



ÅNGBÅTEN Årg 52 • Nr 1 2016 • 160

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Ilo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se

Prenumerationsavgiften för år 2016 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlsvedt,

Asplocksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Litorepid Media AB 2016. Miljömärkt Tryckenk 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2016 är 200 kr. Plusgiron: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stenametall.se

Vice ordförande: Björn Iwrest, tel 031-55 17 45

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@halmerson.se

Kassör: Anne Marie Erikson Techer, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlsvedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlsvedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätions säsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vintertillsättning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Torsten Åsberg,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, tel 0706-59 50 60, charter_04@steamboat.se

Innehåll Ångbåten 160

Försalongen	2	VICTORIA – första Lindbalmfärjan	10
Tredje sidan	3	Aktuellt från FARJAN 4	14
BOHUSLÄNS sommarturer 2016	4	Meccanomodell av BOHUSLÄN	15
Bengt Sjöberg	5	Båtar runt omkring	18
Ny "färja" till Härön	5	Med Styrsöbåt på Telemarkskanalen	19
Ombord i ångaren BOHUSLÄN	6	Söka bidrag	21
Stenpiren snart klar	7	TSS EARNSLAW på Lake Wakatipu	22
Våra båtar ångar in i framtiden	8	Amerikaféer	23
Vårskranarna i bann	9	Akterspegeln	24

Försalongen

Ångbåten har anlänt!

– No kommer han, sa man förr på kusten när ångbåten närmade sig samballets ångbåtsbrygga.

Ångbåten var 'han', liksom jullen. Men snipen var 'hon', eller 'hu'.

I Ångbåten förhåller vi oss neutrala. Ångbåten får vara neutrum eller den. Hur som helst med den saken, Ångbåten har anlänt, nummer 160 i ordningen.

2016 års första Ångbåt är lastad med varjehanda gods. Här finner vi en första överblick över sommarens ångbåtsurer och rapporter om vinterns arbeten ombord i våra ångare. Vi ser att det går att bygga fartyg i Meccano. Vår flygande reporter Ragnar har sett sig om i världen, från Styrsöbåt i Norge till insjöångare på Nya Zeeland.

Detta och lite till hoppas vi ger Dig en stund trivsamt läsning!

INGVAR KRONHAMN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåtens intresseområde: Ångbåtar och ångbåts- trafik, gärna på västkusten.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 2 2016 (161) 11 april 2016
Nr 3 2016 (162) 19 september 2016
Nr 4 2016 (163) 14 november 2016

Omslaget

Sammar i januari på andra sidan jordklotet. Insjöångaren EARNSLAW på Lake Wakatipu på Sydön, Nya Zeeland, vid Walter Peak High Country Farm.
Foto Ragnar Magnander 2016

Ångbåten Nr 1 2016

Tredje sidan

Tredje sidan i Ångbåten är platsen för meddelanden från styrelsen och funktionärer till medlemmar i Sällskapet Ångbåten och andelsägare i Ångbåten Ekonomisk Förening.

Varför vi har två föreningar

När Sällskapet Ångbåten bildades 2 april 1965 var framtiden osäker. Skulle den ideella föreningen lyckas rädda ångaren BOHUSLÄN från upphuggning?

Under sommaren sköt försäljningen av andelar fart och i slutet av året insåg vi att vi var nära att lyckas. Andelar förvaltas inte hur som helst och en ideell förening kunde inte äga och erhålla passagerarfartygs-certifikat för ett fartyg.

15 december 1965 bildades därför Ångbåten ekonomisk förening för att som juridisk person den 10 januari 1966 bli ägare till BOHUSLÄN.

Den ekonomiska förening säljer och förvaltar andelarna och skall som ägare till ångaren BOHUSLÄN enligt stadgarna ställa ångaren till Sällskapet Ångbåtens förfogande.

Komplettering av medlemsregistret

Vi kompletterar nu medlemsregistret för Sällskapet Ångbåten med e-post-adresser. Om Du vill få information via e-post uppmanas Du att skicka namn, medlemsnummer och e-post-adress till våra registerhållare på adress medlemregister@steamboat.se

Ångbåten Nr 1 2016

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Leif Andersson, Kungshamn
Liljan Andrén, Hisings Backa
Elias Durgé, Lund
Guy Falk, Skärhamn
Dan Lagström, Partille
Dan Lindskoog, Frillesås
Mats Lundstedt, Sundborn
Göran Svensson, Göteborg
Eva Svensson, Torslanda

Läkarintyg

En lista har gått ut till aktiva medlemmar vars läkarintyg gått ut eller går ut under 2016.

Intendenturpersonal, förutom intendenturbefäl, "21:or", mönstras inte och behöver inte läkarintyg.

För fyrårigt läkarintyg för inre fart hänvisar vi till Roland Arvidsson, Oxhagsgatan 35, telefon 031-12 15 19.

För läkarintyg för inre fart enligt STCW Manila hänvisar vi till Vasa-Nova, Vasagatan 46, tel 0722-50 90 05.

Dessa läkare fakturerar Sällskapet Ångbåten.

Erhållna läkarintyg skall läggas i Kims fack ombord i BOHUSLÄN eller skickas till Roland Lindberg, Lantmilsgatan 36, 421 37 Västra Frölunda.

Möte för aktiva medlemmar

ombord i WALONA
vid kajplats 11

lördagen 9 april kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

Säkerhetsövningar för aktiv besättning

ombord i ångaren BOHUSLÄN

Torsdagen 28 april kl 16-20

Lördag 30 april kl 10-14

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning!

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord

i ångaren BOHUSLÄN

vid Stenpiren,

Måndagen 13 juni 2016 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls stämman på Sällskapet Ångbåtens kontor, Skeppsbron 5-6, vän. 3.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar säljes vid årsstämman

Ångaren BOHUSLÄNS sommarturer 2016

I dagens IT-samhälle förväntas vi hitta allt vi söker på internet, facebook eller #-tag.

Våra öppna turer kommer vi i år, liksom tidigare, att redovisa i sin helhet på vår hemsida www.steamboat.se samt i vår turlista **Ångbåtturer 2016** som medföljer nästa nummer av *Ångbåten*. Ångbåtturerna kan bokas genom Ticketmaster som är det nya namnet för Ticnet.

Dessutom kommer här i en kortversion viktiga datum om resorna att planera in i Din almanacka.

Nytt för i år är att vi åter utgår från vår kajplats vid Stenpiren. Göteborgs nya resecentrum.

Vår uppskattade **kvällsrundtur** i Göteborgs skärgård går som vanligt med samma låga pris alla onsdagar från 1 juni till och med 14 september.

På Nationaldagen 6 juni går vi också som vanligt direkt från Göteborg till **Klädesholmen** där Silens Dag firas.

En vecka senare, söndagen 12 juni, finns möjlighet att göra en fyra timmars **rundtur i Göteborgs norra skärgård**.

Juli är vår intensivaste resemanad och inleds med en **rundtur från Mollösund** 2 juli. Därefter görs den första av resorna **Runt Tjörn** söndagen 3 juli med avgång från Skärhamn.

Torsdagen 7 juli går vi från Göteborg till Lysekil med uppehåll på Gullholmen. Fredagen 8 juli görs en **kvällsrundtur från Lysekil** och lördagen 9 juli en **dagstur från Lysekil** genom Sotekanalen med ett kort uppehåll i **Hunnebostrand**.

