



ÅNGBÅTEN Årg 41 • Nr 2 2005 • 119

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 30
ingvar.kronhamn@boom.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@yodhaet.nu
Martia Järstedt, Asphycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
martia@jarstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

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

Bidrag till tidningen kan skickas på olika sätt efter övriga anmärkningar till redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebningsgatan 36, 426 77 Västra Frölunda
eller på Postens blandett direkt till Sällskapet.
Grafisk produktion: Literapid Media AB 2005.

Sällskapet Ångbåten

Bos 2072, 403 12 Göteborg
www.steamboat.se, info@steamboat.se

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

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89,

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

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

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 30. Vinterupplagning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Baubo och Claes Johnson

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från fjärläget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 119

Försalongen	2	EJDERNS reguljära turer 22-23 juni	12
Ordföranden har ordet	3	BRITANNIA in my life	13
En vital fyrtyoaring går som på räls	4	Vinterarbeten "på däck"	18
Historiska hamnturer med FARJAN 4	5	Skärpta säkerhetskrav	19
Ångbåtsturena 2005	6	Båtar runt omkring	20
STYRBJÖRN - veteran på besök	8	HERBERT, STORHOLMEN	21
Hjulångaren ERIC NORDEVALL	9	Aktersalongen	22

Försalongen

Med sommarnumret av *Ångbåten* följer vi upp Sällskapets 40-årsjubileum som firades med en spåravgångsutflykt i vackert värväder den 2 april.

Vidare berättar vi om säsongens ångbåtsturer med BOHUSLÄN och FARJAN 4 och lämnar tips om hur man tar reda på trafiken med flera ångbåtar i Sverige.

Vi skriver om sommarens besök av ångbåtar. I förra numret finns artiklar om HERBERT och EJDERN. I detta nummer får vi veta mera om STYRBJÖRN, som kommer från Oslo 10 juni.

Vi berättar om hjulångaren ERIC NORDEVALL II som är under byggnad i Forsvik vid Göta Kanal, ett spännande utflyktsmål för en ångbåtsentusiast.

Bo Starmark lär oss något om ångbåtskultur i en artikel om en resa med turbinångaren BRITANNIA, och vår vridjan om redogörelser för vinterns arbeten ombord har hörsammats av signaturen C. de S. Tids nog hör "maskin" av sig.

Detta tillsammans med lite annat smått och gott fyller *Ångbåten* denna gång tillsammans med sommarprogrammet *Ångbåtsturer 2005*.

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 3 2005: 5 september 2005

Nr 4 2005: 7 november 2005

Nr 1 2006: 31 januari 2006

Nr 2 2006: 10 april 2006

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN passerar genom
Kyrkesund 9 augusti 1992.
Foto Vivi Holmström

Ångbåten Nr 2 2005

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Äntligen är det åter dags att gå ombord i våra fartyg. En del av läsekretsen är välkomna som passagerare och en del som besättning. Båda kategorierna är viktiga, vi får aldrig glömma det stora stöd som resenärerna ger oss under seglatsäsongen, både ekonomiskt och med uppmuntrande lördord. Likaså är det ju helt nödvändigt med en god besättningskader, som ställer upp när det behövs.

Vi är ständigt i behov av nya besättningsmedlemmar, så om Du som läser dessa rader känner Dig manad är Du hjärtligt välkommen att ingå i besättningen. Vi har jobb för alla, på däck, i maskin och inte minst inom intendenturen. Det går fint att ringa någon av de personer vars telefonnummer står på sidan 2 i denna tidning, för att anmäla Ditt intresse.

Trots att det ännu är kalla nätter så är det äntligen vår. Ångaren BOHUSLÄN ligger skänande grann vid Stenpiren och det putsas och fejas ombord inför premiärturen. Ett värtecken vill jag lova! I början av maj månad har vi inte så många beställningsturer, men det ser bättre ut framöver, så nog skall vi under säsongen komma upp i det sedvanliga antalet.

Under juni, juli och augusti går vi enligt turlistan, som bifogas denna tidning. Studera, fundera och bestäm Dig sedan. Som synes har vi många fina turer, med härliga resmål. En nyhet för året är att vi ämnar prova med lunchseglingar ett par söndagar i juli, med

avgång kl 12.00 från Stenpiren. Annars är det mesta sig likt vad turlistan beträffar, som Ni stamresenärer nog kommer att märka.

Under första veckan av augusti kommer BOHUSLÄN att befinna sig i Bergen för ett stort möte för gamla fartyg. Vi blir mellan 35 och 40 äldre flytetyg, som samlas där. Liknande arrangemang ägde rum för fem år sedan och var för oss som deltog en fantastisk upplevelse.

Vi gläder oss mycket över att åter ha fått en inbjudan om deltagande från våra norska vänner.

Nu får vi börja be till de högre makterna om tjänligt väder på resorna till och från Bergen, då det ibland kan vara tämligen "gropigt" på det stora havet. Men vår ångare är en fantastisk god sjöbåt, så jag ser fram mot resan med stor tillförsikt.

Som vanligt kommer vi även att i mitten av juli göra en resa till Strömstad. En hamn där vi alltid känner oss välkomna. I år går vi två dagar i rad en tur in i Idefjorden och kan då passa på att se den nya Svinensundsbron "von unten".

FARJAN 4 håller på att utrustas av sitt trogna gäng, som är idoga och gör ett gott jobb.

Det är inte säkert att hon är klar till första maj, säger dom. Men så låter det varje år och strax före kl. 12.00, då ångaren skall avgå, så hörs visslan från FARJAN 4 och så kommer hon seglande med god fart, så grann och stolt. Vi får se om det stämmer i år också.

Detta var en liten summering av sommarens begivenheter. Ni, alla läsare, är välkomna att medfölja våra fartyg. Hoppas vi ses ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR

BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Ångbehörigheter

Sjöfartsverkets nya föreskrifter om behörigheter och bemanning har nu kommit ut. De heter SJÖFS 2005:5 resp. SJÖFS 2005:6 och finns på Sjöfartsverkets hemsida, kopior finns även ombord i BOHUSLÄN.

De nya ångbehörigheterna gäller i passagerarfartyg i inre fart. Det finns en lägre behörighet för ångmaskiner under 75 kW och två för ångmaskiner 75-749 kW.

Förutom praktik och eventuellt handhavandeprov krävs för *Teknisk chef TF75 Maskinbefälsexamen klass VIII* samt ångtekniskt block om 7 poäng. För *Fartygsingenjör TF 750 ånga* och *Teknisk chef TF 750 ånga* krävs utbildningen *Maskinbefäl för traditionsfartyg* (17 poäng) och ångtekniskt block (5 poäng). Utbildning berättas kunna starta hösten 2006 i Göteborg och Kalmar.

En vital fyrtioåring går som på räls

Sällskapet Ångbåtens fyrtioårsjubileum den 2 april i år samlade ett sjuttioåtal deltagare trots att vår tidskrift blev något sen i utskicket. Hela jubileet gynmades av det bästa vädret dittills år 2005. Det var rimligt varmt, solen sken från en molnfri himmel och det blåste inte mycket.

Förmiddagen hade bakom kulisserna ägnats åt proviantens tillredning, lastning av bord, mat, champagne samt kaffe och kakor. Redan vid elvatiden dök de första nyfikna medlemmarna upp och tog sig en ordentlig titt på Spårvägs-sällskapet Ringliniens välsköta materiel.

Klockan 12 rullade några äldre spårvagnar ut från vagnhallen Gädda. Slutmålet hade angetts vara Långedrag och dit kom vi också så småningom även om det inte gick raka vägen. Färden gick över Skånegatan, genom tunneln, som är både lång och beakt, förbi Linnéplatsen, på den trevliga Linnégatan, där uteserveringarna hade full rullang, Järntorget, Hängsmattan och ut till vändslan på Långedrag.

Här gjordes några snabba abbrovinscher så snart stod bordet djånande av godsaker. Det drog lite från Hinsholmskilen men det var gott lä bakom vagnarna.

Alla deltagare hälsades välkomna med en redig klunk champagne så det blev trevligt ganska snabbt.

Sällskapets grundare Ingvar Kronhamn höll så tal till Sällskapet, ett tal präglat av försiktig optimism. Så skälade vi för fyrtioåringen. Många exem-



Ett soligt vårdagar gjorde jubileumsrean till en minnesvärd upplevelse för deltagarna. Vi gjorde uppehåll i vändslan vid Långedrag för förfriskningen, tal och skålar. Vi ser medlemmar framför vagnarna 208 och 133. Foto Ingvar Kronhamn

rade verkligen tillvaron och champagne.

Självljakt hyllades sedan Ingvar, uppskattad och omtyckt, med tal och skålar. (Han orkar nog tio år till.)

Han hyllades även för sitt tragna arbete i byråkratins djungel mot mer eller mindre sanslösa förslag på sjöfartens område. Ett stort arbetsområde...

Solen värmdes "änna gött" och snart satt det fint med kaffe och kaka (fin kaka med BOHUSLAN på). Det blev både påtar och tretår. Vändslan på Långedrag lär vara ett verkligt vattenhål i

feestsammanhang och det kan vi förstå.

Ja, så la vi ut och stälvade in mot stan och det blev en hel del extor på vägen. Vid Strigbergstorget girades styrbord in på Bangatan och vid Godhemsgatan höll vi babord upp mot Högsbogatan. Det är fint här i trakterna om våren, det måste en säga. Slottskogen är allt bra grann ända. Vi ångade vidare upp mot Wavrinsky och sedan ner i stan över Vasaplatsen. Det var mockligt att rulla fram i egen vagn på Hamngatorna förbi Brunnsparken. Här girade vi upp på Östra Hamngatan och Avenyen. Det var helknökat med folk överallt i det



Drygt fyrtio år har gått sedan Ingvar Kronhamn avslöjade planerna på att rädda ångoven BOHUSLAN. Det var i Vagnhallen Majorna vid spårvagn 129 som då var under upprustning av medlemmar i Spårvägs-sällskapet.

