

ÅNGBÅTEN

Årg 34 • Maj 1998 •

93

ÅNGBÅTEN 93

Medlems- och informationstidskrift utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg.

Postgiro: 62 16 06 - 3.
Bankgiro: 673 - 6862.

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0623 - 134 14. Telefax: 0523 - 154 53.
E-post: markgraf@ulgonet.se

Bidrag till tidningen sändes direkt till redaktionen under adress:
"Ångbåten", c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil eller
per telefax eller e-post.

Medlems- och prenumerationavgift 1998 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16,
426 77 V.Frölunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.
Telefon till expeditionen, "HK", oftast telefonsvarare: 031 - 701 7754
Telefon till Ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglation: 13 14 50.
Telefon till Ångaren under vinterupplägningen vid Skeppebron: 13 14 20.
Sällskapets och "Ångbåtens" hemsida: www.steamboat.home.ml.org

Befattninghavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande: Bengt Cremonese 0301 - 407 89.
Sekreterare: Charles de Servas 28 16 89.
Kassör: Ove Iko 69 89 34.
Befraktare för BOHUSLÄN: Gunnar Nordström 28 65 83.

ISSN 1402-8360

Försalongen

Tungt lastad kommer Ångbåten 93 stävande till sina läsare. Redan har sommaren börjat sitt intåg efter en lång och kall vår.

Ombord i 93:an finns åtskilligt att läsa om en numers utdöd fartygstyp: ångträlären. Sällskapets framtidne nestor, Sven-Hugo Bengtsson, höll i pennan.

John Hällö återkommer ombord och berättar om sitt arbete i ett annat kint fartyg, DROTTNINGHOLM.

Allt det arbetas hårt ombord för att göra våra fartyg fina inför säsongen, läser Du som vanligt i "Ombord - aktuellt...". Självfallet finns det massor att göra.

Längst akterut finns en Tanksnöt stuvad jämte en fullsatt "Aktersalongen".

Flera passagerare och åtskilligt gods måste lämnas på kajen. Ångbåten 93 är fullsatt men 94:an är redan under lastning och 95:an har fått lite last också.

Många har skrivit till redaktionen och också sänt bilder. Tack! Fortsätt med det.

Käre läsare, välkommen ombord i Ångbåten 93. Välkommen även att medförfatta i dess spalter.

Vi ses i sommar.

Välkommen ombord!



Ångaren BOHUSLÄN passerar Stånge Huvud vid Lysekil med god fart på väg söderöver.
Foto: Bo Starmark, 1993.

Omslagsbilden är tecknad av E. Heurlin, 1917.
Ångbåten 93 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil, i maj månad 1998.

Äntligen ligger åter en sommarsång framför oss, Åter stävar BOHUSLÄN ut i de vatten hon varit i nästan oavbrutet sedan 1914. Hennes sonora ångvissla kommer åter att höras över farleder, fjordar och hamnar.

Säsongen är fulltecknad med råge. I slutet av november såg charterflåget riktigt nedstämmande ut. Ingen tyckte vilja åka ångbåt instandande år.

Efter åreskiftet ändrade sig situationen raskt och Sällskapet kan nu med nöje konstatera, att efterfrågan på våra resor är större än vi kan tillgodose.

↳ Låt oss ägna Turlistan lite upp-

märksamhet. Denna innehåller endast "öppna" turer, alltså sådana till vilka vi säljer biljetter. Alla charters finns naturligt nog inte med i Turlistan.

Stommen i Turlistan är liksom tidigare våra turer på onsdag kvällarna samt heldagsturerna på söndagarna. Varje onsdag mellan den 3 juni och den 26 augusti seglar ångaren en rundtur genom hamnen. "Snobbrännan" upp förbi Hånå och Öckerö.

Söndagarna ägnas åt heldagsturer. Läs Turlistan noggrant! Ett rikt och varierat utbud resor finns med goda tillfällen för bad och besök.

↳ Vi har eftersträvat fasta tider. Onsdagsturerna sker mellan 18.30 och 21.25. Avgångstiden på söndagarna är 10.00 från Stenpiren. Ankomst Marstrand 12.30.

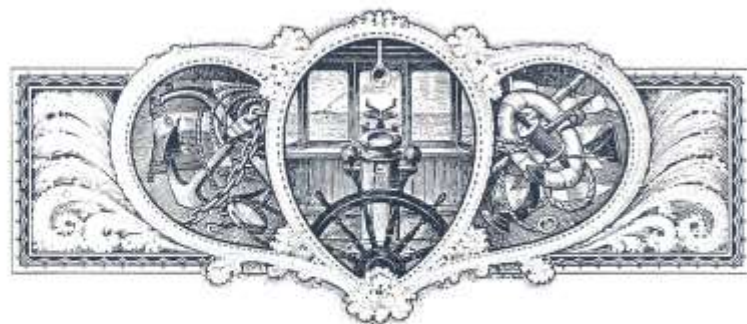
På återresan avgång från Marstrand 17.00 med ankomst Stenpiren 19.30.

↳ FÄRJAN 4 har ett antal charters, beställningsresor, under vår och sommar och återkommer med de omtyckta "Stadsvandringarna" till hösten.

