

ÅNGBÅTEN

Årg 29 • Maj 1993 •

80

Ångbåten 80

Medlems- och informationstidning 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: 0523 - 134 14.

Bidrag till tidningen sänds direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för år 1993 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Mats Jedmo, Ranehedsvägen 144,
444 65 Jörlanda, tel 0303-561 50 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031 - 15 15 01
Telefon till s/s BOHUSLÄN vid Stenpiren under
seglationssäsong: 13 14 50
Under vinteruppläggning vid Skeppsbron: 13 14 20

| | |
|--|---------------------------------|
| Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten: | |
| Ordförande | Kjell Granström 28 03 77 |
| Sekreterare | Charles de Servo 28 16 89 |
| Kassör | Ove Iko 30 75 92 |
| Befraktare BOHUSLÄN | Lilian och Bertil Vogl 28 65 83 |
| FÄRJAN 4 | S-H Bengtsson 40 38 65 |
| STORM- | |
| PRINCESS | Claes Verner 27 03 34 |
| Arbetsledare däck | Inge Nilsson 23 87 05 |
| maskin | Steinar Lje 52 28 66 |
| intendentur | Kerstin Granström 28 03 77 |

OMSLAGSBILDEN är tecknad av Sven-Anders Boman.
Ångbåten 80 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
1 maj månad 1993.

Försalongen

Sommarångbåten 80 lägger till! Till skillnad från 79:an helt enligt turistlistan.

Hon är fullastad med den sedvanliga mängden människor och gods:

* STYRSÖ har sålts till Norge. Självklart finns ett porträtt av henne ombord.

* Sällskapet Ångbåten måste tänka på nyrekryteringen av behörigt folk. Sven-Hugo Bengtsson skriver om detta.
* FÄRJAN 4 ska "samsegla" med en spårvagn! För nästan 30 år sedan bildades Sällskapet Ångbåten av några (på den tiden) unga och obotligt optimistiska spårvagnsfantaster. Cirkeln sluts.

En spårvagn finns följaktligen stuvas ombord.

* En del extra gods medförs på däck: dels en utförlig Turistlista över sommarens öppna turer, dels ett extrameddelande om samtrafiken med Ringlänien.

Nästkommande Ångbåt, 81, kommer i god tid före årsmötet i höst. Goda manuskript och fina svart-vita bilder vill vi gärna ha före augusti månads utgång.

Trevlig ångbåtssommar!

Redaktionen.

STYRSÖ, farväl!



s/s STYRSÖ vid
Bratten ca 1929.
Foto Träff,
Foto från Styrso-
bolaget.

Göteborgs hamn har blivit ett sedan länge självklart inslag fattigare. STYRSÖ har sålts till norska Rederi A/S Turist-Trafik i Skien för trafik på Telemarkskanalen mellan Skien och Dalen.

Det talades åtskilligt om att bevara henne men ett kärt ekonomiskt klimat ville annorlunda. Söndagen den 16 augusti 1992

gjorde den åttiofemåriga lady sin sista segling på Marstrand och den 20 augusti var det slutseglat på Brännö.

s/s STYRSÖ byggdes 1907 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad för Göteborgs Nya Angslupsbolag och dess trafik i skärgården. Hon hade då en compound-ångmaskin om 258 ihk, vilken drev fram det 30,9 m långa

skrovet med drygt 12 knop. En och en halv timme tog turen Göteborg - Långedrag - Kössä - Villabron - Tången - Vargö - Känsö - Brännö.

Hon var i trafik endast sommartid. Om vintern låg hon upplagd.

1921 gick Angslupsbolaget i konkurs och året därpå bildades Styrso Nya Trafik AB ("Styrsobolaget").

s/s STYRSÖ ångade vidare genom skärgården och decennerna. På hösten 1949 övertogs bolaget av staden.