Här står Ingvar vid 129-an som togs ut i solen före jubileumsutfärden 2 april. På grund av matbet i lachen, ja inte bara i lachen, fick inte 129-an följa med på resan.

Men Ingvar fick följa med, tillsammans med ett sjuttioåtal andra medlemmar, ut i det vackra aprilvädret med vagn 208 och 133 med släpvagn 336.

Foto Bo Starmark

Ett tack

Den här utfärden hade inte blivit så lyckad som den blev om inte Claes och Barbro, Rosemarie och Inga-Lill från Ångbåten och Jan Bragdel och hans vagnsbesättningar från Ringlinien hade gjort ett så helgjutet och oppoffrande förarbete. Spårvägs-sällskapet Ringlinien underlättade på alla sätt planeringen och ställde upp med nyträttade vagnar, upplätt kök och lokaler för vår verksamhet.

Spårvägen kontrollerade och smode sällan använda väclar, bjöd på strömmen samt höll hela tiden kontakt med oss via radio.

Som av styrelsen utsedd "festgeneral" tackar jag alla och envar som ställde upp och gjorde denna dag så lyckad. "De va ännu gött".

BO STARMARK

Historiska hamnturer med FÄRJAN 4

När turerna med ångaren BOHUSLAN slutar för säsongen börjar FÄRJAN 4 sina historiska hamnturer. Varje lördag i september och oktober går färjan från Residensbronns färjeläge intill Stenpiren, med avgång kl. 14.00. Under 2½ timme gör vi en guidad tur genom innerhamnen och tar en promenad iland vid Lindholmen eller Klippan.

Nytt för i år är att biljetterna till hamnturerna kan förköpas på Stads-museet, Norra Hamngatan 12, Göteborg. Bokning kan göras dagligen kl. 10-17 på telefon 031-61 27 70.

Förköp är möjliga fram till kl. 13.30 avgångsdagen då resterande biljetter säljs vid landgången. Priset för hamnturen är 90 kronor, barn under 12 år reser fritt i vuxens sällskap.

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man 50 % rabatt på de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4. Förköp betalas till fullt pris på inköpsstället. Rabatten får man tillbaka ombord i FÄRJAN 4 mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

TVÄ arrangemang med FÄRJAN 4 ingår inte i de historiska hamnturerna men kan nämnas här. Det ena är Bomässan "Bo i Göteborg" där FÄRJAN 4 gör turer 28 augusti och 4 september. Det andra arrangemanget är Kulturhusens Dag, Sjöfartens miljöer, den 11 september, se sidan 23.

Ångbåtturer 2005

Välkommen ombord i sommar på resorna med våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4!

Turerna med BOHUSLÄN pågår under juni, juli och augusti, turerna med FÄRJAN 4 under september och oktober. Ångbåtssäsongen är lång!

Ångbåtsturerna finns närmare beskrivna i turistbroschyrer *Ångbåtturer 2005* som kan erhållas ombord eller på turistbyråerna i Göteborg och Bohuslän. Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man *Ångbåtturer 2005* som bilaga till detta nummer av medlemstidskriften *Ångbåten*. Turerna finns även presenterade på Sällskapet Ångbåten's hemsida www.steamboat.se

Kvällstur med BOHUSLÄN

Kvällsturerna i Göteborgs skärgård går varje onsdag under juni, juli och augusti med ett undantag:

Onsdagen 3 augusti då turen är inställd. Då är BOHUSLÄN i Bergen.

Det finns två slag av biljetter till rundturen. Rundturen kostar 120 kronor medan paketbiljetten som inkluderar reserverad plats, rålsmörgås och öl eller ett glas vin, kostar 270 kronor. Paketbiljetten kan endast köpas i förväg på Turistbyrån i Göteborg. Vi rekommenderar förköp även av den vanliga rundturbiljetten!

Söndagstur med BOHUSLÄN

Söndagarna 10 och 24 juli går BOHUSLÄN en rundtur i skärgården med samma upplägg som på onsdagarna. Avgången är kl. 12.00 med återkomst

15.00. Beträffande biljetter och förköp, se ovan.

Söndagsutflykter

De fyra söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förlängs, om väderet tillåter, till Skärhamn 19 juni, till Ästol 14 augusti och till Härön 21 augusti. Avgång från Stenpiren kl. 10.00 och med återkomst 19.30.

Söndagen 28 augusti går BOHUSLÄN uppåt Göta älv till Älvängen där vi besöker Replagarmuseet. Under besöket gör BOHUSLÄN en tvåtimmars rundtur på Göta älv med resenärer från Älvängen kl. 13.

Till söndagsutflykterna kan man förköpa tur och returbiljetter från Göteborg till Marstrand och övriga stationer i Turistbyrån i Göteborg.

Rundturbiljetterna från Älvängen säljs av Replagarmuseet i Älvängen.

Runt Tjörn

Lördagarna 3 juli och 30 juli går BOHUSLÄN runt Tjörn med avgång från Skärhamn kl. 11.00. Turen tar fyra timmar. Förköp av färdbiljetter kan göras i Turistbyrån i Skärhamn och i Stenungsund.

30 juli passar BOHUSLÄN på att anlöpa den nyrenoverade ångbåtsbryggan i Nösund på resan runt Tjörn. Detta sker omkring kl. 12.10. BOHUSLÄN återvänder till Nösund efter resan runt Tjörn 16.30.

Mollösund-Lysekil och åter

Söndagen 3 juli går BOHUSLÄN en resa

utmed Orusts västsida. Turen utgår från Mollösund och anlöper Gullholmen på väg till Lysekil för några timmars uppehåll innan återresan anträds.

Förköp av biljetter i Café Emma & Restaurant, Mollösund.

Kustturer med BOHUSLÄN

Vi inleder kustturerna med en kort tur söndagen 3 juli. Abonnerad buss tar resenärerna från Göteborg till Mollösund där resenärerna har några timmars uppehåll för att se sig om innan BOHUSLÄN avgår från Mollösund till Marstrand och Göteborg.

Förköp av färdbiljetter för buss- och båtresa i Turistbyrån i Göteborg.

De långa kustturerna börjar torsdagen 14 juli då BOHUSLÄN går från Göteborg till Kungshamn med anlop av de vanliga stationerna på vägen. Det blir två timmars uppehåll på Gullholmen skilda inte resan går innanför Tjörn i händelse av sjögång. Buss ansluter i Kungshamn för återresa till Göteborg. Förköp av färdbiljetter för tur & returresa med båt och buss i Turistbyrån i Göteborg.

Fredagen 15 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad och anlöper Hunnebostrand och Fjällbacka på resan. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Hunnebostrand och Kungshamn. Förköp av färdbiljetter för tur & retur med båt och buss i Sotenäs Turistbyrå.

Efter några rundturer utgående från Strömstad, se nedan, vänder BOHUSLÄN söderut.

Måndagen 18 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Fjällbacka, Hunnebostrand och Kungshamn. Buss ansluter i Kungshamn för återresa till Strömstad. Förköp av färdbiljetter för tur & retur med båt och buss i Turistbyrån i Strömstad.

Tisdagen 19 juli återvänder så ångaren BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg. BOHUSLÄN anlöper de vanliga stationerna med ett längre uppehåll i Marstrand om turen inte går innanför Tjörn i händelse av sjögång. Förköp av färdbiljetter för tur & retur med buss och båt i Turistbyrån i Göteborg.

Rundturer från Strömstad

Lördagen 16 juli och söndagen 17 juli går BOHUSLÄN in i Idefjorden och passerar under den nya bron som just har invigts. Biljetter till dessa turer säljs av Turistbyrån i Strömstad.

Förköp av biljetter

Det är glädjande att så många vill resa med våra ångare och vi rekommenderar verkligen förköp av biljetter för att undvika besvikelsen när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen. Biljetter kan förköpas till alla rundturer, till tur & returresor på söndagsutflykterna och till kustturernas tur & returresor med buss- och båt.

Barnbiljetter

Barn mellan 4 och 14 år betalar 20 kronor på samtliga resor, såväl enkel som tur

och retur, med eller utan anslutande buss.

Måltider ombord

På kustturerna serveras måltider som beställs i matsalen vid ombordstigningen. På menyn står kött eller fisk, det finns i allmänhet även ett vegetariskt alternativ. Pris för sallad, smör och bröd, varmrätt och kaffe 160 kr. Barnmenyn kostar 50 kr.

På söndagsutflykterna har vi enbart kalla rätter att erbjuda. På alla turer finns café med varma och kalla drycker, smörgåsar, kaffebröd och glass.

Hamnturer med FÄRJAN 4

När turerna med ångaren BOHUSLÄN slutar för säsongen börjar FÄRJAN 4 sina historiska hamnturer. Varje lördag i september och oktober går färjan från Residensbrons färjeläge intill Stenpiren, med avgång kl. 14.00. Under 2½ timme gör vi en guidad tur genom innerhamnen och tar en promenad iland vid Lindholmen eller Klippan. Läs mer om hamnturerna på sidan 5!

Medlemsrabatt

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på söndagsutflykter och kustturer med ångaren BOHUSLÄN samt på de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4. Söndagsutflykterna är resorna Göteborg-Marstrand-Skärhamn/Ästol/Härön samt Göteborg-Älvängen.

Kustturerna är resorna Mollösund-Göteborg samt Göteborg-Kungshamn-Strömstad och åter. Medlemsrabatten är

50% på biljettpriset för båtresa. Bussresan betalas till fullt pris.

Resor med båt och buss i Sällskapet regi kan endast köpas i förväg. Förköp betalas till fullt pris på inköpstället. Rabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis. Medlemspriset vid resor med båt och buss i Sällskapet regi är följande:

Ordinarie pris	Medlemspris
200 kr	150 kr
240 kr	170 kr

Välkommen ombord i sommar!

INGVAR KRONHAMN

Fler ångbåtturer!

I Sveriges Ångbåtsförenings *Ångbåts-tidabel 2005* hittar man de huvudsakliga tidtabellerna för alla svenska passagerarångare samt även några norska och danska ångare.