Söndagen 10 juli är det så dags för en **kusttur från Lysekil till Göteborg** med

ett uppehåll på Marstrand.

Som alltid finns kompletterande buss i anslutning till våra långa kustresor.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn är ett återkommande arrangemang dit BOHUSLÄN är välkommen. Lördagen 16 juli går vi därför direkt Göteborg-Skärhamn. Buss tar Dig tillbaka till Göteborg.

Aven söndagen 17 juli går det att åka till Skärhamn, då med buss, för att antingen resa **Runt Tjörn**, eller strosa runt bland "trämöblerna" och sedan resa med BOHUSLÄN till Göteborg.

Kustturen till Kungshamn har i år utvecklats till att omfatta även **Fjällbacka** och **Grebbestad**. Det innebär många nya spännande turer under den nästan veckolånga vistelsen där.

Torsdag 21 juli blir det en heldag ombord under resan Göteborg-Kungshamn. Marstrand (Hedvigsholmen) anlöps och det blir uppehåll på Gullholmen. Lysekil anlöps innan BOHUSLÄN når Kungshamn varifrån abonnerad buss går till Göteborg.

Redan nästa dag, fredag 22 juli, går vi vidare till **Grebbestad** via ett stort antal intressanta platser och passager.

Lördagen 23 juli gör vi först en **rundtur från Grebbestad** och på kvällen går BOHUSLÄN till **Fjällbacka**.

Söndagen 24 juli gör vi en **rundtur från Fjällbacka**. Vi besöker de platser som olika personligheter berikat skärgården vid Fjällbacka med.

Måndagen den 25 juli lämnar vi Fjällbacka för **återresa till Kungshamn**.

Tidigt på tisdagen 26 juli kommer bussresenärerna från Göteborg att an-

sluta till kustresan söderut från **Kungshamn till Göteborg**, med anlop av Lysekil och uppehåll på Marstrand.

Söndagen 31 juli gör vi en dagstur **Göteborg-Marstrand-Skärhamn** tur och retur.

Lördag 6 och söndag 7 augusti förlägger vi hela helgen till **Marstrand** inklusive två rundturer där, en på lördag kväll och en på söndag förmiddag.

Denna helg hänvisar vi också våra bussresenärer till Västtrafika turlista som ger större variation för egna beslut.

Den 14 augusti är det så dags för en rundtur i **Göteborgs södra skärgård**.

Lördag 20 och söndag 21 augusti gästtar vi som vanlig **Sekelskiftedagarna på Marstrand**.

Förhoppningsvis kan vi så avsluta sommarens resande med en **favorit i repris**, en dagsresa till **Repslagarmuseet i Alvängen**.

Som sagt, det finns fullödlig information i den tryckta turlistan och på vår hemsida.

Samma låga priser, som förra året och då ingår ju även bussresa om Du bokar på www.ticketmaster.se

I sommar finns det många möjligheter att färdas med båt i Bohusläns skärgårdar, men det är bara med ångaren BOHUSLÄN Du får den äkta ångbåtsresan.

STYRELSEN/BJÖRN IRWERT

Bengt Sjöberg



En fin kamrat har lämnat oss och ångaren BOHUSLÄN. Det känns tungt när tonrummet och saknaden kommer.

För en kort tid sedan kom meddelandet att Bengt Sjöberg avlidit.

I maskin är saknaden ännu större. Det var där som Bengt hade sin "hemvist" såvill vinter som sommar.

Bengt föddes för 76 år sedan i Gävle och var där utbildad till maskiningenjör. Senare flyttade han och hustrun Solveig till Göteborg.

Efter en mångårig anställning på Volvo gick Bengt i pension för tio år sedan. Ångaren BOHUSLÄN blev den nya arbetsplatsen. Sommarens långturer med dess långa tårnar i maskin och Vintergänetes sammanhållning blev ljuspunkter för honom.

Våra tankar går i dessa dagar till Solveig. Vi ombord delar hennes sorg.

TEXT OCH FOTO: BO STARMARK

Ny "färja" till Härön



Från sommaren 2015 trafikerar HARÖN den 120 meter långa sträckan mellan Sumpen och Härön i Kyrkesund. Foto: Krister Bång

Redan 13 april 2015 levererades passagerarfartyget HARÖN av Ö-varvet på Ockerö till Tjörns Hamnar AB för trafiken över Kyrkesund mellan Sumpen och Härön, en sträcka på 120 meter.

Vi kommer att möta "nykomlingen" under våra kusturer med BOHUSLÄN genom Kyrkesund.

HARÖN har endast 13 boende året runt men sommartid tillkommer åtskilliga sommargäster och besökare, inte minst till restaurangen i Magasinet vid sundet.

HARÖN är 12,68 meter lång och bredden 5,14 m. Skrovet är byggt i stål med överbyggnad i aluminium. HARÖN får

föra 18 passagerare och kan ta 1,5 ton däckslast med däckskran.

För framdrivningen svarar två Volvo Penta dieselmotorer D5A-B TA med en effekt på 118 kW vid 2300 varv/minut. De två propellrarna och bogpropellern kommer väl till pass i det strömfyllda sundet.

HARÖN har ersatt Sit OLDF II i Kyrkesund. Trafiken ingår i Västtrafik och turerna är anpassade till busstrafiken mellan Stenungsund och Kyrkesund. P-plats finns 800 meter från bryggan.

INGVAR KRONHAMN

Ombord i ångaren BOHUSLÄN

Snart är varen här. I mars förbalar vi BOHUSLÄN till Gøtenius varv. Här väntar dockning och bottenbesiktning samt målning av undervattenskroppen.

Under tiden på varvet ska hela vinterutrustningen tas iland och magasineras. Sedan finns det mycket att göra: maskin ska göras klar, ånga tas upp, provkörning av maskin. När det finns ånga ombord finns det varmvatten för städning och diskning av allt bestick, alla tallrikar och glas.

När allt är klart, går ångaren för egen maskin till Stenpiren, som kommande säsong är ett spännande kapitel för sig.

I maskin

utförs i nuläget, februari, de flesta arbetena ombord. Varje tisdag och torsdag mellan 10 och 14 finns det folk i maskin. Mycket har hunnits med men några få viktiga jobb pågår. På bilden ser vi Roger Hammarklint och Dick Nestor se över Worthingtonpumpen, den ångdrivna matarpumpen för olja till pannans oljebäbrännare. Det finns även en eldriven pump för samma ändamål.

På huvudmaskin ses samtliga vevlager över. Inget glapp får förekomma. Kolvar och slider kontrolleras. Självklart också säkerhetsventilerna.

Övre bilden: Roger Hammarklint och Dick Nestor renoverar oljepumpen till pannans brännare 11 februari 2016.

Nedre bilden: Bengt Johansson laverar stöven till expeditionen 11 februari 2016. Fotat återgår inte färgsynerna.



Ångbåten Nr 1 2016

Stenpiren snart klar



När den nya spårvägstrecken mellan Järntorget och Lilla Torget invigdes 15 augusti 2015 körde Spårvägsallskapet Ringlinjen gamla vagnar på de nya spåren. Vagn 92 har lämnat bällplatsen Stenpiren och svänger in på Södra Hamngatan. De märkliga belysningsstolparna leder ut på Stenpiren. Foto Stig Hammarson

På åtgärdslistan finns ett fyrtiotal punkter att åtgärda. De flesta är redan avklarade men besiktningen av ångpannan återstår.

