

Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 8 - December 1972

NUMMER

22

FÄRJAN 4.

Inom Sällskapetets styrelse har under några år då och då diskuterats, huruvida en insats för bevarande av FÄRJAN 4 skulle göras. Frågan har egentligen hittills endast väckt ett ringa intresse, eftersom fartyget förvaltats av Göteborgs Hamn och någon sloppning inte varit aktuell.

FÄRJAN 4 övergick för något år sedan i Sjöfartsmuseets ägo och ett intresse för att visa färjan i drift växte. Efter grundliga och ingående förhandlingar mellan Sjöfartsmuseets styresman, kommandörkapten Stig Notini, Hamnen och Sällskapet Ångbåten har under januari månad 1973 överenskommelse träffats, att Sällskapet Ångbåten framledes skall svara för drift och underhåll åt färjan på samma sätt som med BOHUSLÄN. Färjan äges av Sjöfartsmuseet.

För Sällskapet Ångbåten innebär detta beslut, att ett stort förtroende visats oss liksom även respekt och äktning för vår verksamhet. Vi har bemötts på ett utomordentligt välvilligt sätt. Detta förtroende förpliktigar oss, att i än högre grad hålla fartygen i gott skick, att uppträda på ett hedersamt sätt såväl till sjöss som till lands samt att ytterligare öka vår inre sammanhållning och styrka.

*

BILDEN TILL HÖGER:

Segel och ånga! Ångkorvetten FREJA på besök i Lysekil på 90-talet visar, hur länge man innerst inne litade till seglen.

Foto från glasplåt ur Vikarvets samlingar.

*

OMSLAGET

visar ett aktuellt fartyg: FÄRJAN 4 i Göteborgs hamn. Teckning av Sven-Anders Boman.



EN TROTJÄNARE KOMMER IGEN.

I nummer 15 av Ångbåten - för nästan exakt två år sedan - hade jag anledning att uttala vissa förhoppningar om en lyckosam framtid för FÄRJAN 4, trotjänaren, som efter 50 år i Hamnens och hisingsbornas tjänst tagits ur trafik. Lite till mans har väl sedan dess vi ångbåtsfantaster i allmänhet och före detta färjetrafikanter i synnerhet kastat undrande blickar bort mot stadens varv, där "Fyran" ligger förtöjd. - Vad skall det bli av henne? Det kan inte vara hälsosamt att ligga stilla år efter år! Hur är hon nu, tro?

Jodå! Hon är i prima skick. Färjetrafikens få kvarvarande mannar har, trots avsaknad av medel, ändå på något sätt lyckats se till, att konserveringen bibehållits. Men även den mest kärleksfulla omsorg kan inte motverka väder och vind hur länge som helst.

I höst har därför efter initiativ inom Hamnen diskussioner om färjans framtid tagits upp med den nuvarande ägaren, Sjöfartsmuseet. När detta skrivs, har stadens och museets företrädare ställt sig mycket positiva till ett förslag om att färjan skulle ställas till Sällskapets disposition med rätt för Sällskapet att nyttja färjan på samma sätt som BOHUSLÄN, dvs som ett levande museiföremål. De närmare villkoren är föremål för överläggningar.

Vi som känner varmt för den gamla fina "Fyran", hoppas att en överenskommelse skall komma till stånd, som gör det möjligt att bevara färjan på samma sätt som BOHUSLÄN. Det bör också vara möjligt att genomföra detta utan att BOHUSLÄN på något sätt blir lidande.

Vem är hon då, FÄRJAN 4?

Jo, hon är den ena av två nästan exakt lika färjor, som levererades till Göteborgs Hamnstyrelse år 1920 av Motala Verkstad. Översikterritningen, som är daterad

den 24 januari 1920 och signerad A G Dahlgvist, innehåller följande data:

Längd mellan stäfvarnes innerkant i däck	20,28 m
Största bredd på spant	5,35 m
Djup i rummet från köl till däck midsk	2,84 m
Malldjup	2,71 m
Medeldjupgående med vatten i pannan, 200 passagerare och 1700 kg kol i boxar	ca 2,13 m

Maskinen är en compoundmaskin om 70 IHK med ytkondensator. Cylinderdiametrarna är 190 respektive 420 mm och slaglängden 320 mm. Båda sliderna är planslider.

Pannan är av sedvanlig skotsk typ med ett eldrör. Den är koleldad och håller ett arbetstryck av 9,5 kg/cm².

Hjälpmaskinerna utgöres av en dubbel Worthingtonpump och en tubindriven generator, som lämnar 110 volts likström.

Såväl panna som maskin är i utmärkt skick.

Låt oss alltså hoppas, att FÄRJAN 4 ånyo skall löpa in i läget vid Residensbron, att trotjänaren kommer igen! Låt oss hoppas att doften av stenkolsrök vid högtidliga tillfällen åter skall kittla näsborrharna och att skeppsklockorna på nytt skall mana passagerarna att ta plats ombord. Att färjan skall se ut precis som den alltid gjort och att det skall vara lika fascinerande som förr att titta ner i maskinrummet, kan garanteras.

Till sist ett par ord av Bertil Appelgren - signaturen Apel i GHT - denne perfekte skildrare av livet på FÄRJAN 6: - Kärleken till en ångfärja är något mycket komplicerat. Vad är det som gör att FÄRJAN 6 inte går att likna vid andra fartyg, kan man inte utreda på några rader - till det behövs en bok, en skeppsdagbok förd på heder och samvete.

Byt ut 6:an mot en 4:a och jag instämmer i varje ord. Vad beträffar "Fyrans" skeppsdagbok får jag kanske tillfälle att återkomma.

På återseende!

SHB

S/S ALBREKTSUND.

Att rederier låter fartygsnamn gå i arv, är ju som bekant i dag mycket vanligt. Det är förmodligen mer av vördnad för pionjärerna i flottan än av brist på fantasi. Åtminstone får man väl tyda det så, när Marstrands Nya Ångfartygs AB lät sitt nybygge n:o 4 få namnet ALBREKTSUND efter föregångaren, som 1888 sålts till Sigtuna. ALBREKTSUND (II) står sålunda i tur i Dag Alméns artikelserie om Marstrandsbolagets fartyg.

Kockums Mek. Verkstad i Malmö fick på eftersommaren 1889 beställning på en ångare, som skulle levereras i juni följande år. Priset var enligt kontraktet 98500 kr. Ångaren representerade en ny typ, som i mångt och mycket skiljde sig från lindholmenbyggena.

