

ÅNGBÅTEN

Årg 24 • Okt 1988 •

70

Ångbåten 70

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2
Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-66 02

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg.

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg, tel 031-18 88 05
Sefan Westerberg 14 22 74

Bidrag till tidningen bör skickas direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viktoriagatan 52, 411 30 Göteborg.

Medlems- och prenumerationsavgift är 60 kronor per år.

Adressförändringar meddelas till Claes Verwer, tel 031-27 93 34,
eller på postens blankett direkt till Sällskapet Ångbåtens adress.

Telefon till expeditionen - vanligen telefonsvarare - 031-15 15 01.
Telefon till ångaren "Bohuslän" vid Stepparen under segeltidssäsong:
031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppsbron; 031-13 14 20.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Sefan Forsblad	tel 031-93 09 09
Sekreterare	Håkan Järnström	82 57 04
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	40 38 65
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	40 38 65
Befraktare för "Bohuslän"	Liljan och Bertil Vogl	28 65 63
"Furjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	40 38 65
"Stormprincess"	Håkan Järnström	82 57 04
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	23 87 05
maskin	Herbert Johansson	23 47 78

Ångbåten 70 var klar för tryckning 18 oktober 1988. Upplaga 2 100 ex.

På omslaget här tecknaren Charles de Serves fångat "Bohuslän" båtdeck.

Inledaren

Äntligen kommer Ångbåten! Det är sju månader sedan sist. Varför kommer inte Ångbåten oftare, undrar de som inte är aktiva ombord i "Bohuslän". Medan de som lägger ner hela sin själ ombord i ångaren istället skrider om att man skall komma ner och arbeta ombord. Vad är då viktigt? Skriva, klippa och klistra eller skrapa, måla och städa? Ja, det är nog inte lätt att ge ett enkelt svar på frågan.

Före att återgå till Ångbåten så är stockholmresan med "Bohuslän" temat i detta nummer. Att de som hade möjlighet att följa med fick en upplevelserik resa förstår man om man läser Bo Holmströms reseberättelse på sidorna 3-10 och Sven-Hugo Bengtssons betraktelser om livet ombord på sidan 14 och 15.

Till ångbåtsmötet i Köpenhamn kom det tyvärr bara tre ångare. Den mest imponerande av dem var isbrytaren "Stettin", som på sidan 11-13 beskrivs av den tillfälligt påmönstrade oldaren Ralph Davidsson.

På sidan 16 berättar vi lite om resultatet av "Bohuslän" reguljära sommarturer i homnavattnen.

Listas på vinterarbeten ombord i "Bohuslän" brukar ju bli ganska lång. De viktigaste punkterna här vi sammanfattat på sidan 17.

Ragnar Magnusson skriver på sidan 18 om "Metala Express", som nu är räddad för fortsatt trafik på Vättern.

På sidan 19 berättar vi om skärgårdsstrafiken i somras och här har vi även samlat lite båtskvaller.



Ångaren "Bohuslän" vänder på Strömmen framför slottet den 25 juli. Foto Anders Holmström.

STOCKHOLMSRESAN

Mot Bornholm

Timmen för avgång närjade sig. Besättningen var tillsagd att infinna sig sennast vid middagstid, eftersom lastningen av all proviant skulle ske under eftermiddagen. Väder och vind var inte det allra bästa, men vad biter på 30 sjömil?

Resans första etapp var att göra ordinarie onsdagstur med passagerare i Göteborgs södra och norra skärgård. Efter väl utfört uppdrag avgick s/e "Bohuslän" med kapten, styrman, två rorgångare och två maskinister i tjänst. Väl ute utanför Öarnas vindskydd gav oss havet en första aning om vad sjögång är. Den första natten hade vi bara höjt friholtarna till i höjd med promennadäck. Detta flok till följd av dessa hängde och slog mot fartygsidorna. Den del av besättningen, som var förlagd i skansen under fördäck, hade dessutom att lyssna till ankarlöttingens klonkande i kättningboxen. Trots alla nya ljud infann sig John Blund till sist.