Omkring 1950 var många ångbåtar från sekelskiftet slitna, omoderna och oekonomiska. STYRSÖ undgick skrotning men moderniserades 1952 så tillvida att ångmaskinen byttes ut mot en sexcylindrig Alpha-diesel om 360 hk. Denna gör uppenbartligen ännu tjänst. Den höga skorstenen ersattes med den gängse "strömlinjeformade" plåt-hinken. Hon riggades ner ordentligt och förde sedan en klen mast ovanpå styrhytten.

1970 var det slut med de regljära turerna. I fortsättningen seglade hon mest som extra- och reservfartyg samt använ-



STYRSÖ 26/7 1987. Foto Hansson.

des i beställningstrafik.

1987 blev man tvungen att förbättra personutrymmena. Samtidigt passade man på att återge STYRSÖ hennes gamla silhuett med två lätt akterstagade master och en hög rak skorsten. Om smak ska man inte diskutera men åtskilliga gladdes åt hennes utseende.

STYRSÖ kom de sista åren även flera gånger att samsegla med BOHUSLAN. Hon seglade som extrabåt vid Sällskapet längre turer, varvid hon oftast hjälpte till fram till Marstrand.

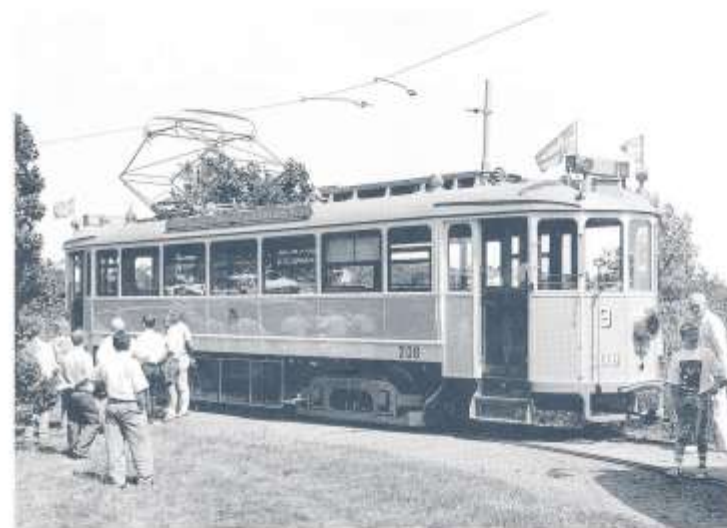
I 85 år blev hon sin hemmahamn och hemmaskärgård trogen. Hon representerade med den åren stadens maritima kulturarv.

Hon har nu lämnat Göteborg.
BWS

Vid Rörö, 29/7 1986.
Foto Gunnar Söderberg.



Mot havet med spårvagn



Vagn 208 9/6 1992.
Slingan i Långe-
drag.
Foto Iris Ekman.

Ångbåten presenterar nedan vår "samseglingspartner" i form av resa från Järntorget ut till Salt-holmen. Stig Hammarson håll i pennan.

De hade sin egen oas under träden intill Ny Tid på Järntorget. Här, i kretsen av lediga gubbar på torgets bänkar och en uppallad träbåt för

utlottning, kunde de få en vilopaus utan att stå i vägen för andra spårvagnar.

Vid avgångsdags drog de i väg västerut på Första Långgatan med lanternorna högt uppe på taket siktande mot havet. Färden gick uppför Stigbergssliden, genom den trånga passagen på toppen och för-

siktigt ut på torget med Gatenhielms hus och tornet med sjömanshustrun. Den milda unisona sången från de fyra motorerna ljud försynt mellan landshövdingehusens väggar nere i Hångmattan, förbi Carl Johans Kyrka, Gröna Gatan med de små stugorna, Timmermansplatsen med Bräcka, Kustens Varv och KHppan. Luftbromsen suck-

ade och kompressorn snattrade på allt emellanåt. På Älvsborgsgatan blev ljudet mer dämpat i grönskan under Albert Lillienbergs trädallé.

