



ÅNGBÅTEN Årg 41 • Nr 1 2005 • 118

Ångbåten

Medlemsblad för

Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björländavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20

ingvar.kronhamn@home.se (ansvarig utgivare)

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

Martias Järlemt, Anlycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,

martias@jarlemt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-254 53, markgraf@algonet.se

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

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

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nollebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Limitapud Media AB 2005.

Sällskapet Ångbåten

Blus 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

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

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89,

sekreterare: Björn Petsson, tel 031-21 00 71, nalle@passagen.se

kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLAN har under seglatsäsongen sin tilläggspolis vid Stenpiren, Göteborg,

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

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson

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

Reguljär tur med FÄRIAN 4 utgår från färjeläget vid Residenshus.

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

Försalongen

I årets första nummer av *Ångbåten* uppmärksammar vi Sällskapet Ångbåtens 40-årsjubileum och inbjuder till firande 2 april. Att vi gör en utfärd med spårvagn beror på att det var ut bevarandet av gamla spårvagnar som tanken på räddningen av ångaren BOHUSLAN föddes.

Vi berättar också om några ångbåtar som fyller jämna år: danska SKJELSKØR och HERBERT, den senare hälsar dessutom på i Göteborg i sommar.

Förutom HERBERT kommer två andra ångbåtar på besök, EJDERN och STYRBJÖRN som båda byggdes i Göteborg.

Så presenterar vi programmet för sommarens NORDSTEAM i Bergen och överraskas av försäljningen av Vätterns fänge, ångaren MOTALA EXPRESS.

Att många yrkessjömän haft glädjen att få avrunda sin karriär i BOHUSLAN är väl känt. I Gunnar Söderbergs artikel om skärgårdsbåten BURÖ kan vi läsa om hur ett intresse kan påverka det framtida yrkesvalet.

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2005: 11 april 2005

Nr 3 2005: 5 september 2005

Nr 4 2005: 7 november 2005

Nr 1 2006: 31 januari 2006

Omslaget

Ångaren BOHUSLAN bämtas från uppbyggingsvarvet Skrot & Åstfäll 14 maj 1965. Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 1 2005

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvär!

Välkommen till en stunds god läsning om stundande härliga ångbåtsturer. Du har säkert märkt att kvällarna blir längre för var vecka som går och rätt som det är, kör vi åter igång våra fartyg. Visst längtar vi väl lite till mans efter detta?

Årets turlista skall när detta skrives gå i tryck, den skall nämligen vara klar att delas ut på årets turismässa i Göteborg. Vi hoppas därigenom intressera en större kundkrets. Det gäller att synas i sådana sammanhang, då vi behöver alla passagerare vi kan få, att resa med fartygen under den korta seglatsäsongen.

Den inleds traditionsenligt 1 maj med inbjudna passagerare. Sedan drar beställningstrafiken igång under maj månad, som brukar vara gott bokad. I juni börjar vi, som vanligt, våra turistturer bundna resor. Inga större förändringar har skett sedan förra året.

Skärgårdsturerna på onsdagskvällar går naturligtvis hela sommaren. Det blir en kustresa till Strömstad, i mitten av juli. Första veckan i augusti går vi med BOHUSLAN till Bergen, för att delta i ett stort veteranfartygsmöte. En sådan resa gjordes även år 2000 och det skall bli trevligt att återse vinnerna i Norge.

Vi håller redan nu tummarna för att vädret skall bli tjänligt, då det är lång väg att gå. Mellan Göteborg och Bergen har vi en gångtid på ca 33 timmar, om vi går direkt, utan vissa hamnbesök.

Ja, Du får ge Dig till tåls, tills nästa tidning kommer. Då är turlistan bipackad och den kan med fördel studeras. Välj bland alla resorna och

håll med. Du är hjärtligt välkommen!

I början av april är det 40 år sedan Sällskapet Ångbåten bildades. Detta skall firas lördag den 2 april i Göteborg. Planerna för detta evenemang utarbetas av Bo Stenmark i Lysekil. Han är utsedd till festgeneral och vi hoppas alla att dagen kommer att bli lyckad.

Årets tekniska provtur, med BOHUSLAN kommer att äga rum fredag 29 april kl. 13.00. Säkerhetsövningar sker samma dag kl. 10.00, samt lördagen 30 april kl. 10.00, se annons om detta i separat ruta. Kom ihåg att det krävs närvaro en av dessa dagar, för att Du skall få vara besättning i sommar!

Jag vill även påminna om att läkarintyg och eventuella behörigheter skall vara "up to date", innan Du kan eller får mönstra på.

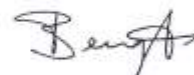
FÄRIAN 4 ligger vid Ringön och även dess besättning gnetar på med diverse jobb, för att komma i ordning innan deras säsong börjar. Det är ett litet, men naggande gott gäng som sköter om denna lilla klenod, på bästa sätt. Dom känner sig nog lite bortglömda ibland, tyvärr. En uppmaning till Dig som aldrig varit ombord där, tag en titt, Du kommer att bli imponerad!

Nu vill jag som alltid vid denna årstid vädja om att Ni alla aktiva kollar kalendrar och så snart som möjligt, när turlistan blir utsänd, sätter upp Er på de resor som passar. Besättningsanskafterna blir så nöjda och Er ordförandes blodtryck stannar på en låg och behaglig nivå.

Som avslutning vill jag säga tack till alla vintersitvargar i fartygen, för ett

kanonjobb, denna vinter. Ni vet att det är tack vare Er alla, vi kan dra igång seglatsäsongen i vår.

ÅNGRÄTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Aktivmöte

onsdagen 27 april kl. 18 ombord i ångaren BOHUSLAN vid Stenpiren.

Säkerhetsövningar

för aktiva medlemmar fredagen 29 april kl. 10 samt lördagen 30 april kl. 10.

Det krävs närvaro en av dessa dagar för att vara besättning i sommar!

Läkarintyg för sjöfolk

Som styrelsen meddelade i förra *Ångbåten* hänvisar vi aktiva medlemmar, som behöver läkarintyg för sjöfolk, till Järntorgsakuten och inget annat.

Adressen är Folkets Hus, Olof Palmes plats 1, telefonnumret är 031-13 02 40. Tidsbeställning kan ske på dagtid och mottagningen är öppen kvällstid. De två läkarna som tjänstgör heter Roland Arvidsson och Reinhard Mathiasson.

Betalning sker via fakturering till Sällskapet Ångbåten. Medlemskort skall uppvisas.

STYRELSEN

Innehåll Ångbåten 118

| | | | |
|-------------------------------|----|-----------------------------------|----|
| Försalongen | 2 | Så bildades Sällskapet Ångbåten 2 | 13 |
| Ordföranden har ordet | 3 | Röksalongen | 16 |
| Sällskapet Ångbåten 40 år | 4 | Bogserångaren HERBERT 100 år | 18 |
| NORDSTEAM 2005 | 5 | Vätterns fänge frigivens! | 20 |
| SKJELSKØR 90 år | 6 | Vi har läst... | 21 |
| Spårvägssällskapet Ringlinjen | 8 | Vinterresor med BURÖ | 22 |
| Ångare på besök i sommar | 9 | Aktersalongen | 26 |
| Ångsluptrafiken återuppstår? | 10 | Styrsöbolaget YLVA | 28 |
| Ångbåtsurerna 2005 | 12 | | |

Sällskapet Ångbåten 40 år 2 april 2005!

Det skall vi fira!

Det var tidigt på våren 1965 i Spårvägens vagnhall i Majorna, då Ingvar Kronhamm meddelade sina kamrater att han hade planer på att rädda ångaren BOHUSLAN från skrotning. Gänget höll på att renovera äldre spårvagnar till trafikdugligt skick. Flera av kamraterna blev intresserade och tack vare intresse från tidningarna i Göteborg växte intresset snabbt.

Den 2 april 1965 samlades en skara ångbåtsvänner i Industrimuseet, som då låg bakom Konsthallen vid Götaplatsen. En förening bildades och efter viss tankemöda blev namnet Sällskapet Ångbåten.

Stort stöd lämnades av museets framtidne föreståndare Åke Åberg. Utan hans tålmod, kunskap och generositet hade Sällskapet, och flera andra teknikhistoriska föreningar, aldrig blivit av och vår ångare aldrig blivit bärgad. Åke Åberg och Industrimuseet är sedan länge borta.

Men Vagnhallen Majorna och museivagnarna finns kvar. Eftersom våra fartyg inte är under ånga, passar det bra att fira vårt fyrtioårsjubileum med en utfärd i äldre spårvagnar i samarbete med vår nära systerförening Spårvägs-sällskapet Ringlinjen.

Styrelsen för Sällskapet Ångbåten inbjuder sålunda medlemmarna att "gå till spårs" lördagen den 2 april 2005. Samling sker utanför gamla vagnhallen Gädda, södra gaveln, senast kl 11.45. Endast här kan påstigning ske (färd-



Det var vid denna spårvagn, i Vagnhallen Majorna, som idén framfördes att försöka rädda ångaren BOHUSLAN. Vagn 129 är en klassisk göteborgsspårvagn, här fotograferad i majorna av Bo Starmark i maj 1964.

sträckan är inte fastställd ännu men det blir åtskilliga kringelkrokar).

Avfärden sker kl. 1200. Så småningom når vi slutmålet vändslöjan i Långedrag. Här blir det enklare traktering genom "Byssans" försorg. Efter uppehållet på Långedrag slingrar vi oss åter till Gädda. Vi torde vara där vid 15.30-tiden.

Anvisningar: Till Gäddahallen tar man sig med spårvagn linjerna 1, 3, 6 eller 8. Avstigning vid Svingeln. Följ sedan kyrkogårdsmuren. Bilister kan parkera på Anders Perssonsgatan och intilliggande gator. Ingen parkering på vagnhallområdet. Vi ordnar två busa-

major vid Långedrag.

För planeringens skull måste vi ha Din skriftliga anmälan senast den 24 mars. Skriv namn, antal personer och Ditt telefonnummer. Anmälan sänder Du till: "Ångbåten", c/o Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil. Du kan också anmäla Dig till Bo med e-post, e-postadressen är starmark@algonet.se. Anmälan är bindande och Du kan inte anmäla Dig på telefon.

Sällskapet Ångbåten hoppas få se Dig ombord i vagnarna. Välkommen "till spårs" med vårt fyrtioåriga Sällskap!