I tabellen finner man korta data för varje ångbåt samt adress, telefon och hemsida för respektive ångare.

Det finns även en uppställning över sommarens ångbåtsaktiviteter.

Ångbåts-tidabeln ges ut av Sveriges Ångbåtsförening i samarbete med samtliga svenska ångbåtsrederier.

Ångbåts-tidabel 2005 finns ombord i ångaren BOHUSLÄN under säsongen. Förutom på större turistbyråer.

För att hitta till ångbåtarnas hemsidor kan man även besöka Sveriges Ångbåtsförenings hemsida www.steamboatassociation.se

STYRBJÖRN – veteran på besök

I sommar kommer den kolfyrade ångbogsgeraren STYRBJÖRN på besök till Göteborg där den ligger vid Stenpiren 10–12 juni. Från Göteborg fortsätter STYRBJÖRN till Narvik för att i början av augusti gästa NORDSTEAM i Bergen.

STYRBJÖRN ägs av Norsk Veteranskipsklub som medlemmar har restaurerat fartyget. Passa på att göra ett besök ombord för att se resultatet!

STYRBJÖRN byggdes vid Göteborgs Nya Verkstads AB år 1910, 29,42 meter lång och med en compoundångmaskin på 550 indikerade hästkrafter. STYRBJÖRN har kolfyrad skotsk eldrörspanna.

STYRBJÖRN byggdes för Trafikaktiebolaget Grängesberg–Oxelösund för att under svensk flagg och med Stockholm som hemort betjäna de stora malmfartygen i Narviks hamn.

I samband med invasionen av Norge sänktes STYRBJÖRN av tyska styrkor 14 april 1940 men bärgades redan i juli samma år. Efter reparation fortsatte ångaren sin vanliga tjänst men under tyskt kommando. Efter kriget tog de gamla ägarna över fartyget igen.

Sommaren 1950 gick STYRBJÖRN till Göteborg för en omfattande modernisering på Götaverken. I augusti 1951 var ångaren tillbaka i Narvik.

1963 såldes STYRBJÖRN till Hovding Skipsopphugning och blev norsk med namnet ATLET. Efter några års tjänst för den nye ägaren var det slutseglat 1965 och uppläggnings.

1979 köptes ångaren av Norsk Veteranskipsklub. Den återfick sitt gamla namn och bogsrades, efter dockning i



Ångbogsgeraren STYRBJÖRN i Drammen i april 2005.
Foto: Magne Hansen

Trondheim, till Oslo där en idog skara medlemmar började med ett stort restaureringsarbete.

Restaureringsarbetet har skett i nära samarbete med Sjöfartsdirektoratet och Riksantikvarien, den sistnämnda värnar i Norge verkliga om gamla fartyg och har även bidragit med ekonomiskt stöd.

Snart är arbetet med återställning färdigt och den 95-åriga ångaren är klar att segla igen. Skrov, däck och inredning har reparerats på varv medan medlemmarna renoverat maskinrum, styrhytt och mängder av detaljer.

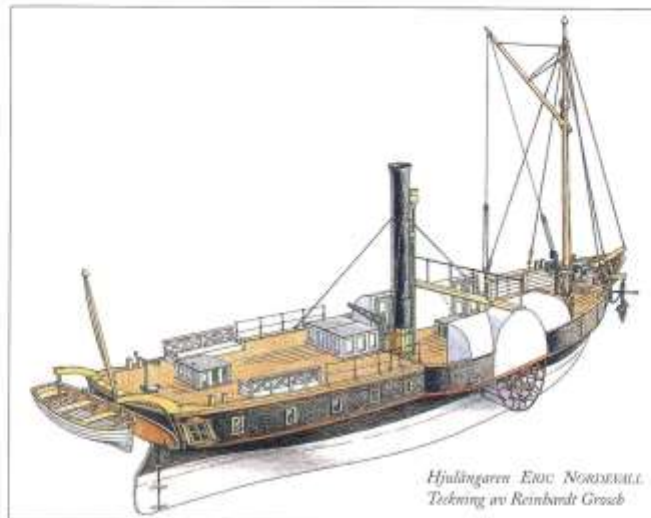
Veteranskipsklubben äger även kustångaren BØRØYSUND medan lastfartyget HÅSTMANDEN överlämnats till en egen stiftelse. Norsk Veteranskipsklub har cirka 400 medlemmar och har som mål att bevara fartygen som flytande museer. Gå gärna in på deras hemsida www.nvsk.no/

Vi i Sällskapet Ångbåten önskar våra norska vänner lycka till med STYRBJÖRN och säger välkomna till Göteborg!

BENGT CREMONESE

Ångbåten Nr 2 2005

Hjulångaren ERIC NORDEVALL



Hjulångaren ERIC NORDEVALL.
Teckning av Reinhardt Gross

Ett osvanligt fartyg är under byggnad i Forsvik vid Göta kanal. Det är en replik av den första generationens ångbåtar som var avsedda för gods- och passagerartrafik på Göta kanal. Dessa ångare hade träskrov, ångpanna, lågtrycksångmaskiner och sidohjul.

De första Götakanalbåtarna

Tanken att förbinda Stockholm och Göteborg med en kanal genom Sverige förverkligades i början av 1800-talet. Trollhätte kanal förband redan år 1800 Väneren med Västerhavet. Göta kanals östgötadel mellan Östersjön och Vättern

var färdig 1822, och 1832 var även västgötadeln mellan Väneren och Vättern klar för trafik.

Vid denna tid hade också de första ångbåtarna börjat trafikera våra insjöar och kuster. Det första rederiet som avsåg att trafikera linjen Stockholm–Göteborg genom Göta kanal var Ångbåtsbolaget Stockholm – Göteborg eller "Stora Bolaget" som lät bygga den första generationen gods- och passagerarfartyg för kanalen.

Propellern var ännu inte utvecklad varför dessa ångare försågs med sidohjul för framdriften. Ett annat problem var

slussdimensionerna. Trollhätte kanal hade byggts med mindre och smalare slussar än Göta kanal.

Fiolbåtarna

Fartygens däck såg uppifrån ut som en fiol för att sidohjulen skulle få plats inoanför största bredden. Av denna anledning kallades denna typ av hjulångare för fiolbåtar.

Fiolbåtarna byggdes med träskrov vid Hammarstens varv i Norrköping. Konstruktör var kommandörkaptenen Johan Gustaf von Sydow. Maskineriet tillverkades vid Motala Verkstad i Motala och bestod av en ångpanna och två balansångmaskiner.

Tekniken bakom balansmaskinen kom till Motala med den skotske mekanikern Daniel Fraser som var teknisk ledare vid Motala Verkstad mellan 1822 och 1843.

Det byggdes fem ångare av fioltypen: AMIRAL VON PLATEN 1834, DANIEL AF THUNBERG 1835, ERIC NORDEVALL 1837, THOMAS TELFORD och CHRISTOFFER POLHEM, båda 1839. Fartygen bar namn efter män med anknytning till tillkomsten av Göta kanal.

Erik Nordevall (1753–1835) var bergs- och vattenbyggnadsingenjör och ledde bland annat flera kanalprojekt.

ERIC NORDEVALL

Hjulångaren ERIC NORDEVALL sjösattes i Norrköping i augusti 1836 och bogserades till Motala för insättning av ångpanna, ångmaskiner och skovelhjul.

Efter provtur på Vättern färdigutrustades ångaren i Norrköping.

Hösten 1837 gick ångaren för Postverket mellan Ystad och Stralsund. Därefter började ERIC NORDEVALL att gå mellan Stockholm och Göteborg genom Göta kanal på den trade den byggdes för.

Med de nya hjulångarna kunde man resa efter turfläta mellan Stockholm och Göteborg. Även om resan tog fyra till fem dagar innebar det en revolution inom samfärdseln trettio år innan järnvägen mellan dessa städer byggdes.

När de nya slussarna i Trollhätte kanal var färdiga 1844 började hjulångarna att få konkurrens av modernare, propellerdrivna och lastdrygare fartyg.

Förlisningen

ERIK NORDEVALL avslutade trafiken på ett högst oväntat sätt. Den 4 juli 1858 avgick ångaren från Vadstena med brännvin som däckslast för Göteborg. Väl ute på Vättern lämnade kapteenen över till styrmannen och drog sig tillbaka till sin hytt. Styrmannen i sin tur lämnade över navigationen till en matros med ordern att hålla nära ön Jungfrun, mellan Vadstena och Karlsborg.

Matrosen höll verkligen nära ön men dessvärre på fel sida. ERIK NORDEVALL gick på grund där den ohjälpligt satt fast. Ett annat fartyg kom till undsättning och tog över last för att lätta den grundstöta ångaren.

Dagen därpå kom två ångbåtar för att dra loss ERIK NORDEVALL. Med hjälp av

ångarens egna maskiner lyckades detta men lyckan blev kortvarig.

Skrovet revs upp när det drogs av grundet. Fartyget fick överges och trossarna lossas innan ERIC NORDEVALL gick till botten på 45 meters djup. Att försöka bärga fartyget var lönlöst. Tiden hade gått förbi de gamla hjulångarna.

Hösten 1980 upptäcktes vraket efter ERIC NORDEVALL av två amatördykare. Efter några år inledde Sjöhistoriska Museet en marinarkeologisk undersökning som givit en omfattande dokumentation. Det visade sig att fartyget var så gott som intakt och i otroligt fint skick med målningar, paneler och dörspeglar. På däck låg utrustning och redskap kvar som man lämnat dem. Färskvattnet och vattendjupet hade skyddat fartyget från förtörelse. Det är numera förbjudet att dyka på vraket.

Planer på bärgning

Planerna på en bärgning av ERIC NORDEVALL väcktes ganska snart och är numera planerad i detalj. Det är egentligen bara en ekonomisk fråga om bärgning kan ske.

Föreningen Hjulångaren Eric Nordevalls Bärgning bildades 2002 och är en fristående gren till Motala Musei- och Hembygdsförenings industrihistoriska avdelning.