Sista biten Öre gamla Stadsgränsen strävade de uppför Sannbacken med de 9000-åriga boplatserna, nådde krönet och kom äntligen ut på järnvägsspåret. Visslan började ljuda i vägkorsningarna, farten blev lite högre, motorerna lite gladare och passagerarna började droppa av vid hållplatserna. Längs Torgny Segerstedtsgatan gick färden, förbi Hagens Kappell och Tranereds och Bergas små hållplatsstugor. Vid Käringberget gick kustartilleristerna av och en stund senare nåddes Hinsholmskilen. Utanför vagnsfönstren växte vassen och staden var med ens långt borta.

Efter Långedrag började folk samla ihop sina pinaler, motorerna jublade i sista kurvan efter Roddföreningen, innan de omsider sänkte tonen före ingången i slungan. En stilla avslutning på sängen blandades med gnisslet från hjulen tills den ljus-

gröna väntballen med den stora namnskytten SALTHOLMEN dök upp mitt utanför kupé-rutan.

Så blev allt tyst och en brokig skara passagerare klättrade ner - skärgårdsbor, sommargäster, båtägare, fritidsfiskare, levnadskonstnärer på regelbundet besök till badhusen - många med bagage, kassar, väskor, korgar, färgpytsar, verktygsådor, makrilldörjar - fritidsklädda, storstadsklädda, i blåställ, i sommarklänning, i storväst, i träningsoverall - med vegamössa, keps, solhatt, toppluva - brunbrända, vithyade, väderbitna - i stövlar, lågskor, sandaler, trätofflor, bottiner; allt efter årstid och levnadsomständigheter. Det var långt före de många bilarnas tid. Innanför slungan växte grönt gräs och låga hagtornsträd. Varmbadhuset och kaffeserveringen i parken levde verkligen.

Allt detta hände för länge sedan på Långedragsvagnarnas tid.

De rullade år efter år mellan Järntorget inne i stan och Salt-

holmen ute vid havet, vintertid mest ensamma men om somrarna med både ett och två släp i kopplet. De vek aldrig av från sin trad. Man såg dem aldrig öster om Järntorget.

Långedragsvagnarnas tid varade i 45 år. På så lång tid hann de bli en del av en hembygdskultur, en del av en positiv, mänsklig miljö. De rika stunderna i vardagen planeras eller beslutas inte, möjligen kan de befrämjas. De växer fram bland människor i stabila och harmoniska livsbetingelser. Ofta spirar de på helt andra ställen än där det var tänkt.

Långedragsvagnarnas tid kan naturligtvis inte återkallas - allt för många inslag i den är i grunden förändrade.

Men nu har de många åren i alla fall fått ett värdigt minne i den fint renoverade Långedragsvagnen 308.

Stig Hammarson

L Laurin - veteranbogserbåt i Lysekil?

Den 7 april i år hölls i Lysekil ett sonderande möte av sjöfolk. Man var intresserad av att rädda den i Lysekil liggande bogserbåten DALLAS tillhörig Bogsering & Sjötransport.

Många hade hörsammat uppropet. Intresset var stort och sjökompetensen än större. Enigheten var stor om att bevara fartyget, som är förstett med en trecylindrig Skandiamotor. Man ville även bilda en stödförening.

Raskt beslöts dels att söka bevara fartyget dels bilda föreningen dels att fartygets namn skulle vara L.LAURIN till minne av Skandiaverkens grundare Laurentius Laurin. Föreningen fick samma namn.

Interimsstyrelsen med båt-kännaren mm Stig Selander som ordförande, tillhölls i raka ordalag att få fram nödvändigt kapital.

Efter två veckor hade han utverkat 60000 kronor från Thordén-fonden. En god inledning måste man säga.

Vilket fartyg följer sig då bakom namnet DALLAS?

Ja, minnesgodta göteborgare erinrar sig säkerligen bogserbåten HARRY tillhörig Bogserser kompaniet, vars fartygsnamn började på H.

HARRY fick namnet DALLAS 1982.