STYRELSEN

Ångbåten Nr 1 2005

NORDSTEAM 2005



I sommar bär det åter västret över Skagerrak mot norska västlandet och Bergen. Här ser vi BOHUSLAN grönshummande propelleratten från 2000. Foto Bengt Cronmance

Som vi tidigare berättat deltar ångaren BOHUSLAN i NORDSTEAM i Bergen i sommar. Från onsdagen 3 augusti då öppningsparaden startar på kvällen, till söndagen 7 augusti när arrangemanget avslutas, är det fyra dagar med folkfest, nostalgi och kultur enligt det program som man kan hämta på webben under www.nordsteam.no

NORDSTEAM är ursprungligen ett samarbete mellan Norsk Veteranskibs-

klub, Dansk Veteranskibsklub och Sällskapet Ångbåten. 2004 beslöt föreningarna att de var för sig kan arrangera NORDSTEAM-träffar utan att ta hänsyn till vem som står i tur för arrangemanget.

Första NORDSTEAM hölls i Göteborg 1976. Därefter följde Köpenhamn 1978, Oslo 1980, Mariestad 1983, Köpenhamn 1988, Tönsberg 1990, Göteborg 1994, Köpenhamn 1996 och Bergen 2000.

Sommarens NORDSTEAM arrangeras av Norsk Veteranskibsklub i samarbete med Veteranskipslaget Fjordabåten i Bergen.

NORDSTEAM 2005 inleds 3 augusti med fartygsparad och mottagning för representanter från deltagande fartyg.

4 augusti går de deltagande fartygen från Bergen till Gamlehaugen, norske kongens residens när han är i Bergen. Här blir det kulturprogram innan fartygen återvänder på kvällen. Tema för dagen är 1905, det är ju nästan 100 år sedan unionen med Sverige upplöstes till glädje för alla norrmän.

5 augusti är det HSD-dagen. Hardanger Sunnhordlandske Dampskips-selskap är rederiet som sedan 1880 skött trafiken söder om Bergen, såväl till sjöss som på land. Dagen ägnas även åt Brandförsvaret. På kvällen gör en del fartyg rundturen.

6 augusti inleds med att en del fartyg hämtar passagerare från skärgården in till Bergen. På det klassiska klockslaget 14.15 avgår fartygen från Bergen på olika linjer ut i skärgården. De möter då POLARLYS på Hurtigruten som är på väg in till Bergen. Temat för dagen är Hurtigrutens dag. POLARLYS lämnar Bergen samma kväll.

Avslutningsdagen 7 augusti är det kappkörning på Byfjorden inne i Bergen med två klasser, ångfartyg och motorfartyg.

Vi ser fram mot årets höjdpunkt vad gäller folkfest, nostalgi och kultur!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2005

SKJELSKØR 90 år

En av de mest kända veteranångarna i vår del av världen fyller 90 år. Det är danska ångaren SKJELSKØR som vi träffat vid åtskilliga ångbåtstävlar eller rest med i hemmarvattnen på Roskilde fjord. I vinter genomgår SKJELSKØR en omfattande pannreparation.

På sydvästra Sjælland ligger staden Skælskør och utanför, i Stora Bält, öarna Agersø och Omø. Redan 1885 fick dessa öar förbindelse med Skælskør när ångslupen SKJELSKØR, byggd av Ljunggrens Mek. Verkstad i Kristianstad, sattes i trafik. Den visade sig snart för liten och 1894 kom en ny SKJELSKØR från samma varv. Det var en däckad ångbåt som gick i tjugo år på linjen innan den tredje ångaren byggdes. Det är denna ångare som vi känner igen som dagens SKJELSKØR.

SKJELSKØR

SKJELSKØR byggdes på J. Ring Andersens Stålskibsværft i Svendborg. Skrovet är 20,57 meter långt och 4,29 m brett. Det är däckat med halvåck i för och akter. Skrovet förstärktes och förstärken anpassades för gång i is.

Skrovet är delat med fyra vattentäta skott. Föret ligger skansen och körtningboxen, därefter lastrum med lucka i däck, pann- och maskinrum, axelrum och längst akterut akterpiken.

På huvuddäck står pann- och maskinkapp, toalett och postrum (nu penter) samt passagerarsalong. På övre däck står styrhytten, skorstenen, ventilatorer och ett skylight.

Huvudmaskinen är en compound-ångmaskin med ytkondensör och Klugs slidstyrning. Den har en effekt på 75 indikerade hästkrafter vid 216 varv per minut. Maskinen är byggd av Steen & Kaufmann, Elmhörn bei Hamburg.

Ångpannan är av skotsk typ, byggd av Axelsens Jernstøberi og maskinfabrik i Svendborg. Pannan har en diameter på 2,08 meter och är 2,18 m lång. Den hade ett arbetstryck på 10 kg/cm².



I trafik

SKJELSKØR sjuattes 5 december 1914. Efter utrustning gick SKJELSKØR på provtur 13 mars 1915 och överlämnades dagen efter till Dampskibsselskabet Skælskør för att sättas in på linjen Skælskør-Agersø-Omø 15 mars 1915.

I många år, sommar som vinter, gick SKJELSKØR mellan Skælskør och öarna.

För öarna var ångbåten förbindelsen med omvärlden. Med ångaren transporterades post och förnödenheter, öbor och sommargäster. Ombord kunde medföras 125 passagerare samt 17 ton bunker och last.

SKJELSKØR gick från Skælskør på morgonen klockan nio när tåget anlät och var tillbaka vid tvåtiden. På torsdagar gick ångaren från Skælskør först klockan 13 för att återvända till till staden fredag morgon. Då hade öborna möjlighet att utträta ärenden innan SKJELSKØR gick tillbaka klockan tolv till öarna. Ångaren var tillbaka i staden klockan 17.

Efter 47 år och 15 000 resor upphörde SKJELSKØR med trafiken 31 mars 1962. Sedan dess går trafiken till öarna med bilfärjor, en till varje ö, från Stigsnaes, 7 km sydväst om Skælskør. Färjturen till Agersø tar en kvart och till Omø 45 minuter.

Räddningen

SKJELSKØR gick för egen maskin till upphuggningsvarvet i Odense. Då, när en av Danmarks sista koleldade passagerångare väntade på slutet, engagerade sig en grupp människor och 19 april 1963 bildades Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, Dansk Veteranskibsklub. En insamling startade, och 3 september 1963 hade man fått ihop 13 500 kronor, tillräckligt för att köpa SKJELSKØR från upphuggningsvarvet.

SKJELSKØR bogserades till Nyborg för dockning. Bland annat ersattes den



Ångaren SKJELSKØR deltog i Ångbåtsstævnet i Mariestad 1983. Foto Bertil Holmström

ursprungliga stålpropellern, som var förstörd, med reservpropellern av gjutjärn. I februari 1964 gick ångaren för egen maskin till Köpenhamn.

Åter i trafik

Sommaren 1964 var SKJELSKØR i trafik igen. Varje söndag gick ångaren med passagerare på en triangeltur mellan Saksø og Bandholm i samtrafik med veteranlig och tvåvagnsbuss till och från Maribo. Det var för långt bort för de aktiva som bodde i Köpenhamn och efter tre säsonger upphörde trafiken.

Trafik och reparationer

1967 var SKJELSKØR upplagd för en större reparation och 1968 sattes ångaren in på rundturer från Roskilde. I en höststorm 1969 försvann piren som SKJELSKØR förtöjde vid och trafiken kunde återupptas först 1972. Så fortsatte trafiken på Roskilde fjord på somrarna. Efter säsongen 1978 togs SKJELSKØR i Helsingør och kom i trafik först säsongen 1980. 1981 låg SKJELSKØR upplagd för pannreparation. Efter säsongen 1987 konstaterades att bordläggningen behövde bytas under huvudmaskinen och ångpannan.

SKJELSKØR bogserades till Köpenhamn. Plåtbytet gjordes först 1989 och SKJELSKØR kom inte i trafik på Roskilde fjord förrän 1993.

Sot och rök

Säsongen 1993 blev den sista i Roskilde. Kommunen förbjöd vidare trafik på grund av att sot och rök från ångaren besvärade ägarna till fritidsfartygen i Roskilde hamn. Ett erbjudande från Frederikssunds kommun om att flytta trafiken dit accepterades och 1994 togs SKJELSKØR emot i Frederikssund under stor festvitas.

Sedan 1994 är SKJELSKØR stationerad i Frederikssund. Varje sommar gör ångaren entimmesturer på söndagarna för allmänheten på Roskilde fjord förutom beställningstrafik. På vintern är SKJELSKØR upplagd i hamnen och den årliga torrsättningen sker i Gilleleje.

Pannreparation

Under våren 2004 skedde besiktning av ångpannan varvid visst läckage upptäcktes vid provtryckningen. Efter reparationsarbeten och ny provtryckning inträffade ett brott i flamugnsbottnen.

I början av 2005 påbörjades tillverkningen av en ny flamugn som förhoppningsvis skall komma på plats under våren. Vi hoppas alla att SKJELSKØR skall komma i trafik igen 2005!

INGVAR KRONHAMN

Spårvägssällskapet Ringlinjen

När Sällskapet Ångbåten firar 40-årsjubileum den 2 april kan vi tyvärr inte gå till sjön i något av våra fartyg.

Efternam Sällskapet ursprungligen bärstammar från den spårvagnsmusicalen, firar vi, liksom för 10 år sedan, vårt jubileum med en spårvagnsutställning i Göteborg med äldre spårvagnar.

Även om vagnarna juridiskt ägs av staden, sköts och drivs de av det ideella Spårvägssällskapet Ringlinjen. För vi presenterar vår kära kollega på de blanka skenorna!

Varje sommar ser vi dem, de äldre prydliga vagnarna, oftast på Lisebergslinjen mellan Drottningtorget och nöjesfältet flaggprydda och med korrekta linjefärger. Ibland är nästan varannan vagn till Liseberg en äldre vagn! Detta trevliga arrangemang började redan 1979, då Spårvägen fyllde 100 år. Trafiken med museivagnarna varar ungefär 60 dagar årligen med trafik sex timmar per dag.

Vi kan också se abonnemangsturer i staden med äldre vagnar fyllda av glada människor på väg till havet eller någon festlokal. Stundtals dukar man i någon av vagnarna och serverar ombord under gång eller stående i någon stillsam vändslinga.