Detta är Sällskapets trettiofjärde säsong på frivillig och ideell grund.

Vi är stolta.

Välkomna ombord i ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4!



Ombord – aktuellt från fartygen

↳ Som vanligt har mängder av arbeten utförts och utförs ombord i våra fartyg.

Som vanligt var det alltid samma röra ombord dagarna före 1 maj, som av tradition är vår första seglatsdag för säsongen i form av Officiell Provtur med särskilt inbjudna gäster. Den riktiga provturen med säkerhetskontroller, manöverprov, kompassjustering med mera äger rum ungefär en vecka tidigare men utan gäster.

Det framgår i annan artikel här ombord, att vi har mycket att göra denna sommar. Självklart behöver vi besättningsmedlemmar. Vi erinrar om de generösa anställningsvillkoren: Lönebelopp med enbart nollor, arbetstid ej överstigande 24 timmar per dygn, mycket gott kamratskap, föga automatiserad tjänst, inga besvärande datorer, pipande mobiltelefoner eller pockande personsökare. Här gäller personligt handlag och handtag, ånga och likström samt gott humör. Den goda militära regeln att "gilla laget" är en självklarhet.

↳ BOHUSLÄN har rustats upp och är nu fin och putsad. I vinter har som vanligt en mängd arbeten, huvudsakligen under däck, blivit gjorda.



Här bogseras BOHUSLÄN från Skeppsbron till Gotemius Vare på Ringön inför slutligt iordningställande. Foto: Leif Magnusson, 1998.

↳ På däckssidan målnings- och laseringsarbeten blivit gjorda på mellandäck – maskingången – främst upp under däck. Några hytter har målats och fräschats upp ytterligare. En stort arbete har också gjorts på besättningsoletten. Den har klatts med panel, slipats, grundats och målats.

Strax före säsongens början blir det en mängd arbeten på ångarens luckade ytor såsom kommando-bryggan, styrhytten och relingarne. Trots att fartyget är täckt och ordentligt uppvärmt under vintern, får teakytorna vad de tål. Detta gäller även alla de livhållsläror i teak, vilka finns i mängd.

Det kan nämnas, att vi inte längre lackar med båtlack utan nu används uteslutande Benarolja, som dock kräver betydligt längre tärktid men som ger en mer elastisk yta. Hård- eller plastlacker används inte.

I diskrummet har ny golvmassa lagts på. Därefter vidtog återmonteringen av kylskåpen.

Nu har ångaren kommit till Stenpiren klar för en arbetsom säsong. Målningsarbetet av fartyget har köpts av Gøtenius Varv, som även torrsatte och undersökte botten.

↓ I maskin är allt klart för avgång. Stora målningsarbeten har utförts och maskinrummet är, som vanligt, värd ett besök.

Ångpannan, huvudmaskin och hjälpmaskiner, ventiler och ledningar har genomgått sedvanlig översyn.

↓ Intendenturen har av naturliga skäl inte haft någon större verksamhet ombord efter uppläggningsen men nu arbetas för fullt med inventarier och hela den omfattande utrustningen i köket, matsalen, röksalongen och massen (före detta försalongen). Allt måste vara i toppskick.

↓ FÄRJAN 4 är gångklar. Snart måste dock några skrovplåtar bytas. Fartyget har fått beställningar inför sommaren och till hösten seglas de sedvanliga stadsvarvringarna.



Ett av passagerarna numera sällan skådat utrymme. Före detta försalongen numera mäss för besättningen. Ett hemtrevligt ställe där det skrattas mycket ofta. Luckan vänster om skänken är nödförbindelse till skansen. Foto: Bo Starmark, 1993.



Andra horisonter

John Hällö har inte bara seglat i vår ångare utan även bland annat arbetat ombord i Svenska Amerika Linjens DROTTNINGHOLM, den vackra, vita passagerarfartyg som alltid var en prydnad för hamnen. Ordet till Johan Hällö:

↓ Vid Botongskjulet låg Svenska Amerikaliniens gamla trotjänare t/s DROTTNINGHOLM. Detta vackra, vita passagerarfartyg skulle bli mitt hem och min arbetsplats våren och sommaren 1939.

↓ En annons i Göteborgs-Posten meddelade, att det behövdes personal för olika arbetsuppgifter.

Jag erhöll anställning ombord. Det kändes lite konstigt att gå ombord i ett fartyg i Atlanttrafik. Avfärden var festlig med musik av polisens musikkår. Massor av serpentin höll kontakt mellan passagerarna ombord och vänner samt bekanta på kajen.

↓ Sakta drogs ångaren ut i älven av bogserbåtar. Snart gick DROTTNINGHOLM för egen maskin förbi Älvsborgs fästning ut mot Vinga, där lotsen lämnade. Det sista vi såg av vårt land var Märstrands fästning.

Kursen sattes mot Lindsnes vid Norges sydspets och därefter mot Pentlands sund norr Skottland.



DROTTNINGHOLM på utsegling, här felaktigt betecknad "M.S." Medge att hon är grann! Foto: Träff, förlag Jolin & Wilkenson, Göteborg, 1930-talet. Bo Starmarks samling.