Fartyget är gammalt. Byggt redan 1910 i holländska Delfzijl. Självklart ångdriven med en compound om 294 ihk. Måtten på skrovet var 16,68 x 4,70 x 2,70. Hon synes ha hört hemma i Hamburg ty därifrån förvärvades hon 1922 till Göteborg. Det tyska namnet var PETER, vilket ändrades till HARRY.

Tjugotalet var en för sjöfarten bister tid och HARRY hade flera ägare, vilka hade det svårt att klara likviditeten. För fartyget saknades dock inte uppgifter. Framledes blev den huvudsakliga sysslan att transportera varvsarbetare över älven, HARRY fick minsann ha 94 passagerare ombord samtidigt som hon bogserade sk folkprämar fullastade med varvsarbetare. Den förhållandevis starka maskinen i HARRY lämpade sig väl till detta.

I stort sett höll HARRY på med detta till tidigt femtiotal, då varven skaffade egna färjor.

Helt visst drog HARRY även andra fartyg inte minst vid förhållningar i hamnen.

1952 ersattes ångmaskineriet med en trecylindrig Skandia-motor typ 395 HB om 315 hk vid 300 varv/min. Ägaren, AB

Bogserser kompaniet torde ha varit nöjt med fartyget vid provturen i mars 1953.

1960 kom HARRY att tillhöra några småbolag nära berade med Röda Bolaget, 1969 köptes HARRY av AB Stormking även det då ägt av Röda Bolaget.

STORMSEA blev det nya namnet och prämdragning den största sysslan

I slutet av sjuttioalet var varvskrisen ett faktum. I nedläggningarnas spår blev många mindre bogserbåtar obehövliga. Några gick till skrot andra såldes däribland STORMSEA.

1982 såldes hon till Lennart Sandinge, Bogsering & Sjötransport i Lysekil. Namnet blev nu DALLAS. Kustbogseringar och mudderprämar blev en ny uppgift.

Den sedan 1983 blåmålade gamle holländaren fortsatte med detta fram till 1993, då fartyget bjöds ut till försäljning. Detta innebar på inget sätt att fartyget lades upp.

Ännu i slutet av april 1993 hör man ännu det trygga ljudet från den trecylindriga maskinen, vars uppfinnarens namn måhända blir fartygets nästa: L.LAURIN!