Spårvägssällskapet arbetar liksom vi helt ideellt och med samma pampiga lönebesked med endast nollor. Ett gott samarbete med Göteborgs Spårvägar är en ömsesidig självklarhet. Alla vagnar finns i Göteborg.

Staden ställer vagnhallen Gärdar från



Interiör från Gärdarhallen där Spårvägssällskapet Ringlinjen förvarar de museala spårvagnarna och bussarna. Verksamheten med museivagnar startade i början av 1960-talet i Majorna och flyttade 1989 till Gärdar. Foto Stig Hammarson

1930 och viss annan hjälp till förfogande mot att Ringlinjen restaurerar och underhåller vagnarna samt driver dem i trafik. Ett fint sätt att hålla ett levande museum verksam. Museet är levande och finansierar till stor del sig själv i sin ursprungliga miljö och med sin ursprungliga uppgift.

Mittpunkt för Ringlinjens verksamhet är vagnhallen Gärdar. Kommunfullmäktige har bestämt att den skall bevaras som vagnhall för den historiska vagnparken. Staden har gjort förbättringsarbeten på tak och portar, lagt ny rils, sett över brandsäkerheten med

mera. Ringlinjen har byggt upp en omfattande verkstads- och underhållskapacitet med stor kompetens. Mycket stora arbeten har ibland köpts utifrån.

Vagnar och personal undergår före varje säsong inspektion av Spårvägen eller Järnvägsinspektionen. Dock ej Sjöfartsinspektionen trots närheten till Mölndalsån!

Ringlinjen har även övertagit vagnhallens kontorsdel och här har blivit mycket goda klubblokaler med bland annat bibliotek, sammanträdesrum, kök, och vidsträckt föråd.

Men allt är inte fröd och fröjd. Det

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN vid kaj vid Stenpiren, Göteborg, måndagen den 30 maj 2005 kl. 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!
Agneta Eriksson
Ordförande

Är Du inte andelsägare ännu? Köp en andel i AEF och bli delägare i ångaren BOHUSLÄN!

Andelsbeviset har Marstrandbolagets gamla aktiebrev som förebild. Betala 110 kronor (inkl. portokostnad) ombord eller sätt in beloppet på postgiro 89 80 53-4 eller bankgiro 356-91 34. Skriv namn och adress!

Agneta Eriksson har hand om andelsförsäljningen, tel. 031-24 89 68.

angränsande bussgaraget skall rivas och den frilagda tomten och även hela den gamla bussplanen skall bebyggas med i första hand studentbostäder. Vissa arkitekter retar sig på vagnhallens existens och anser den vara i vägen. Staden har dock fattat beslut om dess fortlevnad.

Spårvägssällskapet Ringlinjen finns till lands och Sällskapet Ångbåten till sjöss men drivs efter samma föresättnings, med ideella krafter och med ursprungligt fyrtyoårigt släktskap.

För båda gäller: Välkommen ombord!

BO STARMARK

Ångare på besök i sommar

I sommar får vi besök i Göteborg av tre ångare från Oslo, Södertälje och Alingsås!

STYRBJÖRN från Oslo

Norsk Veteranskipklub har sedan 1979 restaurerat bogserångaren STYRBJÖRN. Denna ångare byggdes 1910 på Göteborgs Nya Verkstads AB (senare Götaverken) för Grängesbergbolaget och assisterade malmbåtar i Narvik i många år, hela tiden under svensk flagg. Sedan 1963 är ångaren norsk.

STYRBJÖRN är 29,42 m lång och 6,95 m bred. Den har en kompondångmaskin på 550 indikerade hästkrafter och en kolfyrad skotsk eldrörspanna.

STYRBJÖRN lämnar Oslo 8 juni och besöker Göteborg 10-12 juni på en resa till Narvik. Ångaren deltar därefter i NORDSTEAM i Bergen i början av augusti.

EJDERN från Södertälje

Nästa ångare som besöker Göteborg är EJDERN från Södertälje. Den byggdes 1880 på Göteborgs Mekaniska Verkstad för Göteborgs Nya Ångslups AB och trafikerade Göteborgs skärgård fram till 1897. Resan till Göteborg görs med anledning av ångarens 125-årsjubileum.

EJDERN har tillbringat större delen av sin tillvaro i Södertälje. 1964 räddades hon från en medveten sänkning och bevaras nu av Museiföreningen Ångfartyget Ejder i Södertälje.

EJDERN är 22,39 meter lång och 4,49 m bred. Den har koleldad ångpanna och en kompondångmaskin på 65 indikerade hästkrafter.

Ångaren tar 90 passagerare i inomskärsfart.

Läs mera om EJDERN på annan plats i detta nummer!

Under besöket i Göteborg veckan före midsommar finns det planer på turer för intresserade på ångarens linjer i Göteborgs skärgård under Ångslupsbolagets tid i slutet av 1800-talet. Vi räknar med att kunna återkomma med mera detaljer i vårt nästa nummer.

HERBERT från Alingsås

Även HERBERT är byggd i Göteborg men på Eriksbergs Mek. Verkstad. Också här är det fråga om jubileum. HERBERT firar sitt 100-årsjubileum med en resa till Göteborg och sina gamla hemnavatten i Nordmarken på sjöarna i norra Dalsland och sydvästra Värmland. Det var på Stora Lee och på kanalen som HERBERT bogserade timmer och massaprimar till och från Lennartsfors Bruk.

HERBERT ägs sedan 1985 av Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås. Efter några års restaurering gör Herbert sedan 1992 turer sommartid på sjön Mjörn från Alingsås med som mest 25 passagerare. Ångaren är 15,30 meter lång och 3,62 m bred. Den har en koleldad ångpanna och en kompondångmaskin på 45 indikerade hästkrafter.

HERBERT beräknas komma till Göteborg och Eriksberg 1 juli och avgår därifrån 4 juli mot Väneren och Dalslands kanal. Läs mer om HERBERT i separat artikel.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångslupstrafiken återuppstår?

EJDERN heter ett trevligt ångfartyg som numera återfinns i Södertälje. Till sommaren firar hon sitt 125-årsjubileum och planerar att komma och hälsa på oss här i sina gamla hemnavatten i Göteborg. Numera ägs EJDERN av Museiföreningen Ångfartyget Ejdern som har en del likheter med Sällskapet Ångbåten.

Liksom alla ångfartyg är EJDERN unik på många sätt. Hon är det andra av fyra fartyg som byggts för skärgårds trafik i Göteborg och som fått namnet EJDERN, men det enda fartyg som haft namnet EJDERN i 125 år och som dessutom drivs med sin originalångmaskin. Om EJDERN inte är äldst så bör hon vara bland de äldre av de fartyg som byggts vid Göteborgs Mek. Verkstad, sedermera Götaverken, och som fortfarande är i reguljär trafik.

Turer från Södertälje

I likhet med ångaren BOHUSLAN och FARJAN 4 brukar säsongen för EJDERN starta den 1 maj och hålla på tills i mitten av september. De reguljära turerna är många och väl avpassade i tid. De flesta lördagarna och många av söndagarna brukar vara viktiga för de populära Bärkaturnerna, på lördagarna med förlängning till Adelsö.

Under fredagarna i juli gör EJDERN resor Södertälje-Stockholm och åter via Drottningholm, resor som verkligen kan rekommenderas om man vill koppla av lite med en längre ångbåts tur längs Mälarens stränder. Om man har tur kan det finnas ganska gott om plats ombord



Senast var EJDERN i Göteborg 1975-76. Här kommer EJDERN på Göta älv utanför det svare där hon byggdes 1880. Vid Skeppbron ligger STYRSÖ som även den en gång ägdes av Ångslupsbolaget. Tysvär såldes STYRSÖ till Norge 1992. Foto Per Ahlqvist 1976.

på dessa turer som tar fyra timmar i ena riktningen. Caféet ombord har ofta ett påfallande stort utbud av kakor och kaffebröd som brukar vara bembakade av besättningen. Har man avsatt hela dagen så kan lunch antingen avnjutas på lämplig restaurang i Gamla Stan eller också kan medhavd picknick intas på Evert Taubes terrass på Riddarholmen, där fartyget gör ett uppehåll under två timmar mitt på dagen. Har man inte avsatt hela dagen för ångbåtsärende kan man med fördel åka pendeltåg i ena riktningen.

I turistan har det även blivit tradition med åtminstone en resa till Mariefred under Ångans Dag där bl.a. ångaren MARJEFRED och ångtåg medverkar, en surströmmingsresa och en resa till Oaxen.

Årlig semesterresa

En viktig och trevlig tradition är att besättningen av föreningen varje sommar brukar "låna" EJDERN under några veckor för sin egen semesterresa. I demokratisk anda bestämmer man sig varje år för olika intressanta utflykts-



EJDERN vid Götaverken Arendal 11 juni 1976. EJDERN skall fåta hang Carl Gustaf till invigningen av Göteborget, det var där EJDERN en gång byggdes. Men då bette varvet Göteborgs Mekanska Verkstad. Foto Per Ahlqvist

mål, på sjöar och i kanaler, i skärgårdar och längs med kusten. EJDERNs storlek gör att man oftast kommer dit man önskar.

Trafikerade Göteborg

Som många av våra läsare säkert har uppmärksammat i tidigare nummer av Ångbåten så byggdes EJDERN redan 1880 för Göteborgs Nya Ångslups AB. Ångslupsbolagets trafik har ju nyligen beskrivits i flera artiklar. EJDERN trafikerade under sina 18 första år de flesta av

Ångslupsbolagets linjer och bryggor, såväl i Göteborgs norra som södra skärgård.

Efter att Ångslupsbolaget sålde henne 1898 hamnade hon på sjön Roxen i Östergötland där hon utgick från sina nya hemmahamn Linköping. 1906 kom hon till Södertälje som hon i stort sett behållit som hemmahamn sedan dess.

Räddad undan sänkning

I likhet med ångaren BOHUSLAN och många andra ångfartyg har även EJDERN

haft "sina svara år". Hon lades upp 1957 och efter att ha fungerat som stillaliggande kafé under åren 1959-1960 hemma i Södertälje förföll EJDERN allt mer tills hon 1964 var färdig för nedskrotning. Eftersom EJDERN vid denna tidpunkt var i betydligt sämre skick än ångaren BOHUSLAN lyckades man uppenbarligen inte ens få skrot-handlare intresserade av att köpa fartyget varför man avsåg att sänka henne på internationellt vatten.