Efter att ha passerat sundet, var DROTTNINGHOLM ute i Nordatlanten, passerade den lilla klippön Rockall och vidare västerut. Långt nere i söder skymtade konturerna av ögruppen Hebriderna. Därefter befann sig ångaren i öppet hav åtta dygn framåt.

Resan Göteborg – New York tog med DROTTNINGHOLM nio dygn. De nyare båtarerna KUNGSHOLM och GRIPSHOLM gjorde resan på åtta dygn.

↓ Besättningen var indelad i tre kategorier, däck-, maskin- och intendenturpersonal. I den senare ingick jag som diskare och städare. Här fanns även all kökspersonal, servitörer och uppsare av olika slag, städare för passagerarhytter, badrum med toaletter samt all annan personal för passagerarnas betjäning.

Sammanlagt uppgick besättning till cirka 400 personer. Efter som DROTTNINGHOLM var ett gam-

malt fartyg, fanns ej hytter för alla i besättningen utan de flesta bodde i stora förläggningar för 18-20 personer. Självt bodde jag i en förläggning för 18. Mina kamrater var serвитьörer och kökspersonal.

↳ Befälhavaren var kapten Sigfrid Eriksson från Ellös. Det fanns fem styrmän; förste styrman Valdemar Jonsson, andre styrman senior Lundgren, tredje styrman junior Weibull, fjärde styrman senior, vars namn jag ej minns samt tredje styrman junior Forslund. Även han var bohussänning.

Under kriget gick Forslund ut med Ostasiataren m/s NINGPO mot Fjärran Östern.

Fartyget blev kvarhållet. Forslund och två av hans kamrater från NINGPO blev rännmördade därborta.

↳ De flesta passagerarna i turistklassen var gamla "utvandrare" eller barn och barnbarn till dessa. De hade besökt det gamla hemlandet eller var på resa dit. Vanligt var att de samlades på akterdäck och berättade om sina upplevelser.

Av deras berättelser framgick ofta, att de fått uppleva hårda och svåra förhållanden i det nya hemlandet. En del hade lyckats bättre.

De sjöng gärna till dragspelmusik om barndomshemmet och minnena därifrån.

Det var alltid en trevlig stämning ombord och passagerarna var alltid vänliga mot oss unga pojkar.

↳ Under en resa New York - Göteborg reste en liten finsk flicka ensam. En steward var ansvarig för henne. När flickan, som var i 7-8 årsåldern, var ute på däck för att leka, fick jag ansvaret att passa henne.

När hon var under däck, var det det en hyttstäderska, som hade ansvaret för henne. Vi hade kontakt med varandra och hon kom välhöll till Göteborg, där anhöriga mötte.

↳ Under varje resa hade DROTTNINGHOLM mellan 500 och 600 passagerare.

↳ Dagarna gick. DROTTNINGHOLM fortsatte sin resa över Atlanten. Vid middagstid kunde vi se vakthavande styrman "ta solhöjden" med sextanten. Akterut hängde släploggen. Den tidens navigation i öppet hav skiljde sig väsentligt från vår tid med nutida tekniska hjälpmedel såsom satellitnavigation, radar, autopilot med mera.

↳ Varje förmiddag gick befälhavaren inspektionstur genom fartyget åtföljd av steward. Det var mycket noga med att alla utrymmen skulle vara rena och städade. Ordningen skulle vara god.

Dygnet runt patrullerade "Fireman" genom fartyget. Detta var i flera fall pensionerade militärer och polmän. Vid den tiden gick dessa i pension tidigt, militärerna vid 50 och vissa polmän vid 55 års ålder.

All intendenturpersonal åt i egen matsal. Maten var mycket bra. Särskilt gillade jag tisdagens stekta

fläsk, köttbullar, bruna bönor och potatis. Vår kung Carl Gustaf har sagt att han gärna vill ha sådan mat men det fick han sällan. Jag förstår hans besvikelse.

↳ Vi närmade oss målet för resan i New York. Under sista dygnet tät dimma. Det varma vattnet i nordgående Golfströmmen mötte kallt vatten i sydgående strömmar.

DROTTNINGHOLM gick för sakt maskin under täta signaler från ångvisslan. Befälhavaren stod på bryggan timme efter timme.

Så plötsligt kom lösen ombord. Han kom någonstans ifrån i dimman. Snart såg vi konturerna av Frihetsgudinnan och stävade upp för Hudsonfloden.

Visst var det imponerande för en ung pojke från stenhuggarhemmet i Bohuslän att se de höga byggnaderna på Manhattan och de stora passagerarfartygen vid sina pিরer.

DROTTNINGHOLM var vid sin pир. Passagerarna lämnade fartyget och vi skulle börja resan mot Göteborg ett par dagar senare.

↳ Så som här skildrats gick resa efter resa utan större avvikelser. Jag fick andra arbetsuppgifter, som oibart bestod av städning i akterskeppet. Det var korridorer, trappor, en liten salong, badrum och toaletter. Jag räddade mig själv och hade rätt mycket ledig tid.