BWS

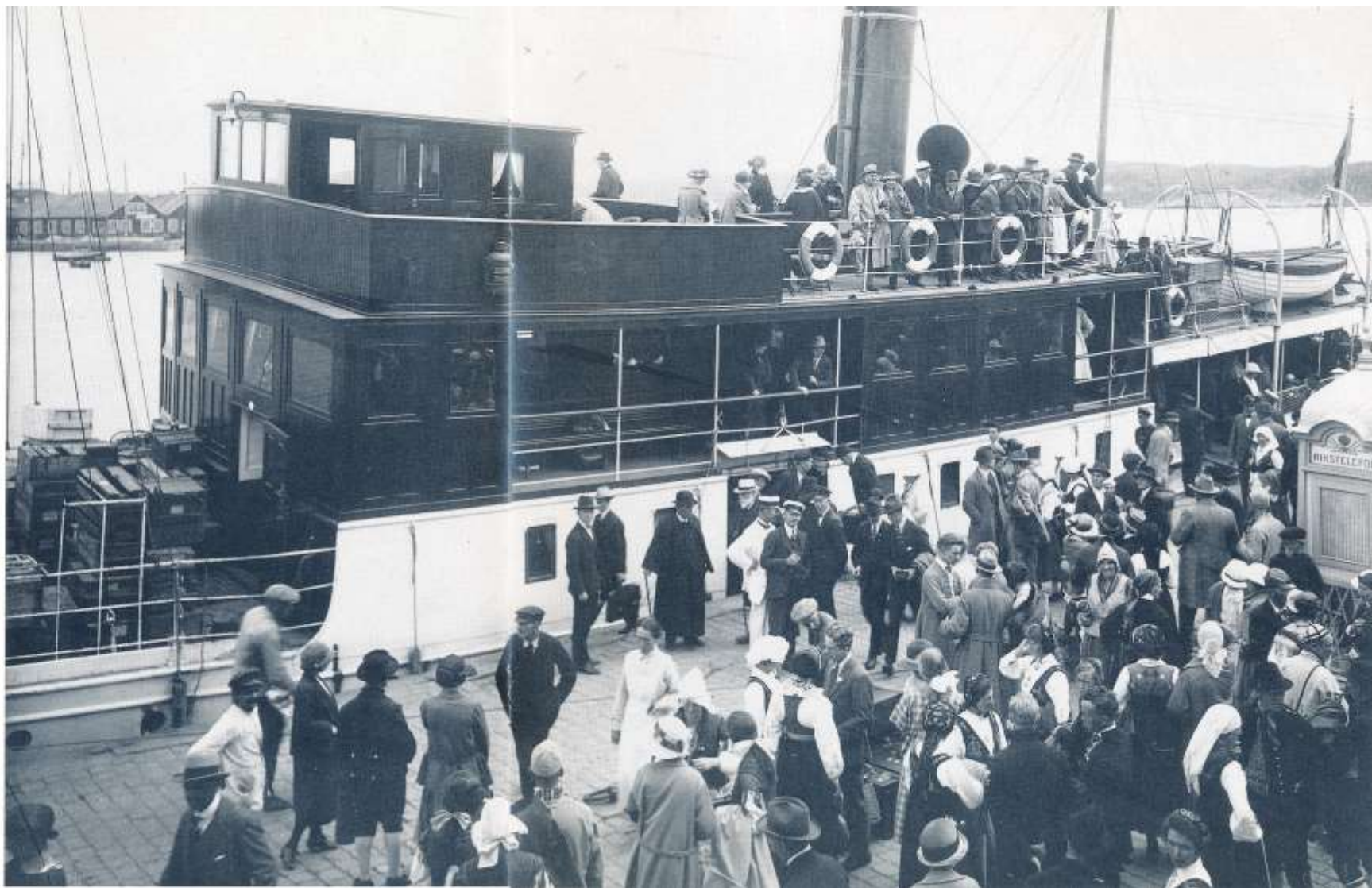
MITTUPPSLÄGET:

S:t ERIK lägger till i Marstrand i slutet av tjugotalet. Är det mönne på själva midsommarafton? Många av de just ilandstigna bär folkdräkter och så gott som alla på bilden bär hatt eller mössa. Notera den äldre mannen invid ångaren. Han minns resklöder med en kort slängkappa.

S:t ERIK var känd för att vara extra väl hållen, något som verkligen framgår av bilden. Ångaren ansågs ombanad och hemtrevlig med god mat i restaurationen.

Sin överbyggnad i teak erfartyget i ombyggnad i början av tjugotalet. Vålhållen även den.

Det ligger några år mellan denna bild och den på m/s KUNG ERIK i Ångbåten 79.



En fråga för framtiden:

Måste vi internutbilda vår personal?



BOHUSLÄNS maskinrum sommaren 1950. Här fanns kompetens! Fr v chieften Börjesson, äldre Uno Eriksson, äldre Folke Havik samt okänd 1:e äldre.
Foto från Folke Havik.

Sällskapet Angbåten företräder ju, som namnet anger, den snart tvåhundraåriga ångtekniken så som den tillämpades till sjöss med den skotska sjöångpannan och kolvångmaskinen som huvudkomponenter. De senast tillverkade ångfartygen med denna traditionella maskinläggning levererades för Sveriges vidkommande i början av 1950-talet. Ångfartyg, som byggdes senare, försågs med turbinmaskinerier och ångpanneanläggningar av helt ny typ än de tidigare gängse.

För att hålla ett fartyg i drift krävs – oavsett fartyget uppfyller gällande krav ifråga om utbildning och erfarenhet. Reglerna är i och för sig självklara. Dock har utbildningen vid sjöbefälsskolorna – numera högskolorna – anpassats till utvecklingen inom handelsflottan. Den gamla kolvångmaskintekniken finns inte längre med i utbildningen, vilket skapar problem för veteranångfartygen.

