



ÅNGBÅTEN Årg 41 • Nr 4 2005 • 121

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björndalavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-53 22 20  
ingvar.kronhamn@home.se (ansvarig utgivare)

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

Mattias Järlestedt, Aspbyckvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,  
mattias@jarlestedt.com

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

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

Tidkriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2006 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan skickas på olika sätt efter överenskomst med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Birta Andersson, Nolebovagnsgatan 16, 426 77 Västra Frilunda

eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litocapital Media AB 2005.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2006 är 150 kr. Postgiros 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89,

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

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

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenspiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Ibaron och Claes Johnson

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från Friljälaget vid Residensbron.

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

## Försalongen

"Försalongen" är den del av tidningen som skrivs allra sist, när vi har en överblick över materialet. Vi rapporterar förstås om vad som har hänt och vad som händer med våra båda fartyg, BOHUSLÄN och FARJAN 4.

Flera av våra aktiva kommer till tals. Mats Demker, flitig i vårt maskinrum, berättar om vilken roll Svenska Lloyds SAGA kommit att spela i hans liv. Björn Persson, ofta båtsman ombord, berättar om hur han kom med som aktiv, hur han ble' må' som den legendariske Manuel på VIKEN brukade säga. Och Robert Qyiding funderar på en befälhavares dilemma.

Ingvar Kronhamn berättar om ett stort problem för alla veteranfartyg, de nya stabilitetskraven. Gunnar Söderberg fortsätter sin historik över Ångslupsbolaget. Och Aktersalongen är mer än vanligt välfylld, både med allvarligt och med mera lättamt gods.

Trevlig julläsning!

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2006: 31 januari

Nr 2 2006: 11 april

Nr 3 2006: 4 september

Nr 4 2006: 7 november

## Omslaget

Nitning av vindskyddets båvgrundfjörn på BOHUSLÄNS promenaddäck. John Forsander (till höger) formar skallen på nagein (oiten) med luftbunnare, medan Kaj Berg står för mothållet. Foto Jan Ågren. Gotenius Varv.

Ångbåten Nr 4 2005

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsväin!

Äter har Du fått en fullastad tidning i handen. En god stunds läsning, som jag hoppas Du skall ha mycket nöje av i vintermörkret.

Årsmötet är avslutat, som vanligt den sista lördagen i oktober månad. Många medlemmar hade hörsammat kallelsen och mött upp i den trivsamma lokalen på Sjömanskyrkan.

Inga sensationer dök upp, mötet avhölls i god anda sedan vi avnjutit kaffebordet. Ingrid Berg hade meddelat att hon ej ställde upp för örnval och ersattes av Anders Munckhammar i styrelsen. Likaså har vår mångårige vice kassör Gunnar Bonander avgått, han ersattes av Roland Lindberg. Tack Ingrid och Gunnar för ett gott jobb genom åren, jag kommer att sakna Er i styrelsearbetet.

Anders och Roland, som är aktiva inom intendenturen respektive däck, blir goda ersättare. Ni är välkomna att ge Er in i styrelsens arbete med liv och lust.

Ångaren BOHUSLÄN har i cirka två månader legat på Gotenius varv och bytet av tuber i pannan är klart. Ett kanonjobb är utfört av extern firma. När detta skrivs medio november ligger ångaren i docka för bottenmålning och skall så småningom förhalas till Skeppsbron till ordinarie vinterläge.

Ombord sker sedvanligt vinterunderhåll, både i maskin och på däckssidan, på varvet och detta kommer att fortsätta även efter vi skiftat kajplats. Det kan åter vara på sin plats med en uppmaning till läsekretsen:

Har Du tid över, vill Du göra en kulturgärning? Gå då ombord vid 10-tiden på tisdagar och torsdagar så träffar Du vintergången som kan sätta in Dig i diverse göromål. Du är hjärtligt välkommen!

En sten föll från mitt hjärta i slutet av oktober, då Sjöfartsinspektionen lär meddela att föreskrifterna angående nya stabilitetsregler som skulle gälla för äldre fartyg från 1 juli 2006 framflyttats till att gälla från 1 juli 2010.

Detta innebär att vi har fyra år på oss att förbereda och eventuellt utföra vissa ombyggnader som krävs för att uppfylla nämnda regler. Fortlöpande information i frågan kommer att delges när det blir aktuellt att agera, från Sällskapets sida.

Som saken nu utvecklats kan styrelsen gå igång med att snickra till turistan för nästa säsong. Redan nu kan jag yppa att vi på resorna upp längs kusten kommer att stryka Bohus-Malmön och Hunnebostrand som anlöpsbryggor.

Malmön på grund av att det ytterst sällan de senaste åren varit passagerare till eller från denna brygga samt att flytbryggor skall läggas ut som delvis kommer att hindra säker manövrering.

I Hunnebostrand är det svårt för den eminente hamnkaptenen Kjell Andersson att röja bryggan från fritidsbåtar, som ligger i vägen för BOHUSLÄN. Vi kommer i stället att anlöpa en nyinviad god brygga i Ulebergshamn.

Någon längresa till fjärran hamnar är inte planerad för sommaren 2006, utan vi kommer att hålla oss på Västkusten. Den lilla klenoden FARJAN 4 har gått till

vintervila vid sin kajplats på Ringön, efter väl utförd värv under hösten.

Även där jobbas det vintertid, är Du sugen att ställa upp, ring till Claes Verner eller Gunnar Söderberg. Du finner deras telefonnummer och e-postadress på sidan 2.

En tanke och en hälsning sänder jag Er alla läsare med önskan om en God Jul ihop med familj och vänner. Vi hälsar igen nästa år, som jag hoppas blir riktigt gott för Er alla!

God Jul  
och  
Gott Nytt År!



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Intendenturen på BOHUSLÄN - kallelse till planeringsmöte

När? Onsdagen den 8 mars 2006.

Var? Ombord i STENA DANICA, under färd Göteborg - Fredrikshamn och åter.

Hur? Vi skall diskutera igenom verksamheten på intendenturavdelningen för kommande seglatsäsong.

Ring Anders "Munken" Munckhammar, 0706-35 15 08, eller Raine Jansson, 031-44 87 66, och anmäl dig!

## Innehåll Ångbåten 121

Försalongen	2	Nya stabilitetskrav	13
Ordföranden har ordet	3	(Ingvar Kronhamn)	
Tubbyte i BOHUSLÄNS panna (Mats Demker)	4	Ångslupsbolagets skärgårdstrafik del 4 (Gunnar Söderberg)	14
Aktuellt från FARJAN 4 (Gunnar Söderberg)	6	Hur jag ble'må' (Björn Persson)	18
SAGA i mitt liv (Mats Demker)	8	En befälhavares dilemma (Robert Qyiding)	19
Årsmötet 2005	12	Aktersalongen	20

## Tubbyte i BOHUSLÄNS panna

Vi började elda i pannan omkring den 20 april, och för att inte utsätta pannan för värmespanningar eldar vi lite varje dag tills trycket är uppe i 13 kg/levem.

När Kennet Magnusson kom ner för att elda en dag såg han att det rann vatten ur sotluckan för styrbordsfyren. Det var bara att ringa efter hjälp och när luckan öppnades konstaterade man att en tub läckte. Genom läckan hade trycket gått ner och medan man väntade på att pannan skulle svalna så mycket att det var möjligt att krypa in och plugga den läckande tuben demonstrerade man brännarfronten.

När temperaturen gått ner offrade sig Bengt Fliesberg. Väl påpälsad mot värmen och sotet kröp han in i flarnugnen försedd med lampa, konen, kopparbrickan och muttern till tubstopparen och skiftnyckel. Under tiden hade vi stukit in den långa stängen genom den läckande tuben, Bengt satte konen, brickan och muttern på stängen och höll emot medan vi drog fast motsvarande kon på utsidan, nu var tuben pluggad från båda sidorna och Bengt kom välbehållen ut igen.

Under åren som gått har vi sett tendenser till frättskador på tuberna men inte så allvarliga att de utgjort någon fara. Vi har fått pannan godkänd av Det Norske Veritas (besiktningsföretaget) varje år, så även i våras. Men det är över 200 tuber i pannan och man ser bara de som sitter ytterst i varje tubsats.

Nu var det en som satt i mitten av tubsatsen som läckte. Förra gången tuberna byttes var 1954, d.v.s. ett par år



De nya tuberna är på plats ovanför bubrens eldrör men är ännu inte fastsvaldade. De rosa markerade är stagtuber som inte skall bytas ut. När pannan är påsladd strömmar de hetta rökgaserna genom tuberna och värmer vattnet i pannan. Foto Kim Forsblad

efter ombyggnaden till oljeeldning så man måste säga att pannan sköts mycket bra under åren både vad gäller vattnets kvalitet och förbränningsförhållanden, inte minst med tanke på att oljekvaliteten var sämre förr.

Maskinchefen bestämde omgående i samråd med övriga maskinister och styrelsen att byte av tuber skulle ske under vinteruppläggningsen och nu var det bara att vädja till högre makter och hoppas att inte fler tuber skulle gå läck under sommaren. Vi hade möjlighet att plugga

ytterligare ett antal tuber men det behövdes inte.