En liten men viktig funktion är vakuumsystemet för de tre toaletterna. Vi får inte längre släppa fekalier (fint ord för "ren skit") direkt ut i sjön. I lastrummet finns "bajstanken" som tar hand fekalierna. Det är viktigt.

På däck

I förra numret såg vi hur vissa riggarbeten utfördes. Nu är ångaren täckt av presenningar. Inte mycket utförs utombords just nu. Inombords, däremot görs stora jobb. Bland andra läggs durkbeläggningen i en av toaletterna om fullständigt.

På bilden här intill ser vi en av de ständiga åtgärderna ombord: målning. Inredningen slits under säsongen och måste ständigt ses över under vintern. Att larsers snyggt är inte alla förunnat.

Bara några få jobb kan nämnas här. Åtgärdslistan är lång...

Till varv vi gå

I mars bogseras ångaren till Gøtenius varv. Här sker sedan den slutliga rustningen inför säsongen. Hela BOHUSLÄN ska se fin och prydlig ut, såväl inombords som på utsidan.

Vår 102-åriga klenod har krav på oss som inte riktigt har uppnått samma ålder.

TEXT OCH FOTO: BO STARMARK

Ångbåten Nr 1 2016

Stenpiren närmar sig sin fullbordad efter den fullständiga ombyggnad som skett sedan ångaren BOHUSLÄN lämnade sin mångåriga kajplats hösten 2012 och flyttade till kajplats 11 vid Casinot.

15 augusti 2015 togs Stenpiren i bruk som knutpunkt för kollektivtrafiken. Båttrafiken på älven med Älvsnabben och pendelfärjorna till Lindholmen lämnade Rosenlund och anlöper nu istället Stenpiren.

Spårvägen mellan Lilla Torget och Järntorget har nu fått en alternativ färdväg över Stenpiren. Linjerna 1 och 9 går via Stenpiren liksom busslinje 60.

Ett flertal andra busslinjer går via Stenpiren: 50, 86, 90, 91, 96, 114, 194, 197, Röd och Blå. Därmed underlättas resandet för våra passagerare om de väljer kollektivtrafiken.

13 februari 2016 invigdes Stenpirens Resecentrum, den terminalbyggnad som står "mitt i sjön", mellan spårvagns- och busshållplatserna och båttrafikens flytbrygga.

Terminalbyggnaden rymmer vänthall, Pressbyrå, kaffebar, sushirestaurang, blomsteraffär och toaletter.

Nu återstår beläggning av Stenpiren.

INGVAR KRÖNHAMN

Våra båtar ångar in i framtiden

Vi har seglat med ångaren BOHUS-LAN i över 50 år i Sällskapet regi, något kortare med FARJAN 4. Och man kan lätt tro att det har varit på samma sätt i alla dessa år, men icke!

Vi har hela tiden utvecklat, förbättrat vårt reseutbud, allt eftersom ni som reser med oss har berättat vad vi kan förbättra/förändra, och vad vi själva sett att vi kan justera. Detta har skett så varsamt att ni knappt märkt något, men listan hade kunnat göras lång.

Vad som däremot märks mer är när resmål försvinner, Åstol och Kärningön är sådana exempel. Tyvärr är det så att vi måste anpassa oss efter de trafiktekniska förhållanden som uppstår över tid.

Vi har de senaste åren märkt mer och mer att "vi måste hänga med" när det gäller vad vi erbjuder för resor med mera, men som bekant byggdes inte Rotn på en dag och eventuella förändringar i vår verksamhet kommer smygande, precis som det alltid varit, om möjligt något snabbare än vad som gjorts tidigare.

En utmaning är ju att allt "görbra" vi kommer på också helst skall utföras. Det kräver genast eldsjäl, som kan tänka sig genomföra den goda tanken. Eftersom vi alla jobbar helt ideellt så får det ta lite tid, så ha tålamod!

Det vi tittar på lite extra på just nu är hur vi bättre skall nå ut på marknaden om att det faktiskt går att "åga" våra fartyg för några timmar eller dagar genom att chartra båtarna av oss, en helt fantastisk upplevelse, det kan vi lova!

Här kan ni, våra medlemmar, redan nu göra en insats, antingen att själva hyra



Claes Verner, befraktare, besättningsadministratör och styrman, nu även marknadsförare. Foto Bo Starmark

något fartyg eller bara prata för varan, det är ovärderligt!

Det andra är hur våra resor är upplagda, kan vi göra dem ännu mer attraktiva? Redan i år har våra "programmakare" ägnat många timmar på att planera och förbättra, hoppas att det faller många väl i smaken, testa gärna någon av dessa nyheter!

Hej, "jag läste på nätet", ja så börjar många samtala till mig i egenskap av befraktare (uthyrare) till FARJAN 4. Detta har legat och grott i huvudet i många år och jag har mer och mer förstätt betydelsen av hur viktiga nätet och hemsidan är.

Det betyder att vi håller på och tittar på, antingen en uppdatering, eller en helt ny hemsida, som skall bli mer informativ och insäljande. Redan nu har vi börjat lite smått genom att lägga in många nya bilder längst upp på vår hemsida. Gå gärna själva in på www.steamboat.se och se!

Annonsering, skall det göras på samma sätt som vi alltid gjort? Kanske skall vi annonsera i nya medier? En synnerligen berättigad fråga då kostnaden för annonsering måste motivera att vi uppdrar vårt syfte på bästa sätt.

Marknadsundersökningar kommer ni att drabbas av i sommar på våra ångare, men bara ibland, för att vi skall få svar på de frågor vi internt ställer oss så vi kan anpassa vår verksamhet efter den verklighet vi lever i.

Bilder kommer att tas ombord i större utsträckning än förut för vi tror att bilder på rätt ställe kan göra att fler blir "sugna" på att resa med oss. Vi kommer självklart ha skyltar uppe som talar om att bilderna vi tar ombord kan komma att användas i vår marknadsföring och självklart respekterar vi om ni inte vill synas, säg bara till så ordnar vi det.

Jag som har skrivit dessa rader har varit aktiv i sällskapet i över 30 år, varit medlem i över 40 år, och har haft massor av uppgifter ombord i våra ångare. Listan kan göras lång men allt som oftast seglar jag befäl i våra ångare och fixar ut-hyrning av FARJAN 4.

Dessutom administrerar jag däcksmanskap till våra båtar (tack och lov att det numera finns gruppmailsystem!).

Varvskranarna i hamn



Ångaren BOHUS-LAN på Göta älv med Cityvarvet kranar i bakgrunden. Anna i februari 2016 ligger varvets flytdocka kvar. Foto Ingvar Kronhamn

Nu har jag lovat, i ett svagt ögonblick, att försöka hitta lite nya marknadstankar som kan bära frukt. Det sker inte med "blixtens" hastighet och skall inte heller göra det, för vi alla, ni passagerare och vi i besättningen, skall i alla delar känna oss hemma ombord och dessutom har vi ett kulturarv att förvalta.

Till sist, jag tar gärna emot era tankar så dra er inte för att kontakta mig, i första hand på mail, claes.verner@gmail.com eller telefon, 0730-68 47 08, eller varför inte, kom fram till oss i besättningen under våra resor och prata "framtid".