Ett fartygs besättning indelas ju i allmänhet i tre huvudgrupper: däck-, maskin- och intendenturpersonal. Beskaffenheten av fartygets framdrivningsmaskineri påverkar ju i första hand maskinpersonalen. För däckspersonalen har detta mindre betydelse och för intendenturpersonalen saknar maskineriets utformning helt betydelse.

Beträffande kraven på behörighet och erfarenhet för

personal inom de olika grupperna kan följande synpunkter anföras:

Däckspersonal

Däcksbefälet har ansvaret för fartygets framförande och navigering. I detta avseende spelar fartygets ålder eller dess typ av framdrivningsmaskineri ingen roll. Sjövägsregler och allt vad därtill hör, gäller alla fartyg. Den fastställda utbildningen av däcksbefäl täcker mer än väl behovet av kunskaper för att framföra ett fartyg i skärgårds- och trafik. Lokalkännedom lär man sig inte på skolbänken. Sjökapten- och styrmansutbildningen är i detta sammanhang överkvalificerad med tanke på att veteranfartygen utöver de gammaldags navigeringshjälmedlen inte förfogar över mera kvalificerade instrument än radar och ekolod. Den fysiska manövreringen av ett gammaldags fartyg med en enda lågvarvig propeller kan inte läras in teoretiskt utan måste tränas in under erfaren ledning.

Beträffande övrig däckspersonal skiljer sig ett veteranfartyg knappast från andra fartyg, där arbetsuppgifterna varierar inom vida gränser beroende på fartygens storlek och arten av den trafik, som bedrivs.

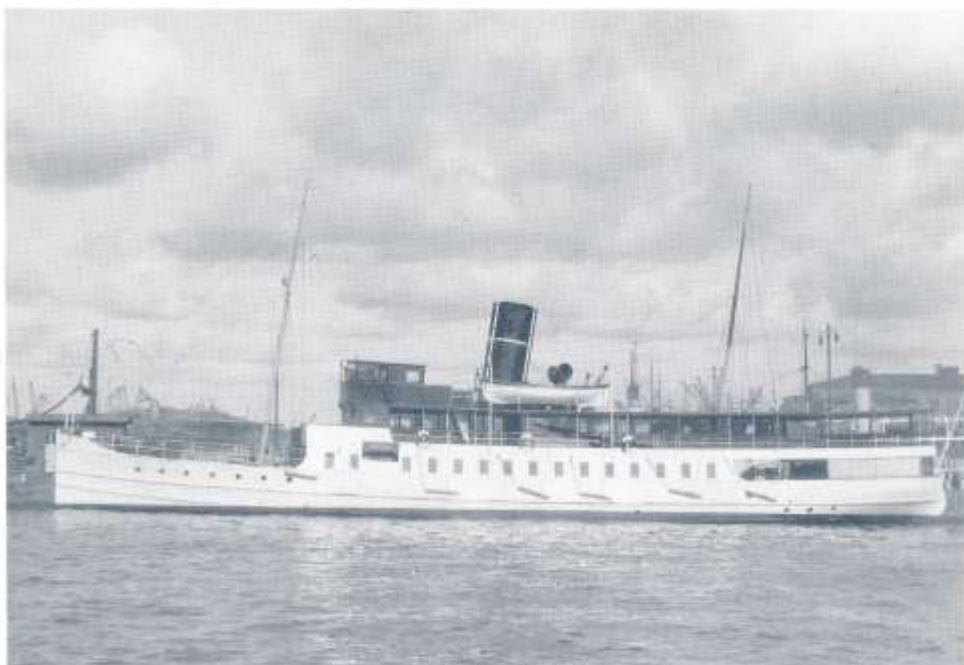
Maskinpersonal.