Föreningens uppgift är att verka för en bärgning och konservering av hjulångaren ERIC NORDEVALL. Förhoppningen är att fartyget därefter skall placeras i ett industrihistoriskt museum i Motala.

Forsviks Bruk

Forsvik och Forsviks Bruk ligger i Karlsborgs kommun vid Göta kanal där sjön Viken rinner ut i Bottensjön. Här byggdes Göta kanals första sluss 1813.

Fällhöjden mellan sjöarna har gett upphov till industriell verksamhet genom århundraden. I sexhundra år har det smitts järn, sågats trä och malts mjöl i Forsvik. På 1800-talet anlades gjuteri, mekanisk verkstad, träsliperi och ångsåg. På 1930-talet fanns också ett skeppsvarv på bruket där man byggde och reparerade fartyg.

Träsliperiet lades ned 1940 och kvarnen 1961. I samband med varvskrisen lades gjuteriet och verkstaden ned 1977. Sågen upphörde så sent som 1999.

Restaureringsarbetet av det förfallna bruket inleddes i början på 1980-talet. 1993 anställdes en antikvarie för att på plats i Forsvik leda arbetet med fortsatt restaurering och utveckling av verksamheten. Det nedläggningshotade bruket, har förvandlats till ett levande industrimuseum med visningar, utställningar, guidningar, kurser och utbildningar, vandrarhem, och med regionalt ansvar för vår industrihistoria.

Framtidsplanerna innefattar utökad kurs- och utbildningsverksamhet, ett utökat industrihistoriskt ansvar, fler besökare, nya utställningar, mässor och andra evenemang.

Byggande av replik

Samtidigt med dykningarna på vraket efter ERIC NORDEVALL föddes tankarna

på att bygga en replik av fartyget. Att förlägga ett sådant nybygge till Forsvik skulle bibehålla de industriella traditionerna och dra fler intresserade till orten.

1995 bildades Föreningen Forsviks Varv med uppgift att stödja och genomföra projektet att bygga ERIC NORDEVALL II, samt att därefter låta ångaren trafikera Göta Kanal som museifartyg.

1996 kölsträcktes skrovet till hjulångaren och 1999 gick byggandet in i en mera professionell fas när Patrik Zimonyi tillträdde som skeppsbyggmästare. Patrik hade tidigare byggt vikingaskeppet SIGRID STORRÅDA i Lidköping och slupen OSKAR II i Sjötorp.

Projektledare är Bernt Breding, ångentusiasten som gjort hobbyn till yrke. Från sin egen verkstad i Forsvik, B' Ånga, kan han till intresserade leverera mindre ångmaskiner och ångpannor och till och med hela ångslupar.

Byggandet av ERIC NORDEVALL II är ett kompetensutvecklingsprojekt, som finansieras med Växtkraft Mål 3-medel. Projektet ägs av Karlsborgs kommun.

Antalet besökare ökar stadigt. 2004 kom 38 000 besökare till Forsvik för att bl. a. se en hjulångare byggas.

Skrovet byggs i ek och är nu i det närmaste bordfyllt. För att uppfylla nutida krav för passagerarfartyg har vissa modifieringar fått göras för att tillfredsställa Sjöfartsinspektionen. För rimningar och beräkningar svarar Bo Bengtsson, ingenjör och skeppsbyggare, som hela tiden följt projektet.

Sjösättningen av skrovet planeras till 5

augusti 2006, 170 år efter sjösättningen av förebilden. Därefter sker bogsering till Motala för maskininsättning.

Fakta om ångaren

Längd: 28,6 meter
Bredd: 4,3 meter
Största bredd: 6,5 meter
Djupgående: 1,9 meter
Deplacement: 150 ton
Maskineri: Två balansångmaskiner vardera på 17 hkr
Marschfart: 7 knop

Ångmaskinerna

Vid Motala Verkstad sker sammansättningen av de två ångmaskinerna på vardera 17 nominella hästkrafter. Det är lågtrycksmaskiner med en kraftig balans – en järnbalk – upphängd i sin mittpunkt som förmedlar cylinderkolvens och vevstakens rörelser till skovelhjulens axel. Axeln är inte delad, båda hjulen rör sig samtidigt åt samma håll.

Maskinernas arbetstryck är 0,8 bar, dess undertryck 0,6 bar. De är försedda med kondensor.

För att kunna provköra maskinerna i Motala kommer en ångpanna tillfälligt att placeras där. Konstruktionen av ångmaskinerna utgår från fem originalritningar. Efter modelltillverkning, gjutning och bearbetning av maskindelarna sker monteringen av maskinerna i Motala av en särskild maskingrupp inom projektet.

Ångpannan

Ångpannan är en nitad koffertpanna av

eldrörstyp med raka gavlar och sidor. Eldning skall ske med ved och kol.

Tillverkningen av ångpannan sker i en särskild projektgrupp med Karlskrona kommun som huvudman. Det är medlemmar i Varvshistoriska föreningen i Karlskrona som bygger pannan.

Sommaröppet i Forsvik

Under sommaren (4 juni – 28 augusti) har Forsviks Bruk öppet dagligen 10.00–18.00. Midsommarafton stängt.

Utställningar

På Forsviks Bruk finns tre permanenta utställningar, Basutställningen, Nils och John Ericsson och Ljusets kraften.

Varje sommar tillkommer en säsongsutställning. I år heter den "I Arns tid" och berättar historien om det medeltida Forsvik, med utgångspunkt från Jan Guillous böcker om tempelriddaren Arn Magnusson.

Ångslupen FORSVIK

Bland sevärdheterna i Forsvik hör även ångslupen FORSVIK som sedan 1998 gör turer med passagerare från Forsvik på sjön Viken och Göta kanal.

FORSVIK byggdes redan 1867 och har kvar sin ångmaskin från den tiden. Den hette tidigare TAMNAREN. Under juni, juli och augusti går turer lördagar och söndagar kl. 13, 14, 15 och 16.

INGVAR KRONHAMN

EJDERN – reguljär trafik 22–23 juni

Ångfartyget EJDERN från Södertälje firar sitt 125-årsjubileum med att trafikera bryggorna på sina ursprungsträder från åren 1880–1898 i Göteborgs skärgård.

Styrsöbolaget och Västtrafik planerar att erbjuda sina resenärer att resa med EJDERN på två historiska turer från Saltholmen till bryggor i södra skärgården under onsdagen den 22 juni.

Sista turen fortsätter till Skeppsbron där dåvarande Ångslupsbron låg på den tiden EJDERN trafikerade södra och norra skärgården.

Västtrafiks taxa gäller på turena från Saltholmen.

Följande turlista är preliminär och kan komma att förändras vid hård vind.

Onsdag 22 juni

Från Saltholmen	11.00	14.30
till Köpstadö	11.30	15.00
till Styrsö Havsbad	11.45	15.00
till Styrsö Tången	12.05	15.35
till Vargö Stjernvik	12.15	15.45
till Brännö Husvik	12.35	-

Från Brännö Husvik	12.45	-
från Vargö Stjernvik	-	15.50
från Styrsö Tången	-	16.00
från Styrsö Havsbad	-	16.20
från Köpstadö	-	16.35
till Saltholmen	14.00	-
till Skeppsbron	-	17.50

Styrsö Havsbad var dåtidens benämning i turlistan för Styrsö Bratten. På den tiden var Styrsö Havsbad ett utflyktsmål som lockade med hotell, restaurang, varmbadhus och kallbadhus.



Ångaren EJDERN i Södertälje hamn. Foto Claes H. Nygård

Kvällstur onsdag 22 juni

I skrivande stund planeras även ångbåts-tur tillsammans med ångaren BOHUS-LAN under onsdagskvällen enligt följande preliminära turlista:

Från Skeppsbron 18.30 rundtur med anlop av Öckerö och Hjuvik. Åter till Skeppsbron 22.00.

Reservation för förändringar vid hård vind. På kvällsturen säljs biljetter ombord. Västtrafiks taxa gäller ej på denna tur.

Ångfartyget EJDERN har kapacitet för

90 passagerare. Caféservice ombord med kaffe, te, läskedrycker och kaffebröd Välkomna ombord!

Torsdag 23 juni – eventuellt

Det blir eventuellt en tur till Göteborgs norra skärgård torsdagen den 23 juni med preliminär avgångstid från Skeppsbron kl 10.00.

Information kommer att finnas på båten under veckan.

JOHAN JAHNBERG

Ångbåten Nr 2 2005

BRITANNIA in my life



Här ligger BRITANNIA i Majnabbehamnen vid Londonskjulet och inväntar sista avgången från Göteborg till London i oktober 1966. Skjulet är numera Stena Lines Tysklandsterminal och Majnabbehamnen är igenfylld. Foto Bo Starmark

1966 seglade Svenska Lloyds ångare SUECIA och BRITANNIA för sista gången på sin trad över Nordtjörn till London. Tjuftiden bestod för det mesta av så kallade Londonskryssningar. Man gick ombord i Göteborg en lördagskväll och anlände till Tilbury på måndag morgon. Ångaren låg sedan i London en vecka. Då bodde man ombord och seglade sedan åter till Göteborg kommande lördag.

1966 var det slut med detta och fartygen såldes utomlands och är sedan länge uppbyggna.

Min fästmo, senare fru, och jag bestod på

Ångbåten Nr 2 2005

våren 1966 att försöka få tag på biljetter till en Londonskryssning.

Det var inte helt lätt för resorna var eftertraktade. Det lyckades och vi gjorde en synnerligen minnesvärd tur. Att BRITANNIA skulle påverka oss i så hög grad som hon gjorde om hur ett fartyg bör vara och se ut, hade vi inte anat.

Vid Majnabbe

Well, så sitter vi äntligen i bil på väg mot Majnabbehamnen. Min bror kör oss och biljetter, pass och bagage är klara sedan länge. Vi svänger upp framför det

pampiga Majnabbeskjulet och går ut. Bredvid skjuter ett växellok just in "Londonspilens" vagnar in i skjulet (tänk att åka tåg från Stockholm, genom Göteborgs hamn till Majnabbe!).