Det är 187 st. tuber som skall bytas, resten är s. k. stagtuber som är gängade i panngaveln och är tjockare i godset. Det är över 500 m rör sammanlagt som skall bytas. Rör av rätt kvalitet och dimension fick beställas i Tyskland och offerter på arbetet togs in från tre företag. Vår gamla kontakt på pannreparationer Steam Boiler Service var billigast och har, när detta skrivs, redan klarat av jobbet.

Ångbåten Nr 4 2005



Glada maskinister i samråd invid bubremaskinen. Från vänster Walter Fogelström, Bengt Fliesberg och Mats Demker. Foto Kim Forsblad

Tuberna är fastsvaldade i pann- och flammugnsgavlarna och man slitsade upp dem med skärbrännare och slog sedan ut dem med dorn och slägga. De få brännisar som blev i hälen svetsades och sedan slipades alla hål helt rena, de nya tuberna slipades rena i ändarna och valrades sedan fast med en tubpress.

Vi har fyllt pannan med vatten och den är provtryckt och godkänd av klassen. Brännarfronterna är monterade och det börjar se normalt ut i maskin.

När detta skrivs ligger vi kvar på

Gotenius Varv. Vi låg i dockan en vecka för bottenmålning och kontroll av bordläggningsplåten bakom avbärarlisten som löper utmed fartygssidan, ett krav som vi fått från Sjöfartsinspektionen. Allt var bra och vi täcker båten medan vi ligger kvar på varvet och förhalar till Skeppsbron den 8 december.

Under tiden på varvet har plåten runt dörrarna från promenaddäck till balkongen på fördäck bytts och reparerats då den var kraftigt rostangripen. Även trädäckets närmast bryggskottet på bal-

kongen har tagits upp och plåtdäcket under reparerats eftersom det var rostskadat och läckte ner vatten till bl. a. besättningstoiletten.

I maskin har vi inte kunnat göra några större arbeten under tiden tubbytet pågätt eftersom vi skall göra en provtur när det är klart. Vi har dock packat om en del ventiler, bytt termostat på varmvattenberedaren och oljeförvärmaren, överhalat vår lilla smörjoljeseparator. Nu håller vi på med justering av vevlagret på medeltryckaren som haft lite för stort spel och som vid närmare kontroll visade att över- och underhalvornas centrum var förskjutna i förhållande till varandra ca 0,5 mm.

Varvet har bytt ett rör som läckte färskvatten i maskinrummet de sista veckorna på seglingssäsongen, samt gjort rent och rostskyddat under förkant på pannan och under durken i lastrummet. Vi har en del kvar på vinterarbetslistan som skall göras när vi kommer ner till Skeppsbron, bl. a. tvärstyckslagret på lågtryckaren.

Till sist den ständiga frågan bland oss som jobbar tisdagar och torsdagar på vintern:

–Hur skall det gå när vi inte orkar längre? Vi är ju, med något undantag, alla över 70 år. Är Du dagledig och vill vara med i ett trevligt arbetslag är Du välkommen. Du behöver inte vara expert men gärna ha lite känsla för traditioner och historia, och inte vara rädd för att få lite "skit" under naglarna.

MATS DEMKER

Ångbåten Nr 4 2005

## Aktuellt från FÄRJAN 4

Nu närmar sig 2005 sitt slut och FÄRJAN 4 ligger väl vinterförtöjd på Ringön efter sin 85:e seglatsäsong.

Året inleddes med att maskinisterna demonterade lågtrycks cylindrens excentrar som hade börjat slamma under föregående års höstresor. Med hjälp av lite påsvetsat material på kilen och efterföljande slipning och putsning blev det hela i nyskick. Vid provkörningen visade sig maskinen gå betydligt tystare.

### Vårrustningen

På däckssidan finns en del att göra i början av året. Under varvbesöket i november hade Gotenius Varv bytt en del rötskadade däcksplank och nåtat om hela fördäcket.

Vi själva skrapade och slipade bort all överflödigt nåtmassa. På de ytor som nåtmassan inte behövde fästa var vidhäftningen i superklass. Vi får hoppas att det sitter lika fast i nåtkanterna och har tillräcklig elasticitet för att inte släppa när däcket följer naturlagarna och krymper eller sväller beroende på trüets fuktighet. Efter slipningen behandlades däcket med linolja, trüjära och terpenin. Även akterdäcket oljades.

Traditionellt samlades ett stort gäng på långfredagen för avtäckning av färjan. Förutom att det alltid är trevligt att ta bort vinterpresenningarna är det minst lika trevligt att under pausen sitta på den gamla träbryggan ta en öl och äta goda ägg- och sillmackor.

Inför seglatsstarten skulle det femåriga NSC-certifikatet förnyas av Sjöfartsinspektionen. Utan det Natio-



FÄRJAN 4 vid Lindholmens gamla färjeläge i väntan på resenärerna under den historiska hamnturen den 8 oktober 2005. Foto Åke Karlsson

nella Säkerhets Certifikatet får vi inte köra passagerare med färjan.

Certifieringen hade inletts med en bottenbesiktning i november och på våren följde den årliga pannbesiktningen. Slutbesiktning skedde under provturen den 13 maj.

### Seglatsstart

Den första beställningsturen kördes den 14 maj för ett bröllop som reste från Klippan till Saltholmen. Fram till den 18 juni utförde färjan totalt åtta beställ-

ningsturer innan det var dags för besättningsarnas sommarlov.

I slutet av juni beslöt Statens Maritima Museer att förlänga k-märkningen för FÄRJAN 4 och ett antal fartyg som k-märktes under 2002. FÄRJAN 4 har nu en treårig förlängning av k-märkningen. Höstasongen inleddes med två beställningsturer den 13 augusti och sedan följde tre beställningar under resten av augusti.

### Speciella rundturer

Den 28 augusti var färjan uthyrd för rund-

Angåden Nr 4 2005



Ångaren EIDERN ligger vid färjans hemmabrygga på Ringön för att kolat inför hemresan till Södertälje. Foto Åke Karlsson 26 juni 2005

turer var 30:e minut från Eriksberg under den pågående utställningen Bo i Göteborg. Turupplägget var bra men marknadsföringen kunde varit bättre. Trots att det var avgiftsfritt att åka med färjan var det inte så många som visste när och var den gick. Det är tur att vi har vår ångvissa som kan locka spontana resenärer. Även den 4 september skulle färjan haft samma uppdrag men det fick dessvärre ställas in beroende på besättningsbrist.

Under Kulturhusens Dag den 11 september var temat Sjöfartens miljöer.

Angåden Nr 4 2005

och kördes därefter varje lördag t. o. m. 29 oktober. En nyhet för året var att resenärerna kunde förköpa biljetter på Stadsmuseet.

Efter sista hamturen hade besättningsarna den sedvanliga avslutningsfesten ombord i färjan.

### Vinterarbeten

FÄRJAN 4 är nu vinterupplagd. Avrustning, avmastning och täckning med delvis nyinköpta presenningar skedde den 5 november.

Pannan är "bläst" på sitt vatten och rengjord inför vintervilan. Maskingänget har även påbörjat demontering av lågtrycks cylindrens slid för byte av bussningar.

På däckssidan finns en hel del som behöver göras om det bara finns kunniga och villiga krafter som kan genomföra och avsluta sådant som påbörjas.

Ett stort projekt är den rostskadade stringerplåten i taket och plåtarna mellan fönstren samt fönsterkarmarna på styrbordsidan. Här kommer det att krävas hjälp av externa verkstadsresurser om det skall kunna genomföras.

Ett mindre projekt är taket i salongen som behöver skrapas rent och målas i de partier där färgen flagnar. De stora fönsterramarna i överbyggnadssidorna behöver kontinuerligt underhåll med kittning och målning. Ja, det går säkert att göra listan längre utan att fundera speciellt länge.

Det är arbetskvällar ombord på måndagar med start vid 16-tiden. Adressen är Stenkolsgatan 1-3.

GUNNAR SÖDERBERG

I samarbete med Varvshistoriska föreningen i Göteborg gjorde färjan fyra guidade rundturer från Residensbron med anlop av Lundbystrand för att kunna besöka olika utställningar iland.

När ostindiefararen GÖTHEBORG avseglade från Frihamnen den 2 oktober följdes den av färjan på en tur för dess besättningar och andra stöttepelare.

### Historiska hamnturer

De historiska hamnturerna från Residensbron inleddes den 3 september

# SAGA i mitt liv

När nu Bo Starmark och Ove Iko skrivit om sina erfarenheter av resor med Svenska Lloyds Londonbåtar S/S BRITANNIA och S/S PATRICIA känner sig Mats Demker manad att fortsätta på samma tema eftersom han har ett speciellt förhållande till Svenska Lloyd och dess passagerarfartyg.

Jag hade varit till sjöss som motorman några år och fått den sjöpraktik som fordrades för att komma in på Navigationskolan. Nu behövde jag verkstadspraktik också. Jag var på de olika varven och frågade men det var nobben överallt, kanske för att jag var 19 år och snart måste göra värnplikten eller kanske ville de inte ha praktikanter.

## Motorman i SAGA

Året var 1953 och varvsindustrin gick på fullvarv. Jag kunde ju inte gå utan jobb så jag mönstrade 2-dre motorman på Svenska Lloyds M/S SAGA, huvudsakligen för att båten låg i Göteborg varannan vecka och jag då kunde söka jobb under den veckan. En icke oväsentlig anledning var säkert också att jag året innan träffat flickan som 1957 blev och alltså är min fru.

Den SAGA som jag mönstrade i var inte den första båt med det namnet som Svenska Lloyd hade. Det var en ångare med passagerarinredning, byggd 1909, som kom i rederiets ägo när man 1916 förvärvade Ångfartygsaktiebolaget Thule som hade passagerartrafik på London. Innan denna gamla SAGA fick utbyggd och moderniserad passagerarinredning och blev "Londonbåt" gick



Svenska Lloyds andra SAGA levererades 1946 från Göta-Verken. Det var på denna som Mats Demker mönstrade 1953. Foto från Varvshistoriska museet.

hon i last och passagerartrafik mellan New York och Rio de Janeiro 1916-1919.

## En tur i veckan vintertid

Rederiet hade i början av 1950-talet fyra passagerarfartyg i trafik på Göteborg-London. Eftersom passagerarbeläggningen var starkt koncentrerad till sommaren gjorde både SAGA och PATRICIA kryssningar till Kanarieöarna och Medelhavet under vinterhalvåret ibland. Men vintern 1953-54 gick vi från Göteborg på lördag kväll och kom till

Tilbury på måndag morgon där passagerarna fick gå iland. Sedan gick vi upp för Themsen och läde till i Millwall Dock där vi lossade lasten och en och annan bil som någon passagerare haft med.

Vintertrafiken var en kombination av last och passagerare. Vi låg där och lossade och lastade hela veckan. På lördag förmiddag gick vi ner till Tilbury igen för att ta ombord passagerarna som skulle med tillbaka till Göteborg. In och ut i Millwall Dock kunde vi bara gå vid högvatten så det var tiderna för ebb

och flod som bestämde det. Inne i dockan var vi opåverkade av tidvattnet eftersom dockporten stängdes vid högvatten. På lördagskvällen gick vi sedan tillbaka till Göteborg och var framme på måndag morgon, sen låg vi där till lördag igen.

## Ett vackert fartyg

SAGA beställdes redan 1939 på Göta-Verken men skrovet byggdes på Lindholmen och sjösattes den 10 oktober 1940, mitt under brinnande krig. Skrovet blev liggande till dess man började ana krigsslutet då färdigställandet påbörjades. Hon levererades i maj 1946.

Bruttodräktigheten var 6 545 reg. ton och det fanns inredning för 400 passagerare plus gruppbeläggning för skolungdomar och liknande grupper. SAGA hade fyra lastluckor, var 126 m lång och 17 m bred, djupgåendet var 6 m. Fyra 8-cyl. 4-takts trunkmotorer, konstruerade och byggda på Göta-Verken, på tillsammans 6 700 ehk vid 270 varv/min gav henne en fart på 18,5 knop. SAGA var vacker att se på, hennes slanka linjer hade något av kvinnlig skönhet över sig, och den som vill se detta vackra fartyg är välkommen till Sjöfartsmuseet, där finns en två meter lång modell av henne.

## Okonventionellt maskinrum

Men i maskin var SAGA inte lika vacker. Svenska Lloyd var tidigt ute med modernisering av sina fartyg för redan vid beställningen 1939 hade man

bestämt att man skulle ha ett lågt maskinrum för att vinna utrymme för inredning och last. Denna lösning var mycket okonventionell vid denna tid, den blev inte allmän förrän roll on/roll off-fartygen började byggas då man var ute efter ett stort obruget lastdäck och man konstruerat ändamålsenliga lågbyggda så kallade medelvarvsmotorer omkring 1960.

Bland besättningen gick ryktet att skrovet var byggt för turbindrift och att det var därför som maskinrummet var så lågt, men hon var redan vid beställningen bestämd att bli motordriven. Vi kallade motorerna för "kromosomhjälpkärnor", de var nämligen precis likadana som Göta-Verkens hjulmaskiner, bara mycket större.

Jag vill minnas att cylinderdiametern var omkring 650 mm. Vipparna till ventilerna gick direkt på kamaxeln på toppen och bränslepump och bränsleventil var en integrerad enhet mitt i topplocket som egentligen inte var något topplock utan var sammanbyggt med cylindrefoder och kylmantel vilket gjorde underhållsarbetet väldigt jobbigt.

Motorerna stod två förut och två akterut med axelkopplingarna mot varandra och en stor växel mittemellan, propelleraxeln gick akterut mellan aktermotorerna. Motorerna var anslutna till två pinionaxlar, en på var sida av växeln, med elektromagnetiska slirkopplingar. Manövreringen skedde centralt på toppgretingen i mitten ovanför växeln.

Att kasta om motorerna från fram till back tog en evighet jämfört BOHUSLÄNS ångmaskin. Därför kördes de förliga motorerna fram och aktermotorerna back när vi gick ut och in i hamn och sedan slog man till och från magnetiseringsströmmen till kopplingarna för fram och back. Varvtalet samt start och stopp reglerades med en central ratt, likadan som på Göta-Verkens tvärstycks-motorer.

Vid manövrering rök det så mycket på toppen att man ibland inte såg akra skottet om man stod på förkant på toppgretingen. Även under gång var det ett ständigt dis av oljerök och läckande avgaser under det låga däckat på toppen. Det var så lågt att en normallång man fick böja på nacken på flera ställen, särskilt när man skulle reglera kylvattentemperaturen som skedde manuellt på färskvattenkylaren på styrbords-sidan.

Oljeröken berodde på att den hopbyggda bränslepumpen - ventilen läckte brännolja ut på det plana topplocket och när båten rullade rann oljan mot de varma avgasventilerna och ibland ner på avgasflansarna. Även nere på durken var det lågt och trångt särskilt mellan motorerna, vevhusluckorna läckte smörjolja så de var helt svarta och på varje vakt fick vi skyfylla upp smörjolja ur rännan under luckorna och slä tillbaka i smörjoljetanken.

## Ständigt underhåll

Eftersom vi låg så länge i hamn gjorde vi det mesta av underhållet själva. Det var

32 kolvar att dra och 64 ventiler att byta och släpa så det var kannhållning och ventilbyte varje vecka. Till sommarens snabbturen, då vi bara låg en dag i hamn, skulle alla motorerna vara genomgångna. Jag skall inte plåga läsarna med mer detaljer utan bara konstatera att huvudmotorerna var minst av allt servicevänliga. Och så vitt jag vet byggdes aldrig några mer motorer av denna typ.

Vi bodde i tvåmanshytter två däck under backen förut, vilket gjorde att när Nordsjön var på dåligt humör blev också sminnen på frivakterna ganska dålig. Jag bodde ihop med en grabb från Mölnlycke som senare blev min arbetskamrat i utefilargänget på Lindholmen. När det gäller mathållningen har jag inga direkta minnen annat än när det var dåligt väder, för då fick vi jättemat. Då kunde mässkalle komma ner med stora silverfat med allsköns godsaker på från förstaklass matsal, fina köttretter, efterrätter och tårter, då smorde vi kräset.

På värkanten 1954 låg vi i Göta- verkens flytdocka för bottenmålning en vecka. Då åkte jag till min fästmo så fort vi slutat jobbet på eftermiddagen. Hon bodde med sina föräldrar i Kärdalen på Hisingen. Jag låg bra till hos mina blivande svärföräldrar så jag fick både middag och kvällste där. Jag hade min cykel hos dem och eftersom jag inte fick ta in cykeln på varvet ställde jag den utanför sjöporten så att det inte blev så långt att gå ombord.

Men sjöporten stängdes när sista

skiften slutat på varvet och en kväll kom jag väldigt sent och var trött så jag klättrade över porten. När jag var högst upp kom vaktens och haffade mig. Jag hade ju passerkort men det hjälpte inte, jag fick följa med till huvudporten för kontroll och anmälan. Sedan fick jag gå ombord, jag var orolig för följderna hela veckan men jag börde aldrig något så det var bara ett skrämskott.

När vi började med snabbturen fick man knappt någon chans att gå iland så efter några veckor mönstrade jag av och började söka jobb på allvar, och därmed var den sagan slut för min del. SAGA såldes 1956 till Frankrike och gick mellan Bordeaux och Casablanca, 1964 såldes hon till Bulgarien där hon gick till 1975 då hon skrotades i Split, Jugoslavien och därmed var sagan slut för gott.

### Lindholmens "guldgossegång"

Jag hade ingen större framgång med jobbsökandet men fästmons föräldrar var bekanta med en man som var inköpschef på Lindholmen så de talade med honom om mina bekymmer och det gav omedelbart resultat. Han sade bara: "Säg till pojken att han går ner till Hellqvist (anställningschefen) på måndag". Dagen efter började jag som "pannplåtslagarehantlangare" i pannverkstaden. Där arbetade jag ett halvår, sen började jag i utefilargänget (maskinreparationer i gamla båtar).

Jag var "hjälpare" åt en äldre och mycket duktig filare, han och ett par andra filare tillhörde förmannens "guld-

gossegång" vilket innebar att vi alltid fick de bästa jobben när någon stor reparant kom in, en praktik som jag haft mycket nytta av. Jag arbetade där i drygt tre år. Då hade varvet börjat bygga "Riobåtarna" för Johnsonlinjen, enligt många uppfattning de vackraste båtar som byggts i Göteborg.

