



No

AKTIE

150 Kronor

Marstrands Nya Ångfartygs-Aktiebolag

Herr

som med Ettthundrafemtio Kronor betalt

EN AKTIE

uti Marstrands Nya Ångfartygs-Aktiebolag äger
för det till fullo inbetalda Aktiebepäppet delaktighet uti Bolaget med
rättigheter och skyldigheter i enlighet med den af Kongl. Maj:
den 10 December 1875 fastställda Bolagsordning.

Marstrand den

FÖR MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS AKTIEBOLAG

Styrelsen.

ÅNGBÅTEN



Årgång 12 • Oktober 1976 • Nummer

36

Redaktionens spalt



En ångbåt bevaras genom många olika sorters arbetsinsatser. De är alla lika betydelsefulla. Tillsammans kompletterar de varandra i föreningens intresse. Det är därför viktigt att vi respekterar varandras insatser och samarbetar mot ett gemensamt mål.

Vi måste acceptera att endast en del av alla medlemmar deltar i föreningens arbete och att inte heller de aktiva kan avsätta obegränsad tid åt ideellt arbete. Varje år får vi finna oss i att förlora aktiva medlemmar som omfördelar sin fritid till andra verksamheter.

Det finns många medlemmar som skulle aktivisera sig om de fick hjälp över en viss tröghet och kanske tveksamhet. De vill känna sig välkomna i de aktivas skara och hjälpas in på meningsfulla arbetsuppgifter. Det är en svår uppgift för dem som redan känner sig överhopade av arbete att också vara handledare. Låt oss därför hjälpas åt. Tillförselein av aktiva medlemmar är livsviktig för föreningen.



Aktie blir andel!

På första sidan ses en originalaktie från Marstrands Nya Ångfartygs AB från 1875. Aktien är förebild till de nya andelarna som snart skall tryckas och försäljas. Se vidare sista sidan!

Medlemsregistret

handhas av Kerstin och Lennart Holm. Om Du inte får medlemstidningen eller andra försändelser (det är faktiskt inte lätt att veta vad man inte får) kontakta medlemsregistret direkt, telefon 031/93 03 89.

Innehåll:

- 3 Aktuellt ombord
- 4 Vem gör vad?
- 5 Beställningstrafiken sommaren 1976
- 6 Sommarturerna
- 8 Veteranaångfartygsmötet i Göteborg
- 13 MARIEHOLM vid Stenpiren igen
- 14 Bilduppdrag med MARIEHOLM
- 16 Från Årsmötet
- 17 Båtar runt omkring
- 18 Kyrkbåtar och mjölkbåtar
- 20 FÄRJAN 4
- 22 Nya TÄRNAN...
- 23 och gamla
- 24 Ångslup på Savelången
- 25 Ångbåtsmötet - Ångarnas maskinerier
- 28 De nya andelarna

Ångbåten 36 var klar för tryckning 20 oktober 1976 och trycktes i 2000 ex.

Ångbåten 36

medlems- och informationstidning utgiven av Sällskapet Ångbåten Box 2072

403 12 Göteborg 2

Postgiro 62 16 06-3

Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag kl 10-12 och 13-15: 031-13 14 20.

Telefon till Ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren - endast under seglitionssäsong - 031-13 14 50.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.

Ansvarig utgivare Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:

Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg
Kringelgatan 6 Övre Besväregatan 2
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg
tel 031-51 22 20 tel 031-18 88 05

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till medlemsregistret tel 031-93 03 89.

Medlems- och prenumerationsavgift är 20 kr per år.

Aktuellt ombord

Nu har hösten kommit och därmed den oundvikliga uppläggnings av BOHUSLÄN. Medan Ångaren låg kvar vid Stenpiren efter avslutad seglitionssäsong påbörjades genast vinterns arbeten på båten. Det först märkbara var att pannan tömdes och efter att ha lättat 32 ton fick Ångaren ett annorlunda trim. Huvudmaskinens topp täcktes med ett nytt skräddarsytt grönt kapell som verkligen underströk att det var slutångat för i år. Skorsten och ventilatorer fick mössor för att inte få ner kall luft i maskinrummet. Blocken till livbåtsdävertarna plockades ned, lösa inventarier i livbåtarna plockades ur och slutligen täcktes livbåtarna med sina kapell. I salongerna plockades samtliga gardiner ner för vinterförvaring i land. I röksalongen staplades alla stolar från salongen och café. För vinterarbetarnas kaffepauser i cafét på akterdäck ersattes de ordinarie stolarna med mindre ömtåliga fällstolar i trä. Den 6 oktober kom två av Röda Bolagets bogserare som förhalade BOHUSLÄN till vinterkvarteret vid Skeppsbron, kajplats 17.

Varvsarbeten

Även i år kommer en hel del arbeten att utföras på varv. På medlemsturen upp för Göta älv i somras klöv Ångaren en brygga i Nol under vändningsmanöver. BOHUSLÄN fick en del plåtskador över vattenlinjen och en del plåtar i förskeppet får därför bytas eller riktas. Dessa arbeten drabbar givetvis inte Sällskapets kassa utan betalas av försäkringsbolaget. I samband med dessa varvsarbeten kommer fortsatt byte av dåliga plåtar i skrovet att ske. I förskeppet är det fem plåtar som behöver bytas. Midskepps är det en plåt i maskinrummet på babordssidan och eventuellt en i lastrummet. I aktersalongen är det sex plåtar på babordssidan som står i tur att bytas. I sommar har inte aktersalongen varit uppbyggd med tanke på dessa kommande plåtbyten. Vid plåtbyten nitas alla plåtar över vattenlinjen medan plåtar under vattenlinjen svetsas. Numera är det bara några enstaka varv som åtager sig nitning.

Egna arbeten

I samband med torrsättningen av fartyget rengöres och besiktigas botten. Lastrummet skall tömmas helt för att besikt-

ning även skall kunna göras från insidan. För att kunna göra detta måste åtskilliga ton med ankarkätting - som fungerar som barlast - lyftas ur lastrummet. Efter återplacering av kättingen skall en riktig durk läggas i lastrummet. För närvarande diskuteras flera olika alternativ för lastrummets framtida användning.

I maskinrummet skall panna, huvudmaskin och hjälpmaskiner öppnas för besiktning. Cirkulationspumpen för matarvattnet behöver förnyas. Den påbörjade revisionen av elsystemet skall fortsättas och slutföras.

Under vintern skall ett tvättrum med dusch för besättningen inredas. Hittills har det bara funnits en dusch i tvättrummet på herrtoaletten. I förskeppet skall samtliga hytter iordningställas så att de kan användas vid övernattnings. Försalongen skall målas och inredningen skall kompletteras. På båtdäcket behöver takpapp läggas från skorstensskappens bakkant och akteröver. Annars är det nog snart dags att byta även båtdäcket.

Kom ner till BOHUSLÄN

Som synes är det en hel del som skall utföras på BOHUSLÄN under vinteruppehållet. För att hålla nere kostnaderna måste Sällskapets medlemmar göra så mycket som möjligt av arbetena själva. Därför hoppas vi att så många som möjligt kommer ner till BOHUSLÄN och hjälper till ombord. Det bästa är om Du kan komma ner till båten någorlunda kontinuerligt. Arbetskvällarna är som vanligt måndagar och torsdagar samt oftast även lördag förmiddag. Givetvis jobbar vi inte hela tiden vi är ombord på Ångaren, en hel del av tiden går åt för Ångbåtssnack och kaffepauser. Varför inte prova på att komma ner till BOHUSLÄN i vinter?

Vi får inte glömma att vi har landets sista funktionsdugliga Ångfärja att ta hand om också. Visserligen kräver inte FÄRJAN 4 så mycket arbete som BOHUSLÄN men där finns ändå alltid en hel del som behöver göras både i maskin och på däck. När detta skrivs ligger färjan i färjeläget i Stora Bommen men under vintervilan kommer den att ligga vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen.

GUNNAR SÖDERBERG

Vem gör vad?

Sällskapet Ångbåten är en ideell förening som driver ångarna BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. BOHUSLÄN ägs av Ångbåten ekonomisk förening och FÄRJAN 4 av Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Ångarna ställs till Sällskapet Ångbåtens förfogande utan kostnad.

□

Ångbåten ekonomisk förening är således juridisk ägare till BOHUSLÄN. Föreningen bedriver försäljning av andelar. Andelsägarna har stämma varje år. 1976 har styrelsen följande sammansättning:

Nils Rydbeck ordförande
Margaretha Grundell kassör
Ingvar Kronhamn sekreterare
Stefan Forsblad representant för Sällskapet Ångbåten

Revisor är Rolf Nilsson med Bengt Starck som suppleant.

□

Sällskapet Ångbåtens verksamhet leds av en styrelse som till sin hjälp har funktionärer och aktiva medlemmar som deltar i arbetet med att driva ångarna BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Följande styrelse valdes vid årsmötet i september 1976:

Stefan Forsblad ordförande
Bo Möller vice ordförande
Margareta Boman kassör
Sören Alvegård sekreterare
Kurt Falk ledamot
Lennart Holm ledamot
Inge Nilsson ledamot
Christer Eliasson suppleant
Lennart Hansson suppleant
Margaretha Grundell repr Ång ek för Nils Rydbeck repr Ång ek för
Revisorer är Bengt Starck och Lennart Nygren.
Valkommittén består av Rolf Nilsson och Carl-Johan Holm.

Föreningens verksamhet kan indelas i följande grenar med respektive funktionärer:

TEKNIK

Planeringsnämnden för underhållet på BOHUSLÄN:

Däck Inge Nilsson
Maskin Lennart Hansson
Intendentur Kurt Falk
Kontakter med varv och myndigheter Stefan Forsblad.

För FÄRJAN 4 svarar Knut Svenningsson och Lennart Hansson.
Däcks- och maskinförråd förestås av Carl-Johan Holm.

TRAFIK

Personalanskaffning Lena Hansson och Per-Olof Falk
Fartygsdriften Befälhavare och båtsman vid resp resa
Maskindriften Maskinchef vid resp resa
Intendentur föreståndare Kurt Falk
inköpare Ann-Sofie Möller
Beställningsturer Gunnar Söderberg
Sommarturer Ingvar Kronhamn
("medlemsturer")

FÖRENING

Medlemsregistret Kerstin och Lennart Holm

EKONOMI

Kassör Margareta Boman
Budgetering Nils Rydbeck

INFORMATION

Expedition Kerstin Bergholtz
(hänvisning och bokning till sommarturer)

PR-man Sören Alvegård
Medlemstidningen Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg
Ångbåten, trycksaker m m
Arkiv, bibliotek Gunnar Söderberg

FÖRSÄLJNING

av souvenirer etc Sven-Anders Boman
per postorder
ombord Lennart Berglund

Intendenturmöte

hölls 30 augusti varvid man diskuterade vinterarbeten och kompletteringar inför nästa säsong. Angelägnast är inköp av en frysfrys för att hushålla bättre. Det behövs en rejäl frysfrys på ca 400 liter att uppställas iland på lämplig plats. Cafékiosken behöver förändras för att ge passagerarna bättre service och personalen bättre arbetförhållanden. Vidare hoppas vi få speciella korgar för den disk som skall bäras till diskrummet.

Beställningstrafiken sommaren 1976



▲ Ångaren EJDERN på beställningstur till Nya Älvsborg 29 maj 1976.

◀ Ångaren BOHUSLÄN på beställningstur till Rönning med Svenska Turistföreningen 27 maj 1976.

Foton: Gunnar Söderberg.

Den del av ångaren BOHUSLÄNs verksamhet som medlemmarna i Sällskapet Ångbåten lägger mest märke till är "sommarturerna", där både medlemmar och allmänhet är välkomna till resorna.

Övriga resor som BOHUSLÄN gör är beställningsturer med slutna sällskap. Det kan vara företag som hyr båten för firmafest eller representation. Olika former av föreningar hör också till kunderna. Beställaren vill oftast, utom en härlig sjöresa ha något gott att äta ombord. Eftersom personalen på BOHUSLÄN inte kan äta sig matservering förutom medlemsturer, måste kunderna som regel anlita någon utomstående restauratör.

I år inleddes BOHUSLÄNs beställningsturer den 13 maj och säsongen varade till den 25 september då sista resangjordes. I slutet av maj sattes de aktiva verkligen på prov när ångaren gjorde turer varje dag under två veckor i följd. Då märktes att det skulle behövas fler aktiva för att bemanna BOHUSLÄN. De flesta dagsturer har av naturliga skäl gjorts under veckosluten då det är relativt lätt att få besättning. Ett begränsat

antal dagsturer har även gjorts på vardagar och då har ångaren som regel fått gå med minimibesättning. Vardagarna har annars mest använts för kvällsturer. Under årets säsong har BOHUSLÄN gjort 47 beställningsturer och på dessa har 24 olika platser anlöpts. Med Göteborg som utgångspunkt har gränsen för beställningsturer gått innanför linjen Hunnebostrand-Uddevalla-Lilla Edet. Populäraste resmålet har som vanligt varit Marstrand med 20 resor. Därnäst kommer Göteborgs skärgård med 13 resor.

Ångaren EJDERN som var i Göteborg under försommaren för att köra kungen vid invigningen av Götaverkens cityvarv, bemannades med personal från Sällskapet Ångbåten. I sällskapets regi gjordes även en beställningstur till Nya Älvsborg med EJDERN.

FÄRJAN 4 har på grund av personalbrist ej använts till beställningsturer under sommaren. Gångdagarna för Ångfärjan har inskränkt sig till veteranångfartygsmötet och årsmötet.

GUNNAR SÖDERBERG

Sommarturerna

är nu ett välkänt begrepp för allt fler. Tyvärr är det inte så många medlemmar som utnyttjar möjligheten att fara med "egen" ångbåt trots att de har fördelen att få programmet med turerna direkt i brevlådan. Istället kan vi glädja oss åt en allt större spridning av programmet genom turistbyråer, informationscentraler, turistföreningen m fl, vilket ger en ny kategori av resenärer som uppskattar ångbåtsresans behag.

Sommarturerna 1976 började 16 maj med resan "Tjörn runt" med uppehåll på Herön i Kirkesund. Det var vackert väder men ännu för kallt för bad. Kvällsturen 24 maj lockade ett hundratal liksom kvällsturen 1 juni. 12 juni medföljde ca 150 passagerare till Lysekil. Vädret på återresan var regnigt vilket inte dämpade humöret i salongerna. Kvällsturen 22 juni gav hyggligt resultat. Resan till Käringön 3 juli gynnades av strålande väder. Ca 20 gjorde uppehåll i Hälleviksstrand medan över 100 fortsatte med AINA till Käringön.

BOHUSLÄN har anlöpt Marstrand på resan till Hälleviksstrand den 3 juli. Eftersom det är en lördag är torghandeln på kajen livlig.



Kvällsturen 6 juli med över 250 betalande medförde inte rekord vad gäller kvällsturerna. Fallens Dag 17 juli lockade i likhet med förra året inte så många medlemmar trots samarbetet med Bergslagens Järnvägssällskap utan de flesta biljetterna fick säljas genom Pressresor. Fullsatt blev det både fram och åter liksom "Ångbåtsdagen" 25 juli till Marstrand.

Alla kvällsturer är inte lika välbesatta och 3 augusti utgjorde i år undantaget. Årets andra Lysekilaresa lockade ca 200 till Lysekil medan andra hade mellanstationerna som resmål. Kvällsturen 24 augusti medförde rekorddeltagande dvs fullsatt. 28 augusti var sista "sommarsöndagen" och då var Lövön resmålet. Över 200 reste med BOHUSLÄN som lade till vid Lövön, varifrån GULLI från Dyrön hjälpte resenärerna sista biten till Lövöhamn. På grund av lågt vattenstånd kunde inte BOHUSLÄN komma in till Rörtången som planerat.

Där skulle det varit slut med 1976 års

Sommarturer men då vi ändå hade "Ångan uppe" i september annonserades en extra resa 18 september till Marstrand. Vädret var dåligt sedanlänge och resan lockade endast ett sextiotal. Det blev ett slags kompensation för den vid årsmötet uteblivna turen med BOHUSLÄN. Genom en fördelaktig beställningsresa kom årsmötet och den därtill hörande turen att genomföras på FÄRJAN 4.

Som framgår av resultaten ovan har vi flera gånger nått gränsen för vad BOHUSLÄN får föra, 300 passagerare. I passagerarantalet inräknas också gratisresenärer under 12 år varför antalet sålda biljetter kan vara missvisande. Vid vackert väder är en "full båt" inte trång men vid regn, blåst och kyla används inte gärna de rymliga däck. Till säsongen 1977 har vi inköpt 50 extra stolar som kan användas såväl på däck som inomboards.

Vi har begärt beställning av middag på dagturerna för att kunna beräkna inköp av proviant men funnit att matsalen alltid blir fullbokad. Det är emellertid i resenärernas eget intresse att de har möjlighet att beställa middag varför "middagsbokningen" fortsätter.

Tyvärr var flera av sommarens resor "biflösa" vilket får skyllas på det faktum att kökspersonalen varit för fåtalig och inte orkat med de krävande "biffresorna". Med ökat aktivt deltagande hoppas vi kunna steka biff igen.

Tyvärr bjuder vi sällan på musik under dagturerna. De får avnjutas i stillhet med vindsus och vägbrus som ackompanjering. På kvällsturerna däremot förväntas dragspel med tjo och tjim. Vi vågar påstå att de båda turformerna har var sin publik med några undantag. Under en kvällstur vågade vi oss på allsång vilket gjorde stor succé. Vi hoppas återkomma även med andra variationer.

Köandet till landgången har börjat allt tidigare på senare tid. Redan några minuter över sju ställer de förata resenärerna ner väskorna framför landgången till åttaturerna. Vill man försäkra sig om bra platser är det en bra metod. Det är förklarligt att man vill komma ombord så snart som möjligt. Först en kvart före avgång börjar ombordstigningen och det beror på att besättningen måste få tid att komma ombord, klä om och torka av bänkar, fönster, reling och stöttor från salt och smuts.

I somras infördes nya biljetter som ser



Här har BOHUSLÄNs resenärer kommit till Hälleviksstrand och just embarkerat AINA för färden ut till Käringön.

BOHUSLÄN smyger ut ur översta slussen i Trollhättan på hemväg till Göteborg den 17 juli.

Foton: Gunnar Söderberg



helt annorlunda ut. I biljetten klipps hål för biljettpris (varje pris har sin färg), enkel eller retur samt avreseort och resmål. På biljetten står bl a att den skall uppvisas vid anmodan. Detta skall alltid göras vid ilandstigningen. Biljetten får behållas av resenärerna som souvenir. I vårnumret hoppas vi kunna presentera Sommarturerna 1977.

INGVAR KRONHAMN

Veteranångfartygsmötet i Göteborg den 23-25 juli 1976



Flottans MARIEHOLM tog upp hela längden på den avkortade Stenpiren. På motsatta sidan ligger BOHUSLÄN flaggprydd inför den förestående invigningen.

De flesta ångfartyg i landet finns ju som bekant i stockholmstrakten. Den årligen återkommande Skärgårdsbåtens Dag brukar ju samla ca 10 ångdrivna farkoster, men vem skulle kunna tro, att det gick att få ihop lika många till veteranångfartygsmötet i Göteborg 23-25 juli. Så var emellertid fallet trots att ingen av skärgårdsbåtarna i Stockholm var med. Reguljär trafik och dålig ekonomi är ju fullt legala skäl att tacka nej till inbjudan.

Sommaren 1975 gjorde ss BOHUSLÄN ett besök i Tönsberg, där de båda veteranångarna BÖRÖYSUND och KYSTEN I mötte upp och eskorterade oss genom

skärgården. Vid efterföljande middag inbjöd Stefan Forssblad till en träff i Göteborg i juli 1976 - ett arrangemang, som Sällskapet Ångbåten nu genomfört på ett förtjänstfullt sätt.

Torsdag 22 juli - Möte med KYSTEN I

Egentligen började Ångbåtsträffen redan på torsdagen, då BOHUSLÄN ångade ut från Stenpiren för att möta KYSTEN I, som var på väg söderut. Bakom bergen vid Sillesund dök hennes lanterner upp i den ljumma sommarnatten och strax efter midnatt lade vi till vid Stenpiren med KYSTEN I vid Marstrandsbåtarnas gamla plats.



Fyra ångare på samma bild tagen från MARIEHOLMs kommandobrygga.

Fredag 23 juli - Ångbåtskaravanen

På fredag middag bar det av igen - nu mot södra skärgården för att möta övriga gäster. Med flaggor i topp och under ångvisslornas mer eller mindre melodiska läten anträdde processionen in mot Göteborgs centrum. Kungl Flottan ställde upp med ss MARIEHOLM - Svenska Amerika Liniens forna östersjöångare. KYSTEN I och BÖRÖYSUND är redan nämnda och från Danmark kom den lilla SKJELSKÖR, som vanligtvis håller till i Roskildefjordens lugna vatten. FÄRJAN 4 var givetvis med. Hon hade TV-folk ombord, som filmade för Sveriges Magasin. SS NALLE, tidigare hamnbogserare i Oskarshamn, samt lilla ALMA - minst och äldst i samlingen - fullbordade karavanen, som med BOHUSLÄN i spetsen gled in mot hamninloppet. Från BÖRÖYSUND knallade salutkanonen hanterad av skjutglada norrmän. Från både små och stora fartyg i hamnen ljöd sirenerna som hälsade ångfartygen välkomna till Göteborg.

Efter trumffärden uppför älven lade ångfartygen till vid sina anvisade platser.

MARIEHOLM upptog den förkortade Stenpirens västra sida och på den motsatta låg SKJELSKÖR och BOHUSLÄN. KYSTEN I förde tankarna till Hallandsbolagets ångare, där hon låg vid kajplats 11. BÖRÖYSUND och ALMA samsades vid Skeppsbrokajen närmast intill Stenpiren. Vid färjeläget låg förutom FÄRJAN 4 ss NALLE och när alla lagt sig till ro, dök ännu en ångbåt upp - den prydliga bogserbåten ÖRNEN, som kommit kanalvägen från Stockholm.

Fredagskvällen avslutades med en improviserad fest i det röda hamnskjulet vid Lilla Bommen, där en enklare middag serverades och dansen trädde till bandad musik. Glädjen stod högt i tak och många nattvandrarare undrade nog, vad som försiggick i det vanligtvis tysta och stillsamma hamnskjulet.

Lördag 24 juli - Invigningen

Så nalkades lördagen, då den högtidliga invigningen ägde rum med musik av Spärvägens Musikkår, hälsningsanförande av Stefan Forssblad och högtidstal av kommunfullmäktiges vice ordf Åke Norling. "Jag tror inte, att de tidvinster >



KYSTEN I avvaktar utanför Långedrag på fredagen.

man vunnit med hjälp av dagens tekniska utveckling kan kompensera tjustringen av en resa med ångfartyg" - yttrade han bl a. Och som ett svar på komplimangen ljud ångvisslorna först i kör och sedan en och en. Ett ånglok med gamla vagnar som följt oss från Majnabbehimnen på fredagen, blandade sig i leken med sina gälla visslingar.

Så fick allmänheten komma ombord och bese de olika fartygen, köpa kort med specialstämpel och bekanta sig med besättningarna, som stod till tjänst med att besvara mer eller mindre intelligenta frågor. Lördagskvällen avslutades med en lite högtidligare middag på Liseberg. Dansen ville kanske inte komma igång riktigt i den ljumma sommarkvällen. Många föredrog att roa sig bland nöjesfältets attraktioner eller att gå hem i vettig tid för att orka med söndagens utfärd till Marstrand.

SKJELSKÖR lägger ut från Stenpiren med destination Marstrand. ➤



NALLE av årgång 1922 på väg till Marstrand från Göteborg. Hon ser ut att ha fått Marstrandsbolagets märke på skorstenen - en egendomlig tillfällighet.

Söndag 25 juli-Marstrandsbesök

På Stenpiren ringlade långa köer framför de fyra ångbåtar, som skulle ta passagerare med på en gemensam utfärd till Marstrand.

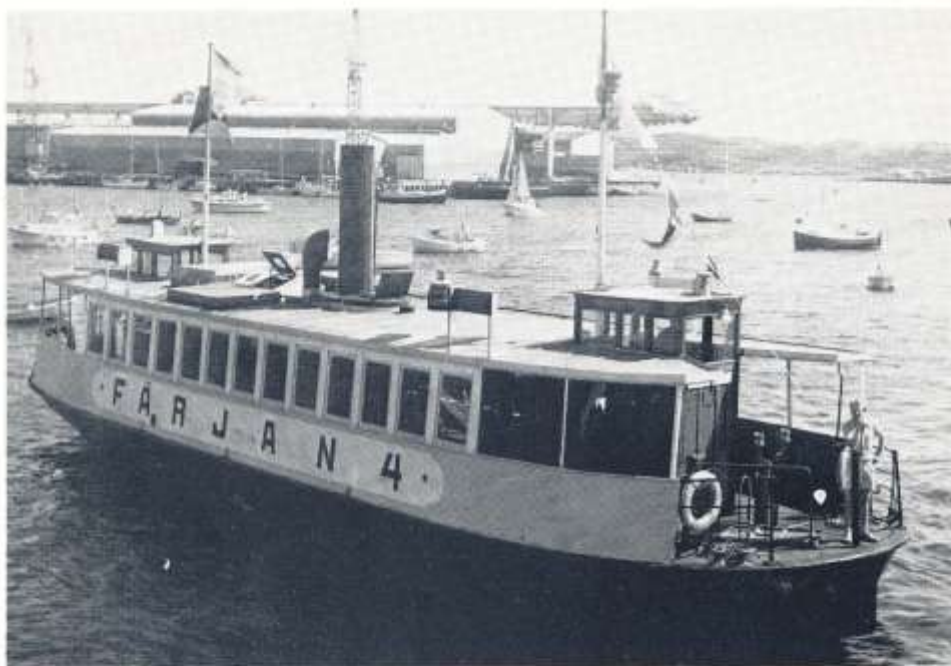
BOHUSLÄN, KYSTEN I, BÖRÖYSUND och SKJELSKÖR avgick sålunda fullsatta kl 10 från respektive kajplats. Vädret var fortfarande det bästa tänkbara och många som inte försett sig med biljett i tid, fick nöja sig med att stå på Stenpiren och följa de flaggprydda ångarna, som stävade ut mot älvmyrningen och havet. NALLE, ÖRNEN och FÄRJAN 4 gav sig också iväg med Marstrand som mål. Till flottan sällade sig nu ännu en ångdriven farkost - den minsta av dem alla, som bar det stolta namnet NEPTUN. Hon var ett litet hemmabygge tillverkad efter ritningar till ångslupen GÅRDA II, som byggdes vid Göteborgs Mek Verksstad (nuv Götaverken) 1889 för trafik på Göteborgs smutsiga åar.

BOHUSLÄN anlände som sig bör först till Marstrand och möttes av applåderan-

BÖRÖYSUND anträder återresan från Marstrand medan ÖRNEN väntar på att få komma fram i den trånga farleden.



de människomassor, som kantade kajen. Så kom BÖRÖYSUND och SKJELSKÖR. Men var fanns KYSTEN I? Hon hade tyvärr fått maskinhaveri och återvände till Göteborg efter endast en halvtimmas färd. ➤



FÄRJAN 4 agerade hamnfärja i Marstrand med Bosse Möller som befälhavare och Per Ahlquist som däcksmän.

Ett snöpligt slut på en lyckad upptakt till ångbåtsträffen. De mindre fartygen anlände så småningom och lade till utanför varandra i den trånga hamnen. FÄRJAN 4 försökte sig på en ny trad - Koön-Marstrandsön, men hon var för bred och fastnade i det trånga färjeläget på Koön. Men med hjälp av den ordinarie färjan kom hon loss.

Så var det dags att vända stäven hemåt igen. Vi rundade Marstrandsön och gick via Sillesund yttre vägen tillbaka. Nog såg det lustigt ut, när vi passerade FÄRJAN 4, när hon sakta men säkert klöv Sälöfjordens vågor mot en fri havshorisont och med ångvisslan hälsade de snab-

bare ångarna, när de gled förbi i sommarsolen.

Det var i sanning en färd att minnas för dem som hade förmånen att få vara med.

Så nalkades denna välarrangerade ångbåtsträff sitt slut. Alla - utom möjligen de som inte fick plats på marstrandsturen - var nöjda med sin dag. På måndagen vände var och en hem till sitt-även KYSTEN I, som undergått en snabbreparation.

Med spänning emotser man nästa veteranångfartygsmöte, som blir i Köpenhamn sommaren 1977.

Text och foto DAG

KYSTEN I kom ej till Marstrand

vid söndagens utflyktsresa vid ångbåtsmötet. Anledningen till att de 150 passagerarna bara fick se farleden mot Hjuvik och norra skärgården var haveri i cirkulationspumpen.

Reservdel tillverkades över natten av maskinpersonal från ångaren BOHUSLÄN

och på måndagen kunde KYSTEN I återvända till Tönsberg.

De passagerare som alltså inte kom till Marstrand erbjöds antingen en resa i Tönsberg med KYSTEN I eller en marstrandsresa med BOHUSLÄN, något som utnyttjades av en hel del.

MARIEHOLM vid Stenpiren igen

Under veteranångfartygsmötet i juli deltog som bekant marinens ångare MARIEHOLM och låg då förtöjd vid Stenpiren. Till sista veckoslutet i september kom MARIEHOLM åter till Stenpiren inför en stundande övning på västkusten. Efter denna övning som blir hennes sista kommer MARIEHOLM att gå till Stockholm för uppläggnings och för att senare troligen säljas och skrotas.

Under septemberbesöket vid Stenpiren var vi några från BOHUSLÄN som bjöds över till MARIEHOLM. Genom det trevliga befälet på MARIEHOLM fick vi bilden som är mittuppslag i detta nummer.

Svenska Amerika Liniens Östersjötrafik inleddes 1924 då ångaren BORGHOLM sattes in mellan Stockholm, Finland och Baltstaterna, vars emigrantrafik gick via Sverige. 1929 levererades ångaren KASTELHOLM som sattes in mellan Stockholm och Finland, där BORGHOLM hade blivit otillräcklig. I trafiken på Baltstaterna ersattes BORGHOLM med ångaren MARIEHOLM år 1934. Om den då nybyggda ångaren MARIEHOLM citerar vi följande ur ett cirkulär från Svenska Amerika Liniens Östersjötrafik den 23 februari 1934:

"Betr den nya ångaren MARIEHOLM.

Vi hava härmed nöjet meddela, att rubr nybyggda ångare kommer att insättas i reguljär trafik mellan Stockholm, Kalmar och Karlskrona å ena sidan och Zoppot, Gdynia och Memel å den andra sidan fr o m slutet av instundande maj månad. Ångaren avgår på sin första ordinarie resa från Stockholm onsdagen den 30 maj kl 10.00 till Memel, Königsberg, Gdynia och Zoppot samt åter till Stockholm via Karlskrona. MARIEHOLM kommer därefter att göra veckoturer t o m september månad.

För tillfället kunna vi icke lämna Eder en detaljerad beskrivning över fartyget, men kunna meddela, att MARIEHOLMs längd blir 200 fot, bredd 33 fot och djupgående 14 fot, alltså betydligt större än ångaren KASTELHOLM. Lastförmågan blir 410 ton inkl bunkers och lastrummen tre till antalet. Maskineriet utgöres av

Mittuppslaget

Svenska Amerika Liniens ångfartyg MARIEHOLM vid Stadsgårdskajen i Stockholm. Till ankars ligger motorfartyget KUNGHOLM byggd 1928, samt en oidentifierad atlantångare. Foto från Stockholms Stadsmuseum.



en Burmeister & Wains ångmaskin utvecklande 950 hkr; farten beräknas till 12 knop. MARIEHOLM bygges med isbrytarstäv och bordläggningen isförstärkes så att fartyget kommer att bli en god isbrytare.

Passagerarinredningen blir synnerligen modern. Fartyget kan medföra 148 passagerare, varav 114 i Första Klass och 34 i Turist Klass. Samtliga hytter bli ljusa, rymliga och moderna med varmt och kallt rinnande vatten. Fartyget utrustas med flera bad- och duschrum och på fördäck kommer sommartid en stor simbassäng att inredas. Däcken bli tre till antalet, promenaddäck, A- och B-däck. Första Klass matsal är belägen föröver på A-däck, rymmande ca 40 personer, och över densamma på promenaddäcket finnes ett stort och synnerligen trevligt verandakafé med bar och med plats för ca 50 personer. Matsalen i Turist Klass är belägen på B-däck. Promenaddäcken bli mycket rymliga och lämna ypperliga tillfällen till förströelse och rekreation.

MARIEHOLM utrustas med radio av modernaste typ och erhåller en anläggning för radiopejling och till passagerarnas trevnad finnas radiohögtalare och portabel grammofon."



Från årsmötet

Årsmötet 1976 hölls den 25 september ombord i FÄRJAN 4. Möteslokalen ändrades p g a att ångaren BOHUSLÄN fått en beställningsresa samma dag. Det blev några förändringar i styrelsens sammansättning. Efter Knut Svenningsson som av sagt sig styrelseuppdraget valdes Bo Möller till vice ordförande. Ny sekreterare efter Ann-Sofie Möller, som av sagt sig uppdraget, blev Sören Alvegård. För övrigt kvarstod och omvaldes styrelsen, revisorerna och valkommittén.

Ett förslag att välja ledamöter i styrelsen på två år framfördes. Årsmötet var enigt om att låta behandla förslaget även om det inte presenterats i kallelsen till årsmötet och trots att stadgeändring krävs. Således beslöt årsmötet att godkänna förfaringsättet vid val i framtiden så att endast halva styrelsen behöver väljas varje år. Stadgeändringen skall bekräftas vid nästa årsmöte 1977.

Dag Almén tog upp den vid årsmötena återkommande frågan om högtalare ombord i ångaren BOHUSLÄN. Styrelsen som diskuterat ärendet vid sitt septembersammanträde lovade att med kraft verka för att högtalaranläggningen äntligen



Till vinterns arbeten ombord på ångaren BOHUSLÄN behöver vi bli några fler för att vi skall hinna med de arbeten som behöver utföras. Ombord har vi värme så att vi kan arbeta under drägliga förhållanden. BOHUSLÄN ligger nu vid vinterkvarteret Skeppsbron kajplats 17.

Vi arbetar ombord på måndags- och torsdagskvällar samt lördagsförmiddagar. VÄLKOMMEN OMBORD I VINTER!

gen kommer på plats i funktionsdugligt skick. Dag Almén framhöll även det önskvärda i att intensifiera souvenirförsäljningen ombord. Lösningen förefaller vara en speciellt ansvarig för denna del av försäljningsverksamheten.

Några av de närvarande årsmötesdeltagarna påtalade sin besvikelse över uteblivna försändelser - ett problem som dock är av övergående natur då medlemsregistret under året kontrollerats och upprättats. Beträffande nya medlemmar kommer man att se över rutinerna för utsändning av medlemstidning och sommarprogram.

Så kom frågan om medlemsavgiften som för närvarande är 20 kronor. Styrelsen föreslog oförändrad avgift vilket bifölls. Ett förslag från en medlem om "extra utdebitering" för täckande av reparationskostnader avlogs som mindre realistiskt. Styrelsen ville istället verka för den fortsatta andelsförsäljningen och för insamlingar av tillfällig art. Operation Förskepp under våren 1976 gav sålunda drygt 16 000 kronor.

Årsmötet avslutades med en längre rundtur i Göteborgs hamn samt med kaffe och "landgång".



Däcksstolar

Vid septembersammanträdet beslöt styrelsen inköpa 50 däcksstolar av trä (bok). Det är ett kärt önskemål från många resenärer som nu har kunnat tillgodose. Stolarna är hopfällbara och stapelbara samt försedda med ryggstöd. De kan också fungera som komplement till caféinredningen.

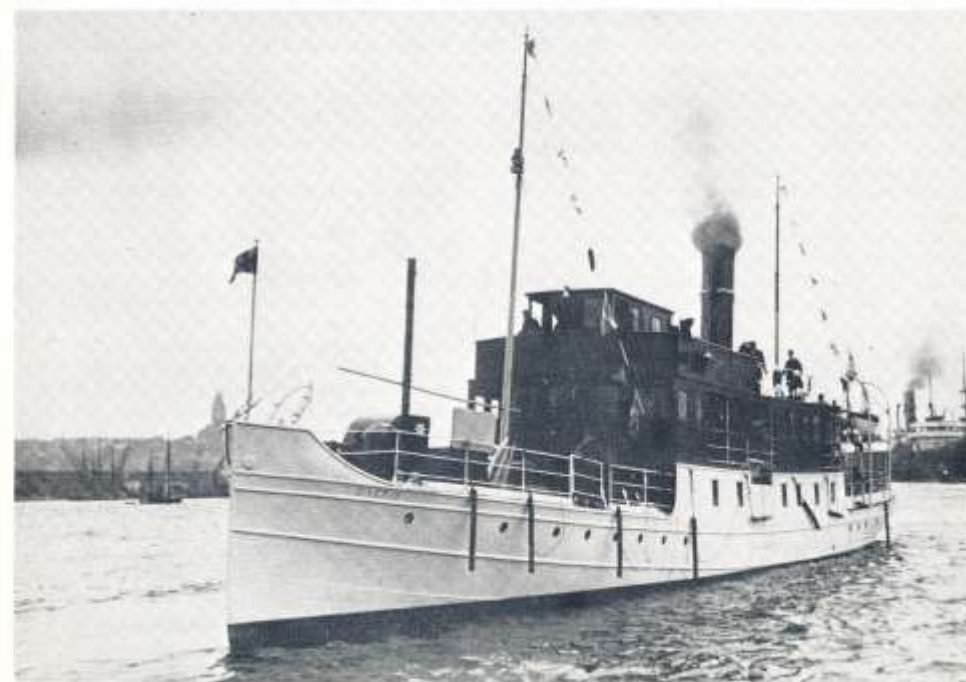
Båtar runt omkring

S:t ERIK, den forna marstrandsbåten som sedan 1963 är hemmahörande i Stockholm fick matsalongen skadad vid en brand ombord den 15 maj. Hela sommaren låg S:t ERIK överksam vid Strandvägskajen. Tidigare har den använts som uthyrningsbåt på somrarna. Efter branden annonserades S:t ERIK till salu av ägaren AB Skärgårdsutflykter och så småningom köptes båten av Rederi AB Sommar och sol.

S:t ERIK som motoriserades 1951 var den sista av Marstrandbolagets båtar som trafikerade linjen Göteborg-Marstrand-Lysekil-Gravarne sommaren 1962.

HERBERT heter en liten ångbåt som legat upplagd i Vänersborg under några år. I somras köptes den av Bertil Bohlin i Tanumshede och transporterades då med trailer från Vänersborg till sjön Bullaren. HERBERT byggdes 1905 vid Eriks-

S:t ERIK backar ut från Stenpiren. Ångaren ser ut att vara helt "ny", kan bilden vara tagen direkt efter ombyggnaden 1920?



berg för Strands Såg & Snickeri vid Stora Lee. Ångaren som är 15,5 m lång har använts som bogserare på sjösystemen i Dalsland.

JERNLUNDEN gjorde sin premiärtur för Mjörns Ångbåtsförening den 17 oktober. Ångslupen ägs inte av föreningen utan har lånats från Göran Ekblad och Per Malmberg i Göteborg.

Båten som troligen är byggd på 1890-talet är 11,7 m lång och 3,05 m bred. Skrovet är byggt i furu på ekspant. Den cylindriska högtrycksmaskinen är på 8 ihk. Pannan som är av skotsk-typ eldas med ved. Båten som från början hette YXNINGEN användes för timmerbogsering på sjön Yxningen i Östergötland. På 20-talet blev den passagerarbåt under namnet JERNLUNDEN på Kinda kanal. Omkring 1969 lades den upp på land och i somras transporterades den till Alingsås och Mjörns Ångbåtsförening som har rustat upp båten under sommaren.

Kyrkbåtar och mjölkbåtar



Ångaren REGENT användes som kyrkbåt 1941. På denna bild ser det dock ut som det är fråga om en beställningstur från Träpiren i Göteborg.

Rubriken kan förefalla komisk och tankarna leds mot Siljan och ångar med kossor. Det var emellertid i Göteborgs skärgård som det fanns kyrkbåtar och mjölkbåtar. Innan bilfärjor och passbåtar definitivt tog loven av ångbåtarna och deras motoriserade efterföljare var Öckeröbolaget, eller som det egentligen hette Trafik AB Öckerö Skärgård, en faktor att räkna med i skärgårds-kommunikationerna.

Öckeröbolaget kom till som en missnöjesyttring mot Marstrandbolagets sätt att sköta båttrafiken i Göteborgs norra skärgård. Hemort var Hälso och direktör J. W. Berg var också ägare till varvet på Hälso.

Vi låter här Stig Widén berätta om episoder i trafiken.

Kyrkbåten

Kyrkbåten var en krigsårsföreteelse från november 1940 till mars 1946. Tidigare och senare reser man med egna fiskebåtar från de kyrklösa öarna i

Öckerö kommun. När ofreden kom och det blev ont om olja fick kyrkrådet i de tio öarnas församling låta ångbåtarna gripa in.

Den första kyrkbåten blev EJDERN (III) i d INLAND, som just i detta sammanhang fick akterdäcket inbyggt. Den började resorna vid Röro kl 09.15, anlöpte fem öar och slutade färden vid Öckerö Björnhuvud. Återfärden skedde kl 12.45 när gudstjänsten var slut. Om Hypeles manfolk på morgonen kom med vita rosetter lärde sig ångbåtsfolket snart att det skulle bli nattvardsgång och återfärden därmed bli bortåt en timme senare.

Strax efter nyår 1941 blev isen båttrafiken övermäktig. När kyrkbåten efter 11 veckors uppehåll åter började gå hette den REGENT. De flesta av Trafik AB Öckerö Skärgårds båtar kom under åren att gå kyrkturer. Man höll sig länge till de större båtarna. BJÖRKO var lång och smal och med alla utgångar på styrbordssidan varför den följaktligen hade benägenhet att "lägga över". Det klagade kyrktanterna på, tron räckte inte, skulle man kanske kunna säga.



Motorfartyget FALKEN passerar Bårholmen på en mjölkture i juni 1963. I juli 1963 ändrades slutbryggan från Knippla till Marstrand och då ersattes FALKEN av REGENT. Foto Ragnar Magnander.

1945 beskrivs i en tidigare Ångbåten (nr 34 s 22) som en sommar när oljan åter flödade men det stämmer inte vad norra skärgården anbelangar. Tvärtom var den bland de besvärligaste när det gäller bränslet. Då fick också de mindre båtarna pröva på kyrkskjutsarna. I sommartur-listan 1944 blev avgångstiden kl 07.00 och så förblev den till 1963 då turen förlängdes till Marstrand och avgångstiden blev 08.00.

Någonstans mot slutet av året blev emellertid oljan fri och på våren 1946 började fiskebåtar användas igen för kyrkfärden. Den därigenom lediga trafikbåten insattes på en ny söndagstur med avgång från Göteborg kl 08.00, för "sportfiskare och alla möjliga" som kajstyrman Hansson uttryckte det.

Mjölkbåten

Den tur som benämndes mjölkturen i Göteborgs norra skärgård fanns från november 1943 till i augusti 1963. Beteckningen var emellertid inte adekvat hela tiden.

Före andra världskriget hade mejerierna en båt som gick till de flesta öarna med de ömtåliga varorna. Personalen om-bord skulle ju vara särskilt förtrogen med handhavandet av dessa. Man hade dock även transporter med ordinarie tur-er, bl a förstås till de nordligaste öarna.

När krig och oljebrist kom blev det 10.00-båten från Göteborg som blev huvudleverantör av mjölk liksom av andra färskva-

ror. Mot slutet av 1943, när Linjebuss övertog passbåtlinjen Hjuvik-öarna, kläckte dir. Berg på Hälso motdraget att sätta in en ny tur på morgonen, till en början kl 07.45. Den försköts bakåt - 07.40, 07.15, 07.10. Med sommartur-listan 1944 blev avgångstiden kl 07.00 och så förblev den till 1963 då turen förlängdes till Marstrand och avgångstiden blev 08.00.

Denna dagens första tur från staden kördes allra först av NORRA SKÄRGÅRDEN, sommaren 1944 av ÖCKERÖ och under åren av bolagets samtliga båtar. Det var alltså "mjölkturen" eftersom den naturligt nog kom att nyttjas för transport av den morgonpigga varan. Turen transporterade under årens lopp också åtskilligt med bröd från Hönö och Öckerö samt potatis och jordgubbar.

Redan 1946 började emellertid en särskild båt med mjölktransporterna under de tre sommarmånaderna. När september kom överlät ms HAVNY från Kalvsund åter jobbet till sjubåten.

Inturen kom att komplettera tur-listan mycket. Tidigare hade man ju inte haft någon förbindelse mellan kl 08.40 och 16.00, sommartid mellan 08.40 och 13.30. Nu fick man en tur som kom till Göteborg kl 11.00. Det blev ett lagom tretimmars uppehåll för affärsbesök etc innan 14.20-båten gick "hem" igen. På den tiden "Åkes åkta Hönökakor" kom från Hönö och inte från Torslanda kunde det finnas en hel del sådana med på inturen.

FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 i ursprungligt skick vid färjeläget i T-kanalen. T-kanalen försvann när Lundbyhamnen byggdes i början av 50-talet. Foto från Göteborgs Hamn, troligen 1924.

Byggd 1920 vid Motala Verkstads Nya AB, Motala för Göteborgs Hamnstyrelse.
 Längd över allt 20,48 m
 Bredd 5,35 m
 Djup 2,59 m
 Bruttodräktighet (urspr) 94,39 reg ton
 Nettodräktighet (urspr) 64,06 reg ton
 Compoundångmaskin ytkond 86 ihk
 Pannans arbetstryck 9,5 kg/cm
 Reg nr 6392
 Passagerarantal 195, till Nya Älvsborg 67.

FÄRJAN 4 var systerfartyg med FÄRJAN 3 som beskrevs i nr 34 av Ångbåten. Dessa båda färjor beställdes av Hamnstyrelsen för att möta den hastigt ökande trafiken över älven, som därtills mestadels hade skötts av ångslupar.

FÄRJAN 4 gick ut från varvet för provtur på sjön Boren den 8 oktober 1920. Provturen som varade i 7,5 timmar visade att varvet hade lyckats över förväntan med färjan. Bl a utvecklade maskinen 16,6 ihk mer än den hade kontrakterats för. Även kolåtgången var mindre än enligt kontraktet. Samma dag levererades FÄRJAN 4 till Hamnstyrelsen med inte mindre än 69 dagars försening. Bötessumman för leveransförseningen var 400 kr, vilken efterskänktes av Hamnstyrelsen p g a att man erhållit en färja som hade högre effekt och mindre kolåtgång än vad som beställts.

Så anlände FÄRJAN 4 till Göteborg i november 1920. Hon sattes därefter in på linjen Residensbron-T-kanalen, färjelinje 5.

År 1920 byggdes en pollettkiosk vid Residensbron med vindkors som registrerade passagerarna. År 1928 ändrades kiosken så att såväl polletter som tobak, sötsaker och tidningar såldes i den. 1935 var det dags att ersätta den gamla kiosken med en ny, varvid det gamla vänthuset flyttades över till Götaverken.



Under ångbåtsparaden genom Göteborgs hamn under veteranångfartygsmötet transporterade FÄRJAN 4 ett filmteam från Sveriges Magasin. På grund av ett tekniskt fel blev dock alla filmer misslyckade. Foto Gunnar Söderberg 23 juli.

FÄRJAN 4 ersattes 1954 av motorfärjan HUGO HAMMAR. Nya färjelägen hade byggts för den moderna motorfärjan både vid Residensbron och i Lundbyhamnen, dit linjen förlängts. Därefter kom "Fyran" att fungera som reservfärja på de olika linjerna ända tills 31 juli 1970 då linje 5 lades ned. Hamnens varv på Ringön blev uppläggningsplats för gamla "Fyran" där hon väntade på sitt öde. Förslag väcktes om att bevara den sista ångfärjan i Göteborg. Bl a skulle hamnstyrelsen kunna använda henne som representationsfartyg. Undertecknad hade insändare i dagspressen om att på något sätt bevara färjan åt eftervärlden. Ingen-ting tycktes emellertid hända utan hon blev liggande kvar på Ringön. Så äntligen, den 29 juni 1972 överlämnades FÄRJAN 4 till Sjöfartsmuseet som blev den nye ägaren. Museet behöll äganderätten men överlät färjans drift och vård på Sällskapet Ångbåten. Somrarna 1974 och 1975 gick hon som extrabåt på söndagarna tillsammans med ms SNÄCKESKÅR till Nya Älvsborg.

Så har då FÄRJAN 4 sparats åt eftervärlden och kommande generationer får möjlighet att uppleva hur farfar färdades över älven innan broar och tunnlar pensionerade ångfärjorna och förändrade hamnbilden. Låt oss hoppas att vi i många år kommer att få se henne som ett levande museum i sitt rätta element ångande fram på älven.

BERTIL SÖDERBERG



Sven-Hugo Bengtsson, maskinist på FÄRJAN 4. Foto från 10 maj 1974.

Nya TÄRNAN...



Styrsöbolagets nya snabbåt TÄRNAN. Foto Gunnar Söderberg 9 juli 1976.

I april levererades det senaste tillskottet till skärgårdstrafiken i Göteborg. Då fick Styrsöbolaget SILVERTÄRNAN från Fjellstrand Aluminium Yachts i Omastrand vid Hardangerfjorden. Båtens namn kräver kanske en förklaring. Sedan EJDERN byggts 1975 föreföll det naturligt att fortsätta med fågelnamn på Styrsöbolagets nybyggen. Valet föll på TÄRNAN som sedan användes vid alla handlingar under byggets gång förra hösten. När båten skulle registreras i början av 1976 hade en ny lag trätt i kraft, som innebär att fartyg ej får ha samma namn som ett annat rederi har. Det visade sig då, att det redan fanns fem fartyg med namnet TÄRNAN. I Norge låg Styrsöbåten klar med namnet TÄRNAN målat på båt och utrustning. Efter bläddring i fågelböcker kom man fram till att också Silvertärnan var en fågel och det fick alltså bli det officiella namnet. In-ternet kallas båten fortfarande för TÄRNAN.

TÄRNAN som är 25,6 m lång och 6,0 m bred har ett skrov av modifierad HARRY HJÖRNE-typ och är liksom denna helt byggd i lättmetall. Ombordstigning sker via en port i brädgången i stöven. Innanför ingångsdörrarna, på "torget", finns expedition, bagagehyllor och plats för barnvagnar vid 8 fällsitsar. Från "tor-

get" går en trappa upp till båtdäck samt trappor ner till salongen. Längst fram i salongen ligger två toaletter samt nedgång till en daghytt och ett pumprum. Salongen har 120 sittplatser på stolar av stadsbusstyp. Samtliga fönster har tonade isolerglas. För att få salongen så tyst som möjligt har motorerna lagts längst akterut under det förhöjda akterdäcket. På akterdäcket som är öppet finns 14 sittplatser.

Framdrivningsmaskineriet består av två Volvo-Penta TAMD 120 A på vardera 290 hk vid 1800 v/min. Motorerna som sitter "baklänges" är via kardanaxlar kopplade till U-drive av typen Twin Disc MG 514 som driver varsin propeller. Fartygets fart är cirka 16 knop. För elförsörjningen finns två G & M Power Plant generatoraggregat på 15 resp 35 kVA. Uppvärmningen i båten sker med varmvattenradiatorer som via värmväxlare är kopplade till motorernas kylvattensystem.

I styrhytten finns förutom den nödvändiga navigeringsutrustningen ett pentry. Det tillåtna passagerarantalet är 200 i begränsad inre fart. TÄRNAN trafikerar Styrsöbolagets linjer i Göteborgs södra skärgård.

och gamla



TÄRNAN byggdes 1872 för Ångslupsbolagets trafik på södra skärgården. Bilden är tagen efter 1904, troligen vid Wilhelmsbergs Mek Verkstad som låg vid Lindholmen. Foto från Sjöfartsmuseet.

Föregångaren till årets TÄRNAN i södra skärgården byggdes redan 1872 för det då nybildade Göteborgs Nya Ångslups AB. Gamla TÄRNAN ingick i en beställning till Motala Verkstad på fyra slupar för Ångslupsbolagets älvtrafik. Beställningen ändrades dock, så att en av sluparna skulle byggas för skärgårdstrafiken. Efter leveransen sattes TÄRNAN in i trafiken på södra skärgården.

TÄRNAN förlängdes och ombyggdes 1881 och var efter förlängningen 20,6 m lång och 3,6 m bred. Båten hade en högttrycksmaskin utan kondensor på 32 ihk vilket gav båten en fart av 7,5 knop. Antalet passagerare var 112. 1898 fick båten ny panna och ny överbyggnad. Skrovet var svart och överbyggnaden crème-färgad fram till 1904 då hela båten målades vit.

1916 annonserades TÄRNAN till salu och hon flyttade från Göteborgs skärgård till

Dalslands Kanal där TÄRNAN sattes in på linjen Köpmannebro-Bengtsfors. Där hade turisttrafiken på kanalen fått ett uppsving och för att passa för sina nya trafikuppgifter fick TÄRNAN matsalong och ett övre däck med styrhytt och soffa för passagerarna. 1934 övertogs båten av Oscar Persson i Lennartsfors. Denne drev sedan 1929 trafik på norra delen av kanalen med ångaren IDUN som dessförinnan hade tillhört Ångfartygs AB Bengtsfors-Nordmarken. IDUN hamnade så småningom i Bohuslän och gick fram till 1969 mellan Hälleviksstrand och Käringön.

I kanaltrafiken ersattes IDUN med STORHOLMEN som tillsammans med TÄRNAN fortsatte trafiken fram till början av 50-talet då TÄRNAN såldes. Den nye ägaren hade för avsikt att motorisera båten men då man fann att den var i dåligt skick skrotades båten istället.

Ångslup på Sävelången

I somras fick populära Nääs en ny turistattraktion. Det var slöjdlärare Göran Ekblad som satte in ångslupen TÄMNAREN på Sävelången. Lördagar och söndagar under augusti och september gjorde TÄMNAREN turer mellan Vänhem mitt emot Nääs slott och över nedre delen av Sävelången till Floda. Turerna gick varje timma och 12 passagerare kunde medfölja åt gången.

TÄMNAREN som byggdes 1867 av Lindahl och Runer i Gävle är 10 m lång och 2,05 m bred. Djupgåendet är 0,8 m. Båten är helt öppen med ett soltak akter om skorstenen. Passagerarna sitter på långbänkar bordvarts. Den encylindriga högttrycksmaskinen på 5 ihk är original från 1867. Pannan som är en lokpanna eldas bäst med björkved.

1867-1900 gick TÄMNAREN med passagerare i Gävle hamn. Därefter såldes den till sjön Tämnanen i norra Uppland för att bogsera timmer fram till 1925. Då reglerades sjön och sänktes så att



STORHOLMEN trafikerar fortfarande den allt populärare leden Köpmannebro-

TÄMNAREN blev liggande i ett båthus långt upp på land. Där låg båten fram till 1972 då den upptäcktes av två dalmasar som övertog båten och flyttade den till Leksand och Siljan. 1974 köptes TÄMNAREN av Göran Ekblad som ingår i gruppen kring ångbåten ALMA. Båten flyttades från Dalarna till "kajen" vid ALMAS plats på Ringön. Efter ett års renovering har den nu börjat med turerna på Sävelången.

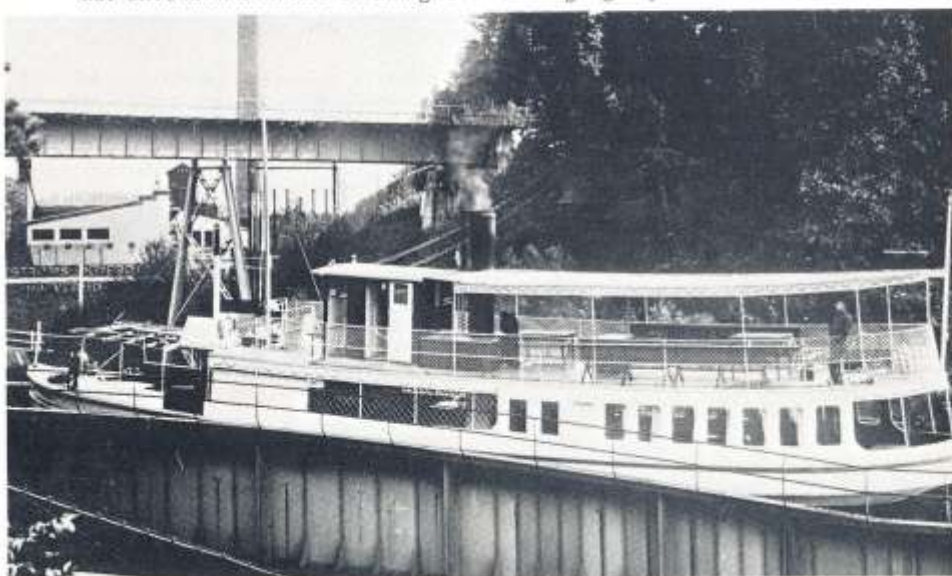
TÄMNARENS föregångare på Sävelången hette SÄVELÅNGEN och tillhörde Nääs Fabriker. SÄVELÅNGEN användes för bogsering av prämar med bomull och kol från Floda till Nääs Fabriker under åren 1896-1943. Båten användes även för passagerarturer. Vid passagen av stenbron vid Mellan-Nääs fick skorstenen fällas. Skepparen på båten kallades Båt-Johan och hans medhjälpare kallades Kalle-Tisdag. SÄVELÅNGEN skrotades något år efter upplägningen 1943.

GUNNAR SÖDERBERG

Bengtstors,

GUNNAR SÖDERBERG

Här har TÄRNAN blivit kanalbåt på Dalslands Kanal. På bilden som är tagen efter 1925 passerar TÄRNAN genom akvedukten i Häverud. I höst har akvedukten målats utvändigt för första gången på 42 år!



Ångbåtsmötet — ångarnas maskinerier

En snabb rundvandring ombord i ångarna kan inte ge en exakt bild av maskinläggningarna och en del sakfel kan också förekomma.

Effekterna har angetts i "indikerade hästkrafter", ind hkr eller IHK. En indikator som kopplas till en ångmaskin ritar en arbetsyta för varje cylinderrad. Ytan ger förutom en anvisning om maskinens kondition medeltrycket och därmed den effekt som ångan utvecklar på kolven, den indikerade effekten. Effekten man får ut - axeleffekten - är något mindre genom den mekaniska friktion som skall övervinnas.

De beskrivna ångarna är utrustade med kondensor. Kondensorn omvandlar avloppsången från lågtryckscylindern (LT) till vatten - kondensat - som matas in i ångpannan. Vid kondenseringen uppstår ett vacuum som fortplantar sig till LT och minskar mottrycket på kolvens baksida vilket ger en betydande energivinst.

Vanligast är ytkondensorn där sjövatten genomspolar rörknippen och ångan kondenseras utanpå rören utan att komma i kontakt med sjövattnet. I mindre ångare på insjöar och i bräckt vatten kan man använda strålkondensor där finfördelat sjövattnet sprutar över avloppsången varvid kondensat och sjövattnet blandas. En del av blandningen matas till pannan. Salthaltigt sjövattnet medför risk för kalkavlagringar, s k pannsten. Pannan får därför "skummas" och "blåsas" ofta vilket ger sämre ekonomi.

För att få ut inläckande luft ur kondensorn används en luftpump som även tar med kondensatet. Luftpumpen drivs ofta av en "balans" - en hävstång, driven av ångmaskinen och kopplad till tvärstycket på någon av cylindrarna.

I beskrivningarna nämns olika typer av slidomkastningar: Stephenson, Klug m fl. Slidregleringen har två uppgifter, dels att reglera ångans till- och avlopp på kolvens båda sidor och dels att möjliggöra maskinens fram- och backgång. Vanligast är Stephenson's. Två excenter skivor, en för fram, en för back, överför sin roterande rörelse till stående excenterstänger som var och en är förbundna upptill med ytterändarna av en krökt s k kulissbåge. Slidstången får sin rörelse över en gejd på kulissbågen. När kulissbågen för-

skjuts påverkar fram- eller backexcentern slidstången direkt och om bågen ställs i mittenläge stannar maskinen.

Alla andra slidregleringar, Klug, Marschall, Hackwort, Flodman m fl, har endast en excenterskiva som reglerar ångtillförseln per cylinder. Excenterstängerna är också liggande och överföringen av excenterrörelsen sker med stänger och länkar, olika för varje slidomkastning. Slidreglering med liggande excenterstänger gör att slidskåpen kan läggas på sidan av cylindrarna vilket ger korta maskiner.

När min rundvandring ägde rum på fredagskvällen hade ännu inte lilla NEPTUN anlänt varför jag börjar med ALMA som varande minst av de närvarande ångfartygen.

ALMA byggdes 1873 och är närmare beskriven i Ångbåten nr 29. Ångmaskinen är tillverkad 1908 vid Härnösands Mek Verkstad, en tvåcylindrig compoundmaskin på 80 ihk, och försedd med strålkondensor vilket ågarna beklagar. ALMA hör hemma i Göteborg och får lätt saltvatten i pannan. Ångpannan från 1913 är vedeldad, försedd med ett eldrör och med arbetstrycket 8 kg/cm². ALMA har ingen ström ombord utan allt ljus fås från fotogenlampor.

Den danska passagerarångaren SKJELSKÖR är byggd 1915 och är närmare beskriven i Ångbåten nr 34. Hon ägs av Dansk Veteranskibsklub. Maskinrummet är som ett dockskåp, ett intryck som förstärks vid nedgången där en tvåcylindrig "leksaksångmaskin" tuffar och driver ett stort balanshjul. SKJELSKÖR har en compoundmaskin på 75 ihk byggd i Elmsborn 1914. Maskinen har slidskåpen på cylindrarnas sidor, har liggande slidreglering, system Klug, och har planslidor på cylindrarna. Ytkondensorn är hopbyggd med maskinativet. Luftpump, kylvattencirkulationspump och matarvattenpump drivs av en balans från lågtryckscylindern. Lans- och brandpumpen är ovanlig, en stående Lamont duplexpump, och "donkeypumpen" är en vanlig liggande duplexpump. SKJELSKÖR har en "skotsk" panna med ett eldrör som eldas med stora kol och håller 10 kg/cm². Inget spår av koldamm kunde ses i det välskötta maskinrummet. Strömmen, 24 V likström, levereras under gång från >

en axelgenerator, en generator som drivs med kilrem från propelleraxeln. På pannan finns en enhjulig ångturbin med generator. Propellerkraften upptas av ett treskivigt buntlager. Från en tygklädd bänk på styrbordsidan överblickas hela maskinrummet, från mässingstakometern till vattenståndet i pannan.

ORNE är en privatägd bogserbåt med Stockholm som hemort. Hon byggdes på Lundby Mek Verkstad 1903 och är sista "lundbybogseraren" under ånga. ORNE har en tvåcylindrig compoundmaskin på 130 ihk försedd med Stephensons slidomkastning och planslidor. Slidskåpen ligger i linje med maskin men för om HT och akter om LT vilket är ovanligt.

Maskinen har strålkondensor och avloppsången från LT-cylindern leds genom akter maskinstativet där den kondenseras. Cirkulationspump finns inte utan sjövätnet till kondensorn tas från intag under vattenlinjen. Även balanspump saknas.

Som luftpump, matarpump och donkeypump tjänar vanliga duplexpumpar. (En donkeypump är en pump som kan kopplas till ett flertal funktioner ombord och kan då tjäna som reserv för flera pumpar.)

Pannan av skotsk typ har ett eldrör och är oljefyrad sedan 1971. Man eldar med "ettans" olja och behöver ingen förvärmning. Med strålkondensorn följer skurning och blåsning. Arbetstrycket är 9 kg/cm². En enhjulig Lavalturbin med en 12 V likströmgenerator ger ström ombord.



Minst av alla i ångbåtsmötet, NEPTUN -nybyggd, men ändå gammal - 1889 års modell. Foto Dag Almén.

NEPTUN ägs av Bengt Andersson och brukar ligga i Nordre älv när hon inte är ute. NEPTUN tog några år att bygga och var färdig 1975. Den byggdes efter ritningarna till GÅRDA II som byggdes vid Göteborgs Mek Verkstad 1889 och trafikerade Fattighus- och Mölndalsån. Dimensionerna var 30' x 7' 6" medan NEPTUN förlängts till ca 10,5 m. Pannan är nytillverkad av typ Tuboc medan ångmaskinen, en tvåcylindrig compound på 14 ihk, kommer från en ångslup från Dalarna.

NALLE, den större av bogserarna, är byggd i Oskarshamn 1923 och hör hemma i Göteborg. NALLE har en tvåcylindrig compoundmaskin på 250 ihk med Stephensons slidomkastning. Slidskåpen sitter före HT- och LT-cylindrarna. Maskinen har ytkondensor hopbyggd med maskinstativet och luftpump, cirkulationspump, matarpump och länsypump drivs av balans på LT-cylindern. Ångpannan av skotsk typ har två eldrör och är numera oljeeldad. Arbetstrycket är 10 kg/cm². Lysmaskinen är en encylindrig ångmaskin med inbyggd centrifugalregulator som via remdrift driver en 110 V likströmgenerator. En tvåcylindrig dieselmotor med generator finns även. En liggande duplexpump tjänar som service/donkeypump.

Oljeeldningen är av vanlig tryckatomiseringsringstyp. Oljan finfördelas - atomiseras - genom att med högt tryck bringas i rotation genom snedställda slitsar i brännaren. Oljemängden regleras i viss mån genom förändring av trycket men även genom ändring av munstyckets storlek och genom tändning och släckning av fyrrarna.

De båda norska ångarna är representanter för de gamla kustångarna. BÖRÖYSUND är byggd i Trondheim 1908 och är närmare beskriven i Ångbåten nr 32. Ångaren ägs sedan 1969 av Norsk Veteransklub i Oslo.

BÖRÖYSUND är kolfyrad och har en "skotsk" panna med två eldrör och arbetstrycket 10 kg/cm². Manometern är graderad i lbs/inc sc. Tripplexpansionsångmaskinen är på ca 283 ihk med rundslid på HT-cylindern och planslid på mellan- och lågtryckscylindrarna. Balanspumpen drivs från MT-cylindrarnas tvärstycke och pumparna är de vanliga: cirkulationspump, luftpump, matarpump och länsypump. Maskinen har ytkondensor hopbyggd med bakre maskinstativet. Slidregleringen är av ovanlig typ med liggande excenterstång och en excenter per vev. Maskinen har också smörjapparat för viktiga funktioner istället för vanlig veksörjning. För överföring av propellerkraften finns ett trycklager med endast en fläns - ett blocklager. I äldre fartyg är annars buntlaget med flera kammar eller flänsar och hästskoformade lagerbyglar vanligast.

En axelgenerator med remdrift ger elström ombord, 110 V likström. Det finns även en dieselmotor för drift av generator över remdrift. För matning av pannan vid stillaliggande finns separat matarpump. Som donkeypump tjänar en vanlig liggande duplexpump.

KYSTEN I byggdes i Trondheim 1909 och presenterades i Ångbåten nr 32. Hon ägs sedan 1970 av AS Jubileumsskipet i Tönsberg där hon gör kryssningar och går i beställningstrafik.

KYSTEN I är oljeeldad och har en relativt modern eldningsanläggning system Todd där finfördelningen av oljan sker genom att oljan kastas ut mot ett snabbt roterande koniskt spridarhuvud. Luften blandas i oljan genom en fläkt och såväl spridare som fläkt drivs elektriskt. Till anläggningen hör förvärmare och elektriskt drivna kugghjuls-pumpar.

Pannan av skotsk typ har två eldrör och arbetstrycket 10 kg/cm². Den har försatts med matarvattenförvärmare. På babords sida av pannan står en sexcylindrig dieselmotor vars generator ger 220 V växelström. Som reserv finns en ångmaskinsdriven generator för 10 kW vid 600 rpm.

Huvudmaskinen är en trippelmaskin på 380 ihk med liggande slidreglering liknande BÖRÖYSUNDS. Ytkondensor finns och balanspumpen driver cirkulationsluft- matar- och länsypump.

Störst och modernast var flottans MA-

RIEHOLM omskriven i Ångbåten nr 35. Hon är byggd i Odense 1934 och har ett intressant maskineri. Då elkraftbehovet är stort ombord har emellertid två stora och bullrande Scania dieslar för 110 V likström installerats. Huvudmaskinen på 950 ihk är unik, en trecylindrig compoundmaskin med HT-cylindrarna placerad mellan LT-cylindrarna och med rundslider överallt. Slidomkastningen är ännu en variant på liggande excenterstång. Här ligger samtliga tre excenter samlade på framkant av vevaxeln. Tre mellanstångar fördelar rörelserna till mellanaxlar samlade till ett kapslat paket i höjd med överkant av maskinstativet. Vevaxeln är avbalanserad med stora motvikter på vevslängarna. Genom att excentrarna samlats kan vevslängarna inkopplas i skyddshöljen. Maskinen är kompakt byggd och ser kraftig ut med sina mellanstag mellan främre och bakre stativen.

Kondensorn är en rund fristående ytkondensor placerad så högt att cirkulationspumpen - en stor encylindrig ångmaskin med centrifugalpump - och matarvattenfiltret placerats under. Som luftpump tjänar en k monotyp pump med kolvangmaskin över och pump under där kolvstången samtidigt är pumpstäng. Tre stora stående duplexpumpar tjänar som service- och donkeypumpar. Alla andra pumpar ombord är elektriskt drivna centrifugalpumpar varav en del är tämligen nyinstallerade vertikalpumpar.

MARIEHOLM har två skotska pannor. Bakgavlarna med manometrar och vattenståndsglas vetter mot maskinrummet. Pannrummet nås genom en gång på styrbordssidan. Pannorna som kallas "Hilda" och "Hulda" har två eldrör var. Arbetstrycket var ursprungligen 15 kg/cm² men är nu 13 kg/cm². Pannorna är oljefyrade med komplett utrustning av pumpar, filter, förvärmare och reglerventiler system Ray. Oljan kastas ut och finfördelas av en snabbt roterande kon och blandas med en motriktad luftström från en fläkt. Rotationen i brännaren sker med en enhjulig ångturbin. Systemet ger goda regleringsmöjligheter och är hopbyggt till automatkontroll så att panntrycket direkt styr brännarna.

Ångaren BOHUSLÄNS maskineri har ju beskrivits tidigare och FÄRJAN 4 kan nog få sin maskin beskådad en annan gång. De här beskrivningarna har därför endast berört de gästande ångbåtarna vid veteranångfartygsmötet i juli 1976.

BENGT FLIESBERG

NYA ANDELAR!

I Ångbåten ekonomisk förening

De första 1000 andelarna är sedan länge slutsålda och Ångbåten ekonomisk förening kommer i höst att ge ut en ny upplaga.

De nya andelarna har som förebild 1875 års aktiebrev för Marstrands Nya Ångfartygs AB, se första sidan! De blir så dekorativa att de kan sättas på väggen i glas och ram.

Priset på andelarna är 100 kronor.

Tidigare andelsägare erbjuds att byta ut äldre andelar mot nya. Det kostar 20 kronor.

De nya andelarna kommer att tillföra Ångbåten ekonomisk förening nytt kapital som kommer ångaren BOHUSLÄN till godo.

De nya andelarna beräknas utkomma till julen 1976 med tanke på att en andel är en mycket passande julklapp.

Beställ de nya andelarna genom inbetalning på postgiro 89 80 53-4 eller bankgiro 356-9134

Ångbåten ekonomisk förening
Klinten 5135
430 81 BILLDAL