Sammanlagt var jag med om tio resor över Atlanten, fem västerut och lika många österut. Dessutom gjorde hon två kryssningar; en till Skottland, Färöarna, Island och

Norge samt en till Antwerpen, Rotterdam, Kiel, Visby och Helsingfors.

↳ Första kvällen långt borta i New York kändes lite konstigt. Det var en stjärnklar afton. När jag såg stjärnorna, upptäckte jag Karlavagnen. Jag blev förvånad. Nu kunde jag se samma stjärnbild som mina anhöriga borta i Bohuslän trots att hela Atlanten skiljde oss åt!

↳ När andra världskriget bröt ut, låg vi i New York. Utmed fartygssidorna målades fartygets namn och nationalitet.

Hemresan gick långt norrut upp under Island och därefter mot norska kusten. DROTTNINGHOLM följde den nära och därefter utmed Bohuslans skärgård.

Något föresenade anlände vi till Göteborg utan speciella problem.

För min del slutade resan där och även sjömanslivet. Framtiden på sjön föreföll alltför osäker och färofylld.

↳ När jag nu många år senare minns tiden på sjön, sommaren 1938 med ångaren BOHUSLÄN, hösten 1938 med tremastskonaren YNGVE av Gravarne samt våren och sommaren 1939 med U S DROTTNINGHOLM, är det främst ljusa och trevliga minnen.

I många avseenden gav den tiden mig nyttiga erfarenheter.

John Hållö.



Här målas skorstenen på DROTTNINGHOLM, ett till synes arbetskrävande och otacksamt arbete. Skorstenen verkar ordentligt sotig. Foto och copyright Curt S. Ohlsson, Göteborg den 28/10 1947.

*Vi var på väg norröver i god ostlig vind frammanad av
Ett kraftigt sommarhögtryck. Det var mycket varmt trots
att koellen var i antågande. Mellan Mågholmen och
Sälö mötte vi ångaren GÖTEBORG på väg till Göteborg
från Chilo. Det var ett vemodigt möte. Vi anade omedvetet,
att ångbåtsperioden återhålligen var till ända.
Foto: Bo Starmark, 1960.*



En försvunnen fartygstyp

Sven-Hugo Bengtsson skrev denna artikel 1993 för att införas "när redaktören hade plats och lust för den i tidskriften".

I mina gömmor har jag ett litet häfte i vackert omslag och med ett svart silbessnöre som häftning. Titeln är "Till minne av sjökrigets offer" och utgivare är Nationalfonden För Sjökrigets Offer. Årtalen 1914 och 1925 finns också på framsidan.

I skriften skildras tillkomsten av Sjömanstornet vid Sjöfartsmuseet i Göteborg samt de tal, som hölls vid tornets invigning den 14 juli 1933.

Att jag har en sådan skrift i min ägo, beror på att min fars namn finns på en av namntavlorna över alla de sjömän, som förlorade sina sina liv under första världskriget 1914 - 1918.

↓ Tiden går fort. 1993 är det 75 år sedan ångträlaren VENUS av Göteborg förläste norr om Skagen i februari 1918.

↓ Min far arbetade i maskin på ångträlaren VENUS, som ägdes av Fiskeri A.B. Mars i Göteborg. Jag har förgäves försökt att få fram uppgifter om VENUS. Det är överhuvudtaget mycket svårt att få fram information om ångträlarna. En del artiklar har varit införda i



Ångträlaren STIG. Torpederåd 5/3 1945 i Skagerrack. Bilden är hämtad ur "Svenskt sjöfolk i krig och fred", som välvilligt utlånats av Terje Fredh, Lysekil.

Svensk Sjöfartstidning och i Läns-pumpen.

Med ledning av dessa artiklar kan man få en ganska god beskrivning av den verksamhet ångträlarna bedrev.

Om själva fartygen finns inte mycket att hitta. Sannolikt beror detta på att ångträlarna enligt då-tida regler kunde bedriva sin verksamhet utan annan registrering än den så kallade fiskerifartygsregistreringen hos tullverket, det vill säga fartyget tilldelades exempelvis GG- eller LL-nummer (Göteborgs respektive Lysekils tulldistrikt). Detta styrks av att Sveriges Skeppelslista under de berörda åren i en del fall redovisar trälare med enbart

namn, hemort och befälhavare eller redare. Uppgifter om såväl registreringsnummer som signalbokstäver saknas. I 1911 års skeppelslista kan jag endast finna drygt 20 fartyg, som med säkerhet är ångträlare.

↓ Liksom inom samfärdseln och industrin betydde ångteknikens genombrott också en effektivisering av arbetet inom fiske- och fångst-näringsen. De väder- och vindberoende segelfartygen ersattes av ångdrivna fångstfartyg såsom trälarna inom fisket och valbåtarna inom valfångeri.

Låt oss försöka skapa en bild av de gamla ångträlarna.

↓ Ångträlarnas epok kan sägas ta sin början under 1880-talet. Verksamheten pågick fram till 1930-talet för att i det närmaste upphöra under 1940-talet. En starkt bidragande orsak till att ångträlarna försvann, var givetvis att fiskarena gick över till moderna, motordrivna fiskerifartyg, där den så kallade råolje- eller tankkulemotorns genombrott var av största betydelse.