### Montör i maskinverkstaden

Då behövdes det folk i maskinverkstaden och jag började som montör i monteringshallen. Ganska snart fick jag "egna jobb", d.v.s. jag var inte hjälpare längre. Vi byggde 12-cylindriga V-motorer på licens från S.E.M.T. Pielstick i Frankrike. Det är medelvarvsmotorer, 500 varv/min. Det sitter fyra motorer i varje "Riobåt" enligt samma arrangemang som i SAGA men med två propellrar.

1964 beställde Svenska Lloyd sin tredje SAGA, nu på Lindholmen, hon var på 8 000 reg. ton och skulle ha fyra Pielstickmotorer, men raka sex-cylindriga på tillsammans 10 000 ehk.

### Många år som förman

En kväll när jag arbetade sena skiftet och höll på med monteringen av kamaxeldreven på en av hennes motorer kom verkstadschefen ner i verkstaden och sade att vi behövde utöka arbetsledarstyrkan med ytterligare en förman. Han frågade mig om jag var villig att ta det jobbet. Vi pratade en stund om saken och jag accepterade erbjudandet. Första året var jag biträdande men från 1966 var jag ordinarie förman tills jag slutade efter 30 år på varvet.



Lindholmensbyggda SAGA från 1966 hade förtäta Pielstickmotorer byggda i varvets maskinverkstad. Rederiet köpt från Per Ahlqvist samlingar.

HOPPSAN, hur gick det med praktiken då? Ja, jag borde väl vara kvalificerad att komma in på skolan nu, men det var nog för sent påtänkt. Nej, allvarligt talat så trivdes jag så bra på Lindholmen att jag lade tanken på skolutbildningen på hyllan ganska tidigt.

Vi byggde ett systerfartyg till SAGA för Sveabolaget som fick namnet SVEA och som senare övertogs av Svenska Lloyd som gav henne namnet HISPANIA och satte in henne på traden Southampton - Bilbao 1969.

Svenska Lloyd beställde ytterligare en syster som sjösattes 1966 under namnet

PATRICIA, den tredje Lloydaren med detta namn, hon gick direkt in på Spanienlinjen som var så lönsam att den dubblerades med HISPANIA tre år senare.

Jag gjorde flera resor med nya SAGA över Nordsjön för service av några båtar som vi byggde för Harrison Line och som gick på Liverpool. Hon var den som hade den flottaste inredningen av de tre systerarna, och hon var lika tyst som en ångbåt, utan minsta vibrationer tack vare de fyra sexorna.

Under femtio- och sextiotalen byggde vi även många lastfartyg för Svenska

Lloyd på runt 6 000 ton för Medelhavs- trafiken, bl. a. en serie av den s. k. Italia- typen. Dessa båtar hade Götaverks- motorer som vi byggde på licens. Det var den minsta typen GV520, cylinder- diametern var 520 mm. Italia-fartyg byggdes även i Spanien men också till dessa byggde vi motorerna.

### Stora motorserier

Pielstickmotorerna blev snabbt populära hos redarna för de tog mindre plats, var lättare och drog mindre bränsle än de stora tvåstycksmotorerna. Successivt trimmades effekten upp från Rio- båtarnas 365 hk/cylinder, först till 500, sedan till 750 med bibehållna dimensioner, 400 mm cylinderdiameter och 460 mm slaglängd.

Vi fick massor av beställningar. Vi byggde motorerna till alla Stenas Jugoslavienbyggen, till hela Tor Lines Nordsjöflotta, till två Trelleborgsfärjor, fyra Hillerströmmare och tre ro/rofärjor för Thoresen Car Ferries för den första ro/rotrafiken över Engelska kanalen. I den första av dem var jag garantimaskinist i tre månader på sommaren 1964.

Vi byggde 12 fiskeredningsfartyg till Ryssland, i alla båtarna var det minst två och i några var det fyra motorer. Vi hade t.o.m. arrangemang med 3 huvud- motorer. Vi byggde motorer till kraft- verk också, 9 st. 16-cylindriga till Filippinerna och 8 st. till Lamco i Liberia, 4 st. 18-cyl. till vättekraftverk på Gotland och en till Västerås.

Vi byggde också 4 + 4 motorer som

## Årsmötet 2005

sitter i DFDS (f.d. Tor Line) båda Engelsbåtar, en går fortfarande från Göteborg (Frihamnen), och många fler som jag glömt. Vi var 90 man i verkstaden, gick tvåskift på fyra monteringsbåddar och treskift på två provkörningsbåddar, och levererade en motor i veckan i slutet på 1960-talet.

### Från motorbyggare till service

1970 köpte Eriksberg Lindholmens Varv men inte motortillverkningen eftersom Rederiaktiebolaget Nordstjärnan (Johnson Line) hade licensen. Då bildades Lindholmen Motor AB, helägt av Johnsonlinjen. De sista två motorerna levererades 1981. Då hade varvskrisen slagit igenom med full styrka och sedan var det bara service som gällde.

Det blev att resa runt i världen med 5-6 man och arbeta väldigt långa dagar. När jag varit ute och bytt fem växlar på ett år, det tog 5-6 veckor varje gång, fick jag nog och slutade 1984. De sista 15 åren före pensioneringen var jag verkställare i maskinverkstaden på Gränges Metalock där vi arbetade med reparation av fartygsmotordelar.

Nu som pensionär är det bara trevligt att jobba ihop med alla Er som är med och håller allas vår kära och fina Ångare igång såväl på sommarens turer som under vinteruppehållet.

Faktauppgifter som jag inte haft i minnet är hämtade ur Ture Rinmans bok *Svenska Lloyd genom hundra år* från 1969.

MATS DENKER

Sällskapet Ångbåtens årsmöte för år 2005 hölls i Sjömanskyrkan i Göteborg lördagen den 29 oktober 2005, under ledning av Sällskapets ordförande Bengt Cremonese och i närvaro av 68 medlemmar.

Som vanligt fick stämman ett odramatiskt förlopp: årsberättelse och resultaträkning lädes till handlingarna, styrelsen beviljades full ansvarsfrihet, och årsavgiften bestämdes till oförändrad 150 kronor.

Styrelsen valdes enligt valberedningens förslag, och fick följande sammansättning:

Ordf. Bengt Cremonese  
V. ordf. Kim Forssblad  
Sekr. Björn Persson  
V. sek. Charles S. de Serves  
Kassör Ove Iko  
V. kassör Roland Lindberg (nyval)  
Ledamöter Barbro Johnson, Mats Demker och Bert Johansson  
Suppleanter Mattias Jarlstedt och Anders Munckhammar (nyval)

(I Sällskapets styrelse ingår även två personer utsedda av Ångbåtens Ekonomisk Förening, Agneta Eriksson och Johan Jahneberg.)

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars-Ola Jaxvik, med Margareta Boman och René Sjöstrand som suppleanter. Även valberedningen, Göran Ringqvist (sammankallande), Steinar Lie och Paul Johansson, omvaldes.

Årsstämman avser formellt verksamheten fram till den sista maj, men de för-

samlade var givetvis mycket intresserade av den gågna sommarens verksamhet.

Ordf. berättade bl.a. om Bergenresan och kappkörningen med STYRBJÖRN (som BOHUSLAN till slut vann), och om invigningen av den nya bryggan i Nösund (se föregående nummer av *Ångbåten*).

Han informerade vidare om de nya reglerna för fribiljetter (se annan plats i detta nummer) och om några nyheter för nästa års längresor: Bohus Malmön kommer inte att anlöpas, och Hunnebostrand kommer att ersättas av Ulebergshamn.

Kassören gav en kort redovisning av den ekonomiska ställningen.

Ingvar Kronhamn kunde glädjande berätta att de nya stabilitetsreglerna (som i realiteten skulle hindrat oss att gå norr om Fjällbacka) inte kommer att trüda i kraft förrän 2010.

Bertil Holmström påminde om Sällskapets nya DVD-skiva (se föregående nummer av *Ångbåten*) och lät cirkulera en teckningslista.

Två ledamöter lämnade styrelsen i och med detta möte, Ingrid Berg och Gunnar Bonander (ej närvarande). Ingrid avtackades med en stor blomkukett, en björnkram av ordföranden och applåder av de närvarande.

Slutligen tackade ordf. samtliga för visat intresse, och förklarade årsmötet 2005 avslutat.

Efter mötet gavs tillfälle till en gratisresa med FARJAN 4.

BERTIL HOLMSTRÖM

## De nya stabilitetskraven

Vid årets Fartygsforum med temat *Hur förvalta och bruka det flytande kulturarvet* var en av programpunkterna *Fartområden - tekniska krav*.

Det är Sjöfartsinspektionens kommande föreskrift om stabilitet och fribord som gjort detta ämne brännande aktuellt. Föreskriften beräknas komma ut på nyåret 2006 och ställer nya begränsande skadestabilitetskrav för existerande passagerarfartyg om de är certifierade för 60 passagerare eller mer i fartområde D, och 30 passagerare eller mer i fartområde C. För fartområde E ställs inga skadestabilitetskrav för existerande fartyg.

Sjöfartsinspektionen har nyligen beslutat att passagerarfartyg med friboardslängd under 24 meter och ursprungliga historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 får gå i fartområde C och D fram till 1 juli 2010 så länge de uppfyller friboardskraven för respektive fartområde.

I *Ångbåten 119* skrev jag under *Skärpta säkerhetskrav* om följderna av den nya föreskriften för exempelvis ångaren TRAFIK som på Vättern helt och hållet rör sig i D-område. För BOHUSLAN är läget något annorlunda.

BOHUSLAN har fram till 1 juli 2006 möjlighet att föra 280 passagerare "inomskärs och utomskärs på större insjöar och utanför kusten, dock inte längre än 1 nautisk mil från hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd" enligt definitionen för *inomskärs fört*.

Efter 1 juli 2006 kan BOHUSLAN fort-

farande föra 280 passagerare men då i E-område. Gränsen för E-område är något snävare än den föregående definitionen och framgår av Sjöfartsverkets föreskrift 2003:3. Gränserna för fartområdena är inlagda på sjökort på Sjöfartsverkets hemsida, se *Sjöfartsinspektionen, Fartområden*, ladda hem dokumentet *Fartområden*.

Gränserna är beskrivna med ett stort antal punkter som binds samman med en linje. Linjen för E-område gäller hela året, men när den signifikanta våghöjden inte överskrider 0,5 meter utökas området till 1 n.m. utanför den beskrivna linjen. (således inte från strandlinjen, min anm.) Insjöar anses vara E-område med undantag av Vänern och Vättern.

Flera passager utmed bohuskusten går emellertid i D-område där avståndet från E-linjen är längre än 1 n.m. Det gäller vid Tjurpannan, för Kosterfjorden, Säckan och Singlefjorden.

I BOHUSLANs certifikat är passagerarantalet i D-område reducerat till 130 vilket beror på att ångaren tidigare bara hade upplåsbara flottor för 130 passagerare samt besättning. Idag finns flottor för 300 personer (passagerare och besättning). I D-område räknas den största flottan (å 50 personer) bort varför passagerarantalet bör vara 230.

Under förutsättning att BOHUSLAN bedöms som ursprungligt historiskt passagerarfartyg kan ångaren fortsätta att trafikera D-områdessträckorna fram till 1 juli 2010.

Medan EU:s passagerarfartygsdirektiv undantar fartyg av BOHUSLANs

karaktär kräver Sjöfartsinspektionen att även de historiska passagerarfartygen "fåsas in" enligt de nya stabilitetsföreskrifterna.

För att klara de nya skadestabilitetskraven krävs att fartyget håller sig flytande med bibehållen stabilitet även om ett rum under huvuddäcket blir vattenfyllt. Detta är inte möjligt utan en omfattande undersökning med åtföljande ombyggnad.

Sjöfartsinspektionen är emellertid öppen för alternativa förslag. Här gäller det att finna realistiska lösningar som kan kompensera tekniska brister.

I annat fall kan BOHUSLAN efter 1 juli 2010 bara gå i trafik i E-område med ovan angivna utökning (1 n.m. från gränslinjen när signifikanta våghöjden inte överskrider 0,5 meter).

Passagen av vissa sträckor blir därmed våghöjdsberoende. Det gäller Vinga Sand, Sälö fjord, Sillesund, Marstrandfjorden, Hjärteröfjorden, Islandsberg, utanför Brofjorden samt utanför Valö.

INGVAR KRONHAMN

### Maskinutbildning

Vid årets Fartygsforum framkom att Sjöfartshögskolan i Kalmar ämnar starta utbildningar till maskinbefäl för traditionsfartyg enligt Sjöfartsverkets nyutkomna föreskrifter. Efter kontakt med högskolan kan vi meddela att det lär dröja åtminstone till hösten 2006 innan någon utbildning kan komma igång.

IK





## Ny farled till Önnered

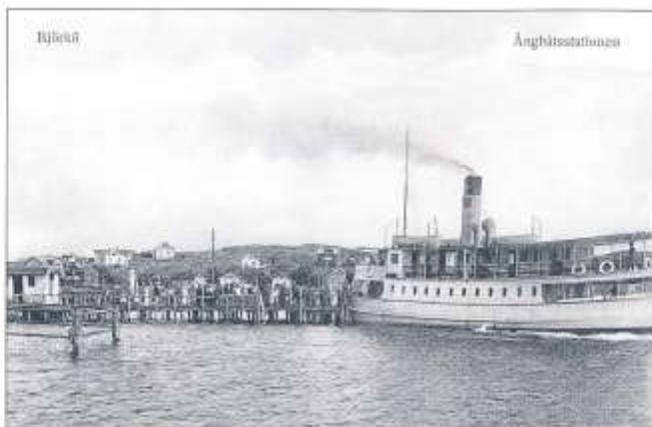
På den 1895 öppnade vår- och sommarlinjen till Önnered, Näset och Brottkärr skedde en del förändringar de närmaste åren.

Inför trafikstarten våren 1897 hade Ångslupsbolaget muddrat en ny farled från Fiskebäck och söderut till Önnered. Denna farleden fanns kvar ända tills Önneredstjärpen tillkom på 1960-talet och nya Esküls kanal ersatte den gamla farledens sträckning.

Fiskebäck, som hade anlöpts en kort period i maj 1895, fick nu åter trafik och resorna på linjen blev mycket kortare när båten inte behövde gå den långa omvägen runt Förösundet. 1899 tillkom anlop av en ny brygga vid Hammar strax söder om Önnered. Den nya bryggan kom periodvis att ersätta Näset vid Askimsfjorden och resenärerna hänvisades då till Hammar. Trafiken på Brottkärr upphörde efter årets sista tur på linjen den 31 augusti 1902.

## Säröbanan påverkar båtarna

Vid trafikstarten i april 1903 tillkom en ny brygga på Marholmen i Askimsfjorden, ca 1,5 km söder om Hults blivande hållplats på Säröbanan. Under sommarturistlistan låg båten över natten vid Näset med avgång vardagar 06.50, Marholmen 06.55, Hammar 07.25, Önnered 07.30 och Fiskebäck 07.40 till staden. Från staden gick båten 14.20 t. o. m. Hammar och vände där 15.35. Från staden 17.20 gick till alla stationerna. Linjen trafikerades troligen med ångslupen TARNAN. Den 31



Ångaren ELDERN var avsedd för trafiken på norra skärgården. Bilden från Skarvåk på Björkö är tagen efter att båtarna vitmalats 1904. Vykort tillhörigt Bertil Söderberg

augusti upphörde trafiken för året på Näsetlinjen.

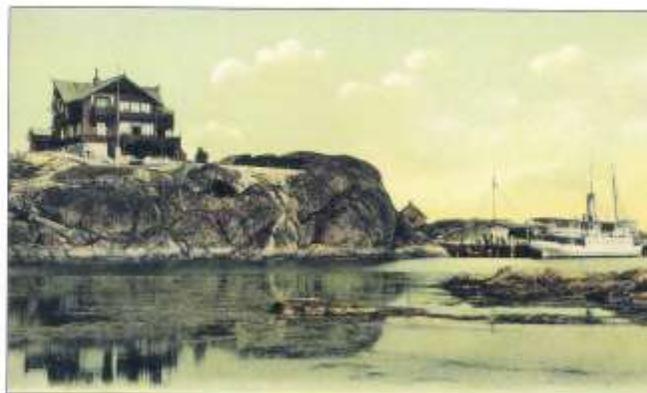
Den 13 juli 1903 började trafiken på den första etappen av Säröbanan från Göteborg till Släp. Hults hållplats namnändrades till Askim från 1906.

Under juli 1903 upphörde trafiken på linjen till Billdal, Kyvik och Skörvalla som hade förlorat det mesta av underlaget till Säröbanan. Se även del 1 i *Ångbåt* nr 114. Kyvik kom dock att få fortsatt trafik genom ett annat bolag som hade ångaren TESSIN trafikerade linjen Göteborg-Särö.

Inför trafikstarten på Näsetlinjen våren 1904 valde Ångslupsbolaget att slopa både Näset och Marholmen. Säröbanan hade tagit en stor del av trafikunderlaget trots att det var ca 4 km från Näset till närmaste station på Säröbanan. Linjen fick nu Hammar på västra sidan av Näset som slutstation.

Linjens tre återstående stationer trafikerades åtminstone t. o. m. 1908. Under 1909 annonserades inga vardagsturistor i dagspressen men linjen hade sannolikt upphört då.

Ångbåten Nr 4 2005



GÖZI vid Ångslupsbolagets nya brygga vid Brattudden på Styrö. Bryggan kom inte att trafikeras förrän i juni 1904. Bryggan låg vid norra ändan av nuvarande gångbana längs bryget. Vykort poststämplat ombord i GÖZI den 5 augusti 1908.

## Bryggproblem på Styrö

Under sommaren 1891 hade Styrö Nya Badhus AB köpt ytterligare mark för att utvidga verksamheten vid Styrö Havsbad. Badhusbolaget hade lagfartsprotokoll på att ångbåtsbryggan vid Bratten tillhörde dem.

Från 1893 fick Ångslupsbolaget betala 1 000 kr per år i arrendeavgift för att anlöpa Havsbadets brygga vid Bratten, trots att Ångslupsbolaget ansåg sig äga själva brygghuvudet och hade byggt bryggan själva. När Badhusbolaget under 1896 ville höja arrendet till 2 000

kr per år köpte Ångslupsbolaget ett större markområde vid Brattudden norr om havsbadet.

Där byggde Ångslupsbolaget under 1898 egen väg och började tomtindelning för att kunna sälja mark till villabyggen. Badhusbolaget avstod från arrendehöjningen.

Ångslupsbolaget byggde under 1903 en egen brygga vid utfarten till Snobbrännan för att i framtiden bli oberoende av den gamla bryggan på Badhusbolagets område. Den nya bryggan togs dock inte i bruk utan trafiken fort-

satte på den gamla som tidigare.

För att sprida resenärerna annonserade Ångslupsbolaget ofta om Stjärnviks Havsbad som resmål. Sommaren 1903 ordnades en söndag ångslupstrafik var 15:e minut mellan Styrö Tängen och Stjärnvik på Vargö.

När Ångslupsbolaget hyrde ut plats för reklamskyltar vid Havsbadets brygga bröt kriget mellan de båda bolagen ut på allvar. Enligt Badhusbolagets representant grosshandlare Herman Kunze hade Badhusbolaget själva tidigare avslaget sådana förslag eftersom det inte ansågs passande. Badhusbolaget rev förstas ned skyltarna.

## Badhusbolaget beställer båtar

Det kapitalstarka Badhusbolaget var inte helt nöjda med Ångslupsbolagets sätt att driva trafiken. Badhusbolaget besöt hösten 1903 beställa två nya ångare för leverans till sommaren 1904. Den första beställdes vid William Lindbergs Verkstad i Stockholm och den andra vid Eriksbergs Mek. Verkstad i Göteborg.

## Ångslupsbolaget malar vitt

Ångslupsbolaget förberedde sig på den kommande konkurrensen genom upprustning av de befintliga ångarna som målades vita inför säsongen 1904. De större båtarna fick tvärskepps- och längskeppsskott på övre däck och FALKEN fick båtäck av trä istället för suntält.

GUNNAR SÖDERBERG  
Artikelserien kommer att fortsätta.

## Hur jag ble' mä'

I Ångbåten nr 111 (2003) besattade Claes Verner hur det kom sig att han blev med i gänget ombord. Här kommer ett nytt avsnitt i serien.

Jag kom i kontakt med ångaren BOHUSLÄN som chartergäst hos AB Dickson & Sjöstedt i mitten av 70-talet. Hade senare nöjet att gästa samma företag flera gånger och varje gång blev det en ny trevlig resa med BOHUSLÄN. Intresset för båten blev bara större och större. Även om vi fick mycket mat och dryck, tittade jag mig omkring ombord i fartyget och följde besättningens arbete.

Följde arbetet på bryggan; befälhavarens och styrmans navigeringar i tränga farvattnen som Varholmsundet, Snobbrännan och Albrektssunds kanal, samt rörgångarens ibland tuffa arbete med den stora ratten. Naturligtvis var jag också nere i maskinrummet och där följde maskinisternas entusiasm att vårda originalångmaskinen, såsom om det vore en barnstjärta. Det fina arbetet av intendentpersonalen i den tränga byssan, med att allt skall se och smaka gott. Där hör också att göra iordning fikakorgen till bryggan. Däckarnas ut- och tilläggningsarbete med trossar och landgång samt friholtarna. Även deras allmänna småpyssel och att alltid vara redo hjälpa till där det behövs. Och så förstås en timmes rördorn emellanåt.

Intresset utmynnade i medlemskap, först som passiv i flera år, eftersom jag bodde i Vetlanda vid denna tid och inte kunde deltaga aktivt ombord. 1985 bytte jag arbete och flyttade till



Besättningsmedlemmar på BOHUSLÄNS fördäck. Artikel författaren Björn Persson är lätt att känna igen på sin vagnåna. Foto Gunmar Söderberg 6 juli 2002

Partille. Bland det första var att söka mig till Stenpiren och titta på den fina ångaren och erbjuda mina tjänster. Jag blev mottagen med öppna armar, eftersom Sällskapet då som nu behöver frivilliga krafter.

Som jag "fuskat" lite i restaurangbranschen blev det Intendenturen som låg närmast och då både i byssan och i matsalen. Det var Ragnar Sandberg som invigde mig i BOHUSLÄNS regler. Arbetet bestod i att göra smörgåsar, koka kaffe, sälja i cafeterian, servera i matsalen etc. Ibland var det stressigt och jobbigt, men alltid lika roligt bland trevliga kamrater och mycket sällan missnöjda passagerare.

Efterhand som jag blev mer hemtam ombord, ville jag också prova på som matros. Som matros har man flera olika arbetsuppgifter. Det bästa är ändå att få vara ombord och träffa trevliga kamrater

som har ett och samma intresse; ångaren BOHUSLÄN. En av många fördelar med att arbeta ombord är, åtminstone för mig, att arbetet skiljer sig så mycket från den dagliga gärningen. Så trots att man arbetar, ibland hårt, blir det en form av avkoppling.

Naturligtvis finns det ombord som överallt annars, meningsskiljaktigheter om hur saker och ting skall lösas. Det viktigaste är dock att vi arbetar åt samma håll, det vill säga fortsatt seglating med fina ångaren BOHUSLÄN.

Jag är glad att jag en gång blev medlem och är idag stolt att tillhöra Sällskapet och dra mitt stå till stacken, och få visa upp henne för vänner, bekanta och passagerare. Hoppas verkligen det finns förutsättningar att driva henne vidare än i många år.

**BJÖRN PERSSON**  
MATROS

Ångbåten Nr 4 2005

## En befälhavares dilemma

Det ligger ju i yrkestitelns vokabular att vederbörandes främsta dilemma är, att man är helt ensam om att bestämma och att fatta viktiga beslut, samtidigt som man är helt och 100%igt beroende av att det finns människor som bryr sig om vad man beslutat.

En befälhavare som har svårt att fatta beslut och svårt för att bestämma sig för vad som är bäst av flera förslag om vad som måste göras, blir inte respekterad och kommer heller inte att fungera så som yrkesrollen förutsätter.

Rent logiskt leder det direkt till ett annat av hans dilemma. Han måste lyssna på alla och uppfatta goda såväl som dåliga förslag, samtidigt som han måste vara tydlig så att alla uppfattar de beslut han därefter fattar.

Det kan å andra sidan leda till att han blir "en gapig jäkel" och ingen vill väl ha en sådan till chef. Hans dilemma i det avseendet blir ju inte mindre på ett passagerarfartyg där "gapigheten" kan tolkas till: "Han är en otrevlig typ".

Dilemmat är ju uppenbart på BOHUSLÄNS brygga där man står helt öppet och har allas ögon riktade på sig, både besättningens och passagerarnas.

Ett dilemma, värt att nämnas här, kan bäst beskrivas som ett val mellan vad man själv har för marginaler och den effektivitet eller syfte fartyget har att nå upp till. Här kan jag beskriva ett utmärkt exempel:

Jag var befälhavare på FÄRJAN 4 när GÖTHEBORGS avgick på sin Kinarena. FÄRJAN 4 skulle eskortera GÖTHEBORGS ut. Det började med att vi blev bort-

motade från Frihamnen. Jag fattade beslut om att lägga FÄRJAN 4 i lä om prämen vid Cityvarvet och följa GÖTHEBORGS ut därifrån.

Planen var nog rätt tänkt och vi hamnade ganska nära aktern på GÖTHEBORGS när hon passerat prämen. Jag hade dock inte räknat med att alla mina säkerhetsmarginaler till närmaste segel- eller motorbåt, helt skulle ätas upp, framför allt av de småbåtar som hade mindre marginaler och bättre manövreringsförmåga än vad jag kunde tolerera och manövrera FÄRJAN 4 med.

När jag vid Fiskhamnen tillät mig att se efter hur långt från GÖTHEBORGS vi hamnat, skändes jag. Ingen kunde ju förstå varför jag inte kunnat manövrera FÄRJAN 4 närmare GÖTHEBORGS som ju var hela syftet med resan. Det kändes som ett verkligt dilemma. Det vill säga att bli klämd mellan två viktiga intressen.

Ett annat viktigt befälhavardilemma är att sätta gränser. Som befälhavare i handelsflottan på 1970-talet var onykterhet, i förbindelse med den oerhörda bristen på sjöfolk, ofta ett svårt dilemma.

Att sätta gränser är idag sällan något större problem men även på BOHUSLÄN kan man känna ett visst dilemma i hur man skall tillåta, utan kommentarer, hur somliga beter sig i kontakten med våra passagerare. Här får man verkligen vara vidsynt och tolerera att vi alla är olika. Dilemmat kan vara rökning, språk, kläd- sel m. m.

På BOHUSLÄN är det ett dilemma att

man måste tolerera att människor inte kan sjömansspråk.

Vi måste lära nya aktiva medlemmar på däck, som vill få ett "Document of Evidence", att styra. De vet ofta inte vad *astuta* betyder och styra efter kompass kräver en alldeles särskild kunskap. Hur stora girar man kan tillåta en nybörjare att ta är ofta ett dilemma.

Jag vet också att många inte vet vad *skräms* betyder och jag vet också att det är många som inte vet *hur* man skrämsar på en förtöjningstross.

De allra flesta vet hur man lägger fast på en pollare men hur många vet att det finns två sätt att lägga på en tross på en pollare? Om man börjar med att lägga trossen nederst (under lippen) bakom den bortersta pollaren blir det aldrig fel. Om man istället väljer att börja mellan pollarna blir det besvärligt och ofta fel. Prova får ni se.

Många kanske inte vet vad en läpp på en pollare är. Allt detta som visserligen påverkar sättet att lägga till och förtöja vid kaj innebär alltid ett dilemma när man ser någon bli utsedd att hantera det viktiga springet.

Nu är vi där igen! Många är ju de som inte vet att spring inte är något som sker i lejdare, skans eller mäss eller på poopdäck, ombord i ett fartyg!

Som synes, kan man beskriva dilemman till sjöss i det oändliga. Så det är nog bäst att jag slutar här.

ROBERT QUIDING

# Aktersalongen

## Gunnar T. Karlsson †

Undan för undan går de hädan, de män och kvinnor som tillsammans bar upp verksamheten inom Sällskapet Ångbåten under gångna decennier.

En av dessa var Gunnar T. Karlsson, däcksmän under 1980-talet. Under ett några år, 1987-89, skötte han den krävande sysslan att sluta avtal med charterkunder och se till att dessa blir så nöjda att de återkommer ett följande år.

Gunnar avled i våras. Han blev 82 år.

## Fribiljetter

Bortsett från professionella varvsjobb (som Kajs och Johans ritningsarbete på omslagssidan) gäller att *allt* arbete ombord i våra båda fartyg sker ideellt, utan pekuniär ersättning. Belöningen är god, riklig och näringsriktig kost, gott kamratskap, och den fina känslan av att utträta en kulturgärning. Och dessutom ärligen fyra fribiljetter för resor med något av fartygen, kanske att använda för egen räkning, kanske som gåva till släkt och vänner.

Reglerna för dessa biljetters giltighet har växlat under årens lopp. Under en period kunde man slätra ombord på föredäck i god tid innan de "riktiga" passagerarna kom, vända några ord med den besättning som skulle arbeta just den resan, göra lite insatser med att bära drickesbackar eller plocka fram solstolar, och sedan åka med och njuta av resan.

På senare år har regeln varit att ställa sig i kön till den aktre landgången (för

passagerare utan förköpt biljett) och förlämnas längst bak där tills det stod fullt klart att det inte skulle komma flera betalade passagerare. I värsta fall kunde båten bli fullsatt, och det blev bara att svära en lång ramsa och gå hem.

Nu har styrelsen ändrat regeln, till användarnas stora glädje: Nästa säsong skall fribiljettsinnehavare ställa sig i den aktre kön och *får behålla sin plats där* när kön börjar röra sig. Skulle man ändå inte komma med eftersom båten blir fullsatt får man skylta sig själv som inte kommit ner i tid.

## Båtar runt omkring

Det blev återigen Karingö Trafiken som vann Västtrafiks upphandling av båttrafiken Hälleviksstrand-Karingön och Tuvesvik-Gullholmen. Det nya trafikavtalet gäller från 1 september 2006.

De nuvarande båtarna YLVA och HATTAN fyller inte kraven i upphandlingen. Ett krav är att båtarna inte får vara byggda tidigare än 1980 och ett annat att båtarna skall ha plana huvuddäck utan trappor. YLVA skall ersättas med en helt nybyggd båt och HATTAN skall byggas om så att den klarar kravet på plantäck.

GÖTA II, d.v.s. tidigare NORDO II, ligger i bygghallen på Djupviks Varv för ombyggnad till godsfärja för trafiken till södra skärgården.

Trafiken utförs av Styrsöbolaget på uppdrag av Trafikkontoret i Göteborg med ett nytt avtal som gäller från 1 november 2005. GÖTA II beräknas vara

klar för trafik i januari. Därefter kommer gamla GÖTA att säljas.

TURISTEN som fram till 1969 trafikerade norra skärgården för Öckeröbolaget var synlig vid Gullbergskajen en lördag i oktober. Den har under namnet SJÖKRONAN legat som restaurangbåt i Arvika sedan 2004. Nu var den på väg runt kusten till nya uppdrag i Stockholm.

TURISTEN som år byggd 1914 köptes av Öckeröbolaget 1938. Efter en omfattande ombyggnad sattes den i trafik till Galterö och Vinga sommaren 1939. Därefter gick den på de vanliga linjerna i norra skärgården fram till november 1969. Den såldes 1970 till Norrköping och blev då och även senare ombyggd till nästan oigenkännlighet.

MOTALA EXPRESS, känd som "Vätterns fänge", blev inte "frigiven" som planerat (se *Ångbåten* nr 118, 2005). Efter att ha legat upplagd i Motala (i avvaktan på att få fyra meter fjeskepp avkapat) har det nu bestämts att fartyget skall bli kvar i Vättern. I början av november kom "Expressen" till Jönköping för att fram till jul gå som julbordsbåt i regi av de gamla ägarna.

Förhoppningar finns på tillkomsten av en ideell förening och att krafter ur denna i fortsättning skall hjälpa den nye ägaren, Rederi AB Stockholms Omgifningar, med bemanning m.m.

För allt icke signerat material i Aktersalongen svarar redaktionen - i detta nummer Bertil Holmström och Gunnar Söderberg.



TURISTEN som SJÖKRONAN vid Gullbergskajen. Foto Åke Karlsson

## Föreningen Svenska Kusten

Föreningen avser att organisera regionala kustlag och föreningar med kulturrelaterade frågor på sin agenda. Tanken är att vi tillsammans lättare skall kunna påverka myndigheter och makthavare. Målsättningen är också att kunna utgöra ett övergripande nätverk mellan föreningar som arbetar med kustkultur på olika håll och därmed ofta stöter på likartade problem. Genom att utbyta erfarenheter och stödja varandra hoppas vi att man skall kunna nå längre idag.

Vi tänker försöka att driva ett antal mindre "pilotprojekt" för att se att våra tankar och idéer håller. Bland dessa projekt finns ett som syftar till att ge K- och T-klassade fartyg befrielse eller reduktion av hamnavifter.

Det kan inte vara rätt att en grupp som påtagit sig ansvaret för att bevara "en del av vårt gemensamma kulturarv, ofta med stöd av sin lokala kommun,

skall brandskattas av grannkommunerna. "Det flytande kulturarvet" borde istället ses som ett gemensamt ansvar och en gemensam tillgång.

Människor på de orter som besöks av våra skutor och ångbåtar får ju en upplevelse utöver det vanliga. Vi har för avsikt att under vintern kontakta bohuslänska kustkommuner med en propä om avgiftsbefrielse för berörda fartyg.

Ytterst är givetvis att öka förståelsen för vårt maritima kulturarv på alla plan, både hos allmänheten och hos våra beslutsfattare.

PETER SKANSE

## Kulturseminarier i Skärhamn

Bohusläns Kustlag, en av medlemmarna i den riksomfattande Svenska Kusten, anordnade under två dagar i början av oktober fyra kulturseminarier i Skärhamn, med Cäre Tänge, Peter Skanse, Håkan Alverbo och Johan Högdén som arrangörer. Nedanstående utdrag ur programmet ger en bild av det breda utbudet.

### • Flytande kulturskatter

Ole Mortensén, Langelands museum, Rudköbing, "Øhavets smakecenter och paketbåten Mjølner"  
Lina Johansson, skärgårdssamordnare, Mellanskärgården, "Bruksbåten på Oland - om inventering och uppbyggnaden av en databas"

Peter Skanse, Båtdokumentationsgruppen, Skärhamn, "Dokumentation av bruksbåtar på riksplanet"  
Owe Gullbergh, Sjötorp, "Vinenslupen Oskar II - om bygget av en replika"

### • Kustbo idag - imorgon

Cäre Tänge, Tollar o Seiel, Gravarne Mats Ehn, Tjörns kommun, "Skärgårdsutveckling - några exempel på som gjorts och är på gång"

Annelie Nilsson - Svenska Ekoturismföreningen, "Hållbar turism i skärgården"

Torsten Rinman, Skärhamn, "Öarna i väster - Ett käseri om Shetland / Orkney / Hebriderna"

### • Regionalt/lokalt

Esbjörn Hillberg, Svenska Fyrsällskapet, "Om fyror och fyrplatser som byggnadsminnen"

Katarina Andersson, Bohusläns museum, Uddevalla, "Maritima byggnader, magasin / bodar / bryggor"  
Staffan von Arbin, Bohusläns museum, Uddevalla, "Medeltida vrak längs Bohusläns kust"

### • Vad skall ske på riksplanet?

Rolf Karlsson, Strömstad, "Svenska kusten, Bakgrund - nuläge - vision"  
Cäre Tänge, Gravarne, "Bohusläns Kustlag - Vad är viktigt ur lokal och regional synvinkel?"  
"Forbundet Kusten - Om hur verksamheten kring kustkulturfrågor organiseras i Norge"

## Industriarvets bevarande i Västra Götalandsregionen

Den 15 oktober i år hölls en konferens på Repslagarmuseet i Älvängen, anordnat av ArbetSam (Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd) och Repslagarmuseet (som fungerar som regionalt centrum för arbetslivsmuseerna i Västra Göta-

landsregionen). Bland de många kan nämnas Kerstin Que och Tomas Olsson från Regio amt Torsten Nilsson från Arbet En rapport är under utarbetande och kommer att refereras i vårt nästa nummer.

Inom Västra Götaland pågår ett stort arbete i institutioner och organisationer att "bevara och utveckla vårt unika natur- och kulturarv." Mera om detta på [http://www.vgregion.se/vgrtemplates/P age\\_11841.aspx](http://www.vgregion.se/vgrtemplates/P age_11841.aspx)

### Ångbåtsfest!

I förra numret presenterade vi "Årets julklapp", en DVD-skiva med historiska filmer från 1988, 1992 och 1994 på våra ångare BOHUSLAN (mest) och FÄRJAN 4, tillsammans med ytterligare ett drygt par dussin veteranfartyg, från Göteborg, från Stockholm, från svenska insjövattnen, från Danmark och från Norge.

De första exemplaren producerades genom "hembränning" på bordsdatorer. Tyvärr visade det sig att skivor som fungerade bra vid provspelning på egna DVD-spelare i några få fall inte fungerar för den nye ägaren. Detta, tillsammans med den hyfsade försäljningen, har gjort att vi nu låtit tillverka ett antal skivor från en professionell firma.

Skivan kostar 200 kr (plus expeditionskostnad vid postleverans), varav hälften stannar hos Sällskapet. Beställning kan göras till undertecknad, adress se sid. 2.

BERTIL HOLMSTRÖM

### Stick i stäv ...

*Torbjörn Dalnäs ingår i ledningen för Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd. UTKIK är HKF:s tidskrift. Han hänvisar till en ordförande med sjömanord, se [www.seatime.se/old/sjotmad/hem](http://www.seatime.se/old/sjotmad/hem)*

*Läs och njut!*

Sjöfolkets språk är kärnfullt med bidrag från skilda epoker och streck på kompassrosen. De något äldre termerna har ofta frisiskt eller nederländskt ursprung. Direkt eller via den närbesläktade lågtyskan smög de sig så in i de skandinaviska språken. Under de senaste seklerna har importen oftast skett från brittisk och amerikansk engelska med åtskilliga inslag som filtrerats genom vårt norska brodersmål. Men sjömansspråket inrymmer också många ord, som likt flyttfåglar tagit sig från mera exotiska språkområden som det arabiska.

Detta kulturarv är omätligt populärt på landbacken, där man nog är ganska omedveten om uttryckens ursprung.

Man har **vind i seglen** och om man **seglar i medvind** åtnjuter man **god styrfart**, där man står vid rodrer.

Den försmäddade friaren **får på båten**; måhända han **går i däck**, när han blir lämnad **vind för väg** och uppmanas att **lägga av**.

Kanske hamnar man i någons **kölvatten**. Men vad gör väl det, vi **sitter alla i samma båt**, vare sig det är ett **flaggskepp** eller ej.

I en förhandlingsituation kanske förväntningarna inte **håller streck**. För-

handlingarna **strandar** och en konflikt är **under uppsegling**. Parterna avfyrar verbala breddsidor mot varandra, försöker skjuta varandras argument i **sank**. Det gäller ju att **ta loven av** motparten, kanske rentav ge ett avgörande **grundskott**. Kanske måste en medlare **gjuta olja på vägorna** så att man tillsammans med honom kan **rida ut stormen**. Om det inte är helt **vattentäta skott** mellan parterna, kan han **gå iland med uppgiften**.

Man kan också **gå på en mina själv**, kanske tvingas **stryka flagg** eller göra en **kövändning** för att inte få **skanfilat** rykte.

Om förhandlaren inte är en **galjonsfigur** frigör han sig från onödigt **barlast**, **förankrar** medlarnas slutbud och **manövrerar** sig förbi alla **blindskär**, så att han **på rätt köl** kan **ro** det hela i **hamn**.

Man måste ju ha en viss **slagsida** åt dem man företräder, **pejla** stämningarna och ha dem som **ledfyr**, hur **tungro**tt det än må kännas. Annars kanske man anklagas för att **segla under falsk flagg**, och i den branschen går det inte att ha **några lik i lasten**...

Som alla förstår, är detta ett tafatt försök att åskådliggöra, hur sjöspråket används i land med till sjöss något föräldrade segelfartygstemer som en **röd tråd** (jodå, sjöuttryck även det, syftande på den röda tråden i Royal Navy's tägvirke, träden som markerar att det är Kronans egendom).

I detta landkrabbornas måleriska sjöspråk kan vad som helst – utom fartyg – **gå av stapeln**. Man **kapar förtöj-**

**ningarna** och **sätter alla klutar**, kanske genom att **sjösätta** en ny verksamhetsidé et cetera. Sedan gäller det att **trimma** organisationen, **ligga om kursen** och gå vidare **för fulla segel** eller **full maskin**, det vill säga med **ängan på topp**. Det gäller ju att inte **sacka efter** i konkurrensen.

Annars löper man risk att gå **överstyr** eller **segla i kvav**, kanske rentav **lida skeppsbrott** eller **haverera** (ett av sjöspråkets arabiska inslag).

Den enskilde är, om det vill sig illa, på **fallrepet** och löper risk att **bli akterseglad** av utvecklingen. Han kanske får **fullborda** sina dagar som ett **redlöst vrak** bland andra **vinddrivna** existenser ända till **the bitter end**. (Det sistnämnda syftar på **bitts**, tvillingpollaren genom vilken tross eller kätting löper tills det är stopp, *the bitter end*).

"**Rör på spelet!**" (i betydelsen "kvicka på!"), syftar på ankarspelet ombord. **Lät gå** likaså. Även **stå pall** eller **palla** för något anspelar på spel och winschar ombord försedda med en spärrlinka, som gjorde det möjligt att vid behov **hålla an**. Den landkrabba, som ej "**pal-lar**", har kanske **tacklat av**, renaste sjöspråk även det! (Tackling är detsamma som "tackel och tåg", det vill säga rigg och tägvirke).

Sjömansuttrycket **för gott** används fortfarande ombord för något definitivt avslutat numera dock lika gångbart på landkrabbianska.

Kanske finns det tendenser till att yrkessjömannens levande språk sakta tynar bort. **Stopp och belägg**, lät oss

vara **över ens** om att språket måste räddas med yrkessjömännen själva som **ledsagare** (av isländskans *leiðsagi*, "lots")!

Låt oss **komma till skott** och **mönstra** sjömansspråket för vidare befordran till dagens och morgondagens sjömän. Språkbruket sker ju ofta **på lösa boliner**, vilket det just sagda är ett exempel på. (Att **lossa bolinerna**, tåg i råsegel, lär ju vara en normal åtgärd, när vinden ligger på läringen eller tvärs).

Här följer ett försök till maritim ordlista, som **har bäring** på utrop i *UTKIK* under 1994 och bearbetning därefter. Tveta inte att **kalfatra** listan (av arabisk rot, syftande på att med beck driva näten i trädäck ombord), med andra ord nagelfära och kritisera densamma. Där finns nog behov av en och annan **kurskorriger**ing eller att **stuva** om saker och ting.

Säkerligen saknas mycket i listan. Till exempel "hornblåsare", ett bland sjömän traditionellt öknamn på tyskar. Kanske är det mer harmlöst än andra sådana "nationalitetsbeteckningar", som också saknas.

"Dago" var t.ex. de brittiska sjömannens öknamn på sina iberiska kolleger; senare en allmänt utbredd niddbeteckning på sydeuropeer och latinamerikaner. Öknamn föds lätt; det räckte att någon "lajmjosare" hörde en katolsk sjöman åkalla helgonet San Diego (Sankt Didacus).

"Lajmjosarna själva finns dock med på listan, eftersom ordet är ett stycke kulturhistoria och dessutom saknar negativ klang.

Lite tveydigt är väl däremot *paket rats*, "stimbåtsrättor", som var öknamnet på hårdföra irländska sjömän på atlantfarten. De var kända för sin enorma aptit på vin, kvinnor och sång men även för att vara pålitliga sjömän, som alltid törnade till i vilket väder som helst.

Ett annat ganska godmodigt öknamn är *bluenose*, som syftar på Nova Scotias saltstänka invånare.

Även *yankes* sägs ha maritim bakgrund. *Yankens* lär ha varit nederländska köpmäns öknamn på amerikanska skeppare syftande på deras påstådda grälsjuka. (En annan förklaring är att de nederländska kolonistörerna i Nieuw Amsterdam kallade sina engelsktalande grannar i Connecticut *Jan Kees*, "Johan Öst"). Jänkesjömännen kunde kvittera med *squarehead*, "tjockskalle", som ibland syftade på nederländare och tyskar – men ännu oftare på skandinaver. I sjömanskretsar begåvades vi även med öknamnen *scandibovian* och *swegian*. Men mycket annat kom med och den som tagit **fan i båten** får också föra honom iland!

– **Välkommen ombord!** Som man numera säger här på torra land.

TORBJÖRN DALNÄS

AKTERGÄSTEN

**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**



*POLSTJERNAN trafikerade linjen Hjuvnik-Rörö i norra skärgården. Med minimalt stoppade galonseffor, sjungande propellerljud, och spjongande hydraulrör till styrmaskin hörde den till det tråkigaste man kunde åka med. Byggd redan 1890 vid Göteborgs Mek. Verkstad hade den först haft ett bättre liv som ångdrivet tjänstefartyg för Vänerns Seglationsstyrelse. Från 1955 fick den slita hårt som "fjärta" för Linjebuss i norra skärgården, övertogs 1968 av Göteborgs Spårvägar och 1970 av Öckerö kommun, som behöll den till 1980. Foto Gunnar Söderberg vid Hålsö 5 januari 1971*