Ångmaskinen, styrhytten och en del annat hade Östra Södermanlands Kulturhistoriska Förening lyckats rädda undan. I sista stund, när bogserbåts-skepparen redan kopplat bogserwiren, lyckades dock en grupp ångbåtsentusiaster rädda EJDERN från att bli utbogerad och sänkt i Landsortsdjupet, vilket varit avsikten.

Om detta, liksom EJDERNs historia fram till 1975, finns att läsa om i boken *Ångfartyget Ejdern - Lokaltrafik till sjöns under ett sekel* författad av Per G. Fagerholm. För de som känner sig internetanslutna och vill slå manöver med EJDERNs maskintelegraf eller höra ljudet från hennes 125-åriga ångmaskin eller hennes ångvisla rekommenderas ett besök på www.ejdern.org.

Turer från Göteborg?

I sommar kanske vi får tillfälle att åka med EJDERN om hon vid några tillfällen kommer att trafikera sina gamla linjer och bryggor som hon gjorde för Ångslupsbolaget för 107 år sedan!

JOHAN JAHNBERG

Ångbåtsturerna 2005

Kvällsturerna med ångaren BOHUSLÄN i Göteborgs skärgård går som vanligt varje onsdag i juni, juli och augusti utom 3 augusti. Avgång kl. 18.30, återkomst 21.30.

Söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om vädret medger det, till Skärhamn 19 juni, till Åstol 14 augusti och till Härön 21 augusti. Avgång från Göteborg kl. 10.00, återkomst 19.30.

Söndagen 28 augusti går BOHUSLÄN upp för även till Älvängen där vi besöker Replagarbanan. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resenärer.

Resan från Skärhamn runt Tjörn och åter går lördagen 2 juli samt lördagen 30 juli. Söndagen 3 juli gör BOHUSLÄN en tur från Mollösund och Gullholmen till Lysekil och tillbaka.

Från Mollösund fortsätter BOHUSLÄN till Marstrand och Göteborg. Abonnerad buss ansluter från Göteborg till Mollösund och erbjuder således en trevlig rundtur med uppehåll i Mollösund.

Söndagarna 10 juli och 24 juli går BOHUSLÄN på rundtur i Göteborgs skärgård med samma program som på onsdagarna.

Långturen utmed kusten börjar torsdagen 14 juli med resan Göteborg-Kungshamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss till Göteborg ansluter i Kungshamn.

Fredagen 15 juni fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn.

Från Strömstad gör BOHUSLÄN två resor in i Idefjorden, lördagen 16 juli och söndagen 17 juli. Då kan man från fartygsdäcket beundra den nyinvigda Svinesundsbron.

Måndagen 18 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn där buss väntar för återresa till Strömstad.

Tisdagen 19 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg med uppehåll i Marstrand. Buss ansluter från Göteborg på morgonen och på föresök finns det även möjlighet för resenärer från Kungshamn att återvända med buss från Göteborg.

På kustturerna anlöps Marstrand, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön, Kungshamn, Hunnebostrand och Fjällbacka.

Upphållen på Gullholmen respektive Marstrand på kustturerna är alltid beroende av vädret. För att inte utsätta fartyg, passagerare och besättning för onödig sjögång går vi innanför Tjörn om sjögången är besvärande. Då utgår uppehållen och stationerna anlöps endast för att lämna eller hämta passagerare.

Vi rekommenderar verkligen förköp av biljetter för att undvika besvären när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen. Biljetter kan förköpas till dags- och kvällsrundurer, till söndagsutflykter och till kusturer för hela sträckan som inbegriper fram- eller återresa med buss.

Biljetten för delsträckor, utan bussresa, kan inte förköpas. Dessa biljetter kan endast köpas vid landgången vid om-

bordstigningen. Vi reserverar alltid ett antal platser för sådana resor.

Förköpsbiljetterna finns att köpa på ioköpsställen från maj månad. Programmet *Ångbåtsturer 2005* utkommer med nästa nummer av *Ångbåten*, nr 2 2005 (119). Där finns uppgifter om var man kan köpa biljetter samt biljettpriser.

Principen är att biljetterna kan förköpas på turistbyråer på den ort varifrån turen utgår med ångaren BOHUSLÄN eller med av Sällskapet Ångbåten förhyrd buss.

Tyvärr kommer inte måltidsbiljetter att säljas i förväg i sommar. På kustturerna och på resorna runt Tjörn görs beställning av måltider i matsalen vid ombordstigningen.

På kustturerna och söndagsutflykterna finns dagens kalla rätt förutom varma och kalla drycker, smörgåsar, kaffebröd och glass som alltid går att köpa i kafeterian på akterdeck.

FÄRJAN 4

De historiska hamnturerna med FÄRJAN 4 går varje lördag i september och oktober med avgång från Residensbron kl. 14.00. Turen tar 2 tim. 30 min. och omfattar även en promenad iland, vid Klippan eller på Lindholmen.

En nyhet är att biljetterna till hamnturen går att förköpa, se mera om detta i programmet *Ångbåtsturer 2005*.

FÄRJAN 4 deltar även i Kulturhusens dag - Sjöfartens miljöer 11 september.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2005

Så bildades Sällskapet Ångbåten 2

I förra numret av *Ångbåten* berättade jag om hur BOHUSLÄN lades upp i Marstrand 1963 efter sista säsongen på linjen Strömstad-Sandefjord och om mitt besök ombord i Marstrand 5 januari 1965. Artikeln var illustrerad med några fotografier från besöket.

Redan en månad senare drogs BOHUSLÄN till Göteborg och förtöjdes vid pålverket utanför Ringön i väntan på ledig plats på upphuggningsvarvet, Skrot & Avfall, i Tingstad som köpt ångaren.

Nu blev det väldigt bråttom. Jag kontaktade dagstidningarna, Svensk Sjöfartstidning och Industrimuseets förestandare, Åke Åberg, Åke och jag besökte Torsten Johansson inte var helt avvisande inför tanken att sälja sin nyligen förvärvade klenod.

Nu gällde det att organisera ångbåtsvännerna. Jag ringde runt och inbjöd till möte på Industrimuseet den 2 april.

Industrimuseet låg vid den här tiden på Ekmansgatan, ovanför Götaplatsen. Det var inrymt i en byggnad som blivit kvar från Jubileumsutställningen 1923.

Till mötet kom hela sex (!) personer. I protokollet som skrevs av Åke Åberg står "Åberg hälsade deltagarna välkomna till dagens sammanträde som var en första konfrontation med frågan - vad skall ske med ångaren BOHUSLÄN".

Sedan jag redogjort för ångarens senare historia och de kontakter som tagits för att försöka rädda BOHUSLÄN undan skrotning, föreslog Ralph Grundell att en förening skulle bildas, "med syftet att förvärva, värda och åt eftervärlden beva-

ra en ångbåt".

Att det var BOHUSLÄN som äsyftades stod väl klart men vi ville gardera oss. Föreningen skulle även uppmärksamma möjligheten att bevara en ångfärja.

De församlade enades om att bilda föreningen som fick namnet Sällskapet Ångbåten. En interimstyrelse bildades med uppdraget att bl. a. förhandla med ägaren om pris och övriga villkor.

Det blev tätt mellan efterföljande möten och styrelsesammanträden. Antalet intresserade blev stadigt flera när tidningarna började rapportera om den nya föreningen och dess intressanta syfte. Sällskapet Ångbåten fick stadgar och det utarbetades en broschyr där räddningsprojektet presenterades.

Handeltidningen tryckte en löpsedel med devisen "Rädda BOHUSLÄN". En tidig sommarmorgon reste jag med fraktbåten VEGA från Björkö till Gravarne eller Kungshamn som samhället nu hette. VEGA fortsatte Marstrandsbolagets godstrafik och hade dagen innan lastat i Göteborg. På hryggorna satte jag upp löpsedeln som överallt väckte uppmärksamhet och uppmärksamhet till att teckna andelar i BOHUSLÄN.

Men för att övertyga allmänheten och skaffa fler intresserade medlemmar behövde vi visa upp BOHUSLÄN. Den 3 maj fick Sällskapet Ångbåten låna BOHUSLÄN, i första hand över sommaren. Den 14 maj hämtades BOHUSLÄN av Bogser AB Svens bogserare SIGGE och SVERRE från upphuggningsvarvet i Tingstad till Östra Frihamnsbryggan.

Där, mitt emot Lilla Bommens hamn,

mellan Hisingsbron och Götaälvsbron, syntes BOHUSLÄN vil. Frivilliga satte igång med att vaska, skrapa färg och måla för att göra ångaren mera tilltalande.

Skorstenen, som var gul efter åren i inköpsstrafiken, återfick sin svarta färg med den vita ringen. När fartygets styrbordssida målats vändes BOHUSLÄN av flinka bogserare och så fick babordssidan sin behandling.

Även om det ibland var gles mellan flitiga medlemmar med skrapor och penslar i händerna blev båten något så när presentabel inför den visning som arrangerades 28-31 augusti.

BOHUSLÄN låg då tillfälligt vid Packhuskajen, närmast Hisingsbron. I visningen deltog Sjöfartsmuseet, Göteborgs Hamn och Sveriges Radio. Vi hade även en utställning med fotografier från kust- och skärgårdstrafiken.

Med visningen sköt andelsförsäljningen fart. Då, som nu, kostade andelarna 100 kronor, vilket var ganska mycket, i dagens värde uppåt tusenlappen. Den 6 september kände vi oss säkra nog att träffa avtal om köpet av BOHUSLÄN.

Nu hade BOHUSLÄN återvänt till Östra Frihamnsbryggan. En lång höst och en bister vinter följde. 18 december fyrade vi på under pannan. Brandkåren hjälpte oss att fylla på vatten. Med värmen från pannan blev det något dragligare att arbeta ombord, åtminstone i maskinrummet.