Maskinbefälet ombord i veteranångfartygen utgöres till mycket stor del av äldre sjömaskinister med utbildning i ångteknik och med stor erfarenhet av kolvångmaskiner. Dessutom har ett antal föreningsmedlemmar med andra förvärvsyrken utbildat och kvalificerat sig för behörighet som maskinister i ångfartyg. Som tidigare nämnts är det stora problemet, att det inte längre finns en officiellt fastlagd teoretisk utbildning, som täcker behovet.

Vi riskerar sålunda att framledes bli utan personal med formell teoretisk kompetens för att få fungera som maskinister i våra veteranångare. En sådan situation måste förhindras, eftersom den skulle innebära, att fartygen blir stillaliggande och grunden för verksamheten ryckes undan. Ordet katastrof bör inte missbrukas men för veteranångbåtsföreningarna skulle det innebära dödsstöten.

Vad kan göras för att förhindra en sådan situation?

Jo, vi kan talårdom av hur man löst motsvarande problem inom veteranjärnvägarna. Där pågår i samråd med tillsynsmyndigheten – Järnvägsinspektionen – sedan länge internutbildning av ånglokspersonal. Detta synes fungera utmärkt och torde vara den enda framkomliga vägen också för utbildning av ångfartygsmaskinister.



Denna bild på s/s BOHUSLÄN tog vår medlem Nils Hultin på vären 1932 från Träpiren. Kameran var en Voigtländer Bessa 1:5,3. Med undantag av det ombyggda akterutrymmet, räddningsutrustning samt radarantenn ser BOHUSLÄN likadan ut 1993.

Dags alltså att ta upp överläggningar med vår tillsynsmyndighet: Sjöfartsverket.

Intendenturpersonal.

Intendenturpersonalen har mycket skiftande kompetens beroende på hur kvalificerad verksamheten ombord är och denna varierar mellan vida gränser beroende på fartygets storlek och trafik. Den viktigaste utbildningen sker ombord i det fartyg, där vederbörande arbetar. Här gäller det ju i första hand varukännedom och kunskap om de för hantering av livsmedel meddelade allmänna föreskrifterna. Något särbehov i utbildningsavseende för dem som arbetar ombord i veteranångfartygen finns inte.

Behov av vissa anpassningar.

Följande frågeställningar rörande utbildnings- och kvalifikationskrav bör diskuteras:

- * Kan kravet på teoretisk kompetens för däcksbefälet minskas ett steg från sjökaptan till styrman respektive från styrman till skeppare? Kunskaper om satellitnavigering, elektronisk lastövervakning och annan komplicerad datorteknik erfordras knappast för skärgårdsnavigering med veteranångfartyg.
- * Internutbildning av ångmaskinister för veteranångfartyg bör organiseras på grundval av äldre utbildningsplaner. Erforderlig

litteratur kan framtagas ur de gamla maskinlärarna. Längden av praktiktiden för erhållande av behörighetsbevis bör prövas.

- * Utbildning av annan däcksoch maskinpersonal än befäl erfordrarlig praktiktid för att godtagas som befaren, bör diskuteras.

- * Mönstringsförfarandet för personal i veteranfartyg, som helt eller delvis drivs på ideell basis, bör specialregleras. Tillgodoräkning av kvalifikations-tid vid sådan mönstring bör diskuteras.

- * Behovet av samverkan mellan veteranfartygsföreningarna utvärderas och ett eventuellt skapande av ett samverkansorgan av ungefär samma utformning som museijärnvägarnas sammanslutning prövas.

* * *

Vi måste skapa regler, som kan godtagas av alla berörda parter. Det bör observeras, att kravet på en allsidig och effektiv utbildning i säkerhetsstämten ombord i respektive fartyg skall behållas på hög nivå och ägnas betydande insatser i varje fartyg.

Ovan berörda utbildnings- och behörighetsfrågor måste lösas, innan dagens pensionärer "tar slut"! Sedan förtjänar det att påpekas - eftersom huvuddelen av veteranångarnas personal har andra yrken, som de försörjer sig på - att en intresserad hobbyjobbare inte sällan besitter gedigna kunskaper och erfarenheter av det arbete han eller hon utför på sin fritid exempelvis i form av ideellt arbete ombord i en gammal ångare. Denna arbetskraft måste tillvaratas och utnyttjas!