En våning upp sitter en äldre myndig man i Svenska Lloyds uniform. Han är till åren kommen, ser barsk ut, har skärm-mössa med rederiets märke och snibbkrage. Osökt liknar han en tysk kejsarlig amiral från 1916. Men det är BRITANNIAS radiotelegrafist som tar emot våra biljetter, prickar av oss på passagerarlistan och anvisar oss hytten B-52. Medan passen blir stämpade, tar någon hand om bagaget och för det till hytten.

BRITANNIA har gös med Göteborgs vapen på gösstaken, i firtoppen Storbritanniens flagga (Red Ensign), i salningarna Blue Peter respektive postväpnel. I aktermasten sitter den vackra rederiflaggan, vit med ett blått malteserkors samt på spelet längst akterut den svenska flaggan.

De sista bilarna lastas ombord. Varje fordon lyfts ett och ett med lyftkran ombord genom förliga lastluckan och surras ordentligt nere i rummet.

Så går vi över den täckta landgången och står i ångarens övre trapphall. Överallt blänker det av mahogny och puts. Det luktar rent. En mycket svag doft av varm maskinolja känns. Vår hytt ligger på samma däck, promenaddäcket, så den är lätt att hitta. Vi trivs redan.

Lite om ångarna

BRITANNIA och SUECIA var byggda 1929 vid Swan, Hunter & Wigham

Richardson Ltd i Wallsend och Newcastle on Tyne.

Svenska Lloyds direktör Herbert Metcalfe hade beställt dem och de blev med tiden ett känt och mycket omtyckt inslag i Nordsjötrafiken. Ångturbinerna gav dem en ljudlös gång och de var förhållandevis snabba, omtrent 17 knop. Inredningen var levererad av Mappin & Webb och gick i robust British shipping-style och var mycket hemtrevlig. BRITANNIA var inredd i tudorstil i röksalongen med mörkboiserad ek på skotten medan SUECIA:s motsvarande utrymme hade svenskinspirerade sidentapeter med sjömotiv. I övrigt var de lika och svåra att särskilja.

Besättningen var till ären och flera hade seglat ombord sedan 1929. Fartygen var tunga och krävande att arbeta i med branta trappor och lejdare och långa gångar. En otrolig puts och renhållning rådde och mathållningen var vida berömd liksom inredningen.

Ångarna sattes in på Londontraden 1929 och fortsatte sedan till andra världskrigets utbrott. Under kriget låg de upplagda i Göteborg. 1946 gjordes några repareringsturer mellan Cuxhaven och Hull. I övrigt blev de sin linje trogna tills de såldes till Medelhavet.

Loss överallt

Avgångstiden närmar sig. "All visitors ashore" ropas ut och besökande troppar över landgången. Så rings det kraftigt i skeppsdockan och i samma ögonblick faller landgången samman med ett brak och lyfts bort med en av hamnkranarna.

Man enklar upp och Rödas BIRGER kopplar akter och drar ut från kaj. Så loss med förspring och förända och BIRGER drar ångaren i nästan 180 grader runt hörnet på Majnabbe. Sakta glider BRITANNIA ut på älven i en mjuk gir med aktern uppströms.

BIRGER släpper trossen och kapten Sune Lindgren fattar strängen till en av visslorna och tre långa signaler ljuder ut över Göteborg följda av BIRGER:s svar. Förstumade och lite lomboörda står vi på båtdeck vid skoesten och vinkar till de anhöriga. Flaggan skiftas från spelet till gaffelnocken på aktermästen. Blue Peter halas, postvimpeln och gösen likaså.

Kvällen är mild och hamninloppet är alltid lika intressant att se. För sakta maskin glider ångaren ljudlöst ut förbi Carnegie, Nya Varvet, Nya Älvsborg och ut på Räv- och Danafjordarna. Överallt känd kust.

Vinga ligger strax akteröver och BRITANNIA seglar full fart, cirka 17 knop. Nu är vi på väg! Nu ligger Storbritannien föröver med en veckas vistelse ombord i en fin ångare!

Det förväntas att man är värdt klädd till middagen så vi tar oss till hytten för nu är det kostymdags och middagssignalen går inom kort.

Bord 17

Vårt bord står längst förut om styrbord i matsalen. Ett dämpat ljus faller in genom fönstren, som i frontskottet är täckta med plåt som skydd mot överbrytande sjö. Mjuka mattor förtar varje

hårt ljud. Bordet är överdådigt dukat med servetter brutna som "biskopsmössan". Riktiga blommor finns på varje bord. I centerlinjen står Captain's Table, något större än de övriga.

Vi blir fem till bords. Våra bordsgrannar är något äldre än vi och gör en enkel tur till London. Detta år, 1966, har ju ångaren BOHUSLÄN gjort sin premiärtur i Sällskapet Ångbåtens regi och en av bordsgrannarna känner väl till vår verksamhet. Här saknas inga samtalsämnen.

Maten och dryckerna, personalen och atmosfären ombord gör stämningen god och vänlig. Vid mandeltårten och portvinet är samtalet livligt.

Så undrar tönten som sköter serveringen vid vårt bord var vi önskar dricka kaffet med aveten; i musiksalongen, på det inbyggda promenaddeck eller i röksalongen. Det blir musiksalongens kretongklädda möbler som segrar. Denna salong där inte ett steg hörs och tystnaden är fullkomlig är fylld av bekväma fåtöljer klädda i blåvit kretong. Rökning är tillåten här och bredvid min konjakkstupa ligger en Hofnar Corona.

Genom de blyinfattade fönstren ut mot det inbyggda promenaddeck eller verandadäck silar ett mildt ljus in.

BRITANNIA rör sig lite i en gammal dyning och det knarrar överallt i träinredningen.

Berömd mat

SUECIA:s och BRITANNIA:s mat var vida berömd och ingick i biljettpriset. Redan

avgångsdagen serverades en tre-rätters middag. Dagen till sjöss, en söndag, inleddes med en rejäl brittisk frukost. Lunchen mitt på dagen var gläde bord i form av en överdådig buffé. Här fanns olika sorters sill, sillgratäng, kalvbräs, rostbiff, mycket småvarmt samt ost. Alla slags drycker fanns att tillgå.

Framåt eftermiddagen var det så dags för Afternoon Tea, som stod uppdukad på ett stort bord i övre trapphallen. Här fanns flera sorters te hållt i stora kannor som depå, vilket gjorde teslar onödiga. Scones, cakes och biscuits serverades till jämte olika sorters marmelad. Tekopporna var mycket stora och tunga. Teet kunde med fördel drickas ute på däck i lä.

Den sena middagen avslutade måltidsordningen och bestod av en liten sandwich följt av förrätt, varmrätt och dessert. Kaffe med tillbehör kunde inte drickas i matsalen utan serverades efter beställning i ångarens salonger.

Aktuella tider för de olika måltiderna stod att läsa på en liten tavla vid purserns kontor. Passagerarna förväntades hålla reda på tiderna och sig själva.

B-52

Vår hytt ligger på huvuddäck. I skottet ut mot däck finns ett rejält fönster. Innanför detta finns en höj- och sänkbar mattglasskiva, som förhindrar insyn.

Hytten är enkel: två mahogniskojer med hylla bredvid, ett litet utrymme att hänga kläder, ett stort tvättställe med tandborstglas i förkromade hällare och

en stor spegel. Allt skiner av puts och ordning. Toalett finns i ute i gången.

Tysta ser vi ut på Nordsjön. Skymningen faller och långt bort tindrar lanternor från andra fartyg. BRITANNIA rör sig lite och det regelbundna knarrandet från allt trävirke för tankarna till en lugn andhämtning. Vi har inte dragit för gardinerna och innan sömnen kommer, ser jag några stjärnor på den mörknande himlen. Tänk att få bo här en hel vecka...

Solen skiner in i hytten och vi vaknar nästan samtidigt. Upp och hoppa! Inget slående här, inte. En timma kvar till frukosten inbjuder till en promenad runt i ångaren. Båtdeck för bli första objektet. Kommandobryggan i glänsande lackad teak lockar men där släpps självfallet inte passagerare in men vakthavande, kapten Lindgren själv, står på babords bryggvinge och svarar vänligt på frågor.

Kommandobryggan påminner om den på BOHUSLÄN. En styrhytt med öppna bryggvingar på båda sidor. I styrhytten härskar enkelheten. Ratt, kompass, några smärre instrument som pejskivor, kikare m.m. Radar finns men skärmen sitter i navigationshytten akter om styrhytten.

På bryggvingarna finns endast maskintelegraf samt strängarna till ångvisslorna. Hos befälet finns hög nautisk kompetens. Sextanten används av alla på bryggan, VHF-radio finns också.

Vi drar oss akterut på båtdeck. Putsat och prydligt överallt. Ur maskins skyltigt hörs turbinernas susande och ett

svagt brum från oljebrännarna. Inga höga ljudnivåer, inte.

Nere på akterdeck står vi längst akteröver vid flaggspelet och bör brusat från kölvattnet. Vattnet är blågrönt och vitkummande. Här känns vibrationerna från propellern en aning. På babords reling sitter släploggen i sitt beslag. Räkneverkets siffror är gåtfulla för en lekman och säger oss ingenting. Kanske styrman kan förklara för oss senare.

Senare på dagen sätts flaggan i gaffeln. BRITANNIA är snart midsjöss Nordsjön och ska möta SUECIA. Mötet blir pampigt. På långt håll liknar SUECIA vilken skärgårdsbåt som helst men snart är hon helt nära och kommer forfarande med 17 knop i lätt akterlig sjö. Hålsningar utväxlas med ångvisslorna och flaggorna sänks till hållning. Befälen hälsar varandra med honnör och passagerarna vinkar. Fin reklam för ångarna och rederiet.

Tilbury och Millwall Dock

I Tilbury hade Svenska Lloyd ett eget ställe att anlöpa. Eftersom tidvattensskillnaderna är avsevärda i Themsen hade byggnaden anpassats för detta. Själva byggnaden låg upp på briken och var även en mindre säckbangård för "Swedish Lloyd Boat Train", direkttåget in till London.