11 januari 1966 erlades köpeskillingen, 60 000 kronor. BOHUSLÄN var vår!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2005



*Nedre bilden till vänster
I början av februari 1965 bogserades
BOHUSLÄN från Marstrand till Göteborg
och förtöjdes vid pålvirket utanför Ringön.
Foto 14 februari 1965.*

*Övre bilden till vänster
Så drogs BOHUSLÄN ännu närmare den
planerade förintolen. Här ligger ångaren
vid Skrot & Avfall i Tingstad.*

*Övre bilden i mitten
Stunden har kommit för att hämta
BOHUSLÄN från uppbyggingsvarvet i
Tingstad. 14 maj kom bogserbåtarna
SIGGE och SYERRE för att dra BOHUSLÄN
till Östra Frihamnsskyggen.*

*Övre bilden till höger
BOHUSLÄN vid östra Frihamnsskyggen. I
bakgrunden Frihamnen med gamla för-
valtningsbyggnaden och med skylten för
Fyffes bananer på taket. Även bannkra-
narna är borta sedan länge.*

*Nedre bilden till höger
När styrbordssidan målats kom en bogser-
båt och vände BOHUSLÄN. I bakgrunden
Lilla Bommen och Götaåkebron. En av
Västansfläktens rundturarbåtar på älven.*

*Samtliga foton har tagits av Ingvar
Kronhamn 1965*



Röksalongen

Säkerhetsövning

Nu är det snart dags för nya brandövningar för våra besättningsmedlemmar. Bilden är från 2004, då vi hade brandmästare Sture Svensson som instruktör. Foto Eva Helmerson

Aktivmöte

onsdagen 27 april kl. 18 ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren.

Säkerhetsövningar

för aktiva medlemmar fredagen 29 april kl. 10 samt lördagen 30 april kl. 10.

Det krävs närvaro en av dessa dagar för att vara besättning i sommar!



Kär vän försvinner

Inom en mycket nära framtid – senast 1 maj – läggs Kostbevakningens sambandscentral i Kungshamn ner för gott. Därmed försvinner en länk i tillsynen av kusten. Ingen ersättare planeras.

Det var på sextioalet centralen byggdes upp. Tullverket, dit Kostbevakningen då hörde, hade fått radio i sina båtar. Radiosändaren behövde ett högt läge och förlades då till det höga berget i Kungshamn.

Uppgifterna blev många och ansvarsfulla redan från början. Genom sitt höga läge har man utsikt över en tredjedel av

Bohuslän från Mäseskär i söder till Väderöarna i norr. Till helt nyligen har man haft passning och utkik dygnet runt. Nu i februari håller man öppet måndag till fredag mellan 8 och 18.

Vidare har en omfattande kontakt med fiskefartyg hållits, där utländska fiskare har rapportskyldighet till svenska myndigheter. Under sommarmånaderna har fritidsbåtar ständigt samband med centralen i snart sagt alla ärenden huvudsakligen på telefon.

Vi i Sällskapet Ångbåten har länge faxat våra passagerarlistor till Kung-

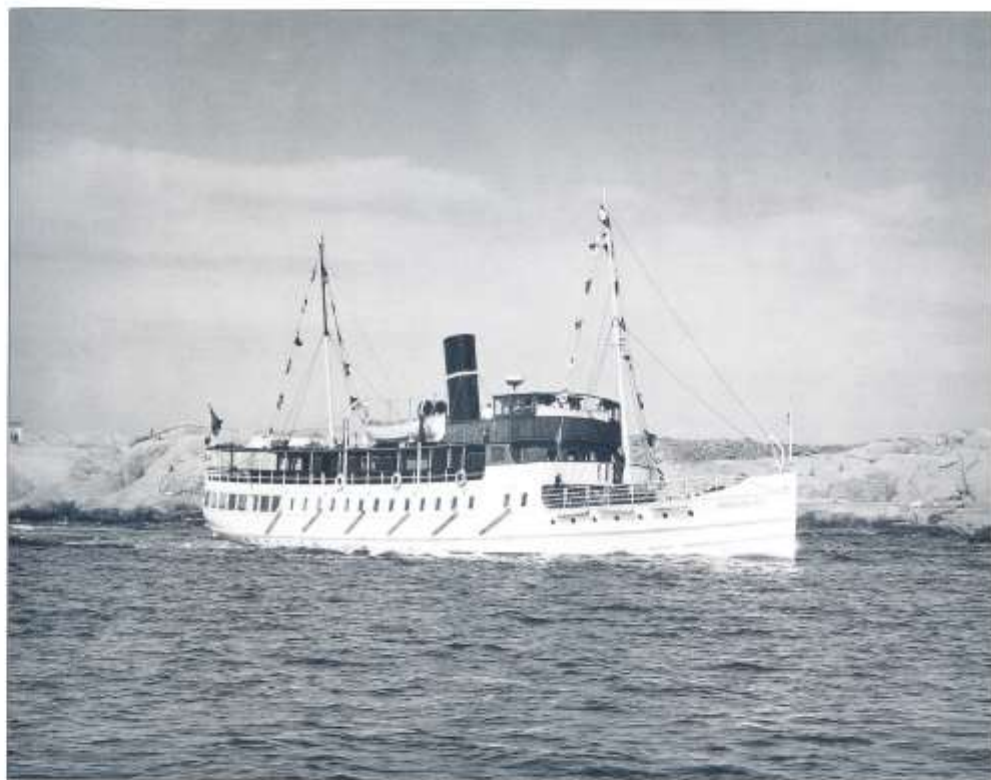
hamn, som hittills har ungefär 1500 listor årligen att expediera. Vem vi skall meddela framöver är en öppen fråga.

Radioutrustningen är modern. Främst VHF, men även gemensamt nät med polisen, räddningstjänsten, egna fartyg och båtar samt Sjöräddningsällskapet finns. Radiomasterna på berget blir sannolikt kvar. De tillhör andra myndigheter.

Sällskapet Ångbåten med sina fartyg BOHUSLÄN och FARJAN 4 tackar Kostbevakningens Sambandscentral på Gravarna för god vakt och gott kamratskap.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 1 2005



Snart är det sommar igen! När det här numret av Ångbåten sattes ihop var det snö och riktigt kallt. Då drömmer man om sommaren när den vita ångaren forsar fram i skärgården förbi klippor med solande och badande människor. Här passerar BOHUSLÄN Stångebrevud utanför Lysekil på väg söderut. Foto från Carla Media arkiv

Ångbåten Nr 1 2005

Bogserångaren HERBERT 100 år

Den 27 februari 1905 sjösattes bogserångaren HERBERT vid Eriksbergs Mek. Verkstad på Hisingen. Den var beställd av Strands Ångsåg i Nössemark vid Stora Lee i Dalsland. Priset var 12.000 kronor.

Det var en ganska liten bogserbåt med största längd 15,30 m, bredd 3,62 m och malldjup 1,84 m. Djupgåendet är 1,60 m, ångarens vikt är cirka 30 ton.

HERBERT har en tvåcylindrig komppoundångmaskin på 45 indikerade hästkrafter, tillverkad av Ljunggrens Mek. Verkstad i Kristianstad. Ångpannan är av varvets tillverkning.

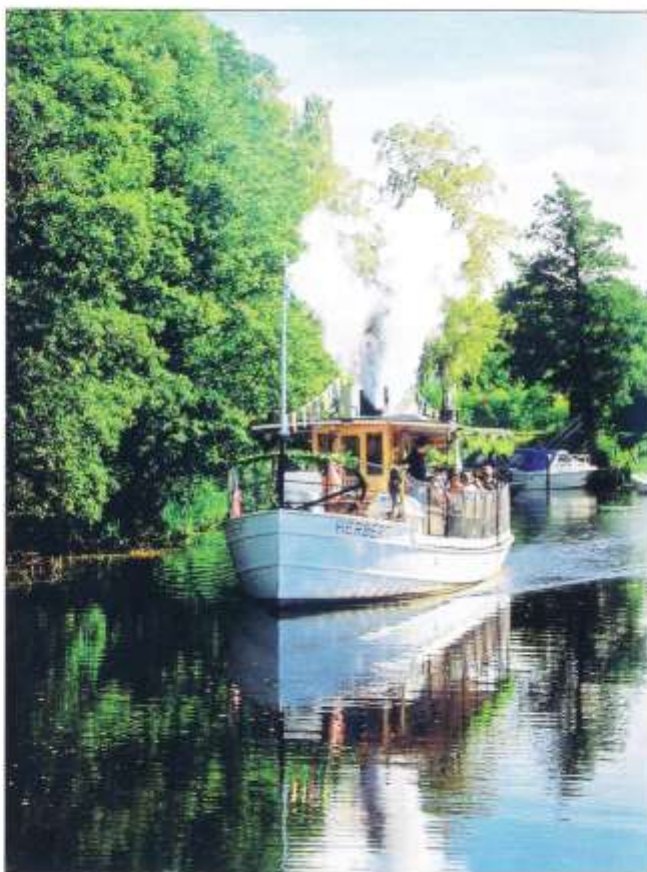
Till Dalsland

Efter utrustning gick HERBERT hem till Nössemark och Strands Ångsåg. Redan 1907 brann sägen ned efter ett blötnedslag och verksamheten lades ned. HERBERT köptes av Lennartfors Bruk i sydvästra Värmland.

Lennartfors Bruk

Lennartfors ligger mellan sjöarna Lelängen och Stora Lee. Lennartfors Bruk var ursprungligen ett järnbruk som 1886 förvandlades till trämassfabrik.

HERBERT, och kollegan HELLE, drog timmer från skogarna vid Stora Lee till bruket i Lennartfors. Trämassan transporterades i prämar över Stora Lee till Ed där massan lastades om till järnväg. I Halden lastades massan om till fartyg



HERBERT i Söveån. Foto Dan Sorné

för vidare transport, företrädesvis till England.

Det förekom även att HERBERT tog sig ända till Göteborg med prämar genom Dalslands kanals många slussar, över Väneren och på Göta älv. En sådan resa tog en vecka.

Lennartfors Bruk bedrev även passagerartrafik på Stora Lee, Lelängen och Silarna från 1895 till 1928. Rederiet, Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken, hade tre passagerarångare. När trafiken upphörde vintertid på grund av is på sjöarna fortsatte bogserbåtarna att dra prämar mellan Lennartfors och Ed. Då transporterades både gods och passagerare med bogserbåtarna som ofta fick stänga sig fram genom isen, ibland kopplade efter varandra.

När andra världskriget bröt och Norge ockuperades omöjliggjordes exporten över Halden och driften vid bruket fick läggas ned. 1948 öppnades en mekanisk verkstad i de gamla lokalerna. HERBERT såldes 1943 till bröderna Birger och Valdemar Ek i Lennartfors som fortsatte att bogsera timmer med ångaren.