↓ Så vitt framgår av tillgängligt material, byggdes inte några ångträlare i Sverige. Den svenska ångträlarfloTTan utgjordes av fartyg, som byggts i Storbritannien, Holland och Tyskland.

Enligt Leo Bondsdorffs "Göteborgs hamn genom tiderna" förvärvades den första ångträlaren till Göteborg år 1901. Vid krigsutbrottet 1914 omfattade flottan 54 fartyg. Vid tiden för bokens utgivning, 1931, hade antalet minskat till 27. Ångträlare fanns registrerade på flera platser vid Bohusläns kust.

↓ Trålfisket innebär ju en väsentligt ökad effektivitet som fångstmetod betraktat. Att metoden sedan innohubit och innehår risk för skadoverklningar på fiskbestånd och bottnar är alltför bekant, varför jag lämnar denna fråga. Jag kan bara konstatera att trälarna deltog i fiske efter all sorts fisk. Sålunda destinationer behövs trälare till bland andra Island, eftersom silken inte fick vara över 12 timmar gammal, innan den omhändertogs för omedelbar nersaltning.

↓ Besättningen på en ångträlare utgjordes såvitt jag kunnat utvärdera, av både personal för fartygets drift och fångstpersonal. Många gånger synes gränsen vara svår att dra, eftersom fisket i vissa fall var ett "alle mans schä" och betalningen avhängig av vad försäljningen av fångsten inbringade. Fiskelag av hävdvunnen typ med andelar i båt och fångst torde ha förekommit. Störst bemanning synes de trälare haft, som sysslade med sillfiske vid Island.

↓ Ångträlarna var fartyg som tålde stora påfästningar. De var färdhållandevis djupgående och försedda med minsta möjliga överbyggnad. Backen var hög och ofta rundad. Däckets språng var kraftigt. Maskineriet var placerat akterut så att lastrummet kunde göras så stort som möjligt. Stora arbetsutrymmen behövdes på firdäck.

Bostadsutrymmen fanns dels förut under backen dels akterut under däck.

En trälare var riggad med två master: förmasten med lastbo och aktermasten med rigg för stagegel.

Fördäcket upptogs till en del av den stora och mycket viktiga ångdrivna trålvinschen. Hållare för trålborden hörde också till den speciella trälarsiluotten.

Ångträlarna växlade i storlek från omkring 100 bruttoton till 250 bruttoton. Byggnadsmaterialet var järn eller stål.

Närmare data är svåra att hitta.

↓ Ångträlaren LAXEN (ex SCHILLINGHÖRN) av Smögen, byggd 1896 i Geestemünde av stål, kom till Sverige 1908. Bruttodräktigheten var 137,28 ton och netto 40,43 ton. Hon var 33,70 meter lång, 6,96 meter bred och stack 2,90 djupt.

Hon var försedd med en komposnmaskin om 200 ihk.

↓ Det finns dock större och framför allt maskinstarkare trälare. Bevis för detta finns i Läns-pumpen 1983:2, där ångträlare i örlogs-tjänst redovisas.

↓ Vid andra världskrigets utbrott uppstod ett akut behov av att förstärka Flottans numerär av smärre fartyg för bevakningstjänst med mera. Eftersom ångträlarna var goda sjöbåtar och synbarligen hade tillräcklig aktionradie, uttogs ett antal sådana fartyg till örlogstjänst. Att döma av de data, som finns om dess fartyg, synes de ha tillhört de större trälarna. Bruttotonnaget varierade mellan 200 och 250 ton. Maskinstyrkorna låg mellan 300 och 475 ihk. Samtliga var byggda under åren 1902 - 1909.

↓ Att det redan vid tiden för krigsutbrottet 1939 var på upphällningen med ångträlarna, framgår av några uppgifter om hur trälarna såg ut vid inmonstringen.

Av de fyra fartyg, som skulle baseras i Visby, hade endast ett elekt-risk belysning. Övriga hade karbid-belysning. Jag skulle dock tro, att

man hade både karbid och fotogen för belysningen. Ätminstone lanternorna var säkerligen fotogenlampor under det att man framför allt i maskin fick jobba till skenet av den i och för sig goda karbidbelysningen, som dock var ganska slabbig att sköta.

Värst av allt torde emellertid ha varit att man nödgades byta ut ett inomstrut fartyg mot ett annat därför att det först anlända var så svårt rostangripet att det bedömdes som icke sjövärdigt.

Vid krigsslutet 1945 återlämnades samtliga ångträlare och man hördade tvista om ersättningar för de förbättringar, som Flottan låtit utföra på fartygen.

↓ Det ligger knappast någon överdrift i att påstå att i och med krigsslutet 1945 skedde den slutliga avvecklingen av ångträlarna. Några enstaka exemplar levde kvar in på 1950-talet, men där slutar ångträlarnas era definitivt för Sveriges vidkommande.

↓ Tyvärr blev jag själv aldrig i tillfälle att stifta närmare bekantskap med ett fartyg av den typ, som varit arbetsplats för mina dagars upphov. Men nog skulle det ha varit mycket intressant att få uppleva en fiskeres i verkligheten.