Veteranångarna är seriösa arbetsplatser, som bemannas av ansvarsmedvetna människor!

Sven-Hugo Bengtsson.



ms STORMPRINCESS på väg in till sin plats i Lilla Bommens hamn. Att man kan se båtar av alla slag där framgår med all önskvärd tydlighet. Vår bogserbåt är i yppersta skick då liksom nu. Foto Lelf Magnusson 1985.



AKTERSALONGEN.

Lördagen den 24 april var det tid för de sedvanliga tekniska provturlerna för våra fartyg.

På förmiddagen hade samtliga besättningsmedlemmar från fartygen en grundlig säkerhetsgenomgång ombord i BOHUSLÄN. En ordentlig kunskap om säkerheten ombord är en av förutsättningarna för att få tjänstgöra ombord.

Strax före avgång kl 12 skiftades ett ankare i BOHUSLÄN mot det av konsullinnan Bratt donerade originalankaret.

Så lämnade fartygen kajen och gick på rad västerut mot Nya Varvet och Nyckelbojen. Här skiljdes man: FÄRJAN 4 ångade in mot hamnen medan STORM PRINCESS tryggt dunkade ut mot norra skärgården. BOHUSLÄN stävade mot Rivöfjorden. Här vidtog kompassdeviering samt åtskilliga tekniska prov.

Ångaren är godkänd för 139 passagerare i stor kustfart och 300 i inre fart. Ångpannan har klass till 1997.

En välförtjänt och god middag äts senare i BOHUSLÄN.

Åter ligger en säsong framför våra fartyg.

Akterspegeln.

Författare till "Een sommarvisa" är Israel Kolmodin (1643-1709). Han var biskop i Visby (superintendent). "Een sommarvisa" trycktes första gången i 1696 års psalmbok. I 1937 års psalmbok hade den nummer 474. Den anses vara tillkommen vid Hångers källa på Gotland.

Här återgiven på 1600-talets svenska.

Om sommarturlistan 1993.

Som synes av den medföljande Turlistan finns det även i år ett rikt utbud "öppna" turer. Fortfarande är det billigt att åka med fartygen, vilket naturligtvis beror att vi alla i Sällskapet arbetar ideellt och utan lön.

Turlistan är väl värd en noggrann genomläsning. Bjud Era vänner och bekanta på en ångbåtstur i skärgården eller varför inte en stadsvandring med FÄRJAN 4.

Riktigt originell är stadsturen med Längedragsvagn och FÄRJAN 4.

Vi ses ombord.

Rättelse.

Ombord i förra Ångbåten saknar "Ditt namn skall vara Kolsnaren" författarnamn. Författare är Bertil Söderberg. Redaktionen beklagar.

"Samseglingspartner 2".

Vi har ytterligare en sådan nämligen Bergslagens Järnvägsällskap.

Vid turerna 17/7 och 18/7 till Trollhättan (Fallens Dag) får man med deras ångloksdragna tåg i en riktning och med s/s BOHUSLÄN den andra.



*Een
Sommarwisa*

*Then blomstertijd nu kommer
Medh lust och fägring stoor,
Nu nalkas liufwe Sommar,
Tå gräs och örter groor.
Then blida Sool upwärmer
Alt hwad haar warit dödt;
Tå han oss skriker närmär,
Blijr thet på nyo födt.*

*The fagra blomsterängiar
Och åkrens ädla sädh,
The grönskand örtesängiar
Och alla gröna trädh,
The skola oss påminna
Gudz godhets rikedom:
At wij Gudz nådh besinna,
Som räcker åhret om.*

*Man hörer foglar siunga
Medh mångahanda liudh;
Skal icke tå wår tunga
Lowsäija Herran Gudh?
Min siäl uphög Gudz åhra
Medh lof och glädiesång,
Som frögda wil och nähra
Oss medh wälgierning mång.*

*Israel Kolmodin
1643 - 1709*