Välkomna ombord i våra ångare i sommar!

CLAES VERNER

Hisingen runt 1839

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 5 augusti 1839:

Ångslupen WADMAN

afgår i morgon den 5 dennes, kl. 9 f.m. om väderleken tillåter och minst 15 personer anmäla sig en timma förut på slupen, till Kungälf genom Nordre Elf, samt återvänder genom Götha Elf kl. 5 eftermiddag.

I början av december 2015 meddelade Älvstranden Utveckling AB att Ingvar Oldsberg, Stena Line, Serneke och Volvokoncernen lyckats rädda de tre varvskranarna på Götaverken Cityvarvet.

Älvstranden Utveckling AB är ett helägt kommunalt bolag som tillsammans med andra aktörer omvandlar de gamla varvs- och hamnområdena vilka nu fylls med boende, kontor och handel.

Köparna har nu överlämnat kranarna till Älvstranden som ställt upp som förvaltare av kranarna.

"Genom att kranarna blir kvar räddas Göteborgs skyline som är en del av

stadsbilden. Det här är något som engagerat många göteborgare och vi är glada att bevara spår av stadens historia mitt i det område där Älvstaden nu växer fram," säger Lena Andersson, vd på Älvstranden.

Cityvarvet har sitt ursprung i skotten Alexander Keillers mekaniska verkstad som etablerades 1841 på Skeppsbron.

Varvsverksamheten flyttade över älven redan 1866. Efter konkurs ombildades företaget till Göteborgs Mekaniska Verkstad, senare Götaverken. Keillers var länge ett kvalitetsbegrepp.

INGVAR KRONHAMN

VICTORIA – första Lindholmsfärjan

Under 2015 sattes Västtrafiks båda nya dubbelländade färjor ÄLVEI och ÄLVFRIDA i trafik mellan Lindholmspiren och Rosenlund, som vid tidtabellsskiftet i augusti ersattes med Stenpiren.

I media lät det ibland som om dubbelländade färjor var något helt nytt och smart eftersom de inte behöver vändas vid varje avgång. Smart är det, men inte nytt varken i Göteborg eller i andra länder.

Vår egen FÄRJAN 4 är ju ett levande bevis på en dubbelländad färja och även ÄLV-VIRA, som är reserv för de nya färjorna.

Ångslupar i älvtrafiken

Linjen från Lindholmen mot stadssidan har nära nog alltid haft samma lokalisering på Hisingen medan färjelägena på stadssidan varierat genom årens lopp.

Under slutet av 1800-talet sköttes älvtrafiken av Göteborgs Nya Ångslups AB. Ångslupsbolaget trafikerade även norra och södra skärgården. Trafiken utgick från Ångslupsbron, som var en träbrygga längs Skeppsbron vid Verkstadsgatans mynning.

Trafiken på älven utfördes med små ångslupar som kunde ta omkring 70 passagerare. Den viktigaste linjen i älvtrafiken gick från Skeppsbron via mellanbryggor till Klippan.

Många resenärer skulle bara tvärs över älven och utvecklingen gick mot flera tvärgående istället för en längsgående linje. Linjen från Skeppsbron till



Ångfärjan VICTORIA i ursprungligt utförande under gång mot Sänkverkets färjeläge. Fotot som är odaterat tillhör Bertil Söderberg

Klippan upphörde beroende på dålig lönsamhet sedan den elektriska spår-vagnstrafiken till Majorna startat 1902.

Hisingstad

Från Hisingstad till Sänkverket gick en linje som trafikerades med ångslup. Åren 1888-1892 byggdes östra delen av Masthuggskajen under namnet Nya Kajen från Rosenlundskanalen till Sänkverket. Sänkverkets brygga låg rakt norr om Masthuggstorget.

Namnet Hisingstad kom från Lundby sockens storstilade planer på kvartersbebyggelse med bostäder i området strax

norr om Lindholmens varv. Av dessa planer genomfördes bara en mindre del, medan det blev industrier på större delen på området.

Hisingstads brygga låg ungefär vid nocken på nuvarande Sören Mannheimers pir där Styrsöbolaget har sin "depå" för älvtrafiken. På Lindholmen fanns ytterligare två bryggor västerut som trafikerades av ångslupar.

Lindholmens östra brygga låg rakt nedanför östra sidan av Skatberget där det idag finns bostäder längs kajen. Lindholmens västra brygga låg väster om torredockan.



Ångfärjan VICTORIA

Ångslupsbolaget beställde sin första och enda ångfärja vid Göteborgs Mekaniska Verkstad för leverans 1899. Färjan fick namnet VICTORIA och sattes in mellan Nya Kajen (Sänkverket) och Hisingstad.

VICTORIA var mindre och mer oansenlig än den sentida FÄRJAN 4. VICTORIA var 16,82 m lång, 4,92 m bred och djupgåendet angavs till 1,4 m. Fribordet i stävorna var bara 85 cm. Skrovet var isförstärkt för trafik året runt.

Komponentmaskinen var på 48 indikerade hästkrafter och försedd med ytcondensator. Antalet passagerare var 138 enligt en uppgift i början av 1920-talet. Salongen hade bara små fönster av samma typ som i skärgårdsbåtarnas mellandäck och gav närmast ett instängt intryck.

Ritningen på förslag till ångfärja fick redaktionen från Birger Andersén 2001. Den är ritad av hans far Birger K. Andersén som var född 1884 och studerade skeppsbyggnad vid Chalmers.

Övre bilden: Hisingstads nya färjeläge (från 1939) i Lindholmshamnens västra basäng. FÄRJAN 5 ersätter tillfälligt FÄRJAN 6. Bostäder och järnväg ligger längs Lundby Hamngata. Fotot som tillhör Bertil Söderberg är sannolikt från slutet av 1940-talet.

Jämför nedre bilden med FÄRJAN 4 vid samma färjeläge hösten 2015 (omslagbild i Ångbåten 159).

Ritningen som är daterad mars 1907 är utan tvekan en avritning av originalritningen på VICTORIA. Det ingick i undervisningen att som elevarbete rita av en fartygsritning för att lära sig mer och hur ett fartyg är konstruerat. Birger K. Andersén kom senare att arbeta som fartygsinspektör på dåvarande Fartygsinspektionen.

Sedan Lundby införlivats med Göteborgs stad 1906 fanns behov av bättre förbindelser över älven än vad Ängslupsbolaget kunde åstadkomma.

Från 1911 tog Göteborgs stad ansvar för de flesta linjerna i älvetrafiken genom att uppdra åt Hamnstyrelsen att skriva avtal med Ängslupsbolaget som trafikotövare mot en förlustgaranti.

Den lönsamma linjen Sänkverket-Hisingstad med färjan VICTORIA behöll dock Ängslupsbolaget. Från 1915 drev Hamnstyrelsen trafiken i egen regi med inhyrda slupar från Ängslupsbolaget. Under mars 1917 köpte Hamnstyrelsen de tidigare hyrda sluparna och färjan VICTORIA samt linjen Sänkverket-Hisingstad.