Nu får jag göra det med hjälp av andras berättelser. En sådan berättelse finns redan klar. Det beror bara på vår redaktör, huruvida han har plats i *Ångbåtens* spalter.

S-H B.

Livet ombord i en trälare

Efterföljande text är en översättning av ett utdrag ur ett avsnitt i boken *"The wonderful story of the sea"* med titeln *"At sea with the fishing fleets"*. Boken är utgiven i London men saknar uppgift om utgivningsår. Skildringen präglas av att berättaren själv måste ha upplevt en fiskeres med en brittisk ångträlare av äkta slag.

Ingen anledning föreligger att betvivla läkheten med jobbet ombord i en svensk ångträlare. Alltså:

↓ Vårt hem för de närmaste fyra eller fem veckorna är ett fartyg, som är mellan 120 och 150 ft (cirka

36 - 45 meter) långt och ungefär 25 ft (cirka 7,6 meter) brett. Hon är hög i fören och låg i aktern; man kan knappast kalla henne vacker.

Inte heller är hon prydlig som en yacht. Fiske är ett stökigt och kladdigt jobb.

Väl ute på sjön finns det inte tid till annat än fångst, rensning och fiskens omhändertagande med endast korta avbrott för måltider och nästan lika korta avbrott för sömn.

↓ Tho man går ombord i trälaren i Grimsby. Förutom berättaren är det skepparen, styrmannen, två maskinister, lämparen, båtsmannen, två däcksmän och en kok.

Bostaden för manskapet är till större delen förlagd längst förut under den välvda backen. Där finns också förrådsutrymmen för is, tågvirke och nätt. Fördäcket är av stål och rostigt liksom det mesta runt om med undantag för träluckorna, som täcker lastrummet där fångsten stuvas.

↓ Nästan midskopps står ångvinschen, som är en ofantlig anordning med trummor, som rymmer 1000 fot ormlina - draglinor till trålen. Strax akter därom står styrhytten

från vilken man har uppsikt över hela fartyget.

Under styrhytten ligger skepparens hytt.

Sedan följer kappen över pannan och maskinrummet och slutligen - delvis täckt av lillhåten - lanternen över akter hyttinredningen.

Fartyget har två master av vilka mesanmasten bär upp ett mycket sotigt stägssegel, som användes för att hålla trälaren uppmot vinden.

Vi har också en med saltavlagringar delvis täckt skorsten, som förefaller vara längre än vad behovet kräver.

Fartyget är utrustat med elektriskt ljus och trådlös telegrafi. Trälarens registreringsnummer är målat på bogarna så att det kan avläsas på 4 sjömil avstånd.

↓ Nu har vi varit till sjöss i några dygn. Vi känner inte längre slutet nätkas, då trälaren rullar med spygatten under vattnet på sin slingrande färd. Vi har vant oss att andas i det trånga, överbefolkade och överhettade manskaputrymmet och att sova ovanför en dunkande, mulande propeller, vars ljud blandas med skramlet från kolskyfflar och maskinljud. Maten före faller oss inte längre captidlig. Vi gillar faktiskt tillvaron.

↓ - Ikväll skall vi sätta trålen, säger skepparen.

Vid middagstid idag såg vi flera trälare på väg åt Island till. En dimbank drog in över oss och ång-



Ångträlare bunkrar i Göteborgs Fiskhamn. Bilden är hämtad ur *"Svenska Västkustfiskarna"* av Olof Hasslöf.

visslorna varnade i många tonarter. På de här nordliga latituderna fuller mörkret tidigt, men vi fortsätter att stänga oss fram genom en otrevlig sidosjö.

Tid efter annan kopplar skepparen på ekolodet. Ekona anger för honom var vi befinner oss och han trevar sig fram genom dimman som om han hade sin hand på havsbottnen.

Alla händer behövs.

-Babord's sida! Lyder skepparens order. De stora lämmarna, vardera 3,5 gånger 1,5 meter och med en

vikt på ett halvt ton, lossöras. Det är dessu som håller trälens armar isär. Draglinorna läggs på plats i blocken, trålen ligger klar utan låsningar. En vridning på ratten lägger fartyget i rätt läge.

-"Låt gå!" ropar skepparen och fem ton fiskeredskap sjunker i sjön.

↓ Ljuset från kraftiga elektriska lampor flödar över däck och vattnet runt om oss. Draglinorna har släppts släppts ut till dess trålen nått havsbotten. Trålen "tar". Draglinorna sträckas och vi rör oss

sakta efter den utstakade kursen.

↓ Ordrer ges om att facken skall placeras ut på däck. Slåta trä-lämmar instockna i vertikala hållare delar in hela fördäcket i flera fyrkantiga fack med ungefär en fots djup. Korgar (baskar) plockas fram ur sina gömslen. Is krossas.

↓ Det blåser en snål nordöstlig vind. Stänket fryser och lägger sig som ett pansar över reling och rigg.