När vi, som inte hade haft valt under natten, vaknade hade havet lugnat sig betydligt och solen höll på att höja sig riktigt högt. Efter passage genom Falsterbokanalen ställdes kursen mot Rönne på Bornholm.

Efter ankomst senare under kvällen, tog två av besättningsmedlemmarna fram sina dragspel och spelade många fina västlänstvalser. Några tog tillfället i akt och dansade vals på akterdäck. Kvällen var skön och lång. Efter midnatt drog



vi oss tillbaka till våra kojor.

På morgonen den 22/7 bestämdes, att middagsmaten skulle bestå av porcherade fiskfiléer i vitt vin, så strax gav sig några liväg till närmaste fiskhamn och där inköptes 70 spättafiléer.

Efter avnjuten middag kastade vi loss och gav oss åter ut på Händebuktes med kurs mot Utklippanes fyr. Vinden och vågorna kom denna kväll och natt rakt akter ifrån och rorgångarna hade ett par arbetsamma pass. Beräknad ankomst till Kalmar för bunkring var kl 08, men redan 05.30 purrades vi för att kunna hjälpa till vid förtöjningen.

I österled mot Visby

Två timmar senare var vi åter på väg, denna gång nordvärt genom

Kalmarsund och under Öfandsbron, som nästan försvann i det låta regn som vräkte ner över oss. Efter den föregående nattes något jobbiga sjövakter kom så denna dag den 23/7 med rens semestern. Vi passerade helt nära en av landets nationalparker, Blå Jungfrun, innan kursen lades om mot Visby.

Väl framme och förtöjda nära småbåtshamnen mitt i centrum, upprepades samma sköna avslutning som kvällen i Rönne med den skillnaden, att solen dalade knallröd i väster samtidigt som månen så sakta steg upp över horisonten i sydost.

En blixtrande färd

Söndag 24/7 passerade några på att hyra cyklar och gav sig ut och



"Bohuslän" stävar upp för Stockholms Ström. I förgrunden 100-årsjubilerande fullriggaren "af Chapman". Foto Anders Holmström 25 juli.

laddade, eftersom vädret var på sitt allra bästa humör. Andra tog sig stilla promenader innanför Visby ringmur. När solen åter så sakta dalade ner över horisonten lämnade vi Visby och order från valet-havande styrman till rorgångaren var kurs 356° mot Landsort. Denna

natt blev med vinden om styrbords läring en blixtrande färd över Östersjön. Vi fick ett fantastiskt skådespel i nordväst när åskvädret drog fram över land.

Måndag 25/7 blev det åter tidig parring kl 05.15. Vi förtöjde vid Dalarö med styrbords sida. Denna

morgon, när vi var klara med förtöjningen, var det precis som om någon hade släckt ljuset, ty ner över oss ramlade dimman likt en ogenomtränglig slöja. Även luften var tämligen fuktig och efterhand började regnet så sakteliga strila ner över oss.



"Bohuslän" på Strömmen. Bakom fördäck skymtar gamla rederikollegan "S:t Erik", som på ålderens höst fått två skorstenar och namnet "Kung Erik". Foto Anders Holmström.

Framme på Strömmen

Lite senare denna fuktiga måndag avgick vi med ganska många ångbåtsfantaster mot Stockholm via Sandhamn och senare förbi Vaxholm, där vi hälsade på s/s "Storskär". Under färdens gång in mot Stockholm klarnade vädret mer och mer och väl inne på Strömmen och ärevarvet nedanför slottet var himlen åter klarblå. Vår första tilläggsplass i Stockholm blev Nybrokajen.

Tisdag 26/7 var vilodag, trodde vi i alla fall, men båtsman bestämde istället att "Bohuslän" skulle vaska. Resten av dagen ägnades

åt inköp samt tillagning av morgondagens råskoppa.

En av besättningsmedlemmarna hade stopptörn varje dag, vilket innebär att man inte fick lämna båten. Under onsdagen var det författaren till dessa rader. Under hela dagen kom och gick intresserade turister och andra för att titta på detta flytande museum från västkusten.