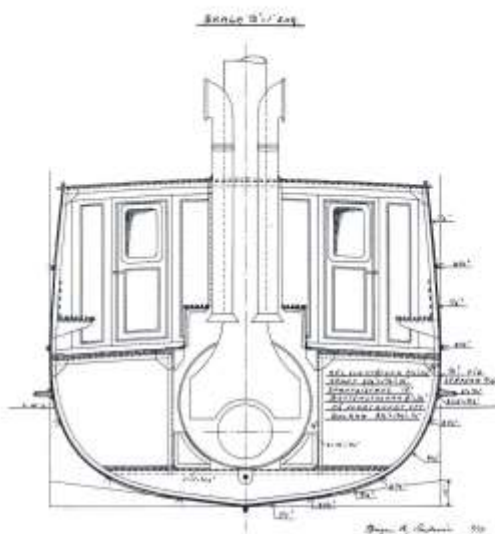
För att utveckla trafiken behövdes nytt tonnage. Hamnstyrelsen beställde FÄRJAN 3 och 4 vid Motala Verkstad för leverans hösten 1920.

FÄRJAN 3 ersatte VICTORIA på linjen till Hisingstad. VICTORIA namnändrades till FÄRJAN 5 och sattes in som extrafärja i högrafik på linjen Residensbron-Götaverken tillsammans med FÄRJAN 4, som var ordinarie färja på linjen. Turtätheten blev därmed 7 ½ minut.

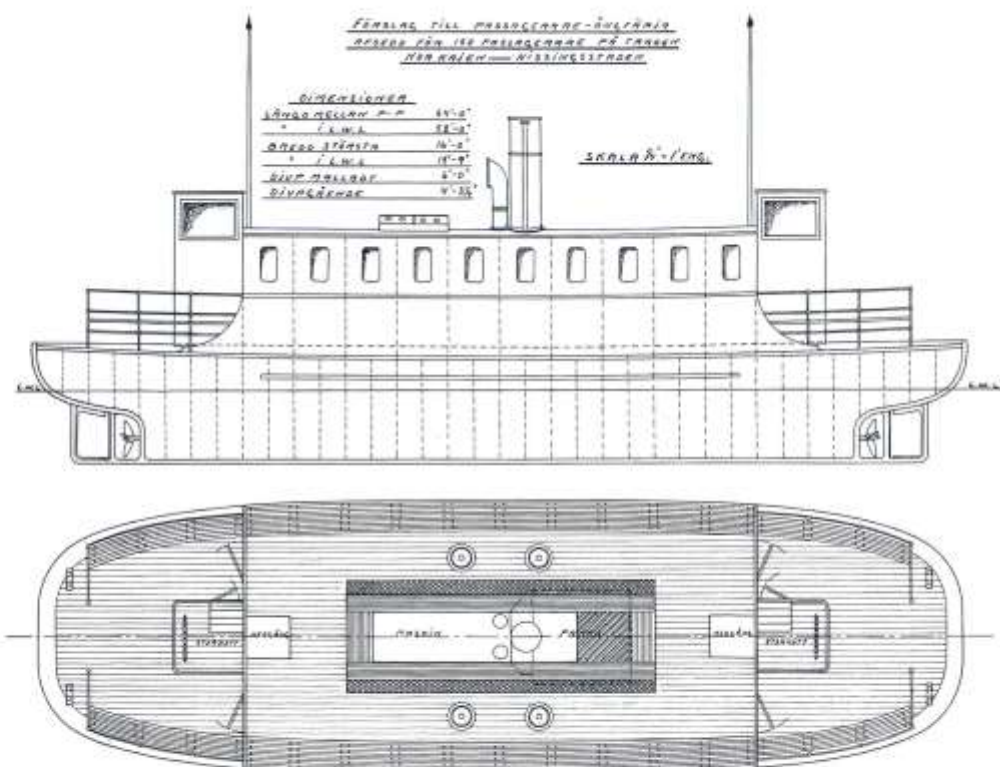
Den 2 juni 1954 ersattes Götaverkens färjeläge med ett nytt i Lundbyhamnen, som hade skapats genom utgrävning och muddring av tidigare landområden. Samtidigt sattes den nybyggda motorfärjan HUGO HAMMAR in på linjen och FÄRJAN 5 blev överflödigt medan FÄRJAN 4 blev extra- och reservfärja.

FÄRJAN 5 såldes 1956 till Snögens Bilfärja u.p.a. men var inte lämplig som bilfärja och såldes vidare 1957 till Göteborgs Torsmjölsfabrik.

Färjan återfick sitt ursprungliga namn och byggdes om till präm. Maskineri och överbyggnad demonterades så att bara brädgången var kvar ovan däck.



Ovan tvärsnitt, på nästa sida sidovy och plan över färjan VICTORIA. Den på ritningen angivna skalan stämmer ej.



Som präm bogserades VICTORIA med skräpfisk från Fiskhamnen och Öckerö till fabrikena på Angholmen vid Tjörn och Malön där skräpfisken förädlades till fiskmjöl, tran och oljor. Med tiden blev pråmen VICTORIA obehövlig och den såldes i september 1972 till Skrot & Avfall på Tingstad för upphuggning.

GUNNAR SÖDERBERG

Aktuellt från FÄRJAN 4

Hittills har det varit en ganska mild vinter men det var en period under januari med ned till 10 minusgrader. Hamnbassängen på Ringön där färjan ligger var istäckt och i älvsfären gled det ut mycket is som kom uppifrån älvdalen.

Ombord i färjan är det som vanligt arbetsdag måndag eftermiddag medan det på lördag eftermiddag är fika i huset med som regel mycket tekniksnaack och ibland även bildvisning.

På däckssidan håller Christer Eliasson på att byta ut dåliga fönsterramar i salongen. Christer beställde förra året fem nya fönsterramar som tillverkats i ask av Ocean Snickeri. Dessutom renoverar han några ramar som inte är så dåliga utan att det går att genomföra.

I maskin håller Bert Johansson, Bengt Bengtsson och Carl-Johan Holm på med renovering av slidrörelsen och justerar några lager. Färjans maskin har gått en bra bit över 200 000 gångtimmar och slitaget har på sina ställen blivit stort även om renoveringar har skett under årens lopp. Nu för tiden är ju gångtimmarna närmast försämrade jämfört med när färjan var igång dagligen under drygt 18 timmar per dygn.

Åke Karlsson håller på att ordna så att bottenstocken framför maskinen blir helt tät så att överflödigt smörjolja från maskinen inte kan rinna föröver i maskinrummet. Färjans maskin har inget helt tråg under vevaxeln och det finns heller inte plats för det. Åke har fått tag på en nickepump, eller klappump som det egentligen heter,



Hamnstyrelsens färjekontor vevs i februari 2016. Under senare år ligg här en restaurang. Bryggan under bron. Här kommer den nya Hvingbron att sträcka sig. Foto Per Ahlqvist

som skall monteras på akterskottet. Vad vi kan förstå har det tidigare suttit en klappump där för att kunna suga smörjolja från kölen.

Per har ägnat viss tid åt rengöring av ångpannan och sotning.

Hamnens färjekontor rivs

Inför förberedelserna för den nya Hingsbron som skall ligga uppströms Göta Älvbron har Hamnstyrelsens tidigare byggnad som innehöll kontor för färjetrafiken rivits.

På senare år har restaurang *Bryggan* under bron legat i en tillbyggnad på

färjekontoret. Dit har vi kört ett stort antal beställningsturer med FÄRJAN 4 under senare år, främst i samband med bröllop.