↓ Omkring fyra timmar efter det trälen satts kommer ordern att hala. Vinschen skramlar, tar spjörn, läcker ånga och börjar röra sig. Sakta men säkert kommer draglinorna ombord behängda med sjögräs. Fartyget får slagsida åt babord. Skepparen ser nästan flurnöjd ut: Ju kraftigare slagsida desto tyngre fångst.

Nu hänger draget rakt upp och ner; trälen har släppt från botten.

Slutligen kommer trälborden upp och satts på plats. Så eysn trälsäck- en i vattenytan omspölad av sjön.

↓ Maskinisten, eldaren, kocken – alla kommer för att ge en hjälpan- de hand. Det stora nätet groppas av stelfrusna fingrar och sakras. Ett rop slås runt struten ovanför fisk- massan och trälen hisas ombord med hjälp av en talja i förmasten. Struten hänger nu lodrätt ovanför facken på däck. Styrmannen drar i utlösningsslinan och 500 kilo fisk rinner som en kaskad ner på däck i facken. Klart för sortering!

↓ Trälen granskas snabbt. Inte en muska har brustit, vilket får anses vara en stor tur.

Överbord med trälen igen! Innan den har nått botten och fartyget börjat röra sig på kursen, börjar arbetet med besättningen stående till knäna i slemmig, hal fisk. Hela fångsten måste sorteras, rensas och stuvvas innan nästa hal göres. Små-

fisk, oätlig fisk, massor av sjögräs, sjöstjärnor i hundratals lämpas över bord till de skränande sjöfluglarna. Sedan börjar rensningen.

Så snart fisken är rensad, tas den ner i lastrummet och stuvvas i bing- ar varvad med is.

↓ "Allt klart!" En slang riggas och facken på däck spolas rena. Kocken kommer med te. Det är precis lag- gun tid att få något varmt inom- bords, innan trälen halas på nytt.

↓ Nattn och dag, dag ut och dag in halas trälen in var femte eller sjüt- te timme till dess lastrummet är fyllt. Med just så mycket kol kvar i boxarna, som behövs för att komma hem, vänder trälaren Islands klipp- or aktern och går trotsande tjockan mot hemmahamnen, där den ut- pumpade besättningen får välbe- hövlig sömn och vila.

Oversatt från engelskan av S-H.B.



Recension

Ett antal böcker har skänkts till redaktionen "för benäget omnämnan- de" men av utrymmesskäl har inga recensioner syns till ombord. Här kommer den första.

↓ Vår närmaste och käraste gran- ne, BÖRØYSUND, har äratas med en pampig bok skriven av Eivind Lande. Inte bara pampig utan yt- terst professionell i alla avseenden. Allt är gediget gjort. Självfallet är fartygets historia nogt belyst och försedd med en mängd delvis unika bilder. Författaren har lyckats skriva både spännande och intressant med en mängd roande detaljer. Bil- den av ett strävsamt happy ship, som ridit alla sorters oväder och åden tonar omgående fram.

Sympatiskt nog skildras även de människor, som haft och har sin utkomst och sitt nöje av ångaren, liksom även de ågande rederierna.

Boken är mycket pedagogiskt ut- formad, lättöverskådlig och klar. I slutet finns en stor källförteck- ning.

Boken är ett strålande föredöme och anbefalles å det varmaste. Här finns mycket att lära!



BÖRØYSUND utanför Lysekil på väg till Göteborg. Foto: Bo Star- mark.

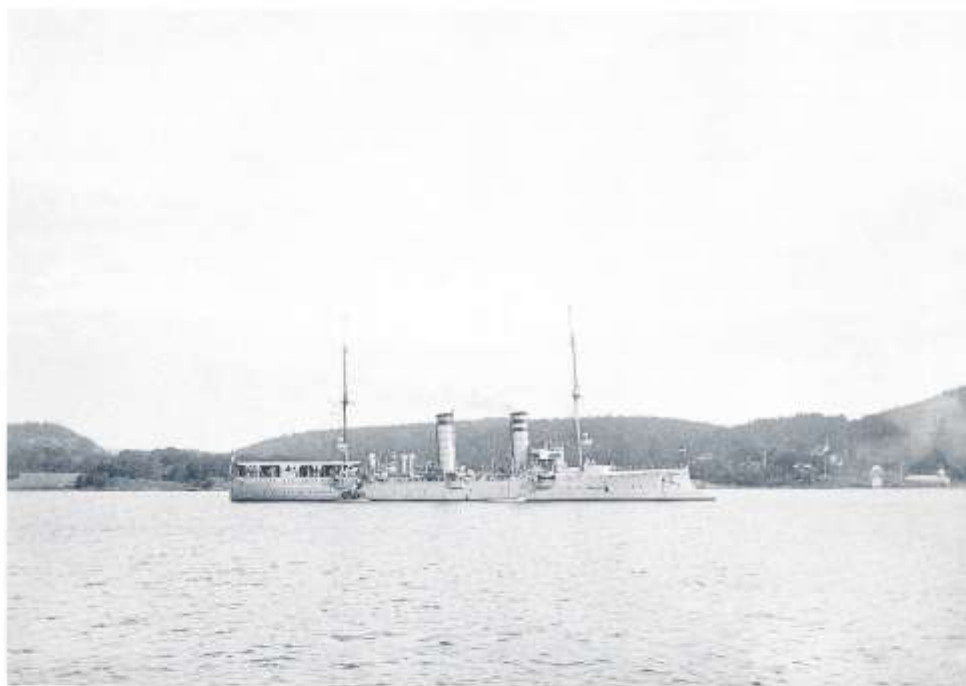
Eivind Lande: D/S BÖRØYSUND. ISBN 82-91645-04-3. Format 215 x 300 mm, hårda pärmar. Rikt illustrerad. Genius Forlag, Skien 1997.