Dagen avslutades med passage-rartur parallellt med "Storskär". Denna färd var mycket uppskattad av kvällen många glada passagerare, som inmundigade och insöp den av oss serverade mäten och alkoholhaltiga dryckerna.

Kappkörning med "Storskär"

Efter väl genomförd tur återstod årets stora begivenhet, nämligen racet mellan de båda ångbåts-giganterna. Färden ut till den förutbestämda banan företogs med betalande passagerare, samt vår egen besättning. Efter gir och där-efter gemensam flygande start gled "Bohuslän" ifrån, men säg den glädje som varar. När båda båtarna närmade sig målet, fick "Bohuslän" ge sig för den gamla damen "Storskär" med en båtlingd. Kvällen avslutades med skaffning ombord i "Bohuslän" för båda besättningarna.



Onsdagskvällstur i Stockholms skärgård med expressångaren "Storskär" strax alter om "Bohuslän". Foto Anders Holmström 27 juli.

S/S STORSKÄR
byggdes 1908 vid Lindholmens Varv under namnet "Strängöns Express" för trafik i Mälaren. 1939 övertogs hon av Waxholmsbolaget och fick namnet "Storskär". Ångaren är 38,95 m lång och 6,99 m bred. Maskinen utvecklade 659 hk. Vid provturen 1908 gjorde hon 14,15 knop.

Torsdag 28/7: Tillsammans med några från vår besättning följde jag med kolsiddade ångbåten "Blidsunds Express" för trafik i Mälaren, förbi Långholmen till Stadshuskajen och tillbaka.

På fredagen gjorde vi en förhalning med passagerare från Nybrokajen genom Hammarbykanalen till Riddarholmskajen i Mälaren.

Utflykt på Mälaren

Tillsammans med s/s "Mariefred" gick vi på lördagen till Mariefred. Jag fick möjlighet att resa med "Mariefred", som också är kolsiddad. Det var en trevlig upplevelse dels att få resa i Mälaren och dels att få besöka "Bohuslän" under gång. På vägen mötte vi ångbåtarna "Ejderen" och "Kuriren".



Koleldade ångaren "Mariefred" och "Bohuslän" i Mariefred lördag 30 juli. "Mariefred", som är byggd 1903, har trafikerat sin gamla tråd ända sedan leveransen. Foto Anders Holmström.

Väl framme i Mariefred fortsatte jag med båten till Taxinge, en resa på 25 minuter. I Taxinge finns ett slottscafé, som rekommenderas på det varmaste för sitt mycket goda hembakade bröd.

Vid återkomsten till Mariefred steg jag åter ombord i "Bohuslän" och tog mig ner till byssan för att vara behjälplig med att laga till eftermiddagens varmrätt: ångbåtsbiff med stekt fisk och potatis. Innan

denna kvällen var till ända hade vi två tillfälliga kokkar tillagat över 100 portioner.

Söderut mot Köpenhamn

På söndag eftermiddag när samtliga besättningsmedlemmar och passagerare hade tagit sig ombord, avseglade vi från Ridderholmskajen till Södertälje. Väl framme i Södertälje sluss passade vi på att släppa

iland våra passagerare för att fortsätta resan med endast besättningen. När vi hade lämnat Södertälje akter om oss, råkade vi passera genom ett mycket häftigt regnväder med påföljd att den personal som befann sig på bryggan formligen dränktes.

Efter vaktombyte kl 20 passerades så småningom Landsort. Nästan direkt därefter ökade våghöjden mycket märkligt. Detta berodde på, enligt befälet på bryggan, att det

"Bohuslän" på hemväg från Mariefred mot Stockholm. Foto Anders Holmström.

I Södertälje träffade "Bohuslän" en gammal göteborgare: Ångaren "Ejdern" byggd 1880 för trafik i Göteborgs skärgård och numera hemmahörande i Södertälje. Foto Anders Holmström 31 juli.

var så grunt just här. Men ack vad vi bedrog oss. Ju längre ut på öppet vatten vi kom, desto grövre blev sjön. En timma efter vaktombytet blev det så grov sjö att nästan varje våg slog över fördäck. Det märkliga var att vågorna var gammal sjö från syd, som motsvarade en vind på ca 20 m/s. Kvällens vind, som var 10 m/s, kom från sydväst. Vi stävade vidare mot söder och minskade efter ett tag farten till fem knop.