Huvuddäcket var sålunda genomgående, och matsalen placerad omedelbart akter om det korta fördäcket. Genom stora fönster hade man utsikt över det förbiglidande landskapet, och på akterkant ledde en elegant trappa upp till hallen på övre däck. Här låg också rök- och damsalongerna. Bryggan var liksom hela utrymmet akter om damsalongen helt öppen, skyddad endast av ett tältdukstak, som rullades ut vid regn.

ALBREKTSUND var sålunda en typisk vackertväderbåt, men föga passagerarvänlig vid busväder

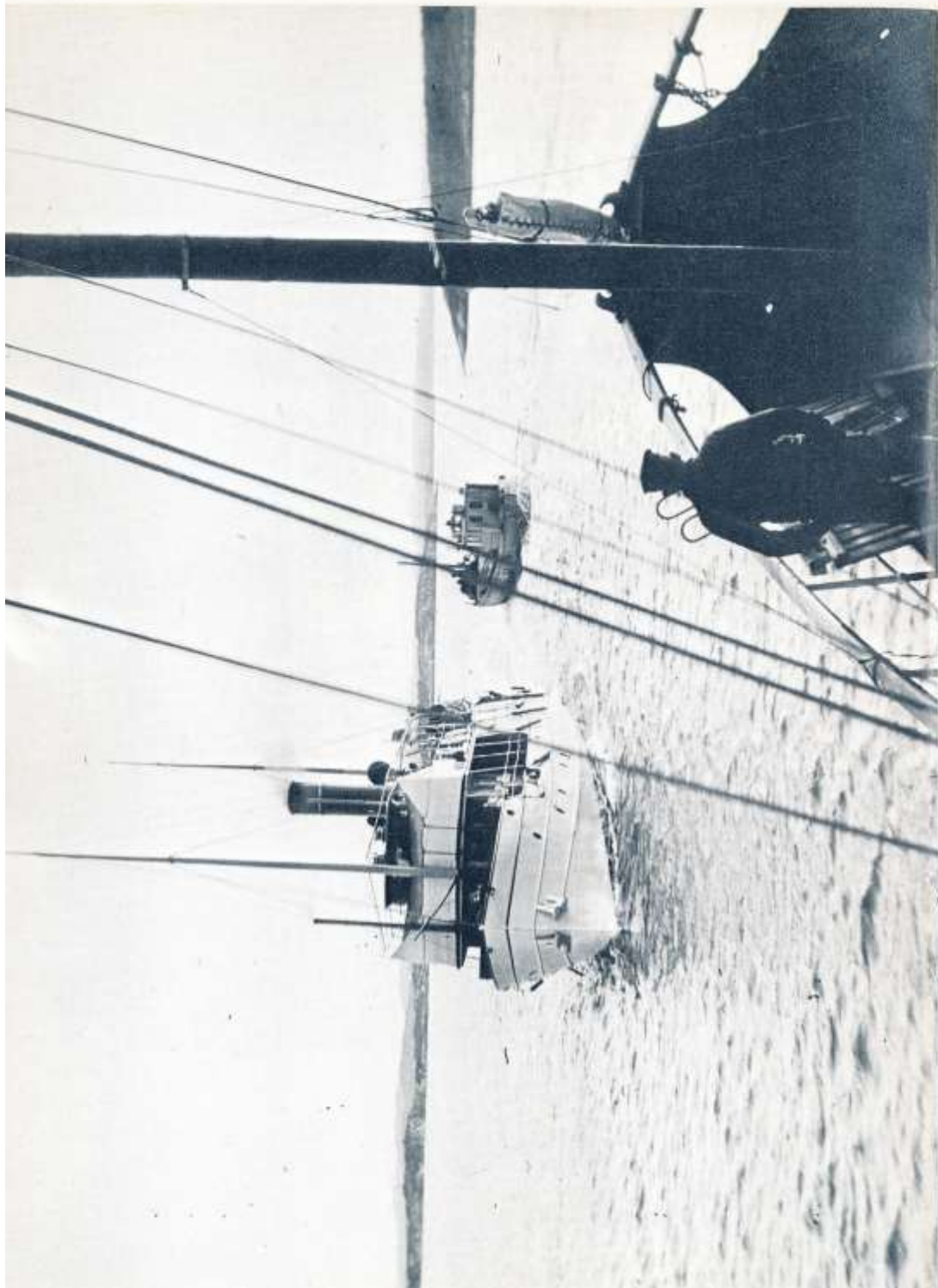
Midskepps fanns ett större lastrum med sedvanliga portar i mellandäcksplåtarna. En mindre lastlucka fanns också omedelbart framför aktermasten på det öppna akterdäcket. År 1906 slopades detta lastrum, som sällan

BILDEN TILL HÖGER:

Här stävar ALBREKTSUND in mot Lysekil någon gång vid sekelskiftet.

Foto ur Carlaförlagets mapp med ångbåtsbilder.





användes. I stället lades utrymmet till aktersalongen. Trappan till övre däck flyttades samtidigt framför aktermasten, varvid bättre plats erhöles på akterdäck.

ALBREKTSUND såg inte illa ut, men det var kanske inte alltid så trevligt att stå på den öppna bryggan när Marstrandsfjorden gick i skjortärmarna. Det diminutiva fördäcket gav föga skydd för stänk, och ibland hotade vågorna att slå sönder rutorna på frontskottet intill matsalen. Bättre blev hon, när bryggan byggdes in. På durken lades en röd kokosmatta, och rorgångaren såg till, att maskintelegrafan, nakterhuset, talröret och den snidade rattens mässingsbeslag blänkte ikapp med solen.

Det var noga med putsen. Man berättar, att den nitiske rorgångaren t o m kunde ge kapten en tillrättavisning, om han vårdslöst stöttade sig mot maskintelegrafan eller lade handen på nakterhusets blankpolerade huv. "Tillträde till bryggan endast med vakthavande befäls medgivande" stod det på dörren. Vanliga dödliga vågade sig inte in, om man nu inte var personligen bekant med den mäktige befälhavaren.

För att återgå till leveransen 1890, så skedde denna ingalunda i juni enligt kontraktet utan först i december. Orsaken var läckande ångpanna och för stort djupgående, vilket föranledde dyrbara justeringar för varvet. Marstrandsbolaget erhöi 4800 kronors rabatt. Men med tillägg av ångvinsch, suntält mm blev priset till slut närmare 100000 kr.

BILDEN TILL VÄNSTER:

ALBREKTSUND på nordgående möter INLAND. Vi är inte fullt säkra var mötet äger rum. Bergformationerna påminner om inloppet till Albrektsundskanalen men Kommissens kummel syns inte. Det kan ju vara skynt av biffröret på INLAND. Kan läsekretsen måne hjälpa oss?
Foto från glasplåt ur Vikarvets arkiv.



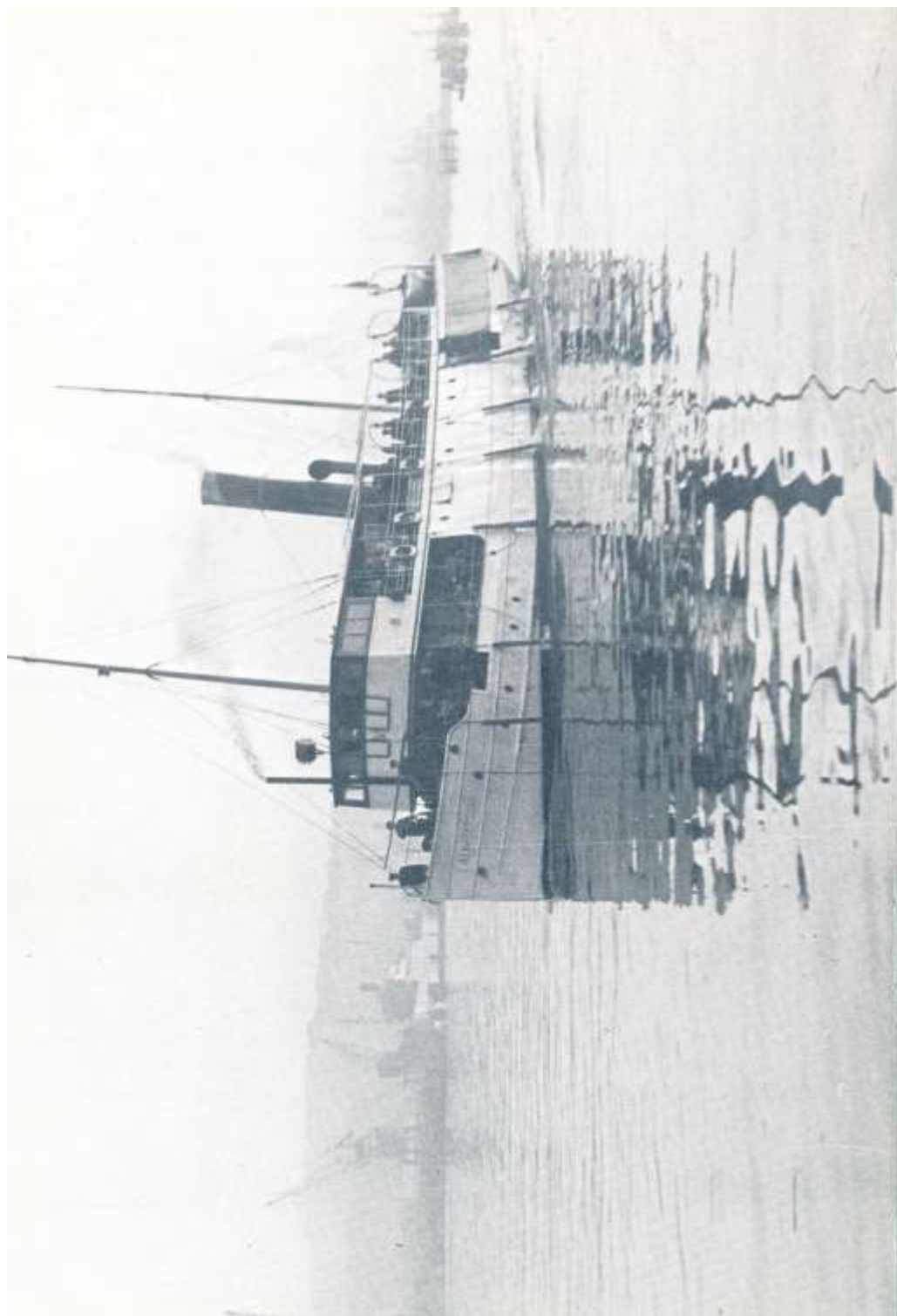
Under befäl av kapten W.Edström sattes ångaren in i sin ordinarie trad Göteborg-Marstrand-Lysekil-Smögen. Här gick hon i stort sett ända till hösten 1961, då hon dock avslutade sina turer i Lysekil.

ALBREKTSUND har under årens lopp haft en lång rad befälhavare. Mest känd blev kapten Ludvig B.Olsson, som förde befälet under hela 18 år och som under bolagets slutperiod också var rederichef. Kapten Olsson, som nu är 85 år gammal, var känd som en skicklig navigatör, som utan missöden förde sitt fartyg längs den grunduppfyllda Bohuskusten. Jag frågade en gång, hur han bar sig åt för att komma ut ur exempelvis Grundunds trånga hamn, när västanvinden ville sätta aktern upp mot pirnocken vid backning. Han berättade då, hur han med propellerns hjälp preparerade vattnet. Under upphållet körde han fullt, varvid vattnet sattes i rotation mellan bryggorna. Med hjälp av vattenströmmen vände han sedan ångaren i hamnen, och kunde därefter styra rakt ut mellan pirarmarna. Listigt - men säkert föga populärt bland de mindre farkosterna i hamnen.

Om Marstrandsbolagets vidare öden har jag flera gånger berättat i detta blad. När bolaget ombildades till

BILDEN TILL VÄNSTER:

Här har ALBREKTSUND fått annan brygga och kortare rigg. Bilden tagen av Dag Almén i slutet av fyrtiotalet visar väl den miljö vi närmast förknoppar med ångbåtarna: sol, sommar, lagom pyssligt med last och tillbehör. Matsalens stora fönster syns tydligt under kommando bryggan. Observera att matsalens frontskott är brunmålat. Hela fartyget verkar för övrigt synnerligen välhållet och välputsat. Bryggan är Skärhamns ångbåtsbrygga.



Marstrands Rederi AB 1951, övertogs ALBREKTSUND för det facila priset av 20.000 kr. Hon sändes nu iväg till Karlstads Varv för ombyggnad och motorisering, och återvände därifrån på försommaren med en dundrande Nohab diesel om 390 HK - 100 HK mer än vad ångmaskinen kunde prestera. Avgaserna spyddes ut ur en diminutiv, gulmålad plåtburk dekorerad med bolagsvimpeln mot ett blått band.

För att få bättre utrymme för last, hade både matsal och kommandobrygga rivits bort. En ny brygga med rymlig styrhytt hade kommit till och bakom denna en sparsamt inredd matsal. Till passagerarnas trevnad hade det förut öppna akterdäcket byggts in med stora fönster och försetts med bord och bänkar, som kunde tas bort, när fartyget vintertid i huvudsak förde last, som togs in genom stora skjutdörrar i sidan. En kort mast med lastbom fullbordade det hela.

I ytterligare 10 år gick ALBREKTSUND i trafik i Bohuslän. Men turerna blev allt glesare. Vintertrafiken upphörde, och under några korta sommarmånader åren 1959-1961 upphölls trafiken endast av motorfartygen ALBREKTSUND och S:t ERIK. Våren 1962 såldes ALBREKTSUND till Waxholmsbolaget, där hon med namnet SUNNAN målat på bryggskärmen gick en föga ärorik tid till mötes.

Pingstafton 1962 befann jag mig på paddeltur i Stockholms skärgård. På långt håll kom ett fartyg i farle-

BILDEN TILL VÄNSTER:

Dag Alméns klassiska hamnbild med ALBREKTSUND på ingående en disig men solig höstsommardag 1946 får givetvis inte saknas. I bakgrunden syns svagt några ångare vid Masthuggskajen, Masthuggskyrkans siluhett tonar fram i diset och akter om ångaren syns två välkända fartyg: isbrytarna GÖTA LEJON och ISBRYTAREN II, vilka ju länge hade sin plats vid pålverket ute i älven.

den intill Runmarö. Då de mörka överbyggnaderna försvann mot den skogklädda bakgrunden, kände jag inte igen henne. Döm min förvåning, när ALBREKTSUND kom dundrande förbi i full fart på väg mot Kanholmsfjärden och Vaxholm. När jag dagen därpå anlände till Vaxholm, låg det välbekanta fartyget förtöjt vid Badholmen. På Vaxholms hotell var det dukat till lunch för de båda bolagens representanter. Marstrandsbolagets ALBREKTSUND hade blivit Waxholmsbolagets SUNNAN. VÄSTAN hade väl passat bättre, men detta namn var ju redan upptaget av en annan Waxholmsbåt.

SUNNAN var ju inte precis typen för en idealisk Waxholmsbåt. Hon gick också endast som reservbåt under högtrafik och hyrdes ibland ut. Men redan efter en vinters slit i skärgårdens isar var det gamla fartyget moget för försäljning. Motorn togs ut och såldes separat, medan skrovet, som först hamnade vid Norrmälarstrand, ett flertal gånger bytte ägare. Sedan fick hon göra tjänst som lagerlokal i Ulvsundasjön strax nedanför Fredhäll.

Isarna gick hårt åt skrovet. Till slut tröttnade hon och sjönk en marsdag 1967. Halvkantrad låg hon här i flera år tills hon försommaren 1971 bärgades för att bogseras till Frihamnen, där hon lyftes upp på kajen och bit för bit förvandlades till skrot.

Knappt någonting återstår sålunda i dag av Marstrandsbolagets forna ångare ALBREKTSUND. Men går man ombord på den lilla ångaren EJDERN, som ligger vid Klara Mälarstrand, kan man på akterkant av styrhytten finna en vackert etsad ruta, som en gång prydde matsalen på ALBREKTSUND.

EN UTFÄRD (fortsättning från förra Ångbåtsturen)

Längs de långa bryggorna ligga åtskilliga fiskejakter, vilkas ägare huvudsakligen ägna sig åt räkfiske. Alla jakter äro motoriserade och det var här på Smögen, som det dristiga vadlaget Korpen i begynnelsen av detta sekel utrustade sin jakt med en motor från Lysekil.

Utmed hus- och bodväggar stå åtskilliga smögenbor i helgdagskläder och diskutera. Många bevista högmässan. Några stå alldeles vid ångarnas tilläggsplats, ty ångaren OSLO lägger just till. Endast några få stiga ombord. Vi kunna se passagerarna sitta i matsalen, där lunchen just serveras. Trots sorlet på bryggan höra vi svagt klirret från porslin i matsalongen

Så giver kapten Eriksson avgångssignal i skeppsklockan och mjukt och stilla glider OSLO ut. Det är något aristokratiskt över hennes linjer med det långa svepande fördäcket med den rundade brädgången. den höga bakåtlutande riggen och den smala skorstenen.

Ute på fjorden, vid kumlet Byttelocket, se vi, att hon möter bolagets flaggskepp GÖTEBORG. Befälhavarna gå ut på sina kommandobryggor och hälsa varandra med honnör. Passagerarna vinka.

Precis 1.15 em glider GÖTEBORG in i Smögens hamn. Högt reser sig hennes skrov över bryggan. I fockmasten vajar den norska flaggan och på svinryggen framme på backen glänsa stävornamenten. Förvisso är hon ett flaggskepp! Några av passagerarna från BYFJORDEN embarkera. De ämna till Oslo, dit ångaren anländer imorgon måndag klockan 1 em.

Klockan 2 em skola vi dinera uppe på Havsbadet och det vore synd på fröken Petterssons läckerheter, om vi komme försent och vi gå så sakteliga mot restauranten. Strax innan vi gå in, se vi marstrandsbåten BOHUSLÅN hastigt komma in i hamnen, något försenad.

Smögens Havsbad har goda rum och man kan dessutom hyra propra sådana i angränsande hus och villor. Fröken G.



Pettersson har lyckats i sin välmentade strävan att hålla priserna på en acceptabel nivå. Sålunda får man spendera 1.25 - 2.00 kronor för ett gott rum. Helpension med trenne måltider samt kaffe med kaka betingar ett pris på 5.75 - 7.25 kronor, något som det kanske inte är alla förunnat att ha råd med. En pianist från Österrike spelar dagligen i stora matsalen och några aftnar dansas det. Sällskapsrummen äro kultiverat inredda och ha rundradio.

Vi ha beställt middag med entrérett och goda viner, och köket har gjort sitt bästa. Strax sitta vi bekvämt i rottingstolarna och låta maten väl smaka. Medan vi tära varmrätten, höra vi helt svagt en ångbåt blåsa nere vid hamnen. En hastig blick i turlistan ger oss upplysningen att BOHUSLÄN nu åter kommer in. Hon har sin slutbrygga i Gravarne och har endast en halv timmes uppehåll där, innan hon åter vänder stäven mot Göteborg. Hennes kolrök ringlar över Smögens hustak.

I väntan på desserten och portvinet betrakta vi utsikten. Denna vackra dag kunna vi se långt åt alla håll. I väster ligger havet i solglitter och i söder se vi Hållö fyr, dit ett otal motorbåtar för ut sommargäster till bad och sol. Här inne i restauranten är det svalt och behagligt. Lukten av vällagad mat blandar sig med dofterna från kaffe och cigarrer och någon gång förnimma vi en svag doft av rent linne från våra servetter och från den bländvita bordduken.

Efter kaffet och avecen vandra vi så sakteliga nedåt bryggorna. Det är ännu gott om tid till avgången klockan 4 och hamnen vilar lugn. På människor synas men innifrån husen hörs ljud från kök och matbestick. Vinden håller redan på att dö ut. Flaggor och vimplar röra sig endast något litet och seglarna börja återvända efter en härlig dag. På en jakt spela några män kort. Bredvid dem står en liten flaska.

MITTUPPSLAGET:

Ångaren EJDERN i isen någonstans i Göteborgs södra skärgård. Fartyget slutade sina dagar på 50-talet som stand-in för den sent levererade MARSTRANDSFJORDEN. Foto från glasplåt ur Vikarvets arkiv.

På telegrafstationen beställa vi ett samtal hem till våra anhöriga och meddela, hur underbart vi ha det. Strax inpå telegrafstationen finns en liten bod, där vi köpa några vykort, som vi sända till några anförvanter. Vårt cigarrförråd får en påfyllning här.

Klockan närmar sig 4. På ångbåtsbryggan ha efter hand åtskilliga resande samlats. Kappsäckar, matkorgar, väskor med badutstyrslar, allt står färdigt i väntan på ångbåten. En ortsbo upplyser oss om, att BYFJORDEN endast har 45 minuter att göra sträckan Hunnebostrand - Smögen på. En dag som denna, då väderleken är behaglig, har kapten Olsson förmodligen gått yttre vägen över Sotefjorden för att vinna tid. Visserligen står det i turlistan, att ångaren går genom Sotenkanalen, men då man har ett fåtal eller inga passagerare ombord och kanalen dessutom är starkt trafikerad av nöjesseglare, har kapten Olsson bolagets tillstånd att i gott väder gå yttre vägen.

Mycket riktigt, några minuter över fyra se vi BYFJORDEN komma ångande in söder om Smögen. Människorna dra sig mot tilläggsplatsen. Kommissionären ordnar med landgången och en man drager undan några sockerlådor.

BYFJORDEN sveper in. Elegant bringar kapten Olsson ångaren till stopp precis intill bryggkanten, förspringet far genom luften, fångas och läggs om en påle, några korta maskinmanövrar och ångaren ligger fint utmed bryggan. Landgången läggs på och vi få omedelbart embarckera.

Ett hundratal följa med från Smögen och svårt försenade backa vi ut. Kapten Olsson synes bekymrad: i Lysekil avgår aftonens sista tåg visserligen först klockan 7.30 em, men det är angeläget att vara där i godan tid, eftersom tåget medför direkt sovvagn till Stockholm och vi ha åtminstone åtta passagerare, som skola med detta tåg. Visserligen meddelar bolagets kommissionär till Lysekils Järnväg, att ångaren är avsevärt sen, men järnvägen har i sin tur uppgiften att passa statsbanornas tåg i Munkedal, vilket i sin tur har samtrafik med nattsnälltåget på Västra Stambanan.

Vi skola ej anlöpa någon brygga utan gå direkt på Lysekil. Förseningen måste nedbringas. Röken bolmar he-

la tiden ur skorstenen. Vi kasta en blick ned i maskinrummet och se hur eldaren ständigt kastar på kol, och hur maskinrummet oupphörligt lysas upp av den vitglödande fyren. Ibland hjälper även maskinisten till vid fyren. Maskinen löper på forcering, mycket snabbt men samtidigt jämt och tyst.

Den vackra dagen har lockat ut mängder av lustbåtar, vars vackra vita segel uppfylla farleden åt alla håll omkring oss. Vår båt tvingas till ideliga girar för att hålla undan för jakterna, som röra sig endast obetydligt i den svaga vinden. Ångvisslan ljuder stundtals

Snart se vi Lysekil och trots att många fartyg ligga i vår väg, ta vi oss in i hamnen. Oaktat vår försening ha tågpassagerarna ändå en halv timme till godo innan tåget avgår. En däcksmän anförtror oss, att om höstarna och vårarna, då tjockan ligger tät, är det svårt att hålla ankomsttiderna, en sak, som ångbåtsbolaget då får klä skott för.

På utresan gingo vi genom Malö Strömmar. På återresan gå vi nu, efter ett kort anlop i Fiskebäckskil, norröver i Gullmarsfjorden och hålla strax styrbord och löpa in i de så kallade Nordströmmarna, en täck framkomstled, som bereder ångbåtspassageraren stort behag men ställer krav på fartygets befäl och rorsman, ty leden är ytterst smal och krokig samt beroende av tidvattnet.

Tillsammans med övriga passagerare stå vi vid relingen och betrakta de lummiga stränderna. Vid Källviken finns en färja men dess signal visar klart mot oss och vi ånga sakta förbi. Bolaget har en brygga här. Efter något hundra meter gira vi hårt babord hän och gå in i ett smalt sund med höga stränder. Strömmen är stark här och vårt fartyg får manövreras med varsamhet. En ortsbo, som står

BILDEN TILL VÄNSTER:

Motorfartyget ALBREKTSUND i full fart på Hjärteröfjorden i början av 50-talet.
Foto Dag Almén.



bredvid oss, kallar stället för "Håleströmmen". Ett vimmel av olika sjömärken står framför oss, såväl ruskprickar som svart-vita släta. Kapten Olsson låter båten göra en S-formad gir och vi ånga förbi ett "staket" med sjömärken. Leende ångder ligga runt oss och strax passera vi ett varv, där några av bolagets mindre fartyg ligga för något slags översyn.

Snart komma vi, efter några tvära girar, helt in på ett berg, vars lodräta yta reser sig alldeles intill vår styrbordssida. Man berättar för oss, att större seglare fingo hålla in rårna här för att inte de skulle slå mot berget. Styrmannen, som just går förbi, kallar stället för "Råberget" och framhåller, att det är ett av de svåraste ställena att komma förbi och att BYFJORDEN är i största laget för denna passage.

En vänlig herre, som liksom vi varit med på resan från Uddevalla sedan i morse, meddelar oss, att han lyckats reservera några platser i fartygets matsalong och inbjuder oss nu att intaga en liten aftonmåltid tillsammans.

Glada antaga vi erbjudandet, ty även om det fortfarande är varmt ute, är solen i sjunkande och det börjar bli en smula fuktigt. Med välbehag slå vi oss ned kring blänkande porcelin och skinande glas. På buffén klirra bestick, glas och porcelin i takt med maskinens hastiga men rogivande slag.

Medan maten dukas fram, lägga vi till någonstans på Bokenäset. Många passagerare hörs strömma ombord. Fartyget blir nästan fullsatt men här inne i salongen är det lugnt och stilla. Man släpper endast in dem, vilka ämna förtära något och vilka det finns plats till.

Under måltiden framkommer det, att vårt nyvunna rese-sällskap ägnar åtskillig tid åt att resa omkring i Sverige med tåg och båt, och snart sitta vi iobegripna i ett livligt samtal, glömska för omvärlden. Vid kaffet, som vi dricka vid samma bord, framtaga vi ett litet reseschatull i läder och sedan vi diskret förvissat oss om, att restaurationsbetjäningen inte har något däremot, bjuda vi vårt resesällskap helt förbindligt på några ädla droppar samt cigarrer.

Skymningen faller. Den stillsamma elektriska belysningen måste slås på. Kapten Olsson låter tända lanternorna. Från fördäcket hörs försiktiga dragspelstoner: en som-margäst förnöjer medpassagerare med kända visor och kupletter.

Cigarröken tätar.

Senare se vi ljusen från Uddevalla glittra mot oss. Några börja redan packa samman sina tillhörigheter. En viss oro sprider sig ombord. Snart glida vi uppför Bäveån. Rakt föröver ligger båtens förtöjningsplats, där åtskilliga anhöriga stå och vänta. Bakom stationsbyggnaden höjer sig en rökpelare: vårt tåg står redan inne och då vi äro försenade, måste vi omedelbart embarkera tåget. Endast några få minuter stå till buds. Med våra vänner komma vi överens att resa andra klass. Vi skola ordna goda platser i tåget och de i sin tur ställa om våra biljetter på expeditionen.

Hastigt taga vi farväl av vår vänlige kapten och hans styrman. Vi ses igen! Så törna vi lätt mot kajens bolverk. Trossen går, maskintelegrafens pinglar, ångan pyser.

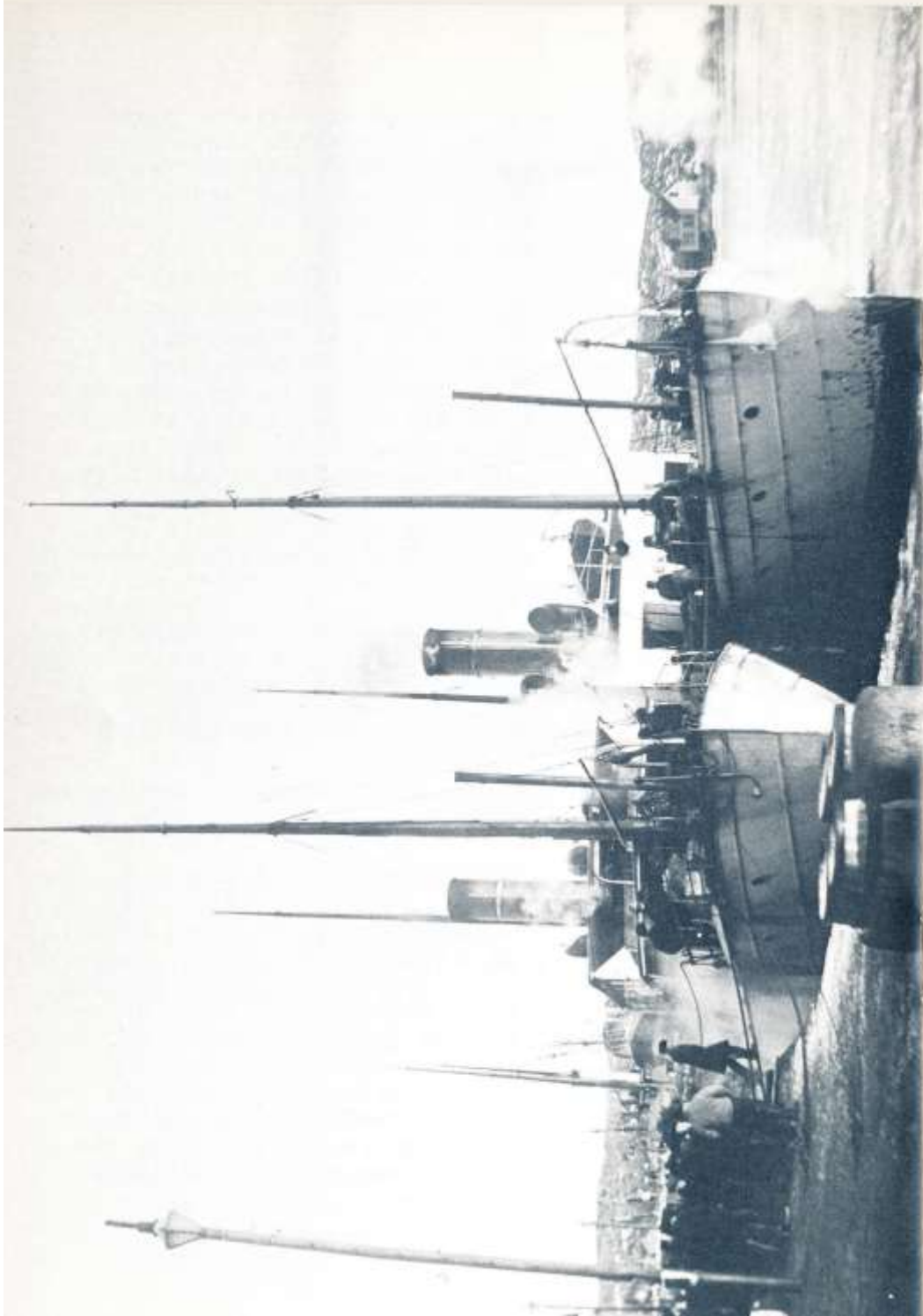
Man trängs. Några ungdomar äro redan på kajen innan landgången lagts ut.

Nu, iväg! Raskt, smidigt och diskret bana vi oss väg genom strömmen av passagerare bort mot järnvägen.

Var finns andraklassvagnen? Där, främst i tåget! Vi taga plats i en kupé. Gasljuset väser och kastar sitt vita sken över kupéns röda plyschinrede. Nu komma våra vänner i rask takt och stiga på. Inspektoren ger signal. Sakta, oändligt sakta pustar tåget med dånande ångslag upp mot statsbanans station. Tåget är fullsatt. Många äro de, som få stå på de öppna plattformarna.

Den starka havsluften, vädret, maten och cigarrererna taga ut sin tribut. Trögare flyter vårt samtal. Långsamt tar sig tåget upp förbi Hedegärde och regementet. Gasljuset väser. Förnöjda luta vi oss mot dynorna, medan Morpheus alltmer övermannar oss.

E. B. Vänersborg



OMBORD - AKTUELLT FRÅN FARTYGET.

Vad händer i vinter?

BOHUSLÄN har gått i ide igen. Ombord har vinterarbetena satts igång. Vad skall vi göra i vinter?

Jo, alla vänner, som observerat hennes nya, egendomliga siluett, det skall monteras en ny innerskorsten innan den gamla präktiga, vackert akterstagade ytterskorsten åter kommer på plats. Den gamla innerskorsten hade nämligen tärts av tidens tand så att dess tid var ute. I samband med detta arbete ses också pannkappen över. Jobbet är utlämnat till verkstad.

Maskingänget får inte ligga på latsidan i vinter. Elverken har visat sig dels vara otillräckliga dels i mindre god kondition. Den gamla ångmaskinen, som från början drog Howdenfläkten och sedermera den stora generatoren har haft sina svagheter. Såväl ångmaskinen som generatoren kommer att utbytas mot ett originalaggregat, som förut tillhört SS MONARDA. Drivkraft är givetvis en ångmaskin - också den encylindrig -, som är direktkopplad till generatoren. Aggregatet placeras i maskinrummet, där det i början av 50-talet installerade reservverket stod.

BILDEN TILL VÄNSTER:

Bistert i Marstrand. Ångarna S:T ERIK och LYSEKIL ligger med ångan uppe klara för avsegling. En snål nordostan blåser och isen ligger i skärgården. Vintertrafiken sätter sina spår på fartygen, som inte längre uppvisar sommarens puts och finish.

Foto 1901 från en glasplåt ur Vikarvets arkiv.

Säfflemotorn ersätts med en dieselmotor som kraftkälla för reservgeneratoren, som bibehålles. Reserven kompletteras med en växelströmsmotor, som kan inkopplas som drivkraft, när vi ligger vid kaj och kan få ström från land. Anläggningen installeras på gretingen, där den gamla generatoren stod. Här placeras också fläkten för luften till brännarna.

Resultatet blir ett tystare maskinrum med endast ångmaskiner nere i rummet.

För maskins vidkommande återstår så att nämna byte av den aktre kondensorgaveln och den sk ringen på kondensorn med till- och avlopp för cirkulationsvattnet.

I de övre regionerna har turen nu kommit till förliga salongen i däckshuset dvs röksalongen, som skall underkastas samma pietetsfulla restaurering som matsalen. Därutöver kommer hallen utanför toaletterna och toalettrummen att renoveras.

Intendenturen kommer att begåvas med en diskmaskin och nya kyl- och frysskåp. En ny varmvattenberedare står också på programmet.

Utvändigt fortsätter bytet av stringerplåten runt soltaket.

Den årliga dockningen beräknas ske kring månadsskiftet mars-april.

Som vanligt är alltså säsongen fulltecknad med jobb. Det är bara också som vanligt att dra på överdragskläderna, spotta i nävarna och sätta igång. De båda Nilssönerna har alltid något att ge Dig.

Välkommen ombord!

SHB

EFTERLYSNING.

Följande andelsägare i Ångbåten Ekonomisk Förening har avflyttat spårlöst och vi är tacksamma om någon kunde ge oss besked om deras nuvarande adress:

Gunnar Albrechtson
Fortgatan 10, Gbg

Allan Berndtsson
Göteborgsvägen 27
Partille

R.Gustafson
Midvintergatan 18

Sven Hammar
Vegagatan 28

Lathetsfrämjandet
Storkgatan 6F

Folke Lundbom
Ångtegsgatan 6

Lars Mohammar
Rådmansgatan 10
Kungälv

Gunnar Nordsten
Tegnérsgatan 15

Helge Olsson
Såtenäsvägen 10
Partille/Sävedalen

Morgan Olsson
Ankargatan 14

Ralph Schramm
Dragspelsgatan 39

Arne Stranne
Lantmannavägen 141
Trollhättan

Lars Wennberg
Säbyvägen 10
Tranås

Lennart Vidal
Packhusplatsen 2

Rolf Öhman
Hagstigen 12
Hovås

Vi är ytterst tacksamma för ett eventuellt meddelande, helst skriftligt, om Ni känner till den nuvarande adressen på någon eller några av ovanstående andelsägare.

Skriv i så fall direkt till Sällskapet Ångbåten, Medlemsregistret, c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 Lysekil.

*

STYRELSEN.

Vid årsmötet i september fick styrelsen för Sällskapet Ångbåten följande utseende:

Ordförande	Stefan Forssblad	031/93 09 09
V.ordförande	Knut Svenningsson	031/26 34 69
Kassör	Margareta Söderström	031/41 64 50
Sekreterare	Kristina Björkegren	031/52 56 91
Ledamot	Lennart Holm	031/14 72 19
Ledamot	Gerhard Leimalm	031/24 79 82
Ledamot	Nils Rydbeck	031/27 78 46
Ledamot	Bo Starmark	0523/134 14
Suppleant	Sven Faijersson	031/75 15 00
Suppleant	Jan Olofsson	

*

ADRESSÄNDRINGAR

kan med fördel insändas på Postverkets händiga blankett antingen till Sällskapet Ångbåten, Box 2072, Göteborg 2 eller direkt till Sällskapet Ångbåten, Medlemsregistret, c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 Lysekil.

BILDEN TILL VÄNSTER:

Fartygen är desamma som på sidan 397 och tagna vid samma tillfälle. LYSEKIL sätter upp farten norrut medan S:T ERIK har helt sakta back. Låt oss skänka männen på de öppna bryggorna en tanke: det kan inte ha varit alltför muntert däruppe i kylan. Foto från glasplåt ur Vikarvets arkiv.

ÅNGBÅTSGÅVOR.

Varför inte ge en BOHUSLÄN-trycksak i gåva och samtidigt göra reklam för vår verksamhet?

FOTON, svartvita, format 40x60 cm enligt vidstående bilder. Levereras i rulle och kan lätt monteras på kartong. Pris per st 25:-
Glöm inte tala om vilken bild Ni önskar.

RITNING, tryckt på kraftigt papper, format 100x75 cm.
En direkt kopia av varvets originalritning. Pris 15:-

SS BOHUSLÄN - Sällskapet Ångbåtens fartyg, en historik av Dag Almén, 32 sidor text och bilder, format 18x18 cm.
Pris 10:-

BILDMAPP, 16 foton på verkligt trevliga gamla bohuslänska ångbåtar, format 22x28 cm. Pris 20:-

Vykort på SS BOHUSLÄN, 3 olika (2 vykortsformat + ett 21x14 cm).
Sats om 6 st 4,50.

Sätt in respektive belopp på Sällskapets postgiro 621606-3 och bifoga dubbelt brevporto.

GLÖM INTE ANGE VAD NI ÖNSKAR!

SEGELSKEPPEN

på mittuppslaget i Ångbåten 21 är briggarna NAJADEN och JARRAMAS samt fullriggaren AF CHAPMAN säger herr Rune Andersson i ett vänligt brev till oss. På redaktionen är vi lite tveksamma. Vi skulle nog vilja kalla en av briggarna för FALKEN. NAJADEN och JARRAMAS var väl fullriggare även de? Är det för övrigt inte NAJADEN, som ligger som museifartyg i Halmstad? Låt oss med läsekretsens hjälp reda ut detta intressanta segelfartygsproblem!

*

RÄTTELSE!

Ett fatalt missöde! I bildtexten till mittuppslaget i förra Ångbåten kallas det ärevördiga Bohuslänska Kusten för Bohuslänska Lusten. Ursäkta!

*

Det är förbjudet att helt eller delvis eftertrycka eller efterbilda material ur samtliga hittills utgivna nummer av Ångbåten utan skriftligt medgivande från redaktionen i Lysekil.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare: Yvonne Starmark.
Redaktionen adress: "Ångbåten", c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 LYSEKIL.

MEDLEMSAVGIPTEN i Sällskapet Ångbåten är 15 kr/år. Beloppet kan sättas in på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3, adress Göteborg.

BILJETTPRISER FR. O. M. 1 JUNI 1939

Tur och retur
fr. o. t. Göteborg

Enkla biljetter

Dagsb.	Vanlig	Göteborg																	
3:50	5:—	3:25																	
3:—	3:50	2:25																	
3:50	5:—	3:25	Höviksnäs																
3:—	3:50	2:25	0:75	0:50	Stenungsund														
4:75	6:75	4:50	1:75	1:25	Svanesund														
3:50	4:50	3:—	1:25	0:75															
5:50	7:50	5:—	2:50	2:—	1:—	Stillingön													
3:75	5:—	3:25	1:75	1:25	0:75														
5:50	7:50	5:—	3:—	2:25	1:75	1:—	Lyckorna												
3:75	5:—	3:25	2:—	1:50	1:25	0:75	Ljungskile												
6:25	9:—	6:—	3:75	3:25	2:25	1:75	1:50	Slussen											
4:25	6:—	4:—	2:50	2:25	1:50	1:25	1:—												
6:25	9:—	6:—	3:75	3:25	3:—	2:75	2:—	1:50	Uddevalia										
4:25	6:—	4:—	2:50	2:25	2:—	2:—	1:25	1:—											
6:75	9:75	6:50	5:—	4:50	3:25	2:75	2:50	1:25	2:—	Henån									
4:50	6:50	4:25	3:25	3:—	2:25	2:—	1:75	0:75	1:25										
10:—	14:—	10:—	6:50	6:—	5:—	4:50	4:50	3:75	3:75	2:50	Lysekil								
7:50	10:—	6:50	4:25	4:—	3:25	3:—	3:—	2:50	2:50	1:75									
10:50	15:—	10:50	7:50	7:—	6:—	5:50	5:50	5:—	5:—	4:—	1:50	Smögen							
8:—	10:50	7:—	5:—	4:50	4:—	3:75	3:75	3:25	3:25	2:75	1:—	Gravarne							
—	16:—	10:50	8:50	8:50	7:—	6:—	6:—	6:—	5:50	4:50	3:—	1:50	Hunnebostrand						
—	10:50	7:—	5:50	5:50	4:50	4:—	4:—	4:—	3:75	3:—	2:—	1:—							
—	16:—	10:50	9:25	8:75	8:—	7:—	7:—	7:—	5:50	5:50	3:50	2:50	1:—	Bovallstrand					
—	10:50	7:—	6:—	5:75	5:—	4:50	4:50	4:50	3:75	3:50	2:50	1:50	0:50						
—	18:—	12:—	9:25	8:75	8:50	8:25	7:50	7:—	5:50	5:50	5:50	4:50	3:50	3:—	Fjällbacka				
—	12:—	8:—	6:25	6:—	5:75	5:75	5:—	4:50	3:75	3:75	3:75	3:—	2:50	2:—					
—	18:—	12:—	9:75	9:25	9:—	8:75	8:—	7:25	6:—	6:—	6:—	5:—	4:50	3:75	1:50	Grebbebad			
—	12:—	8:—	6:50	6:25	6:—	6:—	5:25	4:75	4:—	4:—	4:—	3:50	3:—	2:50	1:—				
—	19:—	13:—	11:25	10:75	10:50	10:25	9:50	8:75	7:50	7:50	7:50	7:—	6:—	5:50	4:50	3:—	Strömstad		
—	13:—	8:50	7:50	7:25	7:—	7:—	6:25	5:75	5:—	5:—	5:—	4:50	4:—	3:75	3:—	2:—			
—	33:—	22:—	22:—	22:—	22:—	22:—	22:—	22:—	21:—	21:—	20:—	19:—	18:—	18:—	17:—	16:—	15:—	Oslo	
—	22:—	15:—	15:—	15:—	15:—	15:—	15:—	14:75	14:—	14:—	13:50	12:50	12:—	12:—	11:50	10:50	8:50		

Biljettpriserna inom varje zon angiva: högre priset 1:sta klass, lägre priset 3:dje klass.

Biljettpriserna avse svenska kronor och öre.

Dagsreturbiljetter från Göteborg gälla för resa fram och åter samma dag, eller för utresa dag före helgdag och återresa senast kl. 11.00 närmast följande vardag. **Vanliga returbiljetter** gälla för återresa inom 16 dagar från och med avstämplingsdagen. Biljetter från och till Oslo gälla dock 2 månader.

Dagsreturbiljetter och veckoslutsbiljetter säljas även på vissa andra sträckor. Upplysningar härom, liksom om biljettpriset mellan i tabellen ej angivna stationer, lämnas på begäran.

Biljettpris för resa Runt Orust Kr. 6:—. För sovplats i hytt debiteras Kr. 3:25, inklusive betjäningavgift.