↓ Den 19 juni är det 90 år sedan

Ångaren sjösattes i Trondheim. Sällskapet Ångbåten och tidskriften "Ångbåten" framför de varmaste gratulationer på högtidsdagen!

Bo Starmark.

Tankenöten



Här får Ångbåtens läsare något extra att bita i. En "manövar" (man of war) vägnings i Bohuslän på 1910-talet. Vilket fartyg är det, vilket land kommer det ifrån och var är fotot taget? Foto från glasplåt ur Bo Starmarks samling.

AKTERSALONGEN.

STORMPRINCESS

Sällskapet Ångbåten har efter noggrant övervägande beslutat att avhända sig m/s STORMPRINCESS, bogserbåten, som vi erhöi som gåva från Röda Bolaget 1982.

Fartyget har inte använts mycket under Sällskapets tid, främst genom att det endast fick ta 12 passagerare samt saknade utrymme för dessa. Det blev svårt att få ett något så när rimligt netto för fartyget.

Länge verkade som om Föreningen L.Laurin i Lysekil skulle bli ny ägare främst på grund av deras inriktning på Skandiamotorer samt att man avsåg att ofta ge sig ut på turor.

Dock, den omständigheten att STORMPRINCESS funnits i Göteborgs hamn i hela nittio år avgjorde att Göteborgs Maritima Centrum fick övertaga bogserbåten från och med 1/5 1998.

Låt oss hoppas att hon inte blir ett ständigt stillaliggande föremål, utan ofta ses i hamnen försedd med ett välbehövligt nytt däck.

Många brev

Postgången till tidskriften är omfattande och åtskilliga foton och berättelser har kommit. Synpunkter på Ångbåtens läst välkomnas alltid.

Medlemsavgiften

Vill Sällskapet gärna ha in. Visserligen betalar de flesta men kanske behöver en och annan en liten påminnelse! Vårt postpro är 02 16 06 3. Glöm inte att sätta ut avsändarnamn.

Besättning

behöver vi alltid. Kommande säsong är fylld av "öppna turor" och charters. BOHUSLÄN får mycket att göra och kommer att synas mycket utefter kusten.

Välkommen som besättningsmedlem ombord i en äkta kustångare.

Slå en signal till någon styrelsemedlem eller segla med en tur som passagerare och se hur det är ombord.

Hemsida

Trots en viss ålderdomlighet i framtoningen har Sällskapet och "Ångbåten" nu en hemsida på internet. Adressen finns på redaktionsrutan. Det är den mångkunnige Aktergästen, minsann, som ligger bakom dess utformning.

Se och gläds!

* * *

Om Tankenötter

Tankenötterna väcker stort intresse. En mängd brev har kommit oss tillhanda. Yngve Sagvall och Tarsten Olsson har intresserat många med sina berättelser från Hjuvik men vi får återkomma till dem senare.

⚡ Vi talade inte sanning, när vi påstod, att den lilla ångslupen var oss okänd. Den har omnämnts i tidigare nummer av Ångbåten men stora luckor i vårt vetande fanns. Resultatet var överväldigande. 48 brev om detta fartyg har kommit och i nästa Ångbåt redovisas allt inkommet material om BRIS, fartyget som ännu lever men nu i Otterbäcken.

⚡ Tyvärr svarade ingen på frågan om de två upplagda fartygen. Vi kan dock säga, bilden är tagen i Göteborg omkring 1897 och att det nya fartyget sannolikt är ISBRYTAREN. Vi har mycket tacksamma för upplysningar om denna bild.

Akterspegeln

Dikten "Köl" är skriven av Harry Martinsson och ingår i "Nomad" skriven 1931. Hans rika produktion är välkänd. Han fick Nobelpriset i litteratur 1974.

KOL

Kommen ned till passaderna
och frågen oss om Durhamkolen!
Frågen oss vad de äro värda
när barometern faller som ett åkslag
och det gäller att hinna in till Maggelan!

Durhamnkolen! Dessa icke fullt utvecklade diamanter
som en havseldare smeker och vårdar
som om de vore brödfrukter -
given oss dem idag
när den djävulska algirstybben pyr i våra ugnar
och vi få arbeta som djur
medan ångan bara tynar i tröstlösa världsresor.

Kommen ej ned med rubiner, med blålysande maneter,
kvinnolemmar, bröd -
men räcken en världsskyffel över havet
med Durhamkol!

Kommen till oss vi primitiva älskare!
Vi primitiva älskare av Durhamkol.

Harry Martinson

Ur Nomad, 1931.

(Insänt 22/5 1996 av Per-Magnus Jeppson)