HERBERT lämnar kanalen

1965 lades HERBERT upp i brist på arbetsuppgifter och såldes några år därefter. 1968 lämnade HERBERT kanalen och lades upp i Vänersborg. Efter en tid där kom HERBERT till Grebbestad och köptes av några ångbåtsentusiaster som skulle sätta ångaren i trafik. 1983 välte en kranbil över HERBERT, luften gick ur projekter, och 1985 förvärvades

HERBERT istället av Mjörns Ångbåtsförening som transporterade skrovet till Alingsås.

Mjörns Ångbåtsförening

Mjörns Ångbåtsförening hade egentligen tänkt sig att renovera ångsluppen JERNLUNDEN, men man beslöt att istället satsa på HERBERT. 1986 köpte föreningen ett varv vid Söveån som därefter kallas Ångbåtsvarvet.

Renoveringen av HERBERT skedde emellertid i en nedlagd fabrik i centrala Alingsås och 1989 kunde skrovet sjösättas.

Utrustningen fortsatte och efter krängningsprov för att utröna ångarens stabilitet och provtur 27 september 1991 avslutades Sjöfartsinspektionens sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktning.

Tillåtet passagerarantal sattes till 25 vilket var en stor besvikelse för ångbåtsföreningen. Före 1915 hade HERBERT rätt att föra 75 passagerare och så sent som 1953 52!

Ångbåtsurer på Mjörn

1992 var första säsongen för HERBERT på sjön Mjörn och sedan dess gör ångaren turer på sjön varje sommar utgående från Ångbåtsvarvet i Alingsås. Turerna går till Rösön som är naturreservat och dessutom egen republik sedan 1894. Förutom beställningsturer går ångaren på allmänna turer som annonseras på hemsidan för Alingsås Turistbyrå: www.Alingsas.se, klicka på Turism och Aktiviteter så finner Du HERBERT!

Men det gäller att vara ute i tid, platserna är få och efterfrågan stor! Biljettkontoret vid Ångbåtsvarvet öppnas en timme före avgång.

Jubileumsresa 2005

Sommaren 2005 kommer Mjörns Ångbåtsförening att genomföra en jubileumsresa med HERBERT till byggnadsvarvet i Göteborg och till ångarens gamla hemnavatten i Dalslands kanal och sjöarna i noera Dalsland och sydvästra Värmland.

Efter trailertransport till Vargön går HERBERT för egen maskin till Förelsevarvet i Göteborg dit ångaren väntas 1 juli. Efter några dagar går resan, som vid jungfruressan, mot Väneren och Dalslands kanal. HERBERT går upp i Stora Lee och in i Norge, det är ju 100 år sedan unionsupplösningen ägde rum! 21 juli är HERBERT tillbaka i Vargön och i augusti tar man upp turisteturerna på Mjörn igen från Alingsås.

Under sensommaren arrangeras Ångbåten dag vid Ångbåtsvarvet för alla som är intresserade av att fira HERBERT.

Den intresserade kan få mera information på webben genom att söka på HERBERT, resp. Mjörns Ångbåtsförening.

I februari blev HERBERT klassad som traditionsfartyg av Sjöfartsinspektionen.

INGVAR KRÖNHAMN

Vätterns fånge frigiven!

Rederiet Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar köper Ångfartyget MOTALA EXPRESS.

Ångfartyget MOTALA EXPRESS har sedan en tid tillbaka varit till salu. För att bevara fartyget och den i original installerade ångmaskinen och ångpannan från 1895 samt att tillse att MOTALA EXPRESS blir kvar i Sverige, köper rederiet Ångfartygs AB Stockholms Omgifningar fartyget.

Claes Insulander berättar:

MOTALA EXPRESS kommer under våren 2005 att tas till Stockholm för renovering. MOTALA EXPRESS har hört hemma på Vättern och efter renovering kan den nya ägaren tänka sig att ångfartyget åter skall tillbaka till denna sjö, under förutsättning att det finns ett tillräckligt stort engagemang runt Vättern för fartyget, dess historia och framtid.

Marianne Trygg och Tomas Bergman, Rederi AB Kind, berättar följande:

Ångfartyget MOTALA EXPRESS byggdes 1895 på Jönköpings Mekaniska Verkstad för trafik på Vättern. Fartyget är ca fyra meter för långt för att på ett naturligt sätt passera genom Göta Kanal och kallas därför "Vätterns fånge".

Hösten 1962 såldes fartyget av Jönköpings stad till Bertil Bergman i Monala. Sedan stuter av 80-talet har Bertil Bergmans barn, Tomas Bergman och Marianne Trygg haft ansvar för fartyget och drivit verksamheten.

Sedan 1964 har Askersund i norra



Under min barndom på Västgö i början av förtiotalet var det en högtidstund att få resa med MOTALA EXPRESS, den i särklass största och vackraste av båtarna på vatten Gråna-Västgö-Jönköping, berättar Bertil Holmström som tog denna bild av MOTALA EXPRESS i Askersund 2004.

Vättern varit hemmahamn. Fartyget har gjort turer och kryssningar i norra Vätterns skärgård.

Fartyget har en koleldad ångpanna och en tripplexpansionsångmaskin om 420 i.h.k. Längd 35,66 meter, bredd 6,64 meter, max fart 14 knop, klassat för 140 passagerare.

Ångfartygs AB Stockholms omgifningar ägs av ingenjör K. G. Knutsson. Bolaget köpte och återuppbyggde ångslupen FIRTHOF. Härutöver ingår idag i rederiets flotta ångslupen NOCTURNE, motorslupen MARYONETTE samt en ånglustyacht under byggnad.

Rederi AB Kind ägs av Marianne Trygg och Tomas Bergman och bedriver trafik på Kinda kanal med M/S KIND samt i södra Vättern från Jönköping med M/S NYA SKÄRGÅRDEN. Det sistnämnda fartyget är från 1915 och det sista passagerarfartyget som byggdes vid Motala Verkstad. Fartyget har genomgått ett flertal ombyggnationer och renoverades samt återställdes exteriört till sitt ursprungliga utseende år 1996.

Press release Stockholm 2005.02.15

*Claes Insulander
(litter editör av BfH).*

Ångbåten Nr 1 2005

Vi har läst ...

Vi presenterar här två nyutkomna bildverk som vi tror intresserar Ångbåtens läsare.

Gösta Jansson, *Fartyg jag skådat - en hamnroddare i Stockholm minns sitt 1960-tal*, Trafik-Nostalgiska Förlaget, Stockholm (2004). Liggande A4, 152 sidor, inbunden, rikt illustrerad. ISBN 91-85305-00-6. Pris ca 338 kr.



Ett "s" betyder så mycket. En båtsman leder och fördelar däcksbemannings arbete, på BOHUSLÄN som på alla andra fartyg. Båtsmän (tidigare kallade hamnroddare) kör kors och tvärs i hamnen med en liten öppen båt, finns till hands när stora fartyg skall förtöjas, sätter ut och hämtar hamnlotsar till ankommande fartyg, hämtar hem dessa från utgående fartyg efter väl förrättat värv. Den båtsman som är intresserad av att fotografiera fartyg har det sällsynt väl förspänt att förena nytta med nöje.

En sådan man var Gösta Jansson, i dag 85 år gammal. Ett rikt urval av hans färgfoton från 1960-talet finns samlade i denna fantastiska bok, de flesta i helsidesbilder eller över ett helt uppslag.

Ångbåten Nr 1 2005

Vi möter fartyg av skiftande storlek och ålder, från Amerikalinjens GRÖPSHOLM (byggd 1957, förlöst på Atlanten 2001 under bogsering till ett skrotvarv i Indien), till lilla EXPRESS (byggd på Lindholmen 1874, numera omdöpt till KUNG KARL). Vi får möta transare och johnsare, skärgårdsångare och bogserbåtar, och många många fler.

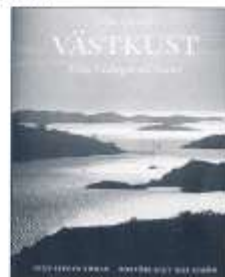
Gösta har berättat om bilderna för Anders Nordström, som på ett försedömligt sätt kompletterat med data om fartygens historia och om deras senare öden. På enstaka tillfällen lyser Göstas tankar igenom även i bildtexterna. En bild visar Monarkrederiets MONODORA förtöjd vid Stadsgården, då försedd med gammaldags förtöjningsringar. Dessa ersattes senare med pällare, "vilket underlättade vårt arbete vid förtöjningar" skriver Gösta.

Stenpiren har ju kvar ringarna. När BOHUSLÄN skall lägga till en mörk augustikväll är det förvisso bra om båtsman på backen får hjälp av en båtsman på kajen.

Tore Hagman och Stefan Edman, *Väst kust - Från Nidingen till Koster*, Max Ström Förlag, Stockholm (2004). 24 x 30 cm, 296 sidor, inbunden, rikt illustrerad. ISBN 91-89204-43-3 (även i engelsk utgåva, *West Coast*, ISBN 91-89204-88-3). Pris ca 335 kr.

Att på begränsat utrymme göra denna praktbok rättvisa är en omöjlig uppgift. Det stora formatet möjliggör bilder på 30 x 48 cm. Där finns flygbilder över öar

som Åstol och Käringön. Där finns närbilder, exempelvis på gråstenar med grön kartlavl dekorerade med kronblad av vresros. Och mycket däremellan: en kvällsbild med dans på Brännö brygga, en stenkällare på Gullholmen, en närbild på diabasgångarna på Ursholmen med det norra fyrornet som en liten prick långt borta.



Seefäns texter spänner över ett brett register. Ena gången ren lyrik, som när han är på väg mot Nidingen: "Himlen har landat i havet. [...] Jag måste nypa mig i kinden för att inse att vi fortfarande är kvar på jorden." Så en nykter historisk information: Nidingen är Sveriges äldsta fyrplats, erövrad från dansken 1645. Därefter det geologiska perspektivet, "en äldmorän designad på havsbotten av den senaste istiden." Och så en liten vitsighet apropå de dåliga hamnförhållandena: "Blåser det västan riskerar Nidingens landsatta att bli strandsatta." Ingen bok att sträckläsa, men vill att njuta av. I småportioner. Ofta.

BERTIL HOLMSTRÖM

Vinterresor med BURÖ

Vi var tre båtintresserade ungdomar i åldern 14-15 år; Per Ahlquist, Jan Carlund och jag, Gunnar Söderberg. Vi tre hade träffats ombord i ångaren BOHUSLÄN sommaren 1965 när vi gick med som medlemmar i det nybildade Sällskapet Ångbåten. Per och Janne var dessutom klasskamrater sedan mellanstadiet. Under sommaren hjälpte vi till med lite av varje ombord.

När höstterminen började gick vi ibland till BOHUSLÄN efter skolans slut. Egen nyckel hade vi, det var långt före den skärpta kontrollen med nummerade nycklar. Roligast hade vi nog när vi var ensamma och startade Seflemotorn som drev generatoren i maskinrummet. Motorn krävde förstäs sin teknik och den hade vi lärt oss; först värma tändkulan med blåslampa och sedan veva igång motorn.

De äldre farbröderna i maskin tyckte inte riktigt om våra förhåvanden ombord. Maskinrummets hemligheter var de vuxnas revir. Efter ett samtal med någon av de äldre kände vi att viss risk fanns för avstängning från båten. Ångbåtar var visst inte till för ungdomar på den tiden.

Till Rörö med BURÖ

Vi hittade snart ett bra alternativ till BOHUSLÄN. Jannes farmor hade ett sommarhus på Rörö och dit åkte vi några gånger under hösten 1965. För att ta sig dit fanns två alternativ: Öckeröbolagets BURÖ från Stenpiren eller linjebuss till Hjuvik och deras båtar POLSTJERNAN eller MUNIN till Rörö.



Öckeröbolagets BURÖ ligger här vid Stenpiren och lastar gods inför 13.30-turen till Rörö. Framför BURÖ skymtar Paul Olofsson HENÖ som gick till Håus Klöva. Samtliga fotos är tagna av Per Ahlquist i januari 1966.

Vi valde förstäs BURÖ om tiden passade oss. Den gick måndag-fredag från Stenpiren 13.30. Turen var närmast att betrakta som godstur som kompletterades fraktbåten ÖCKERÖ.

Greven och Nohaben

Ombord i BURÖ lärde vi snabbt känna främst maskinisten som kallades Greven men egentligen hette Ronnie Hallberg. Det började förstas med att vi ville komma ned i maskinrummet och se hur det gick till vid manövrering.

BURÖ drevs av en sexcylindrig Nohab MG-6 dieselmotor på 360 hkr. vid 300 varv/min. Den var installerad vid ombyggnaden från ångbåt 1949. Motorn hade omkastbar rotationsriktning och var direktkopplad till en fast propeller. Skepparen gav order via maskintelegraf och maskinisten verkställde med hjälp av ett enspaksreglage på motorn för fram eller back, startluft och varvtal. Det gick även att köra motorn från ett reglage i styrhytten, men det användes bara för att öka eller minska varvtalet.

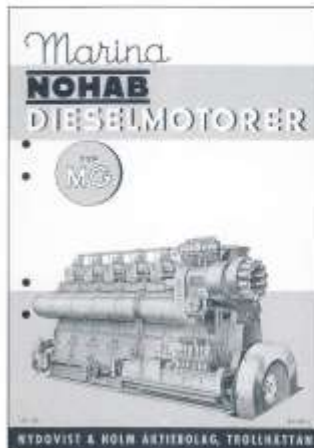
Putsning och målning

Vi kom att åka många resor med BURÖ under vintern 1965-66, men det gick förstas bara om vi slutade tidigare i skolan eller hade skollov. Vid andra tillfällen gick vi till BURÖ när den kom tillbaka till Stenpiren vid 18.30-tiden eller under veckosluten när den låg stilla.

Vi hittade snabbt uppgifter att utföra i maskinrummet. Nohaben hade många mässings- och kopparrör som behövde putsas. Spolluftspumpens insug bestod att ett stort antal slitsade mässingsburkar som var tacksamma att putsa.

Men det räckte inte med bara puts. Vi vaskade, skrapade och målade hela Nohabdieseln. Greven handlade färg. Ljusblå till allt utom topplocken som målades mörkgröna. Rörledningar målades i rätt färgmarkering för bränsle, smörjolja och kylvatten. När själva motorn var klar såg ju inte maskinkappen så snygg ut så den vitmålade vi liksom det mesta av resterande delar av maskinrummet. Det hela blev riktigt snyggt och de fåtaliga passagerarna tittade förundrat genom den alltid öppna maskinrumsdörren. Farbröderna i BOHUSLÄN anade inte vilka arbetsresurser de hade gått miste om.

Greven lärde oss att köra Nohaben. Först vid stillaliggande vid Stenpiren, senare även under resor. Men alla tilläggningsmanövrer körde Greven själv för säkerhets skull. Nohaben kördes normalt med 250 varv/min som gav BURÖ 10 knops fart.



Nohab var på 1950-talet en vanlig dieselmotor i skärgårdsbåtar. MG-typen fanns även i ALBREKTSBODA, LYSERIK (2 st.), St Erik och YLVA. Den mindre MF-typen fanns i DUSA och FESTA.

Besättningen

Egentligen var inte Greven ordinarie maskinist i BURÖ. Sommartid var han i REGENT. Ordinarie maskinist var Kalle Karlsson som var hemma på ledighet eller arbetade på de upplagda båtarna den period vi var med. Kalle kom dock titt som tätt och hälsade på under vintern.

Skeppare var Algot Ricksand som alltid tjänstgjorde i REGENT sommartid. Vintertid började han dagen med ar-

bitsuppgifter på Öckeröbolagets kontor som låg på Skeppsbron 2. Efter lunch körde han Röröturen med BURÖ. Däcksmännen hette Gunnar Johansson och Herbert Hansson. De var från Grötö respektive Rörö men bodde i stan. Gunnar var väl närmast att anse som styrman och skötte hanteringen av fraktsedlar.

För de båda däckarna och Greven började dagen med lastning av gods från 10.00. Allt gods handlastades eller möjligen körtades ombord. Sådant som inte kunde handlastats skickades med ÖCKERÖ som hade lastbom med vinsch. När det var dags för avgång 13.30 var BURÖ som regel vällastad. Fördäck och mellandäck var fullt och ofta var det även lite gods på akterdäck.

Mot norra skärgården

Efter avgång från Stenpiren kokade Herbert kaffe på Primusköket i pentryt under fördäck. Vi bjöds ofta på kaffe och smörgås med centimeterjocka ostskivar i Grevens hytt. Det fanns också en hytt i maskinrummet där vi kunde fika.

Vintern 1966 kom att bli en riktig isvinter och trafiken kom att ställas in drygt en vecka i februari. Normalt var det inga problem med isen i stora farleden. Efter Skalkorgarna girade BURÖ mot Varholmsundet. Här gick inte så många andra båtar och det kunde tröga rejält i isrännan.

Före varje anlop blåste Ricksand en lång signal för att handlära och andra som hade ärende till båten skulle veta när den kom. Det var vanligt att



Greven var maskinist i BURÖ. Han hade alltid båtsman med rodersflaggan, vit nylonskjorta och svart slips.



Per Ahlqvist står här beredd vid manöverspaken på den nymålade Nohaldstoten.

däcksmännen var skickebud till Systemet och då fanns det alltid gubbar som skulle ombord och hämta diskäta bruna påsar med sitt efterlängtrade innehåll.

BURÖ anlöpte Kalvsund, Björkö, Hålsö, Knippla, Hyppeln och Rörö. Fraktbåten ÖCKERÖ gick till Hönö Heden, Öckerö, Björkö och Hålsö. Till Fotö och Hönö Klova gick Paul Olofssons HÖNÖ från Stenpiren kl. 14.15. På den tiden fanns det bara vägfärja till Öckerö med vägförbindelse till Hönö och Hålsö. De andra öarna i norra

skärgården var helt beroende av Öckeröbolagets båtar för godstransporter. Linjebuss' båtar tog bara småpaket men hade desto fler passagerare.

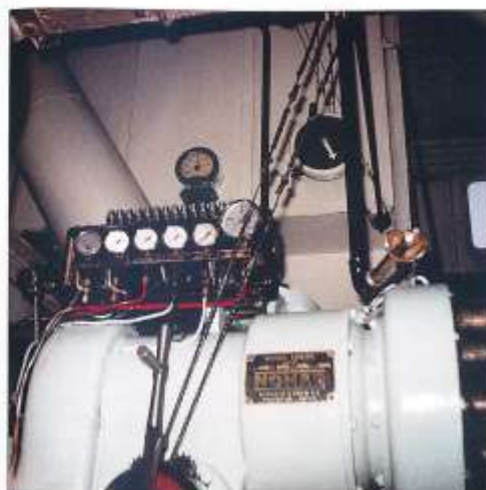
Av de stationer BURÖ anlöpte var Knippla den som hade mest gods och lossningen tog ofta en halvtimme. Rörö anlöptes som regel först omkring kl. 16. De här vinterturerna hade BURÖ sällan fler än 10 passagerare på utresorna.

Tillbaka med nästan tom båt

BURÖ gick tillbaka från Rörö 16.30 och fick, trots anlop av flera stationer, som

regel bara ett fåtal passagerare.

På inresorna var det dags att veva igång den tvåcylindriga Solo fotogenmotorn som drev generatoren. Den laddade ett stort antal Nifeackumulatörer för belysningen ombord. Starten av denna motor var ett äventyr i sig då den endast motvilligt lät sig startas med hjälp av ett flödigt "snapsande" av bensin. Skeppaten hade varken radar eller VHF-radio så där inskränkte sig elbehovet till kompassbelysning och lanternor. Värmen ombord kom från en ojecklad lågtrycksångpanna. BURÖ var i likhet



Manöverplatsen med manometrar och tabrt. På skottet syns varvsåknare och maskintelegraf.



BURÖ vid Kalvsunds brugga med fivdäck fullt av gods. Notera däckens gamla opraktiska Tetrapak med mjölk.

med många andra skärgårdsbåtar helt oisolerad och energibehovet för uppvärmning var säkert stort. Men dieseln kostade bara 10 öre per liter så det betraktades inte som något stort problem.

Trafiken upphör

När Greven senare tjänstgjorde i REGENTS och SVEA var vi där och lärde oss köra Skandiamotorerna. REGENT stora fyrcylindriga Skandia fick även en öngång av våra målarpenor. För oss tre ungdomar var det lärorikt att vara i Öck-

eröbolagets båtar och hjälpa till på vårt sätt. Nackdelen var de bullriga maskinrummen. Några hörselskydd existerade inte på den tiden.

Från sommaren 1968 återkom vi mer regelbundet till ångaren BOHUSLÄN som däcksmän och fick redan då förtroendet att även vara rogångare.

Öckeröbolagets trafik med BURÖ upphörde hösten 1969. Sommaren 1970 var den utlyrd som diskotek i Fjällbacka och när BURÖ skulle tillbaka åtog vi tre oss att bemanna maskinrummet för resan till uppläggning på Björkö. Hur

denna tidiga praktik satt sina spår på vårt senare yrkesval torde för en del av er vara väl känt.

GUNNAR SÖDERBERG



Aktersalongen

Nösunds brygga repareras

Nösunds brygga som stängdes av Vägverket i april 2001 på grund av rasrisk kommer att repareras under våren. Förhoppningen är att den ska kunna anslutas av BOHUSLÄN när ångaren den 30 juli går runt Tjörn genom Lyrösund.

Reparationen går på 330 000 kronor. Vägverket står för två tredjedelar och länsstyrelsen för nästan återstoden. Det som fattas står Föreningen Nösund för.

Det var 1871 som den första ångbåtsbryggan byggdes i Nösund i samband med att Marstrandsbolagets ALBREKTSUND sattes i trafik mellan Göteborg, Marstrand, Stenungsund och Nösund. Även Ångbåts AB Bohuslänska Kusten hade egen brygga i Nösund som på 1800-talet var centralort på Orust. Den brygga som nu renoveras byggdes 1952 och ersatte då häradsbryggan från 1925. Marstrandsbolagets brygga revs samtidigt.

Nya Svinesundsbron

När ångaren BOHUSLÄN 16 och 17 juli går in i Idefjorden från Strömstad har det gått en dryg månad sedan den nya Svinesundsbron invigdes.

Fredagen 10 juni invigs den nya bron när kungaparen från Sverige och Norge möts på Svinesundsbron. Ceremonin startar vid lunchtid. Efter en "gränslös" folkfest med aktiviteter, underhållning, och brolopp öppnas bron för biltrafik söndagen 12 juni.

Bron är 704 meter lång och 28,2 m bred. Brobägens spårvidd är 247,3 m, båg höjden över vattenytan 91,7 meter,

segelfria höjden ca 55 meter. Bron beräknas kosta 675 milj. kronor, med tillfärter på svenska och norska sidorna 1 400 milj. kronor.

Kulturhusens Dag

På Kulturhusens dag som i år infaller söndagen 11 september är temat Sjöfartens miljöer. Varje år uppmärksammas en speciell sorts kulturmiljö dit allmänheten inbjuds till besök och guidning.

Det är Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer som bjuder in ideella föreningar, enskilda och andra intressenter att medverka i årets arrangemang.

Sällskapet Ångbåten kommer att medverka och samarbetar med Varvshistoriska föreningen om guidade turer i innerhamnen utmed de gamla varvsområden med FÄRJAN 4. BOHUSLÄN kommer att vara öppen för besök vid Stenpiren.

Stormen 8 januari

Lördagen 8 januari drabbades södra Sverige av en våldsam västlig storm med orkanstyrkor i byarna.

Stormen orsakade allvarliga skador på skog, byggnader och kommunikationsledet. På västkusten steg havsytan med över 150 cm.

Vår medlem Åke Karlsson trotsade varningarna om att ge sig ut i stormen för att se efter hur våra ångare klarade sig i ovädret. På Ringön låg FÄRJAN 4 säkert förtöjd vid bryggan som då låg under vatten.

BOHUSLÄN vid Skeppsbron låg mera

utsatt för vågor och vind. Vattnet gick upp till kajkanten och landgången stod nästan vertikalt och var nära att gå i sjön.

Åke ringde efter hjälp och tillsammans bärgade man landgången och tog hem slacket i förtöjningarna. Presenningarna som täcker ångaren och hade börjat lossna sattes på plats dagen efter.

Ångbåtsevenemang i sommar

- 8/6 Skärgårdsbåtens Dag i Stockholm
- 10-12/6 Ångf. STYRBJÖRN i Göteborg
- 19-24/6 Ångf. EJDERN i Göteborg
- 1-3/7 Ångf. HERBERT i Göteborg
- 8-10/7 Sveriges Ångbåtsförenings ångbåtsmöte i Smedjebacken
- 8-10 /7 Flensburger Dampf Rundum
- 3-7/8 NORDSTEAM i Bergen
- 11/9 Kulturhusens dag, Sjöfartens miljöer

Båtar runtomkring

TRUBADUREN ny på kusten

Ett passagerarfartyg som skall trafikera västkusten har fått kajplats vid Gullbergskajen, akter om barken Viking. Det är TRUBADUREN som köpts av Skärgårdslinjen i Göteborg & Bohuslän AB från Köpmanholmen. Under namnet OTILLA II har fartyget tidigare trafikerat Höga kusten.

TRUBADUREN är 32,16 m lång och 10,34 m bred och har ett djupgående på bara 1,60 m. Fartyget kan föra 295 passagerare i inomskärsfart. Fartyget har restaurang på huvuddäck.

14 februari öppnades lunchservering

vid kaj och vid påsktid startar TRUBADUREN skärgårdsturer varje kväll. Lördagar och söndagar gör fartyget även kryssning runt Hisingen.

Dejlig Cruise

Blir det i sommar på bohuskusten med ett nybyggt fartyg från Westers Mekaniska AB i Jordfall. Rederiet Dejlig Cruise AB hör hemma i Fiskebäckskil och fartyget skall gå på kryssningar och charter på sträckan Marstrand-Lyselid-Strömstad. Rederiets avsikt är att även trafikera Telemarkskanalen i Norge.

Det nya fartyget är 17 meter långt och har en kapacitet på 78 passagerare. Ombord finns bar och cafeteria.

Snabbåt till Lilla Bommen

"Vi kör så det Ryger" säger Västtrafik i reklamen för provtrafiken med den snabbgående katamaranen RYGERFJORD. Den kommer att trafikera södra skärgården från 19 mars till 1 april. Vissa turer förlängs från Saltholmen till Lilla Bommen. Från 4 april till 14 april trafikerar den Öckerö-Lilla Bommen. Provtrafiken administreras av Styrsöbolaget. RYGERFJORD är byggd i kolfiber som ger låg vikt. Motoreffekt och även svallvägsbildningen skall vara relativt låg. Den kommer att köras med 25 knops fart där det inte är fartbegränsningar.

För icke signerad text svarar redaktionen, denna gång Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg

Vad menas med S/S?

"Så tog jag en steamer och mönstrade på däck" berättar Fritiof Andersson från sin plats i röstet på fullriggaren TAIFUN för sin gamle barndomsvän, den anonyme "Jag" i den folklära Taubevisan.

Alla som vet var ett röst sitter på en fullriggare vet också att en steamer, ångare, är ett ångdrivet fartyg. För järnvägsfantaster är dock en steamer ett ånglok, och vi har faktiskt i Ångbåten (nr 97, 1999) berättat om ångbilen Stanley Steamer.

I enklare korsord finns av och till nyckelordet "Ångbåt", 2 bokstäver, och lösenordet blir alltid SS. En utbredd uppfattning är att SS är en förkortning för *steam ship* - vilket ofta, men inte alltid är korrekt.

Den direkta anledningen till dessa funderingar är en förmälig gåva som Sällskapets bibliotek nyligen fått ta emot från vår medlem Björn Helgeson, "DFDS 1866-1991", ett praktverk om över 500 sidor i A4-format, utgivet till rederiets 125-årsjubileum.

Förkortningen DFDS står för Det forenede Dampskibs-Selskab A/S, Danmarks äldsta och största rederi, sedan 1980-talet ägare även av Tor Line och Scandinavian Seaways.

De första 110 sidorna i boken ägnas, parallellt på danska och engelska, åt rederiets historia. Återstoden av boken är skriven på engelska: först ett mindre avsnitt *The propulsion of the Ships*, och därefter bokens huvuddel *The Fleet* - rederiets alla fartyg från det första, L. N. HVLDT (1867-1878), till nr 406 QUEEN

OF SCANDINAVIA (1990-).

Och nu tillbaka till rubriken fråga, vad som menas med S/S. Bokens skeppslista avslutas med en tabell över fartygsbeståndet år för år, sorterat i tre kategorier: P/S (*paddle steamers*), S/S (*screw steamers*) och M/S (*motor ships*). Skruv är en äldre benämning på propeller (i Sverige har vi ju bl.a. skruvfångarfartygen EJDERN och TRAFIK).

S/S (*s/s*, *SS*, etc.) kan alltså tolkas antingen som *screw steamer*, propellerångare, eller som *steam ship*, ångfartyg. Inget problem för svenskt vidkommande, eftersom det inte finns någon hjulångare i svenska vatten.

Vår är en annan förväxlingsrisk. På en båtmässa träffade jag ett gäng med blåa tröjor märkta S S Fram, och jag blev förstas nyfiken på den för mig okända ångbåten. Det visade sig (vilket jag nog kanske borde ha kikat till) att jag pratade med representanter från Segelsällskapet Fram!

Varför egentligen denna förtjusning i engelska termer när det gäller våra kustbåtar? Marstrands Nya Ångfartygs AB och Ångfartygs AB Bohuslänska Kusten använde konsekvent beteckningen "Ång." för sina fartyg. Och ingen förstemaskinist i någon kustbåt blev någonsin kallad "chief". Titeln var "mäster", inget annat.

Som *Ångbåten*'s läsare kanske noterat, skriver vi konsekvent *ångaren BOSTUSLÄN*. Risken att bli förväxlade med ånglok eller ånghilar bedömer vi som försvarbar.

BERTIL HOLMSTRÖM

Sällskapet
Ångbåten
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

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

**B FÖRENINGSG-
BREV**



Styrsöbolagets linjeskåna YLVA av årgång 1951 vid Köpstadö isvintern 1970. På den tiden hade YLVA kvar sin femcyftriga Nobaldiesel som krävde maskinist. YLVA tillhör sedan 1985 KävringöTrafiken. Foto Gunnar Söderberg 14 feb. 1970.