Under vakten mellan 20 och 24 hände även följande: Trots sjösurring av en förvaringslåda på fördäck vräktes denna loss och siets sönder. Allt innehåll spreds ut över fördäck. Detta fick tre ur besättningen bärga, samtidigt fick de två rejäla brott-sjösar över sig. Denna sjöhävning pågick sedan hela tiden fram till åtminstone klockan fyra på morgonen. De sista fyra timmarna hade vi förflyttat oss endast 14 sjömil.

Måndag 1/8: På vår resa söderut blev himlen bara blåare och blåare och nattens oväder fanns bara som ett minne på näthinnan. Vi passerade Blå Jungfrun på ganska nära håll. Senare under kvällen anlöpte vi Karlskrona några timmar föresnade.



Tisdag 2/8: Jag anlände efter en ledig dag, tillsammans med bilburen släkt, en timme innan aviserad avgång kl 20. Någon kom på att vi kanske kunde få hjälp att hämta lax hos en leverantör i Karlshamn. Detta ordnades och avresan framflyttades till kl 21. Efter avgång och åter ute på öppet vatten fick vi se barmånen gick upp i öster så där riktigt höstgul, som man sästan bara kan drömma om.

Tre ångbåtar i Köpenhamn

Onsdag 3/8: Vi passerade åter genom Falsterbokanalerna och tre timmar senare förtöjde vi i Tuborgs hamn. Efter ankomsten formligen invaderades vi av en stor svärm med nyckelpigor, som vi spolade och plockade bort från däck. Senare under eftermiddagen följde så defilerings av de tre deltagande ångbåtarna förbi Langelinie och in genom Knippelsbro och Langebro och förtöjde vid Kalvebod brygge. Där låg vi sedan hela torsdagen tillsammans med isbrytaren "Stettin" från Travemünde och norska passagerarångaren "Bjørøysund".

På fredag kväll skulle vi ut på en beställningstur kl 18. Detta betydde att vi redan kl 12 blev tvugna att förhåla ut genom broarna och förtöja vid nocken av pören strax intill Nyhavn. Därefter var samliga besättningar bjudna till mottagning i Rådhusets stora hankettaal. Mottagningen var ett enda stort cocktailparty. Säkra källor lät med-



"Stettin" och "Bjørøysund" i Köpenhamn. Foto Åke Karlsson.

dela att sådana lækkerheter endast serveras till särskilt prominenta gäster.

Beställaren av kvällen med "Bohuslän" hade aviserat att de själva skulle ta med sig vin och eventuell förtäring. Detta visade sig dock vara en miss från beställarens sida. Istället fick vi fixa fram 200 mackor och en stor mängd öl.

På lördagen gick vi upp riktigt tidigt, eftersom vi skulle följa med "Stettin" för att se på avfärden för de deltagande segelfartygen i Tall Ships Race.

Hemåt Göteborg

Söndag 7/8: Denna den näst sista dagen på vår resa hade vi bestämt att Varberg skulle bli etappmål. Det blev en stilla och skön resa förbi Ven och Helsingborg och vidare

norrut. Väl anlända till Varberg avslutades kvällen med supé tillagad av dickskockarna och bestående av laxtoast från Karlshamn, citron från Köpenhamn, ångbåtiff från Stockholm samt glass med chokladsås från Göteborg.

När jag sticker upp huvudet ur skansluckan på måndag morgon, får jag se ett vitt pulver som så sakta faller ner över "Bohuslän". Det visade sig att håten, som låg förtöjd strax för om oss, lossade gödningsmedel. Senare avseglade vi mot hemmahamnen. Under den fem timmar långa resan på ett hav, som är nästan spegelblankt, fejas "Bohuslän" från köl till mast för att som en ärevärdig fin gammal dam återvända till Stenpiren efter nästan tre veckors hortovaro.