Tullbehandlingen skedde i huset. Härifrån ledde två landgångar ner till en rejäl träklädd pontonbygga med träpollare. Det hela var byggt i en äldre stil och såg oerhört brittiskt ut. En bogserbåt assisterade vid manövrarna. Här låg

ångarna endast en kort stund. Sedan förhalade man uppför floden till Millwall Dock inne i London. Detta tog nästan hela dagen och först sent på eftermiddagen gled ångaren in i dockan. Dockinfarten var smal och det var inte många meter tillgodo på varje sida. Fartyget låg något tiotal meter ut från kajen med en mindre tjockt präml på insidan. Midskepps finns landgången.

Vid dockporten satt vaktman och såg till att inga obehöriga kom in på dockområdet. Svenska Lloyds kryssningspassagerare rädde sig själva hela veckan. Inga gruppaktiviteter, guidade turer eller jippon fanns utan man tog bussen utanför dockporten till Mile End på tunnelbanan och vidare in i City. Före landgång skulle man säga till ombord vilka måltider man önskade under dagen och när man ungefär var tillbaka på kvällen.

Som sagt, passagerarna förväntades inte vara hjälplösa.

Passkontrollen skedde till sjöss i höjd med Sheerness. En slup från Immigration Office kom upp longside och ett antal tjänstemän embarkerade. Passagerarna hade sedan att infinna sig på verandadäck med aktuella handlingar. Passkontrollen var noggrann och ett antal frågor ställdes. Slutligen stämpelades passet och lämnades åter med ett "Welcome to Britain, sir!"

Vår "bostad"

Här ska inte talas om London men några glimtar från "livet ombord" må berättas.

Varje dag efter frukost säger vi till i



Det är debut i matsalen ombord i BRITANNIA inför sista resan från Göteborg. I bilden mitt bord 17. Foto Bo Starmark

kostoret vilka måltider vi önskar under dagen. Ombord vill man gärna veta när vi ungefär är tillbaka ombord. Det blir inga luncher och inget te heller utan vi tar det på stan. Middagarna på tidiga kvällen vill vi ha efter en lång dag iland. Vi har hela bord 17 för oss själva och blir omsorgsfullt upppassade. Servitrisen har arbetat ombord sedan tidigt trettioatal och vet att berätta åtskilligt. Om dimma och sol, om våldsamma höststormar och stilla människor, om berömda personer men framför allt om ett engagemang i ett avhallet fartyg.

Sent varje kväll kopplar man över till

landström. Plötsligt släcks all belysning för att några sekunder senare sakta återkomma. Detta för att slippa elda och hålla generatorer igång. Dagtid däremot hålls fullt ångtryck för generatorer, varmvatten och sådant.

En kväll har jag beställt ett varmbad. Badrummet är enkelt. Skotten utgörs av de nitade plåtarna målade i krämvitt. Vitmålat upp under däck. Belysningen i robust däcksmattur. Svartmålad järndurk med trätrall av teak. Badkaret har ben och fötter och är enormt. Fartyget håller med badlakan och borste av rotfruktsmodell.

Ångbåten Nr 2 2005

Mot Tilbury och Göteborg

En vecka går snabbt och tidigt på lördagen dras BRITANNIA ut ur Millwall Dock och stävar sakta för egen maskin nerför Themsen som ingalunda är rak. Vi har lots ombord, en kraftigt byggd man i svart lotsuniform. Kapten Lindgren och lotsen pratar som goda vänner gott. Tidvattnet är på väg ut med några knop men BRITANNIA glider obesvärat fram.

Vid Tilbury girar hon och förtöjer vid pontonbrygga med fören uppströms. En mängd passagerare strömmar ombord och det är som vanligt fullbelagt ombord. Bagage bärs ombord. Några bilar vinschas ombord. Framme på backen postar och slarvar ångvinscharna.

Så är det avgång. En bogserare drar upp aktern så att BRITANNIA ska kunna vända och sevä ut. Styrbords roder och halv fram. BRITANNIA girar inte alls utan stävar drivande tvärs strömmen mot Tilbury. Kapten Lindgren slår Full back. Fartyget glider alltjämt drivande tvärs floden lydigt mot Gravesend mitt emot Tilbury.

Full fram i turbinerna men ångaren vill inte gira utan går tvärs över Themsen. En jänke från McCormack har all möda att hålla undan. Men inget hojtande, skrikande eller upprört tutande i lurar och visslor. Kapten Lindgren slår sina manövrar på telegrafan, dricker te med lotsen och pratar om något helt annat. Jag står undrande vid kommandobryggan.

BRITANNIA rör sig utåt fast på tvären och pendlande mellan norra och södra

Ångbåten Nr 2 2005



BRITANNIA vacker skorsten. Foto Bo Starmark

Themsenstranden. Nu är vi flera åskådare vid bryggan. Då säger kapten Lindgren: "Ni förstår, hon gör så här ibland och det måste man förstå och rätta sig efter".

Åter på Nordsjön

Det blåser upp ordentligt och vi har sjön på babords läring. BRITANNIA börjar slingra och en del passagerare uteblir från måltiderna. På söndagen rör hon sig ordentligt. Borden i matsalen har slingelister och under tallerikar och fat ligger fuktiga servetter.

Personalen är skicklig. Vid middagen

på kvällen har sjön växt ytterligare. Varmrätten ska just bäras in. När servitriserna just kommit fram till borden, stannar de alla som förstenade och står orörliga. Sekunden efter lyfter BRITANNIA aktern högt, lägger över åt styrbord, sänker aktern och höjer fören och slutar med en överhaling åt babord. Ett samfällt "Åååååååå!" går genom matsalen. Servitriserna ler och vår säger: "Jaja, hon har sina små extor för sig"....

"Ett fartyg är ingen slav.

Man måste göra det lätt för henne på ytan, och man får aldrig glömma att man är skyldig henne alle i fråga om omtanke, skickligt bandhåvande och kärlek..."

Joseph Conrad

Epilog

Några veckor efter vår resa läste jag att BRITANNIA låg vid Majnabbe klar att avgå till kvällen på sin sista resa till London, där SUECIA redan var. De skulle sedan mötas på Nordsjön för sista gången. Jag tog kameran och cyklade ner till Majnabbe.

Ombord visade man mig stort tillmötesgående, tände lampor överallt, öppnade utrymmen som jag aldrig sett, visade kök och maskinrum. Tyvärr hade jag ingen blinst men är ändå glad över de bilder som togs. Bilderna här i artikeln är alltså tagna i oktober 1966 vid dåvarande Majnabbehamnen.

BO STARMARK

Vinterarbeten ”på däck”

När BOHUSLAN läggs upp efter avslutad seglingsäsong är det av någon outgrundlig anledning rätt vanligt att större delen av däckpersonalen nära nog försvinner, medan å andra sidan våra vinnare på maskinsidan är snabba att påbörja förberedelserna för sina många vinterarbeten.

Detta fenomen har visat sig rätt vanligt de senaste åren och det är egentligen först vid vintertäckningen av BOHUSLAN som sektion däck kommer igång på riktigt.

Arbetsdagar ombord är som alltid tisdagar och torsdagar mellan kl. 10.00 och cirka 14.00 samt lördagsförmiddagar. Tisdagarna och torsdagarna samlar huvudsakligen daglediga pensionärer, medan lördagarna lockar en del yngre aktiva medlemmar.

Lördagsverksamheterna bedrivs dels ombord i BOHUSLAN och dels på Gotenius Varv, som välvilligt ställer arbetsutrymme till förfogande.

Från den gångna vinterens huvudsakliga verksamheter kan rapporteras följande. Vi går logiskt från bryggan och nedåt, mot inredningen under däck.

Den stora ratten togs loss och färdades ned på utsidan för att hängas upp i caféet på akterdäck. Mässingsbeslagen skruvades av, rengjordes och behandlades. Ratten släpades ren, oljades flera gånger med utspädd benarolja samt några lager fet olja. Den skinande ratten sattes åter på plats i mitten av mars.

Samtliga trallar av teak har slipats och överdragits med benarolja. Arbetena med de större trallarna på bryggan har

utförts på varvet och de mindre trallarna på promenaddäck har behandlats ombord.

De invändiga sargarna till de förliga fönstren i röksalongen har slipats och lackats. De två öppningsbara fönstren i samma salong har setts över samtidigt som läderremmarna till dessa, som var svårt uttorkade, har fettats in och lagats.

Några glas i lanterninerna i mat- och dampsalongen var spruckna och byttes av glasmästare. Lanterninerna målades invändigt.

Klädseln på sofforna i röksalongen har alltsedan vi övertog BOHUSLAN bestått av en livlös och rätt tråkig galon. Samma var ju förhållandet i matsalongen och där byttes klädseln för ett antal år sedan till skinn i grön färg.

Möbelklädseln i röksalongen är nu efter en del mindre skador mogen att ersättas och genom tapiserarens försorg kläs nu de sex sofforna, liksom de två hörensitsarna, i svart antikläder. Behagligare att sitta på och salongen kommer närmare sitt ursprungliga utseende.

Toiletterna för passagerarna, och för besättningen, har fräschats upp med målning och även dukarna har lackats.

I maskängingen har arbeten med förfärdigandet av ett antal goda friholter pågått, alla med tampar i försänkta skärar samt förstärkta med rostfria bultar. Även några korta friholter har tillverkats att lätt ha i beredskap vid tilläggningar.

Arbetena med färdigställandet av hytt nr 9 under däck (aktere om styrbord) stod stilla en tid sedan allt originalvirke

behandlats och grundmållats. Efter helgerna började återuppbyggnaden och då gick det undan!

I skrivande stund får man redan en god bild av det färdiga resultatet. Det mesta snickeriarbetet torde bli klart inför sommarsäsongen, medan det dryga och tidskrävande målningsarbetet får anstå till nästa vinteruppehåll.

Ett provisoriskt draperi till aktersalongen och som behövs vid våra längresor med övernattnings ombord, ersätts nu av ett permanent sådant i röd sammet upphängt på mässingsstång.

Även om det egentligen inte skall vara något draperi här är det bättre om det stilmässigt är anpassat till aktersalongens vackra röda plyschsoffor.

Till kaptenshytten hörde en så kallad patentlavoar, eller kommod, med nedfällbart porslinsfat, tvålapp samt med behållare för färskt vatten och använt tvättvatten. Denna fastmonterade möbel togs iland när kaptenshytten återfick sin ursprungliga storlek och har därefter förvarats i förråd.

Efter rengöring, diverse reparationer, skrapning, slipning, insüdes målning och urvändig lackning, monteras nu möbelen på ursprunglig plats i kaptenshytten som nu, efter så många år, återfår sin rätta inredning och sitt ursprungliga utseende.

Detta är en liten resumé över däckavdelningens verksamheter ombord under vintern. En hel del ytterligare ”småpysel” förekommer givetvis för att hålla vår fina BOHUSLAN i gott skick.

C de S

Skärpta säkerhetskrav

I Statens maritima museers Nyhetsbrev Nr 2, 19 april 2005, läser vi att skärpta säkerhetskrav stoppar ångfartyg.

Det är emellertid inte bara ångfartyg som drabbas av Sjöfartsinspektionens föreskrifter om konstruktion, stabilitet och fribord. De nya bestämmelserna gäller alla passagerarfartyg som inte trafikerar skyddade skärgårdsleder och innebär att passagerarfartyg som trafikerar fartområde D skall uppfylla krav på skadestabilitet. Undantagna är fartyg som för färre än 60 passagerare.

Beroende på byggnadsdatum börjar kraven tillämpas mellan 2006 och 2010. För fartyg byggda före 1940 kommer kraven 1 juli 2006.

De allra flesta av de traditionella passagerarfartygen är godkända för trafik i fartområde E vilket omfattar våra skärgårdar och insjöar, dock ej oskyddade delar av Väner- och Vättern. Gränslinjen mellan D- och E-området finns inlagd på sjökort på Sjöfartsverkets hemsida och koordinaterna återfinns i Sjöfartsverkets föreskrifter om fartområdenas indelning.

Det är tillåtet att segla en nautisk mil utanför den fastlagda gränsen när den signifikanta våghöjden den aktuella dagen inte är större än 0,5 meter.

Det är inte många av de traditionella passagerarfartygen som trafikerar fartområde D. Detta område ligger i gränsområdet för det som tidigare hette inomskärsfart och innebär för ångaren BOHUSLAN att den inte längre kan gå norr om Grebbestad med 60 och fler passagerare. En del stockholmsångare

kan inte heller längre göra utflykter i havsbandet som man gör vid vissa tillfällen.

Den ångare som emellertid drabbas hårdast av de nya föreskrifterna för konstruktion, stabilitet och fribord är TRAFIK av Hjo som under sina turer på Vättern enbart trafikerar fartområde D. TRAFIK byggdes 1892 för att trafikerar just Vättern och gör så alljämt om somrarna.

För att uppfylla kravet på läckstabilitet skall ett fartyg bibehålla stabiliteten även om vatten strömmar in i en avdelning under däck, vilken som helst. Vattenfylld exempelvis maskinrummet skall fartyget alltså fortfarande vara stabilt. Med de äldre fartygens utformning är detta i allmänhet inte möjligt. En lösning är att medföra mindre än 60 passagerare.

Om vi går med färre än 60 passagerare gäller inte de nya reglerna, men det slår undan det ekonomiska underlaget för oss helt. Vi har nyligen lagt ett nytt däck för 600 000 kronor, säger Anders Svenson, i Sällskapet s/s Trafik.

De nya reglerna är ett uttryck för att samhället nu skärper kraven och de bygger på politiska beslut. Vi är öppna för att diskutera alternativa lösningar, men det är upp till rederierna själva att föreslå dem. För passageraren måste säkerheten vara lika bra oavsett om man betalar för att resa med ett traditionsfartyg eller ett modernt fartyg, säger Per Nordström, ställföreträdande sjösäkerhetsdirektör på Sjöfartsinspektionen.

Från Sjöfartsverkets sida menar man

att synen på särskilda lösningar för traditionsfartyg är en missuppfattning. Konventionen beträffande traditionsfartyg mellan ett antal EU-länder, där nu även Norge finns med, kom till för att underlätta skolseglingar med skutor i de olika ländernas vatten.

För traditionsfartyg som bedriver passageratrafik i svenska vatten betyder konventionen ingenting, menar Per Nordström vid Sjöfartsinspektionen.

Inom Statens maritima museer, som har uppdraget att verka för att kulturarvet inte bara ska bevaras utan också brukas, anser man att regelverket bör kunna anpassas efter dagens faktiska verksamhet.

Vi har haft samtal med Sjöfartsverket. Blir det i förlängningen så att höjda säkerhetskrav helt motverkar brukandet av detta kulturarv och fartygen tvingas ligga vid kaj så kan inte vi uppfylla de uppdrag vi fått av regering och riksdag. Då måste vi få till stånd en utökad dialog både mellan myndigheter och med fartygsägare men kanske också mellan departementen säger Hans-Lennart Ohlsson, avdelningschef på samlingsavdelningen vid Statens maritima museer.

INGVAR KRÖNHAMN

Vill Du prenumerera på Nyhetsbrev från Statens maritima museer? Gå in på deras hemsida www.maritima.se/

Båtar runt omkring

RYGERFJORD

Styrsöbolaget har haft den norska snabbgående katamaranen RYGERFJORD inhyrd för provtrafik i södra och norra skärgården 19 mars-14 april.

Förutom Styrsöbolaget har Västtrafik, Trafikkontoret i Göteborg, Öckerö kommun och Vägverket varit med i projektgruppen för provtrafiken. Provtrafiken har bekostats med hjälp av EU-bidrag från Carpe Mare.

Vad är som gör RYGERFJORD så intressant? Jo, den är byggd i kolfiber vilket innebär en viktreduktion med cirka 50 % jämfört med en aluminiumbåt. Det innebär att den klarar sig med mindre motoreffekt, som i sin tur medför lägre svallvågor än för en motsvarande aluminiumbåt.

RYGERFJORD drivs av två MAN V12-dieslar på vardera 1000 hk, som ger en fart på 34 knop med full last. I skärgården har den körts med cirka 27 knop, vilket ger en god driftsekonomi. Båten är 20 m lång, 7,2 m bred och får ta 97 passagerare.

RYGERFJORD är byggd 2004 vid Bröderna Aa i Høyen, Norge och tillhör L. Rødne & Sønner i Sjernarøy, norr om Stavanger.

LINDA

Vägverkets trafik på Nordöleden från Burö till Knipplå, Hyppeln och Rosö har fått en större färja som ersätter för NORDÖ III, som blir reservfärja. Den nya färjan heter LINDA och är byggd 1978 vid Åsiverken som FÄRJA 61/302.

Färjan har byggts om vid Ö-varvet på



RYGERFJORD i 30 knops fart utanför Åsperö Östra 17 mars 2005. Foto: Gunnar Söderberg

Öckerö, Skrov och rampen har ändrats för att passa färjelägena. Färjan har även fått nya motorer, propelleraggregat och däckshus.

NORDÖ II

Styrsöbolaget köpte bilfärjan NORDÖ II från Vägverket Färjerederiet i slutet av april. Färjan kommer efter sommaren att byggas om till kombinerad bil- och gods-färja. NORDÖ II är byggd 1969 vid Åsiverken och tillhörde från början Öckerö kommun. Den har trafikerat Nordöleden i Öckerö kommun.

Avsikten är den skall ersätta gods-färjan GÖTA som faller för åldersstreck-et. GÖTA är byggd 1932 och har varit gods-färja i södra skärgården sedan 1978.

LYRÖN

Börjessons Sjötaxi på Donsö har köpt S:T IIB från Ven-Trafiken AB i Landskrona. Båten är byggd 1973 vid Boghammar Marin. Den är 28,89 m lång, 5,70 m bred och få ta 198 passagerare. Nytt namn på båten är LYRÖN.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2005

HERBERT



HERBERT förtöjd vid Klintebryggan i Lennartsfors en sommarlag 1968. Som den vakne iakttagaren säkert ser stämmer inte utsvendat riktigt med det vi sett i Ångbåten: på ett tidigt stadium i båtens historia har man böjt styrhytten och försatt den med fönster så att vorgångaren hade fri sikt akterut över det timmersläp som bogserades.

Vid ett kritiskt tillfälle, i storm på Väners när man varit i Sjötorp och hämtat en nybyggd präm, frågade sig maskinisten Agart Wessberg om styrhytten satt fast ordentligt:

"Bolaget hade beställt en ny präm i Sjötorp som kunde ta 80 ton massa. Det gick fort på lösen till Sjötorp men när vi gick tillbaka fick vi ta hamn mellan två öar som hette Torsö och Brommö. Där

läg vi nära 14 dagar. Då fortsatte vi fast det inte hade stillnat riktigt, men vinden ökade på så vi miste allt vi hade på däck. De var rädda att styrhytten skulle gå för den var satt på en plåtkapp med skruvar, men så illa blev det inte."

GÖSTA JOHANNESSEN

Det är 100 år sedan HERBERT byggdes på Eriksbergs Mek. Verkstad. Efter många år i Dalsland och sydvästra Värmland går HERBERT numera i sjön Mjörn för Mjörns Ångbåtsförening.

HERBERT återvänder 2-3 juli till Eriksberg för visning för media och allmänheten. Se mera om HERBERT i Aktersalongen på sidan 23!

1K

Ångbåten Nr 2 2005

STORHOLMEN



Jag skulle vilja uppmana alla som följer med HERBERT på dess resa hit upp till Dalsland och Nordmarken instundande sommar att hålla ögonen öppna för Ni har då tillfälle att möta STORHOLMEN, en av de verkliga veteranerna i kanalbåtsflottan.

Hon byggdes på varvet i Oskarshamn 1896 och - kärt barn har många namn! - hon har betat BOMHUS II, FAGERUDD och DÖBELN. Sedan S. F. Edman från Ljungskile köpt henne fick hon det namn hon fortfarande bär.

STORHOLMEN trafikerar sommartid Dalslands kanal mellan Köpmannebro och Bengtsfors och ses här vid båtbyggan i Bengtsfors sommaren 2004.

GÖSTA JOHANNESSEN

21

Aktersalongen

QUEEN ELISABETH 2

Det stora kryssningsfartyget QUEEN ELISABETH 2 anlöper Göteborg 10 juli på en 12-dagars kryssning "Northern Delights" som utgår från hemmahamnen Southampton.

QUEEN ELISABETH 2 ägs av Cunard Line och byggdes 1969 i Clydebank. Fartyget är 293,53 meter långt och har 1850 passagerarbäddar i 927 hytter.

Maskineriet bestod ursprungligen av fyra ångturbiner som 1987 byttes till nio dieselgeneratorer och två elmotorer med en total effekt på 95 625 kW. QUEEN ELISABETH 2 gör 28,5 knop.

Eftersom fartyget inte kommer under Älvsborgsbron får det förtöja i Skandiahamnen där det ligger mellan kl. 8 och 18. Ångaren BOHUSLÄN går från Steppiren kl. 17.00 på en allmän tur när QUEEN ELISABETH 2 lämnar Göteborg. Biljetter säljs vid landgången.

MOTALA EXPRESS

"Vätterns flägel", dockade under maj i Motala för att kapa förskeppet cirka 3,5 meter. Därefter kan ångaren bogseras genom Göta kanal och vidare till Stockholm medan den avkapade delen tar landvägen.

I förra numret av *Ångbåten* berättade vi att MOTALA EXPRESS köpts av rederiet Ångfartygs AB Stockholms Omgivningar. Avsikten är att renovera ångaren på Beckholmen i Stockholm.

Ångaren till rederiet, ingenjör K.G. Knutsson, har låtit först, att MOTALA EXPRESS inte tas från Vättern för att sedan aldrig kunna återvända.

Resan till Stockholm, för renoveringens skull, kan bli en tur och returresa om länen och deras styrelser (Örebro, Östergötland, Jönköping och Västra Götaland), kommunerna, företagen, ångbåtsvännerna och den stora allmänheten runt Vättern önskar detta och beslutar sig för saken och organiserar sig för att ställa upp för fartygets fortsatta verksamhet. En form för detta kan vara en avkastningsfond som årligen lämnar bidrag till fartyget.

(Ur Skärgårdsbåten Nr 2 2005)

Ångbåtsvenemang i sommar

- 8/6 Skärgårdsbåtens Dag i Stockholm
- 10-12/6 Ångaren STYRSJÖRN besöker Göteborg, Steppiren, se sid. 8!
- 22-23/6 Ångaren EJDEN - reguljär trafik i Göteborgs skärgård, se sid. 12!
- 2-3/7 Ångaren HERBERT besöker Göteborg, Eriksberg, se *Ångbåten* 118!
- 2-3/7 Föreläsningarna Byggandet av hjulångaren ERIC NORDEVALL, ångslupsturer m.m. se www.forsvik.com/
- 8-10/7 Sveriges Ångbåtsförenings ångbåtsmöte i Smedjebacken
- 8-10/7 Flensburger Dampf Rundum se www.flensburger-dampf-rundum.de/
- 3-7/8 Nordsteam i Bergen, nordisk veteranbåt og samferdselsfestival, se www.nordsteam.no/
- 21/8 Internationella fyrdagen 50 svenska fyrar öppna för besök 12-16, se www.fyr.org/
- 11/9 Kulturhusens dag, Sjöfartens miljöer, se www.raa.se, se även sid. 23!

Ångbåtar på DVD

För en del år sedan producerade Hocon-Video tre ångbåtsband i VHS-format: Ångaren BOHUSLÄN i Stockholm 1988, Det Nordeuropeiska Ångbåtsmötet i Stockholm 1992 och Nordsteam 1994 i Göteborg.

Tiden har nu blivit mogen för att sammanföra materialet på DVD-format. Filmen har framställts från originalkassetterna men med något annan klippning än de gamla VHS-bandet.

Bortåt tretio traditionsfartyg från tre länder passerar revy. Vi möter modernare passagerartonnage, och får se ett antal välhållna ångslupar. Vi rör oss i Stockholms skärgård, på Stockholms ström, i Mälaren och på Vättern, i Göta kanal och i Göta älv, i Göteborgs hamn och skärgård.

Vi får höra mängder med ångbåtsrut. Vi får besöka några maskinrum och se maskinerna i arbete - från 900 hkr i MARIEHOLM till 75 hkr i SKJELSKÖR.

Filmerna är ett härligt stycke historia med WASA-varvet under uppbyggnad och de stora statsbrytarna vid kajen på Söder. Och KUNG ERIK med sina båda skorstenar. Speltid 21 + 32 + 36 min.

Skivan finns till salu kommersiellt för 200 kronor. Vi erbjuder nu våra läsare skivan för samma pris, varav en rejäl andel stannar hos Sällskapet Ångbåten. Kontakta info@steamboat.o.se eller red.

För icke signerat material svarar Ingvar Kronhamn och Bertil Holmström.

Ångbåten Nr 2 2005

FÄRJAN 4 och Kulturhusens Dag 11 september

På Kulturhusens dag 11 september är årets tema Sjöfartens miljöer. Varje år uppmärksammas en speciell kulturmiljö dit allmänheten inbjuds till besök och guidning.

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

Vid *Ångbåtens* pressläggning hade programmet ännu inte fastlagts varför intresserade ombuds att studera hemsidorna för Riksantikvarieämbetet, www.raa.se, samt Statens maritima museer www.maritima.se

Sällskapet Ångbåten medverkar och samarbetar med Göteborgs Varvshistoriska förening om guidade turer på älven utmed de gamla varvsområdena.

FÄRJAN 4 avgår från Residensbron varje hel timme mellan kl. 11 och 15. Efter rundtur i hamnen anlöper färjan Lundbystrand (vid Götaverken) där Varvshistoriska föreningen har en utställning om varvsepoken i sina lokaler. FÄRJAN 4 går från Lundbystrand tillbaka till Residensbron.

Denna dag har Varvshistoriska föreningen även öppet sin utställning över Storvarvsepoken i Kyrkbyskolan, Prästvägen 11 i närheten av Lundby gamla kyrka. Busslinje 16 går mellan Lundbystrand och Lundby gamla kyrka.

Denna utställning är annars öppen varje tisdag mellan kl. 10 och 13. Stängt under juni, juli och augusti.

Ångbåten Nr 2 2005

Göteborgs maritima kulturår

I samband med seminariet Västsvensk Maritimhistorisk Mobilisering i Göteborg 8-9 oktober 2003 erhöll dåvarande överintendenten för Statens maritima museer, Keith Wijkander, uppdraget att utreda förutsättningarna för en varvshistorisk satsning med bred maritimhistorisk inriktning i västra Götaland. I *Nyhetsbrev från Statens maritima museer 19 april 2005* återgavs resultatet av utredningen i korthet.

Sjöfartsmuseet knyter väl an till Göteborgs maritima kulturella identitet, menar utredaren, men befärar att museets starka symbolvärde kommer att avta i framtiden. Anledningen är att museet i allt väsentligt manifesterar varvs- och rederiverksamheten under uppgången, inte alls vad som hände efter 1970-talets kollaps.

Ett särskilt varvsmuseum har diskuterats i Göteborg men det är ingen bra idé, enligt utredningen: "Det går inte att samla tillräckliga krafter bakom ett sådant 'negativt' projekt..." Bättre då att ge kraftfullare stöd till den befintliga Varvshistoriska föreningen i Göteborg.

Som ett attraktivt förslag presenterar utredaren tanken om ett samgående mellan Sjöfartsmuseet och Göteborgs Maritima Centrum. Ett vitaliserat Sjöfartsmuseum skulle behöva breda sitt ämnesinnehåll väsentligt, med inriktning mot transportteknologi och maritim kultur. Varvsepoken skulle kunna ges en framträdande plats och bli en stark attraktion. En inriktning mot Göteborgs industrihistoria med mekaniska verkstäder och transportteknologi

skulle leda rakt in i dagens Göteborg.

"Det är precis i denna skärningspunkt mellan Göteborgs maritima historia, dess industrihistoriska arv och dess framtidsbranscher som jag tror att ett nytt Sjöfartsmuseum skulle ha sitt stora värde och intresse", menar Keith Wijkander i utredningen.

Utredningen ser Norra Älvstranden som en lämplig lokalisering för ett nytt museum - "... till lika delar en satsning på kultur som på inspiration till närings- och stadsutveckling". På Norra Älvstranden låg en gång varven, men här pågår nu ett av Sveriges största stadsbyggnadsprojekt. "Det nya museet ska inte manifesteras varvens nedläggning, det ska visa varvens betydelse för Göteborg, Västoverige och landet", menar utredaren.

INGVAR KRONHAMN

HERBERT och "De vita båtarna"

(Se bild och text på sidan 21 samt artikel om HERBERT i *Ångbåten* 118)

I min bok "De Vita Båtarna 2" ägnas ett tjugotal av bokens 76 sidor åt HERBERT och systerfartyget HELLE.

Mycket av innehållet bygger på uppteckningar om arbetet ombord, sådant som ej finns dokumenterat någonstans i arkiven.

Enklast kan boken rekvideras genom att 200 kronor insätts på mitt bankgiro 5733 3916, Gösta Johannesson, Holmedal, 672 94 Årjäng, så sänder jag ett exemplar. Vid köp av 5 ex. eller fler är priset 150 kronor per ex.

GÖSTA JOHANNESSON

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 FÖRENINGSS- BREV

SVERIGE



PORTO BETALT



I sommar skall ångbåtsbryggan i Nösund förhoppningsvis åter kunna användas efter renovering. I så fall anlöps Nösund av ångaren BOHUSLÄN på resan runt Tjörn 30 juli. Här ses BOHUSLÄN i Nösund 4 juni 1969. Foto Gunnar Söderberg