Vid den långa träbryggan utanför färjekontoret lög de färjor som av olika anledningar inte var i trafik. Det var också här som ångfärjorna bunkrade kol en gång per vecka och spolades rena efteråt.

Är det någon som vet när färjedepån tillkom? Den syns inte på foton från 1945. Då måste depån legat kvar vid kusten, strax öster om Röda Bolaget.

GUNNAR SÖDERLBERG

Ångbåten Nr 1 2016

Meccanomodell av BOHUSLÄN

Förra året kontaktade Jan Lake mig och berättade att han hade byggt en modell av ångaren BOHUSLÄN av Meccano. Jan berättade också att han byggt en modell av KUNGSHOLM från 1928 och ett stort antal modeller av andra färdmedel.

Det lät förstas intressant och den 6 november besökte Ingvar Kronhamn och jag Jan för att se på hans modeller.

Modellen av BOHUSLÄN var klar för två år sedan och består av förutom Meccano även av delar från Trix, Teknoset och Merkur, som är liknande metallbyggglådor. Modellen som är byggd i skala 1:55 har avlyftbar överbyggnad så man kan se mellandäck och maskintoppen. I förmasten vajar Sjökapstensföreningens flagga på samma sätt som vid provturen 1914.

Det visade sig att Jan hade byggt cirka 40 modeller och det tog oss en kväll att titta närmare på alla modeller. Jan bygger vanligen inte de modeller som Meccano-katalogerna visar, utan konstruerar egna modeller av det som han tycker är intressant. Av naturliga skäl blir modellerna i Meccano stora när ett flertal av dem är byggda i skala 1:10.

Störst av modellerna är utan tvekan Svenska Amerika Liniens KUNGSHOLM som väger 28 kg. Till de större modellerna hör Nohabs sista ånglok i serien på 500 lok till Ryssland, fyren Pater Noster, en hamnkran och en banhall från järnvägen i Tyskland.

Övre bilden visar Jan Lake med ångaren BOHUSLÄN, nedre bilden med Svenska Amerika Liniens KUNGSHOLM.



Jan berättar

Jan har skrivit följande text som ger en bakgrund till hans intresse för att bygga modeller fartyg, ånglok, ångmaskiner, kranar, broar, traktorer, bilar etc.

"På 1940-talet tog nästan varje vör-söndag mina föräldrar mig, och senare min bror, oss ut på en härlig promenad från Stenpiren väster ut längs kajen till Röda Sten och småbåtssvarvet som då låg där.

Pappa var klädd enligt den tidens kutym, i rock, hatt eller kubb och spatserkäpp med silverhandtag (student-käppen). Det börde till den tidens artighetssfras att herrn lyfte på hatten som hälsning när man mötte någon bekant. Det gällde då att lyfta på huvudbonaden med vänster hand, (mamma gick på höger sida) så att inte hennes ansikte skulle döljas. Dessa kläd- och hälsningscermonier har dött ut med föräldragenerationen.

Under dessa promenader berättade pappa om sjöfarten och varven och hur viktiga de var för Göteborg. Jag var redan då intresserad av teknik och studerade järnväg, kranar och båtar. Från båtarna kunde man ibland se galanta damer komma ut på morgonen.

Hemma läste jag med förtjusning Göteborgs Handels- & Sjöfartstidning och fick jag där ytterligare inspiration. Vissa vardagar gick jag själv efter skolan ner i hamnen för att studera det

Nobabi sät byggda ånglok i serien på 500 lok till Ryssland och fyren Peter Noster samt en järnvägsbro.



Ångbåten Nr 1 2016



Ångbåten Nr 1 2016

praktiska arbetet när allt var igång. Det fanns vid denna tiden järnvägsspår som kranarna (på egna spår) stod bredbenta över, från Lilla Bommen och ända ut till Amerikaskajet.

När en lastbåt kom in till kaj väntade stuveriarbetare ofta med en järnkrok, en grips. För att få jobb för en båt under en dag var de tvungna att hämta en så kallad bricka.

Hamnkranarna och båtarnas egna lastbommar hjälptes åt att få lasten från lastrummet och upp på SJs lastvagn (långtradare fanns inte då). Mindre gods kunde till och med transporteras på trehjuliga Harley Davidson motorcyklar med träflak.

Även hästdragna flakvagnar förekom. Öl, läskedrycker och EBE-dricka kördes regelbundet ut med just häst. Kusken hade ett långt läderförkläde och vegamössa på sig kommer jag ihåg.

Nu på gamla dagar har jag försökt att återuppliva dessa barndomsminnen med mitt Meccanobyggande. Jag önskar att jag haft tillgång till så mycket Meccano, som jag förtogar över idag, när jag var ung.

Under 37 år på Volvo, med olika ansvarsområden, kom jag i kontakt med personvagnar, lastvagnar, bussar, entreprenadmaskiner, Penta och Jofa. Några av dessa inspirerade mig till att bygga modellerna nr 1, 6, 7 och 8."

FOTON OCH INLEDANDE TEXT:
GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden visar en trippelångmaskin, den nedre visar en balansångmaskin från 1836.

Båtar runtomkring

Julshoppingturer till city

Lördagarna den 12 och 19 december körde Styrsöbolaget i samarbete med Västtrafik julshoppingturer från södra skärgården direkt till Stenpiren.

Det var första gången sedan april 1980 som det gick att resa med båt ända till city med samma taxa som gäller för båt till Saltholmen och spårvagn till stan.

Snabbåten RIVÖ gick på 60 minuter från Vrångö via Donsö, Styrsö och Köpstadssö till Stenpiren och FROJA på 45 minuter från Brännö Rödsten via Asperö. Resan gick 15 minuter snabbare än att resa via Saltholmen och byta till spårvagn. Om bord bjöds på glögg, julmust och pepparkakor.

Båtarna ankom Stenpiren 11.00 och gick tillbaka 16.00. Första lördagen reste 280 till stan och andra 330 och då blev RIVÖ fullsatt och SKARVEN fick dubbla från Styrsö.

Turerna blev en succé och en enkät ombord bland resenärerna visade att det finns ett stort intresse för att kunna resa med båt direkt till Stenpiren hela året.

VIPAN och ÄLV-VIRA

Under hösten har Styrsöbolagets VIPAN och ÄLV-VIRA fått nya huvudmotorer.

VIPAN har fått två nya Volvo Penta D16 MH på vardera 600 hk som ger båten maximalt 17,5 knops fart. Båten som var klar från Ö-Varvet i början av december används ofta som avlösare för snabbåtarna i södra skärgården och då är det maxfart som gäller. VIPAN levererades 1978 från Djupviks Varv.



Styrsöbolagets RIVÖ och FROJA vid ankomsten till Stenpirens nya flytbrogga på den andra julshoppingsturen 19 december 2015.

ÄLV-VIRA råkade ut för en brand i besättningsutrymmet när den låg obemannad vid Lindholmen i somras. Även styrhytten skadades och all el- och navigationsutrustning har förnyats.

Före branden var det planerat för motorbyte under hösten och det gjordes på Ö-Varvet i samband med återuppbyggnaden. Färjan har fått två nya Scania DI13 på vardera 400 hk.

ÄLV-VIRA var klar för att sättas i trafik som lastfärja när GÖTA II gick till varv början av december. Den 1 februari var ÄLV-VIRA åter i trafik som reservfärja på Älvsånarelinjen.

KOSTERBRIS

KosterMarin köpte i somras katamaranen SNARVEIEN som tidigare trafikerat linjen Bergen-Kleppestø på Askøy i Norge.

Båten som är byggd i aluminium 2005 vid Oma Baatbyggeri är 25,75 m lång och 9,00 m bred. Den drivs av två Scania DI16 motorer.

KOSTERBRIS har under hösten legat vid Oma Slipp för ombyggnad och enligt ett reportage i Stordnytt den 16 januari såg den ut att i det närmaste vara leveransklar.

TEXT OCH BILD: GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 1 2016

Med Styrsöbåt på Telemarkskanalen

Under en helg i juli 2015 gjorde några göteborgsbåtologer, med mig i spetsen, en resa till norska Telemarken för att där färdas med de tre passagerarbåtar som sommartid trafikerar det kanal- och sjösystem, som kallas för Telemarkskanalen. Två av dessa båtar har svenskt ursprung, och dessutom är de tidigare Styrsöbåtar, vilket ju gjorde det hela lite extra roligt och intressant.

STYRSÖ blev HENRIK IBSEN

Som bekant såldes gamla, fina STYRSÖ, byggd 1907, hösten 1992 till Norge och återfinns sedan dess på Telemarkskanalen, numera med namnet HENRIK IBSEN. Det är i och för sig mycket tråkigt för STYRSÖ var nämligen den sista riktiga, kvarvarande skärgårdsbåten av gammal stil här i Göteborg.

Efter försäljningen till vårt västra grannland, har också tämligen omfattande förändringar och ombyggnationer genomförts. Idag finns därför inte heller mycket kvar av fartygets forna stil, charm och utseende. Men visst, efter den senaste renoveringen och förändringen av gamla STYRSÖ är det väldigt snyggt och tjustigt ombord.

Övre bilden: Styrsöbolagets STYRSÖ såldes 1992 till Norge efter 85 års trafik i Göteborgs södra skärgård. Fykort.

Nedre bilden: I Norge fick fartyget namnet HENRIK IBSEN efter den norske författaren och dramatikern som föddes i Skiens. Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 1 2016



Lite av den fina salongen akterut på huvuddäck har lyckligtvis sparats, liksom en del av trappan till övre däck. Även den fina spegeln på akterskottet finns kvar på plats, även *vattenbollar* har man sparat, den återfinns på mellandäckets styrbordssida.

Den tidigare B&W Alpha-dieseln från 1952 satt kvar i fartyget ända fram till 2011 då ett maskinveri inträffade.

Rederiet hittade faktiskt en liknande maskin (från 1956), vilken hade suttit i en bogserbåt, och i danska Hirtshals fick HENRIK IBSEN denna nygamla maskin installerad.

Som tidigare kan maskinens manövrering skötas från kommandobryggan, men vid vår resa med båten hade man ändå en *maskinbef* i tjänst ombord. Kanske var detta något, som de norska beställarna kräver.

Medresenären Andreas stod och tittade in genom en av maskinrumsventilerna, när maskinchefen passerade. Andreas erbjöds då ett besök nere i maskinrummet där han kunde konstatera, att det var både snyggt och mycket välhållt.

VICTORIA, veteran på kanalen

Före resan med HENRIK IBSEN gjorde vi en *västgående* båtresa (Skien-Dalen) på kanalen, då vi reste mellan Ulefoss och Lunde med passagerarbåten VICTORIA. Den är byggd 1882 och det äldsta kvarvarande passagerarfartyget på Telemarkskanalen.

VICTORIA motoriserades redan 1953, och moderniserades då efter den tidens



VICTORIA byggdes 1882 för trafiken på Telemarkskanalen och alternerar med HENRIK IBSEN på sträckan Skien-Dalen. Foto Ragnar Magnander

normer. Det innebar bland annat *plåt-bink* som skorsten och moderna, lutande linjer i skrov och överbyggnad, något som det idag finns delade meningar om...

På 1990-talet återställde rederiet dock VICTORIA till lite av sitt gamla, ursprungliga utseende. Då fick hon bland annat en riktig ångbåtsskorsten.

Vad man än anser om dylika *fartygsoperationer*, så tyckte vi alla i resesällskapet, att det var riktigt trevligt och ombonat ombord på VICTORIA. Dessutom hade båten väl tilltagna öppna däck, där man med fördel kunde vistas för att se det vackra landskapet glida förbi på nära

båll. För övrigt fanns det också på VICTORIA en maskinchef ombord.

Styrsöbåtar på kanalen

Därefter gjorde vi en resa med HENRIK IBSEN från Lunde, en ort vid kanalen som är lite av knutpunkt för båttrafiken. Från Lunde färdades vi med HENRIK IBSEN på *östgående tur* (Dalen-Skien) från Lunde till Vrangfoss, en tripp på cirka en halvtimme. Efter att ha lämnat båten där, inväntade vi nästa passagerarbåt på *västgående* (Lunde-Vrangfoss-Ulefoss-Akkerhaugen). Det var den tidigare Styrsöbåten FRÖJA, byggd 1951, som sedan



TELEMARKEN anlöper Lunde. Fartyget byggdes 1951 som Fröja för Styrsöbolaget. Foto Ragnar Magnander

1998 trafikerar Telemarkens sjösystem med det nya namnet TELEMARKEN.

Med detta trevliga fartyg reste vi sträckan mellan Vrangfoss och Ulefoss, en trivsamt båtresa på en och en halv timme. Ombord på TELEMARKEN verkade det mesta från Styrsötiden finnas kvar, vilket gjorde denna båtresa lite extra nostalgisk. Inte heller exterört har båten förändrats nämnvärt, fränsett att övre däck delvis har försetts med tak. Inne i styrhytten (dit man lätt kunde kika in) verkade inte några större moderniseringar ha skett, och detta var ju också lite roligt att konstatera.

De tre passagerarbåtarna på Telemarkskanalen har skilda redare, men samtrafik är ändå ordnad dem emellan.

Lite tråkigt för mig, som är en ivrig båtvykortssamlare, var dock att det konstigt nog inte fanns några vykort på båtarna, inte ens på HENRIK IBSEN! Eller så var alla vykorterna redan sålda...

Men en tur på dessa norska färvatten med någon av de tre nämnda passagerarbåtarna kan verkligen rekommenderas, något som vi ditresta båtguddar också var helt eniga om.

RAGNAR MAGNANDER

Söka bidrag

Under 2016 fördelar Riksantikvarieämbetet 8 miljoner kronor i bidrag till arbetslivsmuseer vilket är en höjning med 2 miljoner kr från 2015.

Bidragen är statliga medel som lämnas till särskilda insatser som har till syfte att bevara och bruka industrisamhällets kulturarv. Museijärnvägar, fartyg och flygplan kan också räknas till arbetslivsmuseer.

Bidragen utgår som projektbidrag för särskilda ändamål och ges till särskilda insatser inom följande områden:

- Vård av materiellt kulturarv:
- Publik verksamhet:
- Säkerhetsbefrämjande åtgärder:
- Kunskapsutveckling:
- Nätverk och erfarenhetsutbyte:

Mera om bidrag till arbetslivsmuseer finns att läsa på Riksantikvarieämbetets hemsida. Där finns även blankett för ansökan 2016. Sista ansökningsdag för 2016 är 18 mars.

Fartygsstöd

Sjöhistoriska museet fördelar ekonomiska bidrag till historiskt värdefulla fartyg, av Sjöhistoriska museet k-märkta fartyg. Totalt delas en miljon kronor ut varje år.

Stödet ska stimulera till insatser som gör att fartygen bevaras med en kulturhistorisk inriktning. Bidraget utgör normalt en mindre del av den totala kostnaden.

Ansökningsperiod är 15 januari – 15 mars. Mera information finns på Sjöhistoriska museets hemsida.

INGVAR KRONHAMN

TSS EARNSLAW på Lake Wakatipu

Jag har under många haft en dröm om, att någon gång resa ända bort till Nya Zeeland (på engelska New Zealand), för att där uppleva passagerarångaren EARNSLAW som trafikerar en av insjöarna på Sydön i Nya Zeeland. Sjön har det lite underliga namnet Lake Wakatipu.

Jag fick redan i början av 1970-talet av min vykortssamlarkompis Bosse Palmqvist ett mycket muffigt vykort på fartyget, så båten har varit välkänd för mig sedan länge. I tidskriften *Anghästen* har ångaren för några år sedan faktiskt beskrivits och visats på bild.

Visserligen ligger kanske båten lite utanför *Anghästens* intresseområde, men jag hoppas ändå, att det kan vara av visst intresse att jag berättar lite om den pam-piga och i mitt tycke snygga insjöångaren EARNSLAW.

EARNSLAW är byggd 1912 och i storlek något jämförbar med ångaren BOHUSLÄN, dock är EARNSLAW några meter längre, och båtens räddning är eftervärlden sammanföll nästan samtidigt som med BOHUSLÄN, om än några år senare, 1968.

Att fartyget fortfarande är koleldat och i daglig aktiv tjänst, visserligen numera uteslutande i ren turisttrafik, gör ju inte saken sämre. Så i början av 2015 bestämde jag mig för att äntligen göra slag i saken. Jag bokade en resa till Nya Zeeland för två veckors vistelse i januari 2016, långt där borta, på andra sidan jordklotet.

EARNSLAW har staden Queenstown som hemmahamn, fastän den egentligen är registrerad i staden Dunedin. Därför



EARNSLAW stövar ut från Queenstown på Lake Wakatipu med bergskedjan the Remarkables i bakgrunden. Foto Ragnar Magnander

hade jag under min tid på Sydön mitt hotellboende i Queenstown.

Jag hade på så sätt mycket goda möjligheter att kolla och digga EARNSLAW tämligen ingående, och det blev förstås en del resor med ångaren, samtidigt som den givetvis även blev ganska väl fotodokumenterad!

EARNSLAW gör alltså dagliga turer mellan Queenstown och en stor fårfarm benämnd Walter Peak High Country Farm. Den ligger på andra sidan av Lake

Wakatipu. Förutom fårskötsel och en del annan djurhållning finns där en restaurang där man kan inta morning tea, afternoon tea, BBQ Lunch eller BBQ Dinner.

På Walter Peak kan man även utöva en del fysiska aktiviteter, bland annat horse trekking. Man kan även bese fårklippning med mera.

Ångbåtsturen mellan Queenstown och Walter Peak tar omkring 45 minuter, och det går även bra att bara göra själva båtresan, utan att gå iland.

Fartygets trafikprogram syntes mig mycket tufft. Sommartid (på Nya Zeeland mellan november och april) går EARNSLAW mellan Queenstown och Walter Peak fem gånger om dagen, klockan 10, 12, 14, 16 och 18.

Fartygsbesättningen fick alltså bekäna färg, men vid 18-turen till Walter Peak (som jag själv var med på) hade besättningen emellertid lite tid till övers, för då återvände inte fartyget till Queenstown förrän vid 21-tiden.

Under min vistelse i Queenstown var det hela tiden fint väder av typen svensk högsommar. Det var ganska många passagerare, troligen mest turister och däribland en från Sverige (!), som reste med EARNSLAW.

Ångarens lönsamhet torde antagligen vara förhållandevis god, oaktat driftskostnader och en besättning på omkring 10 personer (inklusive cafépersonal).

Under vår, vinter och höst (på Nya Zeeland april-oktober) minskar man antalet ångbåtsturer till tre dagliga resor till Walter Peak.

Vänligtvis är EARNSLAW inte i trafik från mitten av maj till början av juli, då ångaren genomgår sedvanlig genomgång och nödvändiga reparationer.

Ångaren EARNSLAW var enligt min uppfattning synnerligen *diggsabel*, trevlig och härlig, och uppfyllde till fullo mina förväntningar! Visst, flygresorna mellan Sverige och Nya Zeeland var väl bitvis lite jobbiga, men dessa långa resor i en trång flygplansstol är redan glömda!

Efter mina fantastiska dagar i Queenstown flög jag till Wellington på

Noedön, för att där kolla den gamla hjulångaren WAIMARIE i staden Wanganui, men detta är, som det heter, en helt annan historia.

Några fartygsfakta

TSS (twin screw steamer) EARNSLAW, eller *Lady of the Lake* som ångaren ofta kallas, är byggd 1911 i Dunedin, sedan i delar transporterad till Kingston vid Lake Wakatipu. Där sattes den samman igen för leverans i början av 1912. Fartyget gick sedan i reguljär trafik på sjön, även på turistturer, fram till 1968.

Detta är meddelade ägaren, Statsjärnvägen i Nya Zeeland, *New Zealand Railways Department-NZR*, att man ämnade avyttra EARNSLAW. En skrotning var då nära förestående. Tack vare att företaget *Fjordland Travel Ltd* sedermera övertog ångaren, kunde den lyckligtvis räddas kvar för turisttrafiken på Lake Wakatipu. Där återfinns således TSS EARNSLAW fortfarande i näst intill daglig turisttrafik året om! *Fjordland Ltd* bytte 2002 namn till *Real Journeys*, ett företag som har en ganska omfattande reseverksamhet på Nya Zeeland, alltså inte bara den på Lake Wakatipu.

Ångaren är 51,2 meter lång och 7,3 meter bred och har två trippel expansionsångmaskiner om sammanlagt ca 500 HKR, kopplade till varsin propeller. Ångpannan är koleldad, och fartygets marschfart är ca 12 knop.

RAGNAR MAGNANDER

Amerikafeber



Miss a inte utställningen Amerikafeber på Sjöfartsmuseet Akvariet! Med filmer, föremål, porträtt och livsöden berättas historien om Svenska Amerika Linjen.

Till salu

Medlemskriften *Anghästen*
Nr 1 1965 – 132 2004, pris 400 kr.
Nr 3 – 66, enstaka nummer saknas, pris 100 kr.
Nr 12 – 63, flera nummer saknas, pris 100 kr.

Säljare är Klubb Maritim, Göteborg, Kontakta Bertil Söderberg, telefon 0708-13 58 48. Avhämtning i Klubb Maritim Göteborgs lokal Kajutan i gamla Sockerbruket.

Akterspegeln



*Ångaren BOHUSLÄN vinterupplagd vid Skeppsbron.
Pendelfärjan ÄLVELI passerar på älven. P-ARREN ligger ännu kvar en tid.
Foto Gunnar Söderberg 18 januari 2016*