Bo Holmström



Sällskapet Ångbåten

STADGAR

STADGAR FÖR SÄLLSKAPET ANGBÅTEN I GÖTEBORG

fastställda vid årsmöten i Sällskapet Angbåten 1978 och 1979

- §1. Sällskapet Angbåten, som är en ideell förening, skall åt eftervärlden söka bevara i första hand Ängaren Bohuslän som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svunnen trafikpek och främja intresset för denna trafikultur.
- Sällskapet hemort är Göteborg.
- §2. Ansökan om medlemskap tillställs styrelsen, som äger besluta i medlemsärenden.
- Enskilda, företag, organisationer och liknande, vilka önska stödja Sällskapet ekonomiskt, må vinna medlemskap som stödjande medlemmar. Utträde anmäles skriftligen till styrelsen. Medlem, som ej erlagt medlemsavgift inom laga tid, anses ha utträtt.
- Medlem, som är uppenbart olämplig att tillhöra Sällskapet, må av styrelsen uteslutas efter mötets hörande.
- Erlagd medlemsavgift återbetalas icke.
- §3. Årsavgiften bestäms av årsmötet.
- Medlemsavgiften skall vara betald före den 31 mars.
- §4. Styrelsen, vilken är Sällskapets högsta verkställande organ, består av lägst sex och högst nio ledamöter jämte två suppleanter för densamma.
- Styrelsen består av ordförande, vice ordförande, sekreterare, kassör och ytterligare ledamöter, av vilka en är ordförande och en annan ledamot av styrelsen i den ekonomiska förening, vilken äger Ängaren Bohuslän.

Styrelsen jämte suppleanter väljes på en tid av två år, med halva styrelsen första året och halva det andra året. Dock väljes så att ordförande och sekreterare väljes samtidigt medan vice ordförande och kassör väljes påföljande år.

Avgående styrelseledamot och suppleant kan omväljas.

Styrelsen har att föra fullständiga räkenskaper över ekonomin. Vid styrelsemöte skall protokoll föras.

Sällskapet tecknas av ordföranden, i hans förfall av vice ordföranden samt en ytterligare en styrelseledamot.

- §5. Sällskapets räkenskaper skall revideras av två revisorer, vilka utses av årsmötet för ett år. Räkenskaperna föres på ett års tid och avslutas den 30 april. Bokslutet avlämnas till revisorerna senast en månad före årsmötet.

Revisorerna äger tillgång till samtliga räkenskaper, justerade protokoll och övriga handlingar.

Revisorerna skall till årsmötet framlägga revisionsberättelse för närmast föregående verksamhetsår.

Revisorerna äger rätt att sammankalla styrelsesammanträde och möte.

- §6. Mötet är Sällskapets högsta beslutande instans.

Till möte skall utgå skriftlig kallelse till samtliga medlemmar senast 10 dagar före mötet.

Alla frågor avgöres genom öppen omröstning, medlem äger dock begära sluten omröstning.

Varje medlem har en röst. Röstning må ej ske medelst fullmakt.

Vid möte föres protokoll, vilket justeras av ordföranden jämte två av mötet valda justeringsmän.

Årsmötet hålles i oktober månad. Styrelsen sammankallar till extra möte, då den så finner nödvändigt, eller då 1/10 av medlemmarna gör skriftlig framställning därom.

Vid årsmöte väljes mötesordförande att leda förhandlingarna. Medlem som önskar visst ärendes behandling vid årsmötet, skall göra skriftlig anmälan därom till styrelsen för den 1 oktober.

Vid årsmötet skall följande dagordning behandlas:

1. Mötets öppnande och frågan om mötets utlysande i laga ordning.
 2. Val av mötesordförande.
 3. Val av justeringsmän.
 4. Styrelsens verksamhetsberättelse.
 5. Revisorernas berättelse.
 6. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
 7. Beslut om medlemsavgift för nästkommande kalenderår.
 8. Val av styrelse och styrelsesuppleanter.
 9. Val av revisorer och suppleanter för dessa.
 10. Behandling av motioner.
 11. Övriga frågor.
- §7. För stadgeändring fordras två på varandra följande möten, varav det ena är ordinarie årsmöte. Beslut skall fattas med 2/3 majoritet bland de närvarande. Tillkännagivande av ärendet skall göras i kallelsen till mötet.
- §8. Beslut om upplösning av Sällskapet sker som i §7.
- Mötet beslutar om disposition av tillgängliga medel.

En ångans ardenner

Under semesterresan 1988 deltog "Bohuslän" i North Steam Köpenhamn. Tyvärr var ju deltagandet begränsat till bara tre fartyg - "Stettin", "Börjåsund" och "Bohuslän". "Skjelskör" fanns visserligen på plats i Köpenhamn men uppe på varvskajen.

En intressant bekantskap var i alla fall isbrytaren "Stettin" från Lübeck-Travemünde.

Några uppgifter av intresse: Byggt 1933 vid Stettiner Oderwerke

AG och i tjänst till 1981. Sedan 1982 är hon "körklart" museifartyg med hemmahamn i Lübeck. Enligt uppgift är hon Tysklands sista koleldade ångfartyg. Tekniska data är 836 BRT, displacement 1135 ton, maskineffekt 2200 hk och maxfart 13 knop. Ordinarie besättning är 20 man.

Redan vid första mötet i Tuborg hamn erbjöd "Stettin" ett vänligt mottagande. Liksom "Bohuslän" bemannas hon av en frivillig besättning. Seglationen är dock begränsad,

man gör normalt tre resor för allmänheten (dagsutflykter) per säsong. Tyvärr går dessa resor inte ihop ekonomiskt då man enbart får ta 100 passagerare och driftkostnaderna blir höga. Vid normal fullfart bränner man ett ton kol per timme i de två pannorna.

Låt oss göra ett besök ombord och då med inriktning på maskinavdelningen.

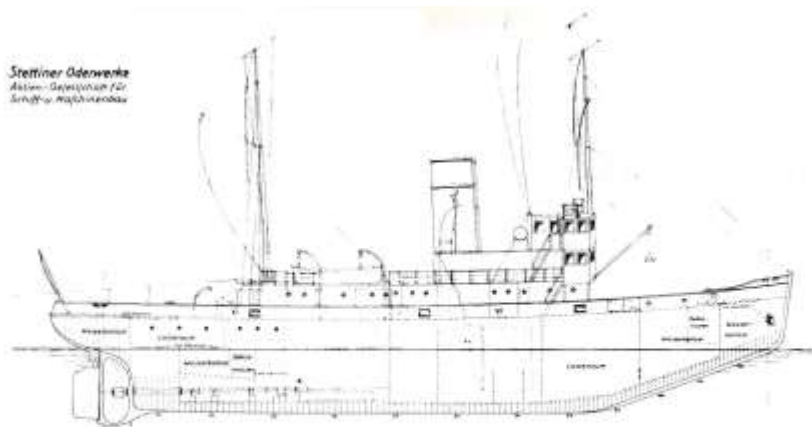
Först - "Stettin" har i motsats till de flesta isbrytare endast en maskin och en propeller. Då inga utrymmen erfordras för annat än fartygets egna behov är det ganska rymligt överallt, vilket givetvis underlättar arbetet ombord.

Huvudmaskinen ger som nämnts 2200 hk och det vid 110 varv/minut, som ju får anses som ganska högt för en så stor maskin. Det är en i stort ganska konventionell Stephensonmaskin. Några saker ligger man dock snabbt märke till. Alla hjälpfunktioner sköts av separata maskiner varför inga balanser och pumpar är påbyggda maskinen. Ovanligt var också att vid framåtgång låg kulissbågarna i läge bakåt, dvs från manöversidan. Omkastningen skedd med en direktmaskin, dvs samma som vi har i "Bohuslän"

Tydlig kolrök från isbrytaren "Stettin". Vykort.



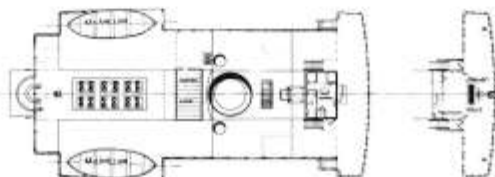
Stettiner Odenwerke
 Aktien-Gesellschaft für
 Schiffbau und Maschinenbau



Neubau 769
„Eisbrecher „Stettin“
 Neubau 1 100

Länge über Alles	37,75 m
Länge an der Leier	34,00 m
Breite beim auf Jauchen	13,40 m
Seitendeck	8,40 m
Größter Tiefgang, hinten	ca 5,40 m

Projekt 1933



dock med skillnaden att den ("Stettins") monterats med vickande cylinder och hade dämpanordning. Reservomkastning för handdrift fanns med kuggstång och skruvrixel.

Hjälpmaskiner var det gott om. På framdurken lysmaskin, pannfläkt och en läspump med mycket stor kapacitet för bärgningsändamål. På förkast av maskin en donkeypump som bl a användes för vattenförsörjning till askjektorn i eldrummet. På bakdurken sedan två Weir matarpumpar, Weir luftpump, cirkulationspump samt läspumpar, sanitetspump m m. I maskinkapen också en ångstyrmaskin av imponerande storlek.

Från maskinrummet ledde föröver en gång genom den tvärställda kolboxen till eldrummet. Kolboxen rymde 180 ton och hade två koltag, ett mittför varje panna. På BB sida bordvärts om koltaget fanns askjektorn. Pannorna, som vardera var på 24 ton och hade tre fyrar, hade sedvanlig utrustning för forcerat drag enligt Howdens system. Med kolförbrukningen 24 ton/dygn torde man ursprungligen ha haft två eldare på var vakt. Numera hade man dessutom en elev vid varje panna och kortare vakter.

Under en rundtur utanför Köpenhamn fick jag nöjet jobba som eldare och även slagga ut en fyr. Jag hade nästan glömt hur tunga verktyg man hade förr men eldrummet är rymligt och lättarbetat så det var inga problem alls. För en eldare i "Färjan 4" torde dock slejsar

och rakor vara en chock. Den enda chock jag märkte var frugans reaktion över klädernas utseende när vi återkom.

Allt hålla ett fartyg av denna storleksordning i drift är inte lätt och man framhåll framför allt de ekonomiska svårigheterna trots att tyska staten bidrar med 1 milj D märk årligen. En utgift som särskilt framhölls som betungande var dockning. Den speciella skrovformen hos en isbrytare är uppenbarligen inte populär i dockorna.

Däcks- och navigationsutrustning vill jag gärna överlåta till kompetent medlem att beskriva.

Slutligen ett varmt tack till "Stettins" besättning för vänligt mottagande, gott öl och god skaffning.

Ralph

På nya poster

Monica och Bosse Möller, två duktiga medarbetare i Sällskapet Ångbåten, har lämnat Göteborg och flyttat till Malmö. Monica lämnade därmed över sysslan som kassör till Sven-Hugo Bengtsson, som styrelsen utsåg till ersättare. Bosse, som skötte medlemsregistret, har lämnat över detta till Claes Verner.

Gunnar T Karlsson har överlämnat posten som befraktare till Lillian och Bertil Vogl, som i fortsättningsgå skall svara för uthyrningen av ångaren "Bohuslän".

Vi får passa på att tacka Monica, Bosse och Gunnar för deras viktiga arbetsinsatser som funktinärer i föreningen och hälsar samtidigt de nya medarbetarna välkomna!

Färjor och båtar

FÄRJAN 4 har i år använts för en del beställningsturer till i huvudsak Nya Varvet och Restaurang Reveljen. För allmänheten har fem stadsvandringar genomförts med avgång från Residensbrons gamla färjeläge. Turerna, som har varit mycket uppskattade av resenärerna, har omfattat en två timmar lång hamrundtur med strandhugg och rundvandring på Nya Varvet eller Slotsberget. Sista turen gjordes den 2 oktober varefter färjan avrustades för vinteruppläggning.

HAMNFÄRJAN II, mer känd som Spårvagnen i Marstrand, återinvigdes i somras efter att ha restaurerats av Färjans Vänner, som fick färjan som gåva från Kungälv kommun. Färjan har nu certