



ÅNGBÅTEN Årg 45 • Nr 3 2009 • 135

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1462-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ullevägen 15, 436 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@berill.se

Marias Jarlsedt, Asplöckvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
marias@jarlsedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Ilo Stenmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algot.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2009 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Kerstin Lof, Södra Viktoragatan 37, 411 30 Göteborg,

e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Linsrapid Media AB 2009.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2009 är 150 kr. Phlogin: 62 16 06-3, bank giro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nallepe@passagen.se

Kassör: Över Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLAN har under seglatsäsongen sin tilläggplats vid Svanpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppsbrom, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes och Claes Julinon

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjelaget vid Resalenbron.

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

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 135!

Höstnumret av *Ångbåten* är lastat med bilagor till årsmötet i oktober och därför begränsat till 28 sidor.

De som väntat på ångaren MARSTRAND får ge sig till tåls till julnumret. Istället bjuder vi på en resa över Atlanten med QUEEN MARY II och en provtur med den ångdrivna statsisbrytaren ATLE.

Vår ordförande sammanfattar säsongen 2009 på ett sätt som egentligen bara behöver illustreras med bilder på mätt-upplaget.

Vidare får vi veta varför BOHUSLAN stoppade för båt i Mollösund sommaren 1969 och att båttrafiken på Koster uppmärksammats med en bok.

Den återupptäckta norska ångaren TURISTEN presenteras i text och bilder och sist i tidningen finner man svaren, men tyvärr inte frågorna, under tipskryssningen på Idefjorden i somras.

Trevlig läsning och hör gärna av Dig!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde. Av utrymmesskäl kan det ibland dröja innan publicering sker. Bifoga gärna illustrationer.

Till *Ångbåten* Nr 4 2009 (136) vill vi ha manus senast 16 november 2009.

Omslaget

Möte i Sotekamalen. På kustrutan mellan Kungsbarn och Strömstad mötte ångaren BOHUSLAN 100-årsjubilerande ATENE vid Skärhamn.

Foto Ingolf Ibenbard Benjamiński

Ångbåten Nr 3 2009

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

För många människor är hösten en tid av nedstämdhet. På grund av att ångbåtssäsongen är slut, måste jag erkänna att jag hör till denna kategori.

Det känns otroligt tråkigt att börja rusta av fartyget i september månad. En månad som ofta ljuder på fint eftersommarväder.

Trots att vi haft två annonser i Göteborgs-Posten vilka talat om att BOHUSLAN står till förfogande för uthyrning, har ingen hugad kund hört av sig.

Näväl, nu i mitten av september börjar vi så smått att packa ihop, att göra fartyget klart för vinteruppläggning och att planera för att gå till Gotenius varv, där vi kommer att hänga på vintertäcket. När allt detta är klart förhålls fartyget till kajplats 17, vid Skeppsbron.

Som vanligt uppmanar jag läsarna, som känner för att vinterjobba, eller besöka oss, att komma ombord och 'kolla läget'. Vi är ombord tisdagar och toresdagar mellan 10 och 14. Välkommen!

Hur har då sommaren förlopt? Jo, riktigt bra måste jag säga. Vi har haft många passagerare på många resor och god försäljning till dessa. Troligtvis har det väder som rådde i somras varit bra för vår verksamhet.

Är det stekande sol och godväder, tillbringar den presumtive passageraren sin fritid på stranden eller i egen båt. Är det ömsom sol ömsom regn och lite ostadigt, tror jag att man gärna tar en ångbåtresa utmed vår vackra bohuskust.

Vi lever nu under ett hot vad gäller framtida kusturer. Nya läckstabilitetsregler gäller från halvårsskiftet 2010. Denna regel säger att vid en svår läcka i fartyget skall detta ändå hålla sig flytande. Kunnigt folk har börjat räkna på detta vad gäller BOHUSLAN.

För närvarande är det för tidigt att uttala sig hur värt fartyg "drabbas". Klarar vi inte kraven kan en eventuell ombyggnad vara lösningen, annars får vi segla i en något mer inskränkt trafik. Under vintern kommer mer information i frågan att lämnas.

FÄRJAN 4 har haft en god säsong, så här långt. Hon gör hamnturer under hösten på lördagar till och med den 24 oktober.

Den dagen har vi förresten årsmöte i Sällskapet kl 11.30 på Sjömanskyrkan i Göteborg. Se kallelse på annan plats i denna tidning!

När det nu är dags att avsluta årets sommarsäsong vill jag rikta ett stort och varmt tack till alla besättningsmedlemmar i fartygen.

Jag har sagt det förut, men det är värt att sägas igen. Ni är alla beundraovärda som ställer upp för Sällskapet och för fartygen.

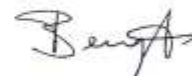
Med ett sådant gäng är det inte betungande att vara ordförande och tillika befälhavare. Tack även alla Ni som gör en stor insats på landsidan!

Även alla Ni medlemmar som stöttar oss och alla Ni resenärer som gynnar oss ombord är ett tack värda.

Med dessa rader vill jag sända Er alla en önskan om en god höst. Upp med

hakan! Om ett halvår är det dags att elda på under pannorna igen!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

lördagen 24 oktober 2009
kl. 12.00

i Sjömanskyrkan,
Stigbergstorget, Göteborg.

Dagordning enligt bifogad
kallelse.

Före mötet, från kl. 11.30,
enkel servering med kaffe
och fralla.

Välkommen!

Styrelsen

Innehåll Ångbåten 135

Försalongen	2	Provtur med ång-isbrytare	16
Ordföranden har ordet	3	TURISTENS återkomst	24
Kallelse till årsmöte	3	Vi har läst om Kosterbåtarna	26
Över Atlanten	4	Båtar runt omkring	27
Stoppar för båt i Mollösund	12	Tipskryssning	27
Bilder från säsongen 2009	14	Akterspegeln	28

Över Atlanten



DROTTNINGHOLM, KUNGSÖLÖF, GRIPSÖLÖF, MAURETANIA, REN, BREMEN, QUEEN MARY – fartygsnamn som väcker vår fantasi i rörelse, som väcker drömmar om Reian över havet, som får oss att tänka på lyn, flärd, överdådig mat, som får oss att för ett ögonblick glömma vardagen.

För min fru Yvonne och mig blev denna ouppnåeliga dröm en verklighet, då vår son Fredrik som ett tack för en fin uppväxt och skolgång i Lysekil plötsligt i våras meddelade att han avsåg att bjuda oss på en reguljär tur över Atlanten med Cunards QUEEN MARY 2 från New York till Southampton. Hans företag i Washington D.C. hade nämligen gått

ovanligt bra. Då vore det ju lämpligt, resonerade han, att låta föräldrarna färdas i ovanlig miljö till Europa.

Orntumlade, glada och inte så lite rörda tackade vi givetvis ja, inte minst för att det numera finns barnbarn i Washington att se på och umgås med.

Efter några veckor över there och en avslutningssupé på Jean Georges i New



Vår inventärlösa och trevliga hytt med utsikt över den stillamma Atlanten. Skeppstjän visar programmet "From the bridge" med positionsuppgifter, fart, väder m.m. Foto 1 juni 2009 Bo Starmark

York kom så den med spänning motsedda Avresedagen.

Efter en färd genom mer eller mindre ruskiga hamnkvarter, stod vi senare i Cunards flotta hamnskjul.

Det ska genast sägas, att denna resa var ordentligt påkostad där allt utom drycker ingick i priset. *Angbåtens* läsare ska följaktligen inte vänta sig en indignerad proletärschildring om sura, usla skansar, vidriga redare och snåla kapteener, eländig mat, kamratförtryck och dålig lön. Nej, följ med på en segling ombord i världens hittills största passagerarfartyg, där inget sparats ifråga

om bekvämlighet och service och detta i en superbrittisk hemtrevlig shippingmiljö.

I god tid före avresan kom våra hjälletter pydligt förpackade i snygga etuier. Vi fick också ett 46-sidigt häfte, en 'Voyage Guide', med nyttigt information om resan. Vi 'förväntades' klä oss enligt de 'dress codes' som tillämpades. Vidare 'förväntades' vi iakttä passande umgänge med drycker, att uppföra oss anständigt mot alla ombord. Vi blev meddelade att brittisk engelska gällde liksom Drottningens Lag.

Efter att ha läst häftet stod det klart

att bagaget skulle bli omfattande och endast utrymmet på flyget från London på hemresan var gränssättande...

I häftet gavs det fyllig information om alla restauranger, barer och pubar ombord. "Sjöpriser" tillämpades.

Overhuvudtaget var all information utomordentlig och ingen behövde sväva i okunnighet om något.

Ombord

Ja, vi hade väntat oss säkerhetskontroller i stil med flygets men därav blev intet. På ett tidigt stadium tog någon hand om vårt bagage och förde det ombord i QUEEN MARY 2, som väldig och imponerande tornade upp sig bakom skjulet. Vid inkleringsdisken blev vi istället införda i liggaren, erhöi våra kontokort, som var kopplade till våra vanliga VISA-kort och tjänade som enda betalningsmedel ombord och dessutom var "nycklar" till vår hytt. Smidigt. Man frågade oss om vi var förkylda och hade svininfluensan, som härjade i New York.

Vi stod snart i vår hytt på däck 12, samma däck där kommandobryggan är belägen. Hytt och hytt förresten. Den benämndes inte 'cabin' utan kallades 'stateroom' och det var det också. Ett rymligt utrymme inventiöst inrett med så kallad 'balcony' mot havet. Vi förstod genast att här rädde största trivsel. Att detta skulle bli vårt logi de kommande sex dygna, fyllde oss med glädje och vår förväntan förstärktes av den champagneflaska i kylare som väntade på bordet jämte några glas.

Men inte skulle vi sitta där när fartyget skulle lämna New York! Ut på övre däck! Allra högst upp strax för om skorstenen blev vi stående i storögd förundran över New Yorks skyline. Allt fanns där: Manhattans byggnader, Hudson River, sjötrafiken, Frihetsgudinnan. Detta var något helt annat än att som vanlig turist åka omkring på stadens avenyer och gator.

Sakta gled vi i aftonen ut på Hudson River eastward bound.

Plötsligt kände jag en annan vindpust mot ansiktet, en välbekant doft i näsan, en doft jag känt sedan tidiga barndomen, doften som alltid väckt längtan i mig, doften som är "hemma hos doften".

Att känna närheten till havet här strax utanför New York var obeskrivligt liksom att höra ljudbojorna boe good bye and happy sailing och se avlägsna lanternor tindra långt bort samtidigt som QUEEN MARY 2 ökade farten till 26 knop. Vi var på väg.

GBQM

Detta är fartygets igenkänningssignal säkerligen inte tillkommen av en slump. Låt oss så här inledningsvis ta en titt på QUEEN MARY 2, en 'ocean liner'. Hon byggdes vid ett franskt varv och sjösattes 2002. Vid provturerna 2003 uppnåddes 30 knop. Hon överlämnades till Cunard 2003, då jungfruressan till hemmahamnen Southampton anträdde. Den 8 januari döptes hon av drottning Elizabeth II.

De yttre måtten visar ett stort fartyg: 345 m långt, 41 m brett och med ett

djupgående på 10,3 m. 2620 passagerare kan tas men i extrema fall finns plats för över 3000. Besättningen är på cirka 1200! Bruttodräktigheten är 148 528. Hon är mycket hög och det är hiss som gäller vid förflyttningar i lodled.

Hon seglar i linjetrafik över norra Atlanten och har rätt att föra post ombord i ett Royal Mail postkontor. Framför fartygets namn står bokstäverna RMS vilka uttrydda står 'Royal Mail Ship' - ett viktigt attribut i reklamen.

En brittisk ocean liner förväntas klara 12 meters vågor på Nordatlanten vintertid. Av denna anledning är överbyggnaden smalare än på ett kryssningsfartyg som ofta har helt lodräta sidor och saknar ett väl tilltaget backdäck.

Fartyget har 14 däck lite beroende hur man räknar. Ombord finns 13 barer och pubar för alla smakriktningar samt 7 restauranger av hög klass. Om man är mån om sin hälsa och kanske känner sig lite rund av all excellent mat, kan med fördel någon av de 13 anläggningarna för "Health & Fitness Activities" besökas. Även om mitt eget deplacement inte pockade på något besök i dessa centra, var det synnerligen intressant att se den professionalism man visade. Här vårdades kropp och kanske själ med kunnskap och omsorg.

En god variant på motion utombord var att gå 3 varv runt överbyggnaden på däck 7, huvuddäck. Detta är belagt med teak och synnerligen behagligt att gå på. Tre varv på däck 7 gör 1 mil. Självt försökte jag gå trappledes från däck 1 till däck 12, där vi bodde. På däck 9 tog ångan slut för

mig och jag såg sol, måne och himlens alla stjärnor för ögonen.

En mångfald affärer i den högre prisklassen ligger i gallerier men det finns även billigare butiker för märkesvaror.

I sann brittisk anda finns det gott om mysiga mindre "vrår" där en liten whisky kan intas i klassisk omgivning. Givetvis finns det nattklubbar men dem orkade vi inte besöka. Det var nämligen så vist ordnat, att i skeppstvin påmindes vi varje kväll om att flytta fram våra klockor en timme. Kvällarna blev alltså ganska korta. Ett sligt sätt av Cunard att undvika nattsovd ombord.

På tal om ritualer så blåses det varje dag klockan 12 i alla fyra sirenerna på en gång och varje dag 12,05 talar fartygschefen, commodore Bernard Warner, i högtalarna över hela fartyget. Passagerare och besättning förväntas höra på. Han käserade lite om väder, vind och position. Hans röst hörs över garanterat hela skeppet. Varför? Alla skall nämligen känna igen hans röst om ett nödläge skulle uppstå.

Sirener, ja. I Cunard kallas dessa alltså för 'whistles' för så har det alltid varit. En sitter på backen, en på förmasten och två på ömse sidor om skorstenen. Av dessa är styrbordssirenen tagen från gamla QUEEN MARY och drivs sålunda med ånga för så har det alltid varit. Det är mycket "för så har det alltid varit" ombord: skrovet svart färg, skorstenens färger, teaken på däck, mahognyinredningen, möbleringen, den förmåliga men försiktigt kryddade maten, te-depårerna här och var, stoltheten...



Akterskeppet med de intressanta 'poddarna'. Notera även den ruderlösa, inte alltför vackra aktern. Foto av modell ombord 1 juni 2009. Bo Starmark

Det finns ett stort fotogalleri, där Cunards historia beskrivs på ett intressant vis. Här finns alla berömda personer, som genom tiderna seglat med Cunard: kungligheter, filmstjärnor (nej, Greta Garbo reste alltid med KUNGSBOLM), statsmän, modeskapare.

Här finns också, det måste framhållas, en utförlig och dramatisk skildring i ord och bild om Cunards hjälteångare CARRYPATHIA, vars insatser natten mellan 14 och 15 april 1912 räddade över 700 människor från TITANIC. Hennes befälhavare, (sedermärta Sir) Arthur Rostron,

är Cunards verkliga ikon och senare självklart rederiets Commodore.

GBQM: teknik

Visste ni att QM2 saknar roder men lika fullt har fyra propellrar? Att två av dessa är svängbara varvet runt? Att dessa jämte tre bogpropellrar gör bogserbåtar nästan alltid obehövliga?

Man kan likna propellerarrangemanget vid fyra stora utbordare som sitter under akterskeppet. Dessa så kallade 'poddar' innehåller en kraftig elmotor förbunden med en fast fyrbladig propeller. De två

aktra poddarna är vridbara 360 grader, de främre är fasta.

Propellrarna är dragande, inte skjutande. Elmotorerna får sin kraft dels från fyra dieselelektriska aggregat, dels från två gasturbindrivna generatorer. Den totala effekten är 117 megawatt, ungefär 157.000 hkr. Detta är, finner jag, ett mycket vettigt arrangemang, som har framtiden för sig. Maskinrummet kan då placeras var som helst i fartyget, eftersom det inte finns några genomgående propelleraxlar.

Vid kryssningar används endast dieselarna men samtliga maskiner nyttjas vid linjeturer över Atlanten, då tidtabellen ska hållas. Marschfarten är då cirka 27 knop.

Från BOJUSLAN vet vi att färskvatten går åt i stora mängder och så är det också i QUEEN MARY II. Tre evaporatorer levererar 630 ton färskvatten om dagen. Ombord beräknas det förbrukas 300 liter per person dagligen. Då inräknas matlagning och tvätt av alla slag. Som sagt, rent vatten är en bristvara egentligen överallt.

Ånga finns ombord. Två ofjeldade ångpannor finns, dessutom används avgaserna för ångbildning. Ångan används för uppvärmning, tvättstugor (sex stycken!), förvärmning av olja m m.

Kommandobryggan är utrustad med allt vad som finns i modern navigationsutrustning, från radarutrustning till positionssystem. På bryggan finns kontroll över all säkerhetsutrustning. Här övervakas all datorutrustning för fartygets fart och position i förhållande

till vindar och ström. Radioutrustningen ligger i toppklass och innefattar all tänkbar utrustning.

Brygga och maskin bemannas enligt sedvanligt vaktsystem 24 timmar om dygnet. På bryggan finns även särskilda säkerhetsbefäl (Security Officers) som övervakar alla säkerhetsdisplayer och även håller optisk utkik från vardera bryggvingen.

GBQM: maten

Låt mig få säga det genast: maten var till och med bättre än den vi får i BOHUSLÅN och det vill inte säga lite!

Som läsaren redan uppfattat, reste vi lyxigt, i kategori AA. Det betydde att denna hyrtkategori hade en egen mindre restaurang, *Britannia Club*. Här rådde bara ungefärliga tider, här kunde vi beställa à la carte utan problem, här fanns endast 16 bord och här klädde man om till middagen. (i 'dresscoden' stod "Formal" vilket innebar "Black Tie" ['Tuxedo' på amerikanska] alltså "Smoking") men så klädde man sig också i den större matsalen, *Britannia Restaurant*. Men där rådde fasta tider med två sittningar och à la carte tog längre tid att beställa. Maten var densamma.

Om man nu inte gillar att skruva upp sig utan föredrar lite enklare förhållanden av typen barservering, vad gör man då? Jodå, det finns en otroligt fin och välförsedd "barservering" med en enorm sortering rätter. Här kan varje enskild måltid komponeras efter tycke och smak. Det hela övervakas av en armé uppsattare,



Reverspropellerbladen står som konstverk på fördäck. De är svåråta i all sin elegans. Notera harristerna runt propellerbladen. Foto 1 juni 2009 Bo Starmark

som ser till att alla körl fylls på, att inte någon disk blir kvar på bordet och att inget ligger kvar på durken. Många amerikaner föredrog *King's Court*, som stället heter. Öl, vin och sprit finns i begränsad omfattning.

Vi förväntades äta i *Britannia Club*: frukost, lunch och supé. Menyn var enorm. På eftermiddagen serverades Afternoon Tea med scones, biscuits och annat men vi klarade inte av att äta så mycket dagligen.

Ja, det är förfärligt men man använde endast päs-te ombord! Inga kannor, inga tesilar! I sanning, solen har sina fläckar!

Men i rättvisans namn måste framhållas att det gavs 11 sorter av påsteet samt att det här och var ombord finns tedepäer med självbetjäning där man kan stärka sig.

Fartygets vinkällare är väldig men vår sommelière Agnes förde oss rätt i vinmärkenas värld. Vi hade till och med en egen karaff märkt "Starmark" för vårt dekanterade rödvin.

Brittisk mat har ju ett stadgat dåligt rykte men ombord i QM2 var den som sagt utomordentlig. Men Cunard var tydligen osäkert om kryddsituationen så en uppsattare försedd med en ofantlig



Artikelförfattaren riggad för supé framför en målning av Stephen J. Carl föreställande MAJNETTENS och vid höj LOUJENNA. Foto 4 juni 2009, Yvonne Starmark

pepparkvorn kryssade bland bordet.

Till sist: Vi blev helt överväldigade av den fantastiska servicen. Inget häsk och ingen inställsamhet utan en gladlynt brittisk artighet när den är som bäst.

Det är glädjande att kunna säga det

GBQM: i salonger och barer

Låt mig få nämna några speciella utrymmen ombord som är lite 'extra' i mitt tycke. Kommentarererna är helt färgade av min egen uppfattning.

Kommandobryggan får man inte beträda men skottet akter om den är försedd med skottsäkra glasrutor. Några

timmar dagligen kan därför arbetet på bryggan beskådas genom pansarglasat. Fotografering är strängt förbjuden.

Bryggan är imponerande för en okunnig som jag. Speciellt gjorde navigationsutrustningen (Kelvin Hughes Manta System) intryck liksom de två oberoende elektroniska sjökortsdisplayerna (Electronic Chart Display Systems [ECDIS]).

Några däck under bryggan ligger *Commander Club*, ett utrymme med utsikt föröver, tjocka mattor, bekväma möbler samt en välförsedd bar. Skotten är mahognyklädda.

På däck 7, huvuddäcket, vilket till skillnad från de övre däckerna upptar hela fartygets bredd och har öppna ytor belagda med teak och på vilket energiska damer och herrar dagligen och stundligen motionerar, ligger *Winter*

På däck 6 ligger *Chubbills Cigar Lounge*, det enda ställe inombords där rökning är tillåten. Här säljs goda cigarrer och fin konjak. En cigarr då och då umnar jag mig så här ankrade jag upp någon gång.

På däck 5 ligger *The Library* och *The QM2 Bookshop*. Här, kära läsare och shiplover, hade du säkerligen förtöjt ett bra tag. I biblioteket med sina mahognybokhyllor finns böcker om allt vad shipping betär, det mesta på brittisk engelska men den tyska och franska sjöfarten är väl representerad. Här tillbringades många timmar. Biblioteket är inrett med skänkföljer och har utsikt föröver.

Akter därom ligger boklådan där böcker, häften och minnessaker om rederier (speciellt Cunard) och fartyg säljs. Mycket väl sorterad. Priserna är lägre än i land. Här offerades kapital men "Den bästa vännen är en god bok!" Här blir man diskret påmind att tänka på eventuell flygresa hem. Böcker väger mycket.

Något akteröver, på samma däck, ligger en av de sex tvättstugorna, en *Laundry* avsedd för självbetjäning. Säkerligen synnerligen behövlig vid kryssningar i tropikerna eller när garderoben behöver fräschas upp och skjortor strykas. Utrustningen är synnerligen modern med tysk materiel.

På däck 7, huvuddäcket, vilket till skillnad från de övre däckerna upptar hela fartygets bredd och har öppna ytor belagda med teak och på vilket energiska damer och herrar dagligen och stundligen motionerar, ligger *Winter*

Garden, ett utrymme av ett slag jag trodde var helt utdött. Men nej då, här var långt till upp under däck, skotten var klädda med speglar och vitmålade. Överallt stod levande palmer och andra träd och buskar.

Det finns gott om växter ombord i QM2, allt från palmer till enorma blomsteruppsatser. Tänk att vara trädgårdsmästare i en Ocean Liner!

Lika självklart består möblemanglet av knarrande korgmöbler med vackra dynor. Här gavs smärre konserter och en flygel stod i ett hörn. En lätt sorgsen stämning av portvín, förgåttnigej, poesialbum, brittisk landsbygd i dimma och fuktig tweed räckte. Vid ett fönster satt en herre med damasker och läste Kafka.

Midskepps ligger den väldiga *Grand Lobby*, flera däck hög och omgiven av "läkare" med butiker i den högre stilen. Här ligger *Porter's Office*, öppet dygnet runt, bemannat med mångspråkig personal som är beredd att besvara alla möjliga och omöjliga frågor. Här ligger *Royal Mail Office* utmärkt med den välkända röda brevlådan. Fartyget har egen stämpel.

I Grand Lobby hänger fartygets skeppsklocka. Varje dag klockan 12 blåses i visslorna och en styrman i full uniform går fram till klockan och slår åtta glas. Jag frågade varför och fick det klassiska svaret: "So it is, Sir. We always do so".

På väg akteröver passeras *Fevre Cliquant Champagne Bar* avsedd för den som inte kan vara utan sitt dagliga glas av denna vara. Nej, vi hade inte de behoven men baren var tjuvig och utsikten till sjöss



Vem vill inte ankra upp i ett utrymme som detta? The Chart Room tidigt på morgonen. Den som kommer hit lite senare blir här. Foto 1 juni 2009, Bo Starmark

fantastisk. De flesta franska märkena var representerade även om VCC dominerade.

Inte långt därifrån ligger *Sir Samuel's* där lättare rätter serveras - utmärkt för den som lider av förligt trim. Nattetid kan man äta alla sorters ost och dricka lämpliga drycker därtill.

Den som känner speciell dragning till den brittiska pubvärlden har funnit sin hemmahamn i *Golden Lion*, en verkligt traditionell pub med ljummen öl, pikastning och pratstämning.

Det italienska köket finns hos *La*

Piazza, himmelrike för vänner av pasta, pizza, spaghetti, chianti och andra italienska läckerheter.

Akterom dessa matställen ligger *The Chart Room*. Inget ställe där sjökort förvaras även om det hänger sådana på skotten. Nej, här fanns bekväma tygklädda sittgrupper, en välförsedd bar, uppspassning vid borden samt, inte minst, duktiga pianister. En kväll, när vi varit på konsert landade vi här och fann oss komma till en plats för de närmaste timmarna. En jazzpianist spelade boogie-woogie så hela salen gungade.

Anglän Nr 3 2009



Britannia Club där nästan alla måltider intogs. En matsal att längta till. Utanför fönstren finns Atlanten nästan inom räckhåll. Foto 4 juni 2009, Bo Starmark

Våra bordsgrannar

I matsalen Britannia Club hade vi våra fasta platser där våra servettråskor låg. Salen låg på däck 2, alltså inte många meter över havsytan. Stora men tjocka fönster fanns i bordläggningen. När jag höjde blicken såg jag alltid Atlanten på några meters håll.

Vi var sex vid bordet och det är för lite att säga att det blev hög stämning vid detta bord omedelbart. Hovmästaren hade verkligen lyckats placera rätt personer vid samma bord. Våra bordsgrannar utgjordes av ett par från västra Australien. De hade haft en mycket stor

Anglän Nr 3 2009

vi veta att han var katolsk präst.

Vi hade den stora glädjen att se våra bordsgrannar på en helkväll ombord i QUEEN MARY 2 den 5 juni 2009.

Det blev mycket sent.

Atlanten

Men Bo, var är havet? Utan hav ingen båtresa. Utan havet ingen tillvaro. Att fara över Nordatlanten i sex dagar är en upplevelse. Den blev än större eftersom det var stiltje så länge vi var till sjöss.

Inte en dyning, inte en våg. Jag har sett Göta Älv betydligt mer upprörd än Atlanten vid denna tidpunkt. Mestadels sken solen utom vid ett tillfälle då ett dimsjök täckte fartyget och 'visslorna' stämde upp varannan minut.

Till sist...

På morgonen den 6 juni när vi var helt nära Southampton och lotsen kommit ombord, sköts ett stort kuvert in under vår hytt dörr. Kuvertet innehöll en mapp med alla menyer från våra måltider i Britannia Club. Dessutom några bokmärken med fartygets namn.

På mappen stod skrivet:

Mr & Mrs Starmark. We have done our best to provide you an excellent dining experience in the Britannia Club. We hope you have enjoyed our service as much we have enjoyed serving you.

Your waiters Michael and Agnieszka

Med saknad debarkerade vi på morgonen i Southampton, fyllda av tacksamhet över att få ha gjort en 'Atlantic Crossing' i ett fint fartyg.

BO STARMARK

I Mollösund stoppas för båt

Som framgår av vidstående klipp från Paddle Wheels har vår gamle vän Patrick Taylor seglat sin sista resa. I texten nämns "boarding the ship from a small boat mid-channel at Mollösund". Här kommer våra minnesbilder från detta remarkabla tillfälle.

I *Ångbåten* nr 116 (2004) berättar Kurt Johansson om hur han 1942 som 14-åring tillsammans med sin mamma tillbringade "kokslovet" (det var det som senare skulle kallas februarilov) hos tjocka släkten på Klädesholmen. Man blev tvungna att bräddskande återvända till Göteborg. Ingen av ångbåtarna anläppte Klädesholmen vid den tiden. Vad göra?

Man ordnade det så att BOHUSLAN på sydgående saktade in innanför Holmen Grå. Där inväntade Kurts morbror i sin motorsnäckla med de båda passagerarna. Man fick "ända ifrån backen" (som i Evert Taubes "Möte i monsunen"), snäckan släpades med medan Kurt och hans mamma gick ombord genom lastporten på mellandäck. Tampen lossades, snäckan girade hem mot Klädesholmen, och ångbåten "började sin gång".

Detta var ju en engångsföreteelse, men i gamla turistor för de stora kustångarna står faktiskt emellanåt "Vid Xyzö stoppas för båt". Systemet tillämpades när Kosterspensionaten växte upp för snart ett sekel sedan. I stället för att följa med GÖTEBORGS eller OSCAR DICERSON in till Strömstad och sedan vänta på transport ut, "stoppades" för båt vid Krugglö, där en motorsnäckla

mötte upp. Bohuslänska Kustens ångare stoppades för båt även vid Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Hamburgön och Havstensund. Arrangemanget fanns med i turlistorna åtminstone så sent som 1950.

Över till Patrick Taylor. Han var en stor ångbåtsvän. Han var en av grundarna till nu femtioårsjubilerande Paddle Steamer Preservation Society, liksom till den mera kortlivade Veteran Steamer Society (*Ångbåten* nr 11 (1969), "Kollega i England"). Han var en skicklig orgelspelare och hade bl.a. spelat i Peterskyrkan i Rom, i Christine kyrka i Göteborg, och i kyrkan på Tjärnö. Han var bekännande kristen och försummade aldrig en gudstjänst en söndag. Det sistnämnda spelar en väsentlig roll i det följande.

Det var sommaren 1969, och BOHUSLAN gjorde en av sina vanliga turer till Karingön, med avgång från Stenpiren klockan 9, men utan tillägg i Mollösund. Patrick skulle gå i morgongudstjänsten i Engelska kyrkan. Vi studerade tidtabeller och kom fram till att han hade möjlighet att åka tåg till Stenungsvund, byta till buss mot Mollösund, och åka med ångbåten på återflinten mot Göteborg – om båten kunde göra ett tillägg där. Vi skulle skicka ett meddelande från båten till hans hotell i god tid före tågets avgång från Göteborg för att bekräfta att allt var OK.

Detta var långt före både mobiltelefoner och VHS-radio. Trådlös kommunikation gick via en vighängd på gränsvägsbandet, i kustsambhällena

känt som "feskeväg". Fiskebåtarna till sjöss höll kontakt med varandra på den vighängden, och folk där hemma hade ofta sina apparater inställda på denna. Så också i Mollösund denna söndag.

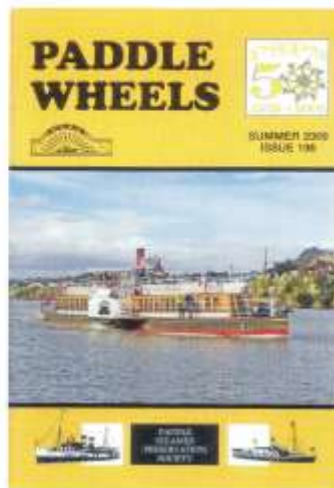
Bland våra aktiva på den tiden räknade vi Valter Nyberg (en av initiativtagarna till Mollösunds hembyggs-museum) och hans båda tvillingdöttrar Gunilla och Margareta. Alla arbetade och bodde i Göteborg men tillbringade förstås mycket av fritiden på Mollösund. Så också denna söndag.

Flickorna hade planerat att åka buss tillbaka till Göteborg. Men när någon snabbade upp radiomeddelandet från ångbåten till Patricks hotell blev de plösligt medvetna om möjligheten att resa ståndsmässigt till stan. I god tid innan båten väntades gick de ner till bryggan, och tog hand om Patrick när denne anlände med bussen.

Nu var det mer än vanligt strömt i sundet denna eftermiddag. Vi minns inte vem som var skeppare på den här turen, men han gjorde flera försök att få ångbåten till kaj utan att lyckas. Till slut tog någon handlingskraftig Mollösundsbo och satte sig i sin lilla snurra, fick med sig flickorna Nyberg och vår engelske gäst, körde ut i rännan där vi rojt på mellandäck så vi kunde öppna bordsporten. De tre kom lyckligen ombord och kunde resa ångbåt mot Göteborg, ett minne rikare.

VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM
pionjärer

Ångbåten Nr 3 2009



WE REMEMBER PATRICK TAYLOR

With the departure of Patrick Taylor, the screw steamer *Bohuslan* (www.stambost.se) lost her most devoted admirer in the UK. And we have lost a close friend. In August 1968 we travelled around southern England with our two kids, Anders (then 11) and Jonas (4). Beforehand we had contacted H. C. Stone of Colchester (now, 40 years later, we have no idea of how we got hold of his name and address). We agreed to meet at a pub near the Tower of London. And there we met Patrick for the first time. We all joined a trip on a launch named *Abercorn* to the Royal Albert Dock, then still filled with ships from all continents. The next day we had moved on to Portsmouth when we took the hovercraft across the Solent to

Ångbåten Nr 3 2009

the Isle of Wight, returning to the mainland on the paddle steamer *Ryde* – our first ride ever on a paddle. And there we met Patrick once more (see picture below).

In June the following year Patrick visited Gothenburg and the *Bohuslan* for the first of many times (he used to come every second year), growing from a chance encounter to a friend of the family. His adventures included boarding the ship from a small boat mid-channel at Mollösund. Patrick wrote several articles on the *Bohuslan*: for "Ships Monthly" ("Sevod in Sweden", May 1970), "Light Steam Power" ("S.S. Bohuslan Sails Again",

No. 3/1970), and "Sea Breezes" (1970). These certainly did a lot to make our ship and our activities known to veteran ship lovers around the world during these our early years.

The last time we met was in Poole in 1995 when Patrick was onboard the *Balmoral* as volunteer, and gave us a ground tour of that ship. After that we have continued writing letters now and then, and sending post cards. Now there is to be no more of those. Patrick Taylor remains in fond memories.

VIVI AND BERTIL HOLMSTRÖM

A photograph taken by Bertil Holmström on 18 August 1968 on board *PS Ryde*, sailing from *Ryde*, Isle of Wight, for *Southsea* (Portsmouth): (Left to Right) Patrick Taylor, Jonas (6), Anders (11) and Bertil's wife, Vivi Holmström.



Bilder från sommaren 2009



Övre bilden, mitten: Man kan undra hur vi kan hålla ångaren BOHUSLAN så vit och fin men nu kan vi avslöja hemligheten på bild. Kapten Cremonese utnyttjar uppehållen, som här i Skärhamn, med att bättra på vitfärgen med hjälp av färgpyts och långskaftad rulle.

Foto Sven Anders Boman 23 augusti.
Övre bilden, vänster: Kön börjar bli lång på Ångbåtskajen i Strömstad till söndagens kryssning med ångaren BOHUSLAN till Idefjorden 26 juli.

Styrman Verner står vid landgången och konverserar otåliga passagerare medan besättningen ombord förbereder dagens resa.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen.
Nedre bilden, vänster: Favoritplatserna i

lä på övre däck. Vilken sida som bjuder på lä och/eller solsken kan den vane resenären räkna ut i förväg. Hur som helst, här har man bästa utsikten över den förbiglidande skärgården.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen.
Övre bilden, höger: På sydgående över Hjärteröfjorden 28 juli. Här är fri horisont ut i väster men det är sällan som BOHUSLAN måste gå innanför Tjörn på grund av sjögång.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen.
Nedre bilden, höger: Sjön suger, som bekant, och i kaféet på akterdäck är det ständig kö framför disken där flinka damer serverar öl och smörgåsar, kaffe och bullar, glass och annat godis.

Foto Ingolf Ibenhard Benjaminsen.



Provtur med ång-isbrytare

När Ove Ibsen vintern 1960 gjorde en del av sin värvningsresa i Karlskrona hade han tillfälle att följa med på en provtur med isbrytaren ATLE. Provturen gav anledning till en berättelse om Sveriges första statsisbrytare.

ATLE ex STATS-ISBRYTAREN

De första isbrytarna i Sverige byggdes som *hamn*-isbrytare. Den allra första var ISBRYTAREN I i Göteborg, byggd 1883 vid Lindholmen. Den första *bots*-isbrytaren i Sverige var Stockholms stads ISBRYTAREN II, som byggdes 1915 vid Finnboda Varf. Sedan 1958 heter hon SANKT ERIK. Hon togs ur tjänst 1970. Som museifartyg är hon stationerad vid Museifartygspiren utanför Vasaruset i Stockholm.

Efter många politiska turer (ända sedan 1913) beslöt 1924 års riksdag om *anskaffande för statens räkning av en botesisbrytare* till en kostnad av 2,1 miljoner kronor. Kontraktet gick till Lindholmen-Motala¹ i Göteborg i januari 1925, delvis av arbetsmarknads-politiska skäl, men också för att varvet kunde utlova leverans i början av 1926.

Att det var fråga om en stor svensk isbrytare väckte stor, nästan lyrisk hänförelse i Göteborg. Särskilt skorstenen verkar ha imponerat. Kort före provturen skrev Handelsstämningen under rubriken "Sveriges starkaste isbrytare":

¹ Lindholmens Varf och Motala Verkstad var under åren 1920-35 förenade i samma företag. Åren 1920-31 hette bolaget AB Lindholm-Motala och 1932-35 AB Linal.



Fotografi av STATS-ISBRYTAREN rakt förifrån. Observera skorstensens tjocklek jämförd med styrbjutton bredvid. Engelsbergarkivet

...ett i sitt slag pompigt och imponerande fartyg med kraftiga trånga former och en skorsten, som genom sin storlek antyder att det finns gott om hästkrafter inombröds...

Göteborgs Aftonblad skrev:

...Skrovet utvisar synnerligen kraftiga linjer medan exteriören med den grova skorstenen och trevliga riggen verkar alltigenom stilfull...

Efter lyckade provturer övertogs STATS-ISBRYTAREN av Marinförvaltningen den 4 februari 1926. Hon avgick i lugn och ro mot Stockholm för att komplettera utrustningen. Men innan hon kom fram hade islaget förvärrats. Hon fick på "jungfruansan" göra en kraftinsats utanför Stockholms skärgård, och var sedan i gång till 6 juni.

Normala vintrar, som den nämnda, växlade med lindriga och stränga. Vintern 1928-29 var sträng, och till råga på allt gick STATS-ISBRYTAREN på grund och var ur leken i sju veckor. Detta visade på behovet av ytterligare en statsisbrytare. I samband med beslut om denna fick STATS-ISBRYTAREN 1930 byta namn till ATLE.

Flera statsisbrytare

Den andra statsisbrytaren levererades av Kockums 1933, och fick namnet YMER. Hon hade dieselelektriskt maskineri. Det hade också alla hennes efterföljare ända till 1989, då ODEN(2) levererades. Hon drivs av fyra dieselmotorer som är nerväxlade till två propellrar.

Efter leveransen av YMER kom ATLE i andra hand och var inte i gång varje

vinter. Men när det var stränga vintrar var hon i gång desto mer, tillsammans med YMER, och från 1954 även THULE. När ODEN levererades 1957 blev ATLE reservisbrytare.² Hon var dock i gång nästan varje vinter till 1966, men fick hålla sig till Bottenhavet och norra Östersjön.

ATLES maskineri

När jag kom med på provtur med ATLE 1960 hade jag redan sett kolvångmaskiner i stora ångfartyg. ATLES aktra maskin var dock den största jag dittills hade sett – och även hittills har sett. Maskinen i Libertybåten JEREMIAH O'BRIEN³ är god tvåa med sina 2500 hästkrafter.

I BOHUSLANS maskinrum har vi en maskinrumsdörr och en topp-greting⁴, och vi smörjer maskinen från darken. I stora maskiners maskinrum har man en väning till, för att uttrycka sig landkrabbemässigt. Där finns alltså en mellan-greting, och på den kan man gå in under cylindrarna och smörja tätningsexar och smörjkoppar.

I FÄRJAN 4 kastar man om maskinen mellan fram och back med en spåk som

² Efter som det senare byggdes flera statsisbrytare med "jämsk" namn borde jag här egentligen skrivit ATLE(1), YMER(1) och ODEN(1).

³ JEREMIAH O'BRIEN har jag besökt i *Ångbåten nr 103* (4-2000).

⁴ Det engelska ordet greting betyder gallerduk. Det finsvenska ordet greting har inte kommit in i SAOL.

skjuter kulissbågarna mellan fram- och backläge. I BOHUSLAN har vi en ångcylinder som gör jobbet. På större ångmaskiner, som i ATLE, finns i stället en liten roterande ångmaskin som via en snäckväxel och en vevtrörelse drar kulissbågarna mellan fram- och backläge.

Denna omkastningsmaskin har så stor fyllning så att den startar i vilket läge som helst. Dessutom har den ett svänghjul i form av en stor ratt som man kan vrida på när man vill få i gång den, eller vill justera kulissbågens utlänkning. Vid värmning av maskinen före avgång får omkastningsmaskinen gå långsamt hela tiden och dra kulissbågarna mellan fram- och backläge medan ånga strömmar genom cylindrarna.

ATLES förliga maskin var en trippel liksom den aktra, men något mindre. I vissa ångisbrytare, t ex SANKT ERIK, kan förliga maskinen frikopplas från propelleraxeln. Sedan stoppas förliga maskinen och propellern får rotera fritt i vattenströmningen längs skrovet. Detta utnyttjas på "transportsträckor" för att spara bränsle (och vakt hållning i förliga maskinrummet). Jag har inte lyckats ta reda på om detta arrangemang finns på ATLE. När jag var ombord 1960 tittade jag inte tillräckligt noga.

ATLE hade fyra skotska ångpannor, med tre fyrar i varje (liksom i BOHUSLANS enda panna). Enligt de uppgifter jag hittat hade varje panna en eldyta av 275 m² och arbetstrycket var 14 bar.

BOHUSLANS panna, med längden 3,4 m och diametern 3,95 m, har eldytan



Handkolorerat fotografi av Sverre-Isbrytaren. Flaggan i aktern är den svenska flaggan som på utvandrarmärsk film ser ut som den finska. (Engelbergarkivet)

163 m² och hade också från början 14 bars arbetstryck (nu nergraderat till 13).

ATLES pannor var placerade två och

två på akterkant och förkant i ett pannrum midskepps. På det sättet sköttes alla fyra från en gemensam eldardurk.

Till skilnad från BOHUSLÄN var ATLE oljeeldad redan från början. Som brukligt i ångfartyg med separat pann-

rum fanns det skvallertelegrafer för maskinerna i pannrummet. De visade för eldarna vad bryggan begärde av maskinerna. Dessutom fanns här i båda maskinrummen en skvallertelegraf för den andra maskinen.

Det jag berättat om ATLES maskineri gällde och gäller för de flesta stora ångisbrytarna. Här kan nämnas Göteborgs hamns isbrytare GÖTA LEJON, byggd 1932, som jag besåg under ett studiebesök vid kaj våren 1954.

Det gäller också SANKT ERIK, som jag en gång reste med från Göteborg till Uddevalla. Ett avvikande exempel är tyska isbrytaren STETTIN, som vi aktiva på BOHUSLÄN träffat under ångbåtsmötet. STETTIN har propeller bara i aktern och bara en ångmaskin.

Min värnplikt

Min värnplikt gjorde jag som "överårig". Jag hade blivit svensk medborgare vid 26 års ålder och blev kallad till mönstring året därpå.

Jag anmälde att jag ville bli värnpliktig mariningenjör. Det hade några chalmerskamrater blivit och gett gott betyg. Mönstringsförrättaren svarade, att det fick väl bli så då, eftersom jag inte angett något annat alternativ. Jag antar att min ålder bidrog till att jag fick som jag ville.

För att kunna bli uttagen till värnpliktig mariningenjör skulle man vara antagen till teknisk högskola (det fanns bara två i Sverige då) på en linje som passade Kgl Flottan. Första etappen var två månaders grundutbildning, "klack-

vändning", under en sommar på Sjökrigsskolan, som då låg i Näsby Park norr om Stockholm. Innan man fick fortsätta utbildningen till mariningenjör skulle man vara utexaminerad som civilingenjör.

Klackvändningen gjorde jag sommaren 1959. Eftersom jag hade gått ut från Chalmers redan innan jag mönstrade, fick jag fortsätta direkt med resten i januari 1960. Det blev först två månader i Karlskronas vinterklimat. Sedan fick vår grupp om ca 20 man flytta till ett mäskskligare klimat på Berga örlogsskolor söder om Stockholm.

Örlogsvarvet

Tiden i Karlskrona bestod av så kallad varvspraktik på örlogsvarvet. Jag skriver så kallad av två skäl. Det ena är att de flesta chefer på varvet som fick oss på halsen hade svårt att placera in oss på lämpliga arbeten. Så mest fick vi fördriva tiden själva, en vecka eller två i taget på den ena eller andra avdelningen.

Det andra skälet är att örlogsvarvet då var ett militärt varv med gamla anor och ovanor. Vi tyckte nog inte att vi hade så mycket att lära där. Många av oss hade ju jobbat på "riktiga varv", som en av oss uttryckte sig vid utvärderingen efteråt.

Ett tidsfördriv som vi själva hittade på var att följa med på provtur. De kommissbåtar som rustades eller reparerades vid varvet skulle provköras innan de togs i tjänst. Det tog alltid en hel dag, för då fick medföljande landanställd personal

fullt dagtraktamente. En begäran om att vår grupp skulle få följa med sågs som ett friskt initiativ, och löste ju våra chefers bekymmer för oss åtminstone den dagen.

Vår gång hann med tre provturer under våra två månader. Den första gällde jagaren ÖLAND, som hade varit på reparation, tror jag. Den andra gällde en av de nyare landskapsjagarna (jag har glömt vilken) som hade varit inne för någon mindre ombyggnad.

Vi hade inte någon speciell uppgift under dessa provturer, men förutsattes lära oss något av det vi var med om. Vi tittade oss nyfiket omkring, och studerade det vi var intresserade av. Mar fick vi ju, och värma oss kunde vi göra i en passande mäss (vi hade furins grad).

När man skulle skjuta med kanon varnades det i högtalarna: "Skott kommer". Då var det bäst att vara inombords. När man skulle göra varnade man också. Vid en gir i full fart blev det en kraftig krängning, det var därför det varnades.

Den tredje provturen var med isbrytaren ATLE som rustades vid Karlskronavarvet för vinterkampanjen 1960. ATLE var den enda ångdrivna statsisbrytaren, dessutom med kolvångmaskiner. Jagarna och de andra ångdrivna örlogsfartygen var ju turbindrivna, så ATLE var en intressant särling.²

² Det fanns också några små bogserbåtar med kolvångmaskiner kvar i Flottan.



ATLE 1940 utan aktermot men med luftstrålkanon på akterdäck. Kavonen togs bort efter kriget men aktra masten kom inte tillbaka. (foto Bertil Norberg/SMM)

Min dag med ATLE

Ytterligare en av oss blivande marin-ingenjörer var lika intresserad som jag av maskineriet. Vi gick genast husesyn i maskinrum och pannrum. Vi var båda imponerade av maskinernas storlek. En lustig effekt i alla ångisbrytare med två maskiner är att den förliga maskinen ter sig liten när man sett den aktra.

Enligt ATLEs bemanningslista var varje maskinrum bemannat av en maskinist (i Flottan kallad *vaktens maskinist*) och två eldare (läs smörjare). Pannrummet bemannades av en pannrumsbefälhavare (maskinist) och två eldare (som verkligen arbetade som eldare).

Alla maskinister var underofficerare, en del av dem värnpliktiga. Eldarna var

också värnpliktiga. Chieften gick under benämningen *upphöjningsmaskinist* och hade den militära graden *flaggmaskinist*, och ibland *förvaltare*. Det betydde då den nästhögsta, respektive högsta underofficersgraden.

Det som jag lade märke till var att smörjarna smorde ganska mycket. Men ATLE hade ju legat upplagd hela



ATLEs fotografierad 1930 vid Galärvarvet, ungefär där dagens Museifartygpir finns. Nils von Rijnwäjs samling/SMM

sommaren och hösten, och besättningen var kanske ovan. Det här var ju före BOHUSLÄN-tiden, så jag hade inget att jämföra med. Och på BOHUSLÄN smorde vi också mera i början än vad vi gör nu.

En annan sak som slog mig var att pannrumsbefälhavaren inte verkade ha mycket mer att göra än att titta på manometrarna. Men det här var ju under en lugn provtur. Hur det var i pannrummet under isbrytning, med många *fram* och *back* och *stopp* i båda maskiner, vet jag ju inte.

Vår insats

Provturen förlöpte ganska lugnt. Troligen gjordes fullfartsprov utan att vi märkte det. Maskinen gjorde i alla fall full fart när min kamrat och jag gjorde ett nytt besök i aktra maskinrummet. Jag frågade chieften, som också var där, om man skulle göra krasch-stopp-prov. "Javisst", sade han och ringde till bryggan och sade "Vi vill göra ett krasch-stopp-prov!" Till oss sade han "Då slår ni manövern!"

Jag ställde mig vid pådragsventilen, och min kamrat vid omkastnings-

maskinen. När maskintelegrafn efter en stund gick från *full fram* till *full back* rörde chieften inte en min. Vi fick svaret i telegrafn också!

Pådragsventilen hade en stor ratt, försedd med många spalar. Den gick lätt att röra, det var stor utväxling i ventilen. När vi svarat i telegrafn snurrade jag på ratten för att stänga ventilen medan min kamrat satte i gång omkastningsmaskinen. När han fått in backläget öppnade jag pådraget igen till vad jag bedömde som lämpligt läge.

Vi fick godkänt av chieften för vår backmanöver, och den *full fram*-manöver som kom efter en stund. Jag antar att maskinisten i förliga maskinrummet, som fick göra samma manövrer, undrade över anledningen.

Hur lång tid det tog att få stopp på fartyget vet jag inte. Frågan är om någon ens mätte det. Det var i alla fall min första ångmaskinsbackmanöver!

Återseende

Under tiden på Berga bussades vi varje vecka till Flottans idrottshall i Vitsgarn för att delta i gymnastik. Till gymnastiken kommanderades också folk från de kommissbåtar som råkade vara i närheten.

I bastun efter ett gymnastikpass råkade jag hamna bredvid chieften på ATLE. Han berättade att de haft en hyfsad säsong, utan större problem med maskineriet.

I tillgänglig statistik läser jag att ATLE under våren 1960 var på *isbrytar-expedition* till 15 april. Därefter hade



Foto från mellangreningen i ATLEs aktra maskinrum som visar lågtrycks-cylinderns roterande och kullsläddar.

Foto Bertil Norberg/SMM



Okänd maskinist kör omkastningsmaskinen vid ATLEs aktra maskin. Oranjer för hans huvud syns maskintelegrafin och iskällertelegrafin för förliga maskinen.

Okänd fotograf, Bernt Fogelberg samling/SMM

hon isbrytarberedskap till 21 maj. Det var nog under den senare perioden som jag träffade chiefen i bastun.

Under isbrytarexpeditionstiden 1960 assisterade ATLE 127 fartyg och utförde 8 hogseringar. I isbrytarstatistiken betecknas vintern 1959-60 som *normal*.

Data för några svenskbyggda ångdrivna havsisbrytare

	PETR VELIKU	SANKT ERIK EX ISBRYTAREN II	ATLE, EX STATS-ISBRYTAREN	GÖTA LEJON
Byggd	Götaverken 1912	Finnböda 1915	Lindholmen 1926	Eriksberg 1932
Längd öa/KVL m	55,5/52,0	61,0/58,1	62,2/59,3	56,0/53,0
Bredd max/KVL m	15,5/14,8	17,0/16,2	17,0/16,2	15,0/14,3
Djupgående m	6,35	6,6	6,5	6,1
Displacement ton	1950	2350	2400	1900
Fart knop			15,5	
Maskineri	2 tripplar 4 pannor, kol	2 tripplar 4 pannor, kol (omb t olja 1958)	2 tripplar 4 pannor, olja	2 tripplar 4 pannor, olja
Effekt aktra/förliga hk dito vid forcering	1800/800 2660/1255	2500/1200 2800/1200	2600/1400 4000/2000	2500/1500 +20 %
Varvtal aktra/förliga rpm	135/270		85/100	
Beställare	Riga Börskommitté	Stockholms stad	Marinförvaltningen	Göteborgs hamn
I tjänst till	1917	1977	1966	1967?
Senare öde	minsprängd 1917 nära Nargö, Estland	museifartyg	höggs upp 1967	såldes 1970 till upphuggning men blev supplyfartyg i Norge

Anm. Sifferuppgifter från olika källor är motstridiga. Jag har försökt hitta nybyggnadsdata men inte alltid lyckats

Final

Den stränga vintern 1965-66 var ATLEs sista. Hon utrangerades hösten 1966 och såldes till Norge för upphuggning. Skrotpriset var 336.000 kronor.

OVE IKO

Några referenser

Fischerström, Staffan: *Isbrytare – med statens isbrytare under 80 år*. Falkenberg 1997

Lindholmens Varv 1845-1945. Minneskrift. Göteborg 1947

Matz, Erling: *Sankt Erik – isbrytare, museifartyg*. Sjöhistorisk årsbok 1981/1982. Stockholm 1983

TURISTENS återkomst



I förra numret lovade vi att återkomma om ångaren TURISTENS återkomst till Haldenvassdraget och Haldenkanalen. Ångbåtens utsände medarbetare Ragnar Magnander besökte Haldenkanalen under "DS Turistens tilbakekomst" och följde ångaren från Tistedal vid Halden till Strømsfoss 27 juni.

Sedan TURISTEN efter åtta års renovering åter kunde sjösättas i Haldenkanalens vatten den 9 juni återinvigdes ångaren under ett högtidligt arrangemang 27 till 29 juni.

Tyvärr kunde inte kung Harald delta, hans farfar, kung Haakon, reste med TURISTEN 100 år tidigare, just från Tistedal till Strømsfoss.

Och, TURISTEN kom inte längre än till Ørje. På grund av kraftpesten kunde norska Mar-tilsynet bara tillåta nedslussning genom Ørje slussar. Söder om Ørje finns smittbärande signalkräfvor, norr därom norska ädelkräfvor som måste skyddas.

Måndag 29 juni återvände TURISTEN till Strømsfoss, ångarens hemmahamn.

Någon reguljär trafik med ångaren blev det inte denna första sommar.

Övre bilden: TURISTEN lämnar Tistedal vid Femøen på sin återkomstresa den 27 juni 2009.

Nedre bilden: TURISTEN har slussat upp genom de fyra slussarna i Brekke. Lyftbjorden är 26,6 m. Slussarna byggdes 1924 då Brekke kraftstation kom till. Kraftverksförädlningen syns till höger. Foto: Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 3 2009

Ångaren TURISTEN byggdes vid Nylands Mekaniske Verksted i Kristiania och sattes i trafik sommaren 1887 på Haldenvassdraget mellan Tistedal ovanför Halden och Skulerud. Ångbåtlinjen blev 1898 en turistled sedan Urskog-Hølandsbanen blev färdig fram till Skulerud.

När järnvägen lades ned 1960 minskade trafiken och 18 augusti 1963 gick TURISTEN sista turen. Ångmaskinen köptes 1965 av Norsk Teknisk Museum i Oslo där den ställdes ut efter renovering. 1967 sänktes TURISTEN i Femøen.

Men två män från bygden fick för sig att bärga och renovera TURISTEN för att åter sätta den i trafik på Haldenvassdraget. Efter 30 år, 1997, bärgades skrovet och fördes till Hansen & Arntzen i Stathelle för renovering.

Avsikten med renoveringen var att återställa TURISTEN till 1927 års utseende. Man beräknar att renoveringen gått på omkring 50 miljoner norska kronor.

TURISTEN har återfått sin ångmaskin som lån från Norsk Teknisk Museum men ångpannan har nyttillverkats vid Parat Halvorsen AS i Flekkfjord.

Nu väntar vi på boken om TURISTEN, baserad på den tidigare, men utsälda, *J Turistens kjøbmann från 1885*.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: TURISTENS maskintelegraf och ratt, båda i originalutförande

Nedre bilden: TURISTENS aktersalong. Foto: Ragnar Magnander 27 juni 2009.

Ångbåten Nr 3 2009



Vi har läst om Kosterbåtarna

Daniel Holm-Eriksson, *Kosterbåtarna - En historisk resa över Kosterfjorden*, (2009) 150 s., 23 x 17 cm.

Eget förlag, kosterbatar@mail.com
ISBN 978-91-633-4759-7.



Låt oss börja från början: I *Ångbåten* 117 (2004) återgavs en bild på vår kära ängare med "en mystisk lucka" på styrbordssidan, en bild som tidigare publicerats på webbsajten Forum: Skärgårds- trafik [1]. Vi noterade att sajten i och för sig var kraftigt 08-dominerad, men att det fanns en hel del bilder från norra Bohuslän signerade "Daniel E".

Vi nämnde också en alldeles ny sajt, Kosterbåtar [2], driven av just denne Daniel Holm-Eriksson och baserad på hans arbete med Koster Hemblyggs- museums temautställning 2004.

Nu har det alltså blivit en bok. (En kuriositet: Koster Marin AB drivs av en Daniel Eriksson!)

[1] <http://www.skaergardsbatar.se/forum/>
[2] kosterbatar@mail.com

Kosterbåtarna - Nordkoster, Sydkoster och Ramsö - tarvar väl knappast någon presentation för *Ångbåtens* läsare. Där finns drygt 300 åretruntboende, mångdubbelt flera sommartid. Där finns en tynande fiskerinäring - många av fiskarna bor nu i Strömstad. Pensionaten har lämnat plats för sommarboende fastighetsägare. Transportbehovet är minst sagt olika under sommarmanaderna och under återstoden av året.

Vi har tidigare i *Ångbåten* uppmärksammat trafiken mellan Strömstad och Koster - i den rätt summariska "Udare viken" i nr 32 (1952), och i den mera utförliga artikeln om Koster's första ångbåt, KOSTERFJORDEN, i nr 106 (2002). (Den senare är Eö, utförligt citerad i boken.)

Bokens egentliga huvuddel börjar med "1960-talet - Ett rederi bildas och flottan utökas". En intresserad kalenderbitare kan förvisso få en hyfsad bild av utvecklingen genom att studera gamla turlistor.

Men här får vi en helt ny dimension. Författaren är född Kosterbo, och är personligen bekant (och ofta släkt) med flertalet av de personer som lämnat honom uppgifter. Det är således en mycket initerad skildring vi får av glädjeämnen och problem i trafiken.

Det rederi som äsytas var AB Koster Trafik. Deras tre blåmalade tråbåtarna STJÄRN II, KOSTERÖ och REX skulle komma att sköta persontrafiken på Kosteröarna i två decennier, sedermera kompletterade med stalfartyg, SVANO och STJÄRN.

Senare tillkom färjor för godstrafiken. Ägandet av dessa överfördes 1982 till ett nybildat Koster Marin AB.

Under en följd av år arbetade Koster Trafik och Koster Marin parallellt, med passagerare resp. gods. Men vid årsskiftet 1988/89 utlyste Bohustrafiken upphandling på båda delarna av trafiken på Koster, en upphandling som vanns av Koster Marin. De gamla blåa passagerarbåtarna ersattes undan för undan med moderna snabba rödmålade kataranor.

Vi får läsa om episoder som endast de som själva var med kan berätta om.

Sextio- och sjuttioitalen bjöd på flera extremt kalla vintrar, exempelvis 1966. Den då nya SVANO stängde sig fram genom isen, fram, back, fram igen, från Koster mot Strömstad. Någon sjömil från kaj gick reverseringsstången av, man kunde bara backa! Passagerarna fick promenera över isen till stan.

Man kallade in STJÄRN II i den uppbrutna rännan. Med hjälp av dynamit fick man spränga utrymme så STJÄRN II kunde vända. Man lämnade hjälpmaskinerna på SVANO gående för att hålla värme ombord, och återvände till Koster med STJÄRN II. Nästa morgon återvände man, *mycket* varmt klädda, per moped, i motvind och 15 graders kylda. Bara efter en kvart fick man gå av fordonen och småspringa vid sidan för att hålla värmen. Turen tog två timmar.

Man behöver inte vara Kosterbo, bofast eller sommarboende, för att ha mycken glädje av denna bok

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 3 2009

Båtar runtomkring

Båtsamarbete i Bohuslän

Tre skärgårdsrederier i mellersta Bohuslän samarbetade sommaren 2009 med gemensamt marknadsföring för båtutflykt mellan mellan Uddevalla och Fjällbacka. På hemsidan bobusluffi.com presenteras rederiernas fartyg och båtlinjer.

Uddevalla Turisttrafik trafikerade linjerna Uddevalla-Käringön och Uddevalla-Smögen med BYTJORDEN. Mellan Uddevalla och Byfjordsstationerna gick SUNNINGEN som vanligt och måndag till fredag gick dessutom GUSTAFSBERG II mellan Ljungskile och Åh/Saxeholm.

Rederiet Bohusläns Skärgårdstrafik hyrde under sommaren STRÖMKARLEN som sedan 1998 ägs av Rederi AB Strömkarlen i Trollhättan. STRÖMKARLEN gick under sommaren mellan Ellös och Lysekil med sålsafari från Lysekil.

Sotefjordens Rederi i Smögen svarade för de norra linjesträckningarna. SOTEFJORDEN gick enligt turistan mellan Smögen och Fjällbacka/Väderöarna. Väderöarna anlöptes med reservation för väderförhållanden och frågan är väl om Väderöarna ingår i SOTEFJORDENS fartområde.

SOTEFJORDEN hörde tidigare hemma i Kungshamn mellan 1934 och 1989. Den trafikerade sjön Åsunden vid Ulricehamn mellan 2004 och 2008 och flyttades i januari 2009 med trailer från Ulricehamn till Vargön vid Göta älv.

STÄNGEHUVUD såld

Medan SOTEFJORDEN nu kommit tillbaka till västkusten lämnade en annan veteran sina gamla färvatten. Det var STÄNGEHUVUD som i augusti 2009 såldes till Ronneby.

Detta fartyg byggdes vid Lindholmens varv i Göteborg redan 1868 och kom till Lysekil 1954. Tändkulemotorn från 1938 ersattes då av en dieselmotor. Sedan dess har STÄNGEHUVUD trafikerat skärgården söder om Lysekil, genom Malö strömmar och Nordströmmarna.

Hällötrafiken

Fyr- och badön Hällö utanför Sotenäset trafikeras sedan många år från Smögen av HALLOFARJAN. Sedan sommaren 2007 trafikeras Hällö även från Kungshamn av MISSOURI, en livbåt som byggdes 1984 till amerikanska slagskeppet USS MISSOURI. Slagskeppet gjorde sin första insats under andra världskriget och sin sista i Persiska viken 1991. Det ligger nu som museifartyg i Pearl Harbour, Oahu, Hawaii.

INGVAR

Resultat av "Tipskryssning - BOHUSLÄN i våra hjärtan"

Under turerna i Idefjorden den 25 och 26 juli bereddes passagerarna möjlighet att fördriva sjötiden med en tipskryssning, där de blandade frågorna handlade om landskapets marina liv och ångaren BOHUSLÄN.

73 resenärer lämnade in svarstalongerna och från dessa har vi dragit vinnare från vardera turerna. Dessa får valfria kassor för två personer kommande säsong.

Utslagsfrågan var väl motiverad, eftersom många hade hamnat på samma höga poängtal. Att räkna ut (eller gissa)

hur mycket vatten Idefjorden rymmer är naturligtvis en vanskelig uppgift, speciellt som man inte får några ledtrådar utan bara vet att uppgiften är baserad på 140 mätpunkter (sjökortet).

Alla tänkbara svar gavs, från 220 liter till 1,5 miljon km³ Med hjälp av tillgängliga uppgifter blir rätt svar: Cirka 0,5 km³ vatten. Fjordbotten är ungefär så starkt kuperad som landskapet i övrigt kan uppvisa.

Här följer svaren på de 12 tipsfrågorna: 1. Kapten Calle Skjorta. 2. Hummer. 3. Ledsundsholmen. 4. Cirka 50 varv

runt jorden. 5. Cirka 1,30 m i diameter. 6. Oregon Pine. 7. 35 promille. 8. 8 m³ björkved. 9. Clownfisk. 10. En av Carl von Linnés lärjungar. 11. Oljeutsläpp. 12. Marstrands Nya Ångfartygs AB.

Följande hade flest rätt och läg närast utslagsfrågornas rätta svar:

25 juli: Birgitta Jespersson, 411 31 Göteborg. 26 juli: Kalle Lindh, 455 91 Munkedal.

Grattis! Trevlig resa med ångaren BOHUSLÄN!

KRISTER W. ANDERSSON



*Blå himmel, blått hav och rosa granitklippor! Vi är i stenriket, norr om Gullmarsfjorden.
Ångaren BOHUSLÄN passerar Stångebucud på nordgående. Om ett bakvär är vi under ånga igen.
Foto Bo Starmark 1 juli 2007*