efter renoveringen i våras. Foto Håkan Järnström.

I förra numret berättade vi om de omfattande arbetena med läggning av ett helt nytt bryggdäck och bytet av röksalongens fronskott.

Under våren blev det en hektisk tid för de som arbetade med röksalongens återuppbyggnad. Elsystemet till röksalongen och den ovanför liggande styrhytten fick förnyas helt. Front- och akterskott samt tak i salongen isolerades med mineralull och kläddes där efter in med garnering. Sedan blev det givetvis nödvändigt att tapetsera om röksalongen. Den ursprungliga tapetens gröna nyans och mönster gick förstas ej få men vi tycker ändå att valet blev gott.

BOHUSLÄN utförde årets sista beställningsturn den 14 september. Dagen efter hölls den traditionsenliga avslutningsfesten för BOHUSLÄNs aktiva besättningsmedlemmar. Festen hade samlat 50 deltagare som lät sig väl smaka ur det rikhaltiga kräftsorientet.

Redan den 19 september bogserades BOHUSLÄN till Cityvarvets filial på Lindholmen där hon dockades för plåtbyten i skrovet. Vid en grundstötning i somras fick stängkölens och bordläggningens i kölstråket en intryckning under maskinrummet. Direkt efter grundstötningen gjordes en provisorisk reparation på Lindholmen. Nu har all den skadade plåten, ca 10,8 m i vardera kölstråket samt stängkölens skurits loss. I B-stråket har ca 7,2 m plåt skurits loss på babords sida. Den nya plåten kommer att nitas till spant och stängköl. Där det av utrymmesskäl inte går att komma åt vid nitning kommer plåten istället att svetsas. När detta skrivs sista veckoslutet i september pågår arbetena för fullt på BOHUSLÄN och vi hoppas att i nästa nummer kunna visa lite bilder och berätta lite mer om arbetena ombord på angaren.

Vårresan till Oslo med BOHUSLÄN



Utsikt från Akershus över kajerna nedanför Rådhuset. Vi den borte "utstikkeren" ligger de fem svenska båtarna. Foto Håkan Järnström.

I våras var ångaren BOHUSLÄN värrustad och klar för gång ovanligt tidigt. Anledningen var att ångaren skulle delta i Bohus Turists säljkampanj i Oslo 25-26 april. I Oslo skulle vi träffa fyra andra svenska skärgårdsbåtar och tillsammans skulle vi bilda själva basen för verksamheten under Oslodagarna.

Mycket arbete och hungrig besättning

Annandag påsk den 23 april lämnade BOHUSLÄN Stenpiren för att anträda den långa resan norrut. Ombord hade det arbetats intensivt under påskhelgen för att få ångaren klar. I röksalongen, vars inredning hade varit helt demonterad, hade arbetet med tapetsering och uppsättning av lister, soffor, bord och armaturer nästan pågått dygnet runt.

Som besättning hade vi fått ett lagom stort gäng som var medvetna om att det inte bara skulle bli en rekreationsresa. Under hela uppresan arbetade vi för att få ångaren så representativ som möjligt. Ombord var stäm-

ningen hög, mycket tack vare att vi hade fått Gunnar Kullman att ställa upp som kock under resan. Är den goda maten ombord kanske en anledning till att man är med som besättning ombord? I vilket fall som helst kan Gunnar lita på att det var en mycket matfrisk besättning som tidigt varje morgon gjorde allt för att väcka kocken nästan innan solen hade gått upp.

Resan med BOHUSLÄN gick som sig bör inomskärs i Bohuslän och i synnerhet i skärgården norr om Lysekil var det många av den fasta befolkningen som tittade lite extra noga på den förbigående ångaren. Liksom under resan till Oslo våren 1980 - då det var ett liknande arrangemang där - hade vi även i år sagolik tur med vädret; solsken och ingen sjöhävning. Ombord hade vi två passagerare som videofilmade resan för Bohus Turists behov. För att inte göra resan för jobbig, hade den delats upp i två dagsetapper; första dagen till Strömstad och andra dagen resten



NOLHÄTTEN och BOHUSLÄN vid kajen i Oslo. Foto Håkan Järnström.

av sträckan upp till Oslo. En resa på totalt 15-16 timmar. När vi kom till Strömstad efter drygt nio timmars gång, låg där redan tre av båtarna som vi skulle träffa i Oslo. I norra hamnen låg Kostertrafiks IDEFJORD på sin vanliga plats och i södra hamnen fann vi Lennart Karlssons SOTEN och Uddevalla Turisttrafiks BYFJORDEN.

Samling vid Hjdjernet

På tisdagen kom vi iväg från Strömstad sist av båtarna. Vi kan ju inte som de dieselmotordrivna båtarna bara trycka på en knapp och några minuter senare ge oss av. Efter att ha lämnat den svenska skärgården vid Nord-Hällsö, möttes vi av ett nästan helt stilla hav när vi följde leden mot Tresteinnes strax syd om Hvaleröarna. Vi passerade Strutens fyr och kom till Ostofjordens början. Vid Oscarsborg - alldeles efter Drøbak - hälsade vi med flaggan på den norska militärposteringen. Det var här som den tyska kryssaren BLÜCHER sänktes av norrmännen vid överfallet på Norge den 9 april 1940.

Alla deltagande båtar skulle samlas vid Hjdjernet utanför Nesodden för att gå i kolonn

den sista biten fram till Rådhuskajen i Oslo. Vid Hjdjernet träffade vi den femte båten; Stellan Johanssons NOLHÄTTEN som hade gått från hemmanhamnen i Hamburgsund dagen innan. Efter ankomsten till kaj i Oslo strömmade de deltagande arrangörerna ombord på respektive båtar. Varje båt representerade ett kustavsnitt. BOHUSLÄN representerade Öckerö, Kungälv, Mölndal och Bästakusten, d v s kommunerna Työrn, Orust och Stenungsund. Cafféet på akterdäck förvandlades snabbt till utställning med informations-skärmar och broschyrställ. I mellandäcksgången arrangerade en grupp Kungälvskonstnärer en utställning med tavlor och skulpturer. Förutom turistorganisationerna fanns även vissa företag i turistnäringen med ombord. Mat- och röksalongerna var avsedda för inbjudna gäster som skulle få smaka på bohuslänska specialiteter.

Invaderade av norrmän

På onsdagen invigdes Oslodagarna och sedan var det en stadig ström av besökare ombord, både researrangörer och allmänheten. Bohus



Från HANSTEEN, REIGUN och STYRBJÖRN i torrdocka vid Akers. Foto Håkan Järnström.

bataljon under ledning av Egon Kjerrman konserterade på kajen. Ombord på BOHUSLÄN underhöll duon "Vi är vackrast när det skymmer" med västkustvisor och med BOHUSLÄNS Åke Larsson som extrainkallad underhållare. Vi som inte sjöng lika bra som Åke, passade på att ta den sedvanliga turen med trikken (spårvagnen) till Holmenkollen och gräddpajerna på Frogneseteren — en härlig gammal restaurang och café byggd i trä i nationalromantisk stil och med fantastisk utsikt över Oslofjorden och staden.

På Karl Johan (Oslos paradgata) stod Bohus Turists röda sjöbodur. Här bjöds osloborna på musselsoppa och sedan var det inte så svårt att locka ner dem till båtarna vid Rådhuskajen.

Våra vänner på BORGYSUND bjöd oss på kvällen till sin nyrestaurerade ångbåtsexpedition på Rådhuskajen där de serverade riktigt pils och korv.

Gamla ångbåtar vid Akers

Under torsdagen fortsatte programmet på BOHUSLÄN. Några från besättningen gjorde

ett besök på numera nedlagda Akers Mek Verksted där tre veteranfartyg låg i en av torrdockorna. Det var Norsk Veteranskibsklubs ångbogaerare STYRBJÖRN, byggd 1911 för svenska TGOJ och som fram till 1963 tjänstgjorde i Narvik. Bogseraren som övertogs av NVSK 1979 skall renoveras till trafikdagligt skick i framtiden. STYRBJÖRN har en compoundmaskin på 350 ihkr.

I dockan låg även lastbåten REIGUN (byggd 1904), som är identisk med styrsbåten STYRSÖ I som såldes till Oslo redan 1910. I mitten av 1950-talet byggdes hon om till motorlastfartyg. Den nuvarande ägaren lär ha planer på att bygga om henne till passagerarbåt igen. Efter att ha sett skrovet i kondition ställer man sig högst tveksam till planerna.

Den tredje båten i dockan var HANSTEEN, byggd redan 1866 för Norges Geografiska Opmåling för att användas vid djuplodning och kartläggning av den norska kusten. Fartyget har sedan dess blivit ombyggt flera gånger och fått andra arbetsuppgifter bl a som passagerarfartyg. 1950 blev den logemantsfartyg och ombyggdes därefter med en husliknande

Olika livsvillkor

Efter att ha avverkat den nittonde trafiksäsongen står vi ånyo inför en vintersäsong fylld av restaurerings- och underhållsarbete ombord i BOHUSLÄN. Visst är vinterarbetet både spännande och roligt. Stundom får man också tillfälle att fundera kring ett och annat.

Vi är ju så förmätna att vi anser oss bedriva kulturell verksamhet. Vi anser att det bästa sättet att visa ångteknikens betydelse för fartygsdrift är att bevara BOHUSLÄN i driftdagligt skick och låta människorna med egna sinnen uppleva hur det en gång fungerade. Nu är det ju emellertid så trivialt att även kulturell verksamhet kostar pengar. För vår del är det inte fråga om arbetet ombord för det bedriver vi ideellt och så skall det vara även framgent. Men material och arbeten som vi inte har kapacitet för att utföra ombord kostar pengar. Vår enda inkomstkälla är trafikintäkterna. Från stat och kommun har vi inte uppburit något stöd. Det är här vissa jämförelser kan göras mellan oss och andra kulturarbetare av jämförbart slag.

Som alla vet har vi på landbacken effektiva föreningar som med samma motivering som vi bevarar kompletta järnvägar med ångdrift — veteranjärnvägar. Dessa föreningar var ifrån starten hänvisade till att arbeta under

exakt samma villkor som vi — inget stöd från det allmänna.

För en del är sedan lyckades emellertid veteranjärnvägarna med att intressera en politiker för sin verksamhet. Så kom en utredning om kulturstöd till veteranjärnvägar med egen bana till. Idag är det så att varje förening som är berättigad till statsbidrag får detta. Storleken av bidraget beror dels på hur stort det totala anslaget är, dels på en avvägning av de olika föreningarnas behov mot varandra. Det är inga astronomiska belopp det rör sig om. Men i den situation som vi hamnade i förra året då en nödtvungen reparation grävde ett stort hål i kassan skulle 100 000 kronor utgjort en ytterst värdefull förstärkning.

Jag är absolut inte avundsjuk på veteranjärnvägarna som löst denna fråga på ett positivt sätt. De är bara att gratulera. Men kan det finnas någon möjlighet till liknande stöttning av kulturprojekt till sjöss? Skulle man exempelvis kunna tänka sig att stat och/eller kommun subventionerade de årliga värvsbesöken med vissa belopp? Vad kan AMS göra i sammanhanget? Vi skapar ju också arbetstillfällen vid varven!

SHB

överbyggnad. När vi besökte dockan pågick plåtbyte i fartygets kölstråk. Avsikten är att HANSTEEN skall restaureras till det utseende den hade som ny med ångmaskin och skonertrigg.

Mot Göteborg

Freitag förmiddag lämnade vi Oslo för att anträda resan hem. Efter den sedvanliga flagghälsningen vid Oscarsborg, fortsatte resan längs Oslofjorden och vidare sydsydost mot

den svenska kusten, innanför Kosteröarna, genom Havstensund och Fjällbacka skärgård till Hamburgsund som blev dagens natthamn.

Lördag morgon fortsatte resan genom iare farleder, helt fria från fritidsbåtar. Genom Hornö ränna, Sotenkanalen, förbi Gravarne, Lysekil, Gullholmen och de välkända lederna vidare mot Göteborg. Vilken skillnad mot sommarens livligt trafikerade leder i skärgården.

GS

"Så var det då"

Om färjetrafik och annat i Göteborgs hamn förr i tiden

Jag hade förmånen av att ha s k känningar ombord i FÄRJAN 4. En av befälhavarna hade varit skeppskamrat med min morfar i Halandsbolaget och en av maskinisterna bodde inte långt från mitt hem. Jag fick därför möjlighet att tillbringa mycken tid ombord i 4:an och på så sätt i viss mån uppleva färjetrafiken insides.

Naturligtvis fick de ordinarie befälhavarna en mycket stor rutin i hanterandet av färjan. Vid utpasseringen ur T-kanalen gällde det exempelvis att skaffa sig manöverutrymme med hänsyn till strömsättningen i älvsfåran och trafiksituationen där. Särskilt gällde detta om sikten styrbord hän var skynd av nybyggena som låg för utrustning tvärs Göta-verkens stapelbäddar. Detta var så gott som alltid fallet utom på sjösättningsdagar. Att lägga kursen direkt mot Stora Bommen förutsatte hinderfri överfart och lagom ström- och vindförhållanden. Det var bättre att komma lite för högt uppströms än tvärtom. Det var lättare att slinka runt "hörnet" vid 11:an än att sega sig runt nocken på Stenpiren.

Tidsmässigt var en normal överfart så exakt att maskinisten säkerligen skulle ha kunnat slå manövern efter sekundvisaren på sin klocka.

Vid ingång till läget vid Residensbron slogs "sakta" då färjan var i höjd med nocken på Stenpiren. "Stopp" kom en dryg färjelängd från yttre dykdalparet i läget. Då stäven nådde sistnämnda punkt kom "full back" som minskades till "sakta back" då farten dämpats tillräckligt. Så avslutades manövern med att telegrafan fördes till "full back" för att omedelbart föras direkt över till "sakta fram". I samma ögonblick som maskinen vände tog stäven stöd mot avbäraren i läget. Däcksmän stod redo att ta ombord landgången. Kättingarna hakades av och passagerarna kunde gå iland. Det hela gick otroligt smidigt.

Historier om våldsamma tilläggningar förekommer men sanningshalten torde kunna ifrågasättas. I varje fall gäller detta bedömningsgrunden för vad som var att betrakta

som hård tilläggning. Hård tilläggning ansågs ha förekommit om den på taket vid sidan av styrhytten liggande båtshaken likt ett spjut slungades mot kioskväggen iland och fastnade där!

Maskinellt skiljer sig färjan inte från ett vanligt ångfartyg på ett par undantag när. Efter som propelleraxeln är genomgående ligger pannan lite högre i förhållande till maskinen. För att kunna ta upp påfrestningarna lika oberoende av fram- eller backgång är gejdplanen dubbla och gejdskorna omfattar gejderna.

Utvändigt har färjan roder i båda stävvarna, som för övrigt är lika varandra. Båda rodrarna är verksamma. Rodren är utformade som balansroder och vändes 180 grader vid riktningförändring i samband med avgång ur färjeläget. FÄRJAN 5 hade en annan roderkonstruktion som gjorde att det förliga rodreret i färdriktningen riktat låstes i midskeppsläge. På denna färja var således endast det akterliga rodreret i färdriktningen verksamt.

Hur skiljer man mellan för och akter på FÄRJAN 4? Hon ser ju likadan ut i båda ändar! Vilket är fram och back för maskinisten?

I maskinrummet finns bara en för och en akter. Maskinen går antingen framåt eller back beroende på vilken färdriktning färjan har. För maskinisten är det totalt ointressant i vilken styrhytt befälhavaren står när han manövrerar. Maskintelegrafan kan inte feltolkas.

Pannan står för om maskinen och maskinens högttrycksdel pekar alltså förut mot pannan. Maskinen är högergående vilket innebär att den går framåt i högervarv om du vänder ansiktet förut. Om du står vid manöverplatsen går vevarna mot dig framåt och från dig back. Vill du ha ytterligare bekräftelse erhålles detta av excenterstängernas gafflar. Framåt-rörelsens gafflar är raka under det att back-rörelsens gafflar är snedställda.

Till förekommande av misstag vid muntlig ordergivning finns talrör endast från förliga



Artikelförfattaren i FÄRJAN 4:s maskinrum. Foto Gunnar Söderberg 10 maj 1974.

styrhytten. När jag i den akter styrhytten på telegrafan begär "framåt" visar nämligen maskinrumstelegrafan "back".

Tänk vilken puts som rådde i maskinrummet på färjorna och inte minst ombord i FÄRJAN 4. Alla blanka ytor putsades eller polerades. Durkarna hölls minutöst rena från aska och kolstybb. Förutom den stilla susande fyren var det endast de små kolhögarna vid koltagen som visade att färjan var kolfyrad. Efter varje påeldning sopades eventuellt spill upp mycket noggrant. Det fick aldrig knastra under fötterna när man gick på durken.

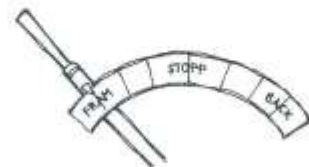
Eldningen skedde efter visst mönster. Tjock fyr med glesa påeldningar. Draget reglerades noggrant i förhållande till körningen. När man fick avgång ur färjeläget och hade varvat upp maskinen öppnades tre hack i dampen (dragluckan). Vid "sakta" stängdes dampen igen. På det viset höll man trycket med mycket små variationer.

Manövrarna - särskilt backmanövrarna - utfördes mycket snabbt. Vid tilläggingen följde maskinen telegrafan i det närmaste synkront.

- Du skall lära dig att stoppa maskin så att den står för fyllning på topp för backen! Det var den instruktion man fick. Det innebar att man oavsett åt vilket håll man kört skulle vända maskinen för motsatt rörelseriktning med högtrycks vev 45° efter övre vändpunkt. När backen då kom var maskinen i full gång på bräkdelen av en sekund. Motiveringen till detta sätt att köra var att spara högtrycks kolstängsbox och möjliggöra fullt pådrag. Pådraget är utformat som en kikliknande slid, som öppnar mycket snabbt.

Alla manövrar utfördes med full utlänkning. Vid avgång från läget körde man alltid lite inlänkat och läste omkastningen i "sparhack-et" på hägen.

SVEN-HUGO BENGTTSSON



En semestervecka



ROBERT THORBURN, som Helge Levin reste med, har fotograferats av honom själv vid Sundsandviks brygga någon gång på 1930-talet.

Jag var anställd på Handelstidningen som redaktionspojke i min ungdom. Semestrarna hade börjat och det var min tur att ha en veckas semester. Det hade blivit chefsbyte och en kamrer fick jobbet som VD. Han var bohussläkting till min nackdel. När jag bad om ledigt på lördagen före semesterveckan för att jag skulle resa med ROBERT THORBURN, så visste han dess turer. "Ja, det går väl för sig", sade han, "Men då kan du vara här på lördagen igen, för båten är ju tillbaka här fredag kväll". Jag tackade lite snopet, för jag trodde ju att jag skulle fått ledigt även det kommande veckoslutet.

Fredagen kom och efter jobbet skyndade jag mig hem till Vasastan, nära till H-T och Stenpiren. Jag hade på den tiden en liten spänkkoffert som jag packade ner mina kläder i. Överst lade jag lite smått och gott att bjuda på. På lördag morgon var jag nere vid Stenpiren i god tid. Det var alltid fullt med resenärer vid båtarna. Alla låg med stämnen up-

pe.

Medan jag stod på ROBERT THORBURNS däck kom det en chaufför från H-T som skulle ha 14 dagars semester. Så vi fick resällskap hela vägen. Jag skulle stiga iland vid Sundsandvik och han vid Henån. Klockan slog åtta i kyrktornet, ångvisslorna ljöd och skeppsklockorna klämtade. Det blev fart på "pårgubarna som skulle göra loss förtöjningarna. THORBURN girade så vackert runt Stenpiren och stävade utåt älven. Vi fick sällskap med BOHUSLÄN en bra bit. Vi passerade varven och vid Betongskjulet låg DROTTNINGHOLM inne, vit och vacker. När vi passerade Nya Älvsborg var vattnet grönt och skummet fräste om bogen när vi hade ökat farten. Än så länge hade vi sällskap med BOHUSLÄN, sedan gick vi mer öster över för vi skulle först till Stenungsund, medan BOHUSLÄN skulle till Märstrand.

På promenaddäcket satt det två grabbar och

två jäntor och småpratade. Ja vi hade väl kommit halvvägs till Stenungsund då det blev bråk mellan ungdomarna. Grabbararna kom i slagsmål så en passagerare gick efter kapten på bryggan, styrman fick avlösa honom. Kapten kom fram till grabbararna och frågade var det var frågan om. Antagligen tyckte en av grabbararna upp sig mot kapten. De hade väl smakat lite sprit. Kapten repade humör och tog honom i "manken" och lyfte honom över relingen och sade: "Håller du dig inte lugn så släpper jag dig här, så får du klara dig själv". Jäntorna gav upp ett tjut utan liknelse. Sedan lyfte kapten tillbaka honom och satte ner honom så det riktigt skakade i bänken. Men sedan blev det lugnt resten av resan. Kapten var stark i armarna. Chauffören och jag gick över till andra sidan och skakade på våra huvuden.

Efter anlöpet av Stenungsund följde några andra bryggor. När vi hade lämnat Bavenäs såg jag till min koffert och bar fram den till mellandäck varifrån jag skulle gå iland lite senare. Havstensberget skymtade och snart passerade vi Martholmen. THORBURN gav sin ankomstsägnal, jag tog adjö av chauffören, däcksmännen och kapten samt servitrisen som hade passat upp oss.

Väl iland på Sundsandviks brygga hälsade jag på min syster och vår moster. Vi stanna-

de och vinkade åt THORBURN när den stämde iväg och lämnade en tjock svart rök efter sig. Snart hade den försvunnit bakom holmarna. Klockan hade hunnit bli två på middagen. Tiden hade gått fort eftersom man hade haft mycket att se på och vara med om.

Ja det var en skön och varm vecka som jag fick. Men jag hade inte hunnit mycket mer än att bada ett par gånger på dagarna. Jag hade också hjälpt till att valla korna och fiskat i Havstensviken på kvällarna. Ibland hade jag hjälpt till att dra blåsbällgen i smedjan.

En vecka går fort om man skall ha två dagar att resa på. På fredagen skyndade vi oss ner för att få ett sista dopp i det salta vattnet. Klockan tolv stod jag igen nere på bryggan och såg THORBURN komma och ge sin välkända signal. När den lagt till gick jag ombord och upp på promenaddäck och vinkade adjö och tackade för en trevlig semestervecka. Sundsandvik försvann akter om oss. Halva dagen gick åt till resan. Så småningom började Masthuggskyrkan att synas och det brungrå vattnet klövs av stäven. Efter en sista signal från båten lade den till vid sin gamla vanliga plats. Än en gång sade jag hej till hela besättningen och gick mot spårvagnshällplatsen. Så var den semester slut.

HELGE LEVIN

Okänd båt



Från Ångbåtens arkiv har vi hämtat bilden på den för oss okända passagerarbåten. Vi har kommit fram till att bilden är tagen vid Fästningsholmens brygga i Kungälv. Till vänster skymtar EKA:s fabrik i Bohus och närmast bakom båten syns Rödbo på Hisingen.

Båtens skrov ser ut att vara av stål. På masten förs två topplanter vilket tyder på att den även används för bogseringsuppdrag. Båtens namn står på styrhytten men eftersom masten delvis skymmer kan man bara se en del av texten; I LAN.

Vem kan avslöja båtens identitet?

Med ångbåt till Huvudskär



Sällsynta gäster vid Huvudskär: s/s BJÖRKFJÄRDEN och m/s UTSKÄR.

Ett barndomsminne

Innan jag på västkusten 1943 för första gången satte min fot i Stockholm, hade jag aldrig sett en Waxholmsbåt utom möjligen på foto. Jo – förresten – en sådan såg jag som hastigast skymten av redan på försommaren 1925, då jag som liten pys följde med min far till Hjuvik. På långt håll lade jag märke till en skärgårdsbåt, som jag inte kände igen. Den såg annorlunda ut. Akterdäcket var inbyggd, och masten saknades, vilket jag tyckte såg mycket egendomligt ut. Pappa, som visste allt om båtar, upplyste mig om, att det var en ångare vid namn SALTSJÖN, som skulle till Vaxholm för trafik i Stockholms skärgård.

Kort historik

Föga anade jag då, att jag skulle få resa med

nämnda eleganta ångare bl a till Utö, som var hennes sommarträd under många år. Efter åtskilliga äventyr kom SALTSJÖN år 1970 till Nya Ångfartygs AB Strömma Kanal för trafik i Mälaren. Hon döptes därför om till BJÖRKFJÄRDEN. Ett pannhaveri höll på att bli slutet för den vackra ångaren. Ett nytt företag, Ångfartygs AB Saltsjön-Mälaren, bildades emellertid under ledning av fartygets befälhavare Torbjörn Svensson. Pengar samlades in, så att de skadade eldrören kunde bytas ut. Samtidigt genomfördes en välbehövlig upprustning efter en längre tids överksamhet.

I Strömma Kanalbolagets regi kom BJÖRKFJÄRDEN 1978 åter i trafik, elegantare än någonsin. Hon gick på traden Stockholm-Björkö-Adelsö, tills i somras, då Strömma satte in nybyggda Mälars-VICTORIA på dagli-



Två bilder från Huvudskär.

ga turer till Strängnäs, varvid Björkö anlöptes på vägen.

BJÖRKFJÄRDEN provades nu på dagliga turisturer till Vaxholm och söndagsresor till Utö. Det dåliga vädret här på baksidan gjorde tyvärr Utötrafiken mindre lönsam. Men det är bara att hoppas på bättre tur nästa sommar. Reguljär trafik är som bekant mycket väderberoende.

Till Huvudskär

Söndagen den 12 augusti utgjorde dock ett glädjande undantag, då ca 300 passagerare steg ombord vid Nybrokajen i det vackra sensommarvädret. Förmodligen var det också den aviserade extraresan till Huvudskär längst ute i havsbandet som lockade många resenärer till en annorlunda dagsutflykt.

Längs välkända leden via Saltsjöbaden och Dalarö nådde vi Utö Grubbrygga, där en del passagerare gick iland. Så fortsatte vi efter öraden, som sträcker sig österut från nordspetsen på Utö. Vi passerade sålunda Sadelöga, som fått låna sitt namn till en f.d. "Kos-





M/S MYSING, ex HARRY HJÖRNE, vid Utö Gruvbrygga.

terbåt", vars tidigare namn var KOSTERÖ, byggd som fiskebåt på Hälso 1931. Stabbo finner man också här ute. Ön nämnes varje dag i väderrapporten, men de flesta vet förmodligen inte, var den ligger. Efter en knapp timmes resa från Utö är vi framme vid Huvudskär, den numera vintertid avfolkade ön, vars välkända fyr sedan några år är automatiserad.

Bryggan är upptagen av m/s UTSKÄR, i d Sundsbussen PERNILLE II, som i sommar gjort uppskattade långfärder i utskärgårdarna från Nynäshamn i söder till Arholma i norr. Även detta fartyg har anknytning till Bohuslän, då hon under namnet DANOFJORD i norsk lägo en kortare tid gick mellan Strömstad och Fredrikstad. UTSKÄR, som är hemmahörande i Dalarö, skall avgå före oss, varför hon lämnar sin plats åt den ovanliga gästen och lägger sig utsidet. Vi fick ungefär 45 min på oss att se oss omkring på den vackra ön. Tyvärr blev det inte tid för ett uppfreskande bad, innan det var dags att återvända till Utö och Stockholm.

På hemresan möter vi ännu en gammal bekant på väg från Årsta Havsbad till Utö. Fartyget heter MYSING och är identisk med styrsöbåten HARRY HJÖRNE. Hon tillhör, liksom SADELÖGA, Utö Sjötaxi, som drivs av Jan Schröder — en välkänd gäst ombord på BOHUSLÄN vid hans årliga besök i Märstrand.

En välilagad ångbåtsbiff smakar utmärkt i den eleganta matsalen. Vi har god tid på oss att avsluta med kaffe och diskutera dagens upplevelser, innan vi strax efter kl 20 glider in i Nybroviken efter en angenäm färd till en paradisk utskärgård, där t o m en lokalpatriotisk västkustbo skulle känna sig hemma.

Namnbyte 1985?

Kanske blev det sista resan för mig med ångaren BJÖRKFJÄRDEN, som ju övergivit Mälaren mot Saltsjön, varför en återgång till det ursprungliga namnet SALTSJÖN borde vara på sin plats. Besättningen har redan gått händelserna i förväg och försett sina arbetskläder med detta namn på ryggtavl.

DAG

Vårt gamla Göteborg



Ovanstående rubrik och bild är hämtade ur GT den 16 september 1984. Bildtexten lyder: "22 februari 1921. En fin hamnbild med ett myller av fartyg. Diset är tätt på grund av alla koleidade båtpannorna. Bilden är tagen nedanför Järntorget och till höger syns Flackens bojar där väntande fartyg förtöjde."

Som vanligt när man ser en bild från Göteborgs hamn i gamla tider går tankarna tillbaka till dåtida förhållanden och reflexionerna infinder sig.

Bilden är tagen från Rosenlundskanalen mynning vid Yttre Järvågsbron, d v s inte långt från den kajplats där BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd. Närmast syns — förutom skutan vid kajen — flodsprutans tilläggsplats och den s k pontonbryggan.

Flodsprutan är den gamla ångdrivna med två skorstenar. Den låg alltid utryckningsklar med stybbad fyr.

Det större fartyget längre västerut på Mast-

huggskajen kan vara en av Hullbåtarna (Wilson Line) som hade kajplatserna 24-26 under hela den tid trafiken upprätthölls med traditionella båtar. Man flyttade till Skandiahallen då samarbete med Sveaholaget inleddes och lasthanteringen moderniserades.

Bildtextförfattarens antagande att diset på bilden utgöres av kolrök från de koleidade båtpannorna tillåter jag mig dock ifrågasätta.

För det första är bilden tagen i februari månad och då har vi ju som bekant inte alltid gnistrande klara vinterdagar utan vanligen dimmigt och disigt väder. På bilden syns inga isflak i vattnet.

För det andra så är det nog så att trots att så gott som alla fartyg då var koleidade så var kolröken ingalunda så tät så att den skymde sikten på det homogena sätt som bilden visar. De stora fartygen som låg för lossning eller lastning släppte inte ut särskilt mycket rök eftersom eldningen begränsades till att omfatta donkeypannan eller om sådan saknades

Båtar runt omkring



M/S SADELÖGA, ex KOSTERÖ, utanför Fjärdlångs brygga. Foto Dag Almén 15 aug 1984.

STRÖMSKÄR rapporterade vi som såld från Utö Sjötaxi till västkusten i förra numret. Tyvärr var vi lite för snabba med nyheten. Det blev ingen affär av utan fartyget såldes istället till Söderhamns kommun för att där användas för turisturer i skärgården.

KOSTERÖ såldes i våras av Kostertrafik till Utö Sjötaxi i Stockholms skärgård. SADELÖGA, som hon nu heter, har i sommar använts för turer mellan Dalarö och Huvudskär. Fartyget är byggt 1931 på Hällsö som fiskebåt och blev 1954 ombyggd till passagerarbåt för Kostertrafiken under namnet KOSTERÖ.

en av driftpannorna. Under den tid då arbete inte pågick hölls fyrarna bankade eller styrbade och då var rökutvecklingen minimal. Tillvägagångssättet innebar att fyren rakades ihop innanför eldstadsluckorna och täcktes med kolstybb eller aska. Rosterytan i övrigt täcktes också med aska. Man hade alltså endast en glödande kolhög som avgav mycket litet rök.

Även ombord i fartyg med korta liggetider – skärgårdsbåtarna, bogserbåtarna, kanalbåtarna m fl – bankades fyrarna mellan turerna.

Men visst kunde lokala rökmoln förekomma som när exempelvis en bogserare fick "läggas på ett kol extra" i samband med ett tungt drag.

SILVERFJORD, som tillhör Kent Krusell Fartygsservice i Stockholm, har i sommar varit uthyrd till Kostertrafik. Den stora snabbåten som gör 18 knops fart har halverat restiderna till Kosteröarna jämfört med Kostertrafiks egna båtar SVANÖ och STJÄRN som också varit i trafik. En ytterligare nyhet i sommar har varit caféservering på SILVERFJORD och SVANÖ. SILVERFJORD som är byggd 1980 i Östhammar är en något förminskad version av samma redares SILVERPILEN som trafikerar Strömstad–Fredrikstad. I sommar har REX fungerat som reservbåt.

Långtradarna drog synbarligen inte på full eldning förrän man var på väg ut ur hamnen. Då kunde en ståtlig rökplym svepa över Älvsborgsfjorden. Men vad gjorde det. Den friska västanvinden – som då var ren och frisk – svepte raskt undan röken.

Nej, Kolröken från fartygen stod inte så tät att den skynde utsikten för fotografen. Ville man hitta ett ställe där sikten var skynd stundom skulle man uppsöka Sannegårdshamnen under arbetstid. Där stod koldammet tjockt kring fartyg, kranar, sorteringsverk och kolgårdar. Men det är en annan historia.

SHB

NOLHÅTTEN har i sommar varit båtluffarbåt en gång i veckan på sträckan Kungshamn–Fjällbacka–Strömstad. Nyheten har inneburit att man kan båtluffa med reguljära båtlinjer hela sträckan Göteborg–Marstrand–Uddevala–Lysekil–Kungshamn–Strömstad. Med båtluffarkortet i handen har hela sträckan klarats av på 11 dagar. Priset för paketet inkl 10 övernatningar, frukost och båtresor har varit 1425 kr. Tyvärr var det ett alltför litet antal resenärer som valde hela sträckan Göteborg–Strömstad för att någon lönsamhet skulle uppnås för NOLHÅTTENS redare Stellan Johansson. Vi får hoppas på bättre marknadsföring och därmed fler passagerare nästa sommar.

STÄNGEHUVUD har i sommar inte haft några reguljära turer utan istället varit uthyrd som Sparbanksbåt med anlop av samhällena mellan Bovallstrand och Fiskebäckskil två dagar i veckan.

YLVA uthyrdes i våras av Styröbolaget på ett år till Björn Tobin på Käringön för trafiken till Hälleviksstrand. Tobins gamla båt AINA har under sommaren använts som gods- och extrabåt. YLVA, som tar dubbelt så många passagerare som AINA, har medfört ett uppsving i antalet resande till Käringön. Efter hyrestidens slut kommer YLVA troligen att försälgas till Tobin.

ANEMON är namnet på Gunnars Båtturers nya båt som levererades från Westers Mekaniska i Oxevik på Dragsmark i maj. Fartyget niska i Oxevik på Dragsmark i maj. Båten som är byggd i lättmetall är 12 m lång och 4 m bred. Den tar 38 passagerare och gör 14 knops fart med en motor på 260 hk. ANEMON används på linjerna från Tjuvkiel och Rörtången tillsammans med VESTVÅG och LÖVÖ. Taxibåten ARAMIS har sålts till Hjälmarén.

VÄNERSOL som 1982 och 1983 trafikerat den s k Vikingaleden mellan Sjöfle och Arvika, har i sommar varit uthyrd till Ø-Ruterne för trafik mellan Ebeltoft, som ligger på Jyllands östsida, och Samsø.

SJÖFRÖKEN heter en trevlig före detta ångslup som ägs av Drottningholms Ångfartygs AB. Hon är byggd 1875 och måtten är behän-

diga: 17,5 x 3,6 meter. Båten är nu utannonserad till försäljning till ett begärt pris på minst 300 000 kronor. Köpare som vill teckna fortsatt charterkontrakt med Strömma Kanalbolaget har företrädare. SJÖFRÖKEN var en av de första båtarna som sattes i trafik då Strömma återupprättade målartrafiken omkring 1970.

MARIEHOLM, passagerarångaren som byggdes för Svenska Amerika Linjens östersjötrafik och länge tillhörde Marinen, har vi berättat om tidigare i Ångbåten. I fjol såldes hon från Malmö till Helsingfors, men nu finns det planer på att lägga henne i Göteborg. Enligt Handelstidningen tänker någon som heter Dick Egeland lägga upp MARIEHOLM någonstans i hamnen och hyra ut henne till en företagareförening bestående av ett tjugotal småföretag. Föreningen skall kunna ta emot gäster ombord i bland annat ett samlings- och konferensrum i gamla aktere lastrummet. En välkänd restaurang i stan avses svara för restaurations ombord och till den skall också allmänheten ha tillträde. Fartyget rustas nu upp i Helsingfors och beräknas komma till Göteborg i april

BOREA är namnet på en för stockholmarna välbekant ångbåt som i sommar har återinsatts på sin gamla trad mellan Stockholm och Åbo. Det nystartade finska rederiet Aura Line har som sig bör valt Ångfartygs AB Strömma Kanal som agent i Stockholm. BOREA går från Stockholm alla udda dagar kl 19 med framkomst till Åbo kl 9,30 följande dag.

Fartyget är byggt 1960 vid Oskarshamns varv under namnet BORE för Ångfartygs AB Bore i Åbo. Hon drivs av en Götaverken kvadruppelmaskin med turbokompressor och med slutet vevhus för trycksmörjning. Maskinstyrkan är 3 500 ind hk vid 130 rpm vilket ger 15,5 knops fart. Ångan levereras av två oljeeldade vattenrörspannor. BORE trafikerade Stockholm–Åbo till 1976 för Borebolaget. Hon döptes därefter om till BOREA och har därefter haft växlande arbetsuppgifter, bl a har hon under senare tid legat som hotellfartyg i Alger. I sin nya trafik marknadsförs hon verkligen som ett riktigt ångfartyg utan vibrationer bl a. Reklamen säger: "I våra hytter får du stå för vibrationerna själv."!

Från det stora landet i väster

Gamla båtar och fartyg kan bli bevarade av en rad olika orsaker. Dels är det förstås de bäst underhållna av de gamla fartygen som lyckats överleva in i sen tid, liksom de som fortfarande kan ha en viss trafikuppgift. Avgörande har också varit, ifall fartygen varit av en sådan kategori och storlek att en förening kunnat ta sig an dem. Till de stora segelfartygen har ofta knutits så romantiska föreställningar att ett bevarande upplevts som självklart.

Sett i ett internationellt perspektiv finns det därför kvar många av de stora fullriggarna till exempel, relativt många passagerarbåtar typ skärgårdsångare och så ett rent oproportionerligt antal fyrskepp. Och det är givetvis inget fel i att allt detta är bevarat.

I ett mer medvetet och från början mer målriktat fartygsbevarande hade man kanske främst sett till båtarnas värde som historiska dokument. Då hade man inriktat sig på att spara de för sjöfartshistorien mest representativa delarna som de många, för allmänheten ofta anonyma lastdragarna av olika storlekar och åldersklasser. Med bara skärgårdsångare, skutor och fyrskepp kvar kan bilden av Sveriges sjöfartshistoria bli lite skev.

I Norge kan man börja ana hur en medveten bevarandeambition tar sig uttryck. Där finns lastbåtar och kombinerade last- bogser- och passagerarbåtar byggda för tufft väder på bevarandeprogrammet. Inte så marknadsanpassade för skärgårdsutflykter eller representationsresor med fullständig restaurangföreläsa men desto mer typiska för landets sjöfartshistoria.

Norges kulturråd avsätter sedan 1960-talet fondmedel för fartygsbevarande. 1977 tog kulturrådet initiativ till "en bevarings- och bruksplan för båtar som a) har spilt en roll i våre utenriks-, kyst- og innlandskommunikasjoner, herunder også hjelpebåter for skipsfarten (som slepebåter, hvalbåter o a), som b) helst bør bevares i flytende stand, og som c) kan brukes til ulike sosia-

le og kulturelle formål."

Utredningen kom fram till att samhället bör ha ett ansvar för fartygsbevarandet. Av de olika samhällsinstanserna ansåg man att staten skulle ansvara för en grundstam av fartyg, sammansatt utifrån ett riksperspektiv. Fartygen skulle så långt som möjligt vara representativa vad gäller typ och funktion. Samtidigt förutsattes det att fylkeskommuner och kommuner skulle träda till när det gällde fartyg som hade ett främst lokalt eller regionalt intresse.

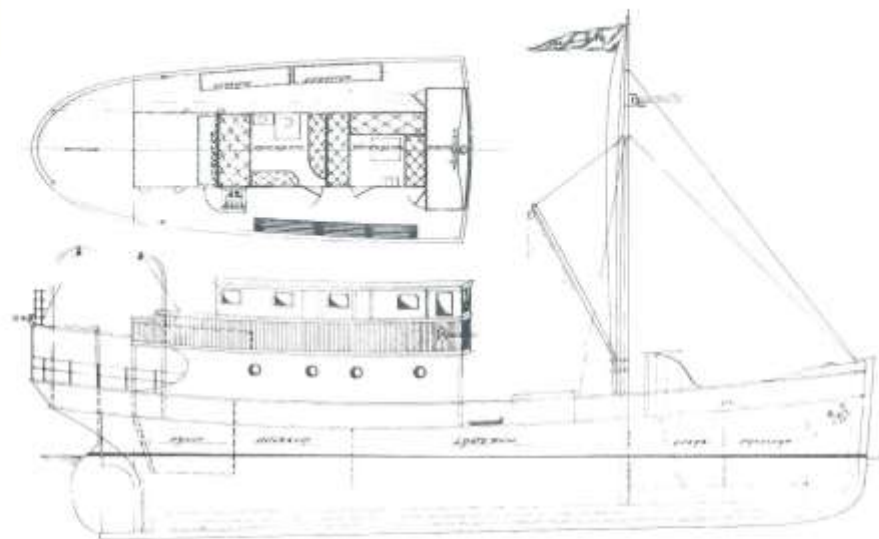
Mycket arbete lades ned på att utforma kriterier för de fartyg som skulle ingå i det statliga bevarandeprogrammet. Sedan 1981 är det Miljöverndepartementet som ansvarar för samordningen av det statliga engagemanget i fartygsbevarande. Resultatet är att Kulturminnesfonden flera gånger beviljat medel för större restaureringsprojekt och bärgningar. Den i föl avsett summa var över en miljon Nkr.

FORBUNDET KYSTEN

Sedan 1980 verkar i Norge en landsomfattande sammanslutning för kustkulturvård - "KYSTEN - forbund for bevaring av eldre fartøyer og kystmiljø". Namnet vittnar om ett försök till helhetsgrepp på kusten betraktad som en kulturellt särpräglad enhet. Ändamålet är att i samarbete med museer och andra intressenter främja bevarandet och det fortsatta bruket av äldre fartyg och båtar, traditionellt sjömannskap och hantverk, fiskeredskap samt kustens speciella hustyper och bebyggelsemiljöer. I föl hade förbundet 2500 medlemmar och växte stadigt. Grupper av medlemmar på Norges tvåtusen mil (!) långa kust är engagerade i olika typer av bevarandeprojekt, det kan gälla fyror, sjöbodan, ett gammalt varv och givetvis båtar av alla sorter.

Förbundet har en trivsamtidskrift, Kysten, som behandlar allt man kan tänka sig om kustkultur, både historia och frågor som gäller framtiden.

Att man kan definiera och söka bevara en "kustkultur" i ett land med den naturgeografi



Ett intressant objekt att bevara var SENDINGEN II, en lokalbåt byggd i trä och med tändkulemotor. Hon lägdes av ett partifederi knutet till en veteranbåtklubb på Sjölandet men förläste tyvärr sedermera och sjöck.

som Norge har, är inte så konstigt. Samhället på öar och fjordstränder ligger isolerade från varandra bara om man mäter med en mycket sentida måttstock - väglängd för bil - men har varit lättåtkomliga sinsemellan så länge man kunnat bygga sjögående båtar. Likartade naturförutsättningar och täta kontakter mellan samhällena gör att man kan tala om en specifik kustkultur, som i ett större sammanhang inte bara omfattar Norge utan också andra nordsjöländers kuster.

Här hemma känns det som sjötransporter undviks med alla medel om det går, men i Norge är kustsjöfarten viktig för både gods och passagerare. Vi är väl vana att se det mesta av det sjötransporterade godset gå från fastlandet och ut till skärgården, men i Norge kan man få uppleva motsatsen. Exempelvis när nordgående Hurtigrutubåt lossar en del av sin last i Svolvær på Lofoten på kvällen. En del lastas om till snabbåten till Narvik, båten avgår tidigt nästa morgon. TRAENA heter den och är en ganska tråkig katamaran. Föregångaren hette SKOGØY, numera SEASIDE och hemmahörande i Göteborg vilket många på Lofoten beklagar. Alltmed, TRAENA lossar last av många slag på småbryggarna på

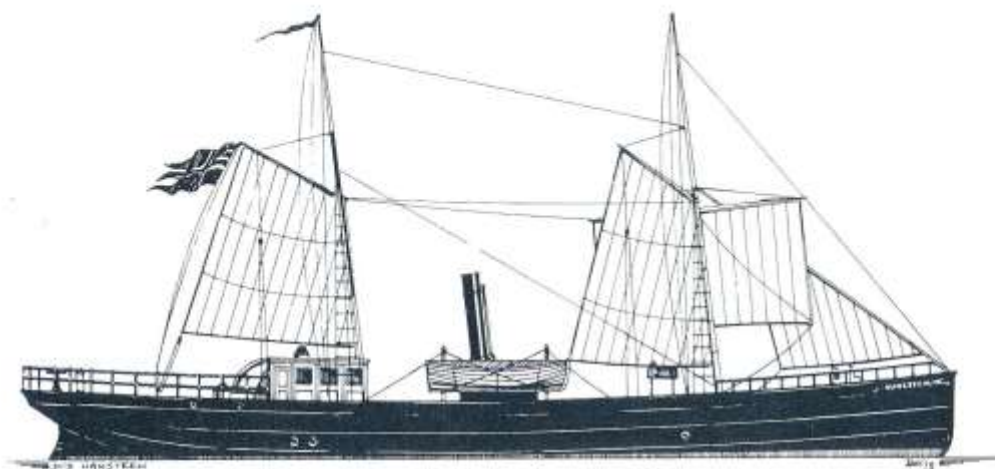
vägen in, och en del ställs iland i Narvik, ibland för vidare befördran med lastbil.

HURTIGRUTEN

Kommunikationsmönstret präglas i viss mån av en sorts tidlöshet; modern lasthantering i en traditionsmättad miljö, nya fartyg på gamla linjer.

Nu händer det väl till och med att tonnaget kan kännas traditionsmättat och väl patinerat. Det var åtminstone vad jag upplevde när jag reste med Hurtigrutas "gammeldamp" m/a POLARLYS från Tromsø till Svolvær.

I den nordnorska metropolen Tromsø är det livlig aktivitet i hamnen. Men medan Göteborgs hamn präglas av jättefartyg i transoceanfart och med lasthantering i enorm skala, är det allra mesta man ser i nordnorska hamnar fartyg för kust- och lokaltrafik. Torrlastare i alla storlekar och åldersklasser, hurtigbåtar typ katamaran och de i Norge vanliga last- och passagerarbåtarna med akterkiäff och kanske sidolämningar, genomgående däck för last och fordon samt passagerarsalong i fören eller i däckshus ovanpå. Jag såg en sådan



Segel- och ångfartyget HANSTEEN ligger i docka på Akers Mekaniske Verksted i Oslo för plåtbyten. Hon är byggd redan 1866 och skall restaureras till ursprungligt utseende. Nedan POLARLYS då hon gick för Det Bergenske Dampskibsselskab. Foto Dag Almén i Ålesund 1964



traska iväg på sin linje norrut med styckegods av olika slag, den gick klockan 16 och skulle vara tillbaka dagen därpå klockan 21.

Många båtar är i den där trivsamma storleken, men det finns undantag. Nordgående Hurtigrute den dagen jag var i Tromsø var NARVIK, byggd 1982 och tillhörig Ofotens-Dampskibsselskab. NARVIK mäter 4 200 bruttoregister-ton. Klockan 15 kom hon och låg i tre timmar, och man hade kanske inte ägnat den sortens fartyg någon större uppmärksamhet om man inte visste att det här utgjorde en satsning på traditionell linjetrafik med passagerare, gods och post. Det är långtifrån någon utpräglat turistled utan ett kommunikationsmedel för framför allt fiskesamhällena i de nordnorska fylkena.

Systerbåtar till NARVIK är MIDNATSOL (Troms Fylkes Dampskibsselskab i Tromsø) och VESTERÅLEN (Vesteraalens Dampskibsselskab i Stokmarknes). Dessa ersatte vid leveransen äldre fartyg på Hurtigruta, eller Expresslinjen om man nu skall översätta. I samband med nyleveranserna ombyggdes de fyra äldsta kvarvarande fartygen: POLARLYS (1952) och NORDSTJERNEN (1956) vilka tillhör TFDS, tidigare Det Bergenske Dampskibsselskab, RAGNVALD JARL (1956), ägare Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondheim, samt FINNMARKEN (1956), ägare VDS. Linjens övriga fartyg är byggda på 1960-talet: HARALD JARL (1960), ägare NFDS, NORDNORGE (1964), ägare ODS, samt KONG OLAV och LOFOTEN, båda byggda 1964 för VDS. Således är det fyra rederier som samseglar på Hurtigruta.

Åter till POLARLYS, hon kom under bron som förbinder Tromsø med fastlandet strax efter elva på kvällen, midnattssol men mulet och därför lite skymningsljus. Svart skrov och rak front på överbyggnaden, rak fallande stäv och rund akter, två master och en skorsten som kunde suttit på en ångbåt. Skrovet är nitat och hon mäter 2 310 bruttoregister-ton.

Ankarfällning ger manöverhjälp utanför kajen för dessa traditionellt byggda fartyg med enbart en skruvoch ingen bogpropeller. Kastlinor går iland för förspring (wire), förända och akterspring, trossarna halas iland och så spelas fartyget in mot kaj.

När landgången är satt strömmar det iland passagerare, en del turister men framförallt finnmarks- och tromsöbor med resväskor och ryggsäckar.

Efter en titt på lasthanteringen funderar man på om det finns något som inte fraktas med Hurtigruta.

Varje hurtigrutestation har ett stort kajskjul. I skjulet i Tromsø hänger runt väggarna handmålade skyltar med namnen på stationerna efter linjen: Berlevåg, Kjøllefjord, Sandnessjøen, det är 35 anlop allt som allt. Under skyltarna står godset pallat och körs ut på kajen med gaffeltruck. Stuvorna lägger sling om och kranföraren på fördäck hivar lasten in över däck samt firar ner den i rummet på tecken från matrosen vid luckarmen. I rummet stuvor de andra däcksmännen med hjälp av pallyftare. En flicka kommer körande med den röda postbilen, säckarna på flaket hivas ombord i ett stort segel och ett lika stort hiv lossas från POLARLYS. På liknande sätt går det till vid övriga mellanstationer. Halv två på natten är avgången söderut. Liggetiden är längst vid de största stationerna och det kan behövas ett par timmar på nordgående speciellt, då är godsmängden störst.

Nordgående Hurtigrute, eller "North Bound Express Liner" som det också står på griffeltavlan vid landgången, blåser lång-kort-lång som igenkänningsignal före anlop. Sydgående blåser lång-lång-kort-lång.

I maskinrummet på POLARLYS står en 9-cylindrig MaK-maskin, installerad vid ombyggnaden 1982. En investering som väl betyder att man skall kunna resa med gammeldampen själv ännu många år. De tre lysmaskinerna är dock original, Burmeister & Wain med synliga ventilstänger och fjädrar samt trivsamt flåsande luftintag. Huvudmaskinen har direktmanöver från bryggan och propellern ställbara blad, men maskinrummet är bemannat med två man. Liksom på däck har man tvåvaktssystem med sextimmarsvalter.

I andra klass salong akterut på stormdäck ligger däckspassagerare och sover på sofforna, de som inte rullat ut sina sovsäckar ute på däck. Gardinerna är fördragna för dagljusventilerna, mot midnattsljuset. Garneringen är i kryssfanér med listverk, armaturer

ren av femtiotalmodell. Borden bär spår av dryga tre decenniers andraklasspassagerare, spår i form av inristade namn och klotter, inte minst är doften karaktäristisk.

Däckspassagerarnas rygsäckar ligger i bagagehyllorna framme på torget mitt emot skottet med expeditionsluckan och brevlådan. Innanför luckan är det aktivitet hela tiden, det skrivs på maskin och säljs biljetter.

Däckshuset på huvuddäck inrymmer förifrån räknat första klass röksalong, trapphall, första klass matsalong, penteri och café, andra klass salong och trapphall. Inredningen är helt i ljus trä och salongerna har målningar på skotten.

90-ÅRIG EXPRESSLINJE

Hurtigruta har sin äldsta historia i en linjefart med jakter, söderut med torrfisk och norrut med andra förnödenheter, inte minst spannmål. På artonhundratalet kom ångbåtar till användning, delvis som ett sätt för staten att försöka binda ihop människorna i det långa landet till ett folk.

Privata redare trädde snart till, dock fort-

farande med staten i ryggen. Godsmängden ökade och även kraven på raskare förbindelser.

Den nuvarande expresslinjen anses ha kommit till då ångaren VESTERAALEN 1893 började gå dygnet runt (stället för att ligga stopp under dygnets mörka timmar. Dessa är ju ganska så många vintertid och lederna var inte belysta. Men kapten Richard With hade låtit sin lots skriva kursbok och med hjälp av den, klocka, kompass och logg vågade han navigera nattetid. VESTERAALENS avgång på den nya dygnetrunklinjen den 2 juli 1893 fick samma betydelse i nordläningarernas almanacka som 17 maj. Alltsedan 1936 har det varit daglig avgång från vardera ändstationen, Bergen respektive Kirkenes.

Kriget gick hårt åt fartygsbeståndet och många ersättare levererades under femtiotalet. De båtar som levererades 1964 var de sista ersättarna för krigsförlöst tonnage.

Hurtigrutas framtid har varit omdebatterad. Ett förslag att korta av den söderifrån och göra Bodö till sydlig slutpunkt mötte en flodvåg av protester. Det sades bland annat att linjen inte kostar mer för staten än Rörös-

(fortsättning på nästa sida)



Hurtigrutebåten NORDBLYS i Bergen 1975. Foto Dag Almén.

Modellbåtsbygge ett levande intresse

Fartyg har alltid varit ett levande intresse för många människor. Det har skrivits musik, berättelser och romaner om seglande skepp och sjömän. Även den sanna och många gånger hårda verkligheten. Men inte att förglömma stimulerande berättelser om fred och ofredstider till sjöss.

Seglande fartyg som skonare, råseglare, fullriggare, även steambåtar, fiskefartyg, motorsegelare och fyrskepp har fascinerat många människor. Vad då för? Jo fartyg i sin helhet ger en helhetsbild med den övriga skapelsen. Under ett sådant tillfälle kan ett modellbåtsintresse vakna till liv.

Bengt Cederdahl, en Flottans man, född i Göteborg 1928, har ett stort gediget kunnande inom modellbåtsbygge. Redan som ung pojke gick Bengt ned till hamnen i Göteborg. Vid Kustens gamla varv stod han och såg ut över hamnanloppet. Ett livsverk började ta gestalt i Bengts liv, nämligen segelfartyg och sjömansliv. Med det nya intresset som blev till stor del en fritidsverksamhet ökade kunskapen inom modellbåtsbygge. Under tiden arbetade Bengt som verkställare inom bilindustrin på både Saab och Scania.

Sedan två år tillbaka är heltidsarbetet modellbåtsbygge. Men har man hållit på i över 40 år kan man säga med säkerhet att Bengt kan sitt arbete. Det framgångsrika arbetet har fört fram till kulturstipendium från Göteborgs kommun 1983. Stipendiet fick Bengt för sitt konstnärliga och hantverksmässiga kunnande. Jag var hemma hos honom på Växelmynstgatan i Göteborg och såg i hans verkstad ett varv i miniatyr. Där kan man få se fartygsritningar, modeller på segelfartyg, motorsegelare, fyrskepp och fiskebåtar färdiga och under byggnad. I den atmosfären märks ett gediget arbete utav mästertliga mått. Med intresse fick jag se hur s/s BOHUSLÄN tog form.

När nu s/s BOHUSLÄN byggs i modell, syns ett hantverk i detalj. Till och med livbåtarna är byggda på spant med stor noggrannhet. Bengt säger att noggrannhet i modellbåtsbygge är A och O, den ger den stora totala enheten över ett modellbygge.

Under sommaren har Bengt sin verkstad på sitt lantställe ovanför Kungälv. Han som många andra konstnärer behöver den tillvaron för att kunna koncentreras och utveckla sig vidare.

På Kungsgårdens konsthall på Kungsgatan har Bengt sin ständige utställning av sina båtar. När man kommer in i ett konsthall med tilltalade tavlor, som finns på Kungsgården, framtonar modellbåtarna i sitt rätta element.

På Kungsgården kan vi få se amiral Nelsons flaggskepp VICTORY, känt från slaget vid Trafalgar 1805. Utöver detta ses modellbåtar av skonare, brigantiner, fiskebåtar, motorsegelare och även fyrskepp från en numera svunnen epok. Alla dessa fartyg kommer till sin rätt ihop med övrig konst. Då förstår man att det är en kultur som bör leva vidare.

För en sjöman som upplever en modell i sin rätta miljö kommer tankar om havet, kamratskap, hårt arbete både i fred och ofredsår som väcker minnen. Det blir minnen i Kungl Flottan och handelsflottan i nutid och dåtid, som har fostrat många sjömän på de sju haven. Man kan till slut säga att den här kulturen bör leva vidare med framtoning för en ny generation. Och med det vill många med mig önska Bengt Cederdahl all framgång i det värdefulla arbetet.

LARS ZIMMERMAN

Hurtigruta, fortsättning:

banan, Norges motsvarighet till Inlandsbanan. Förslaget förkastades men än är inte frågan avgjord. Även Trondheim har nämnts som sydlig slutstation. Dock har väil fler och fler insett Hurtigrutas betydelse för de bygder den berör. När det är snöstorm i Nordnorge är det landsvägstrafiken som stoppar först.

SW

Trevliga böcker om Hurtigruta är t ex: Reidar Stavseth; Nordover med Hurtigruten, Oslo 1983.

Pål Espolin Johnsson; Hurtigruta, Stavanger 1968.

Den förstnämnda boken kan beställas genom Frank Stenvalls Förlag, tel 040-12 77 03, pris 198 kr + porto.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

VINTERHALVÅRET SEPT-APRIL: tisd-fred 12-15, lörd 11-16, sön- o helgd 11-17. Kvällsöppet onsd 19-21.

SOMMARHALVÅRET MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

SEPT-APRIL: lörd, sön- o helgd 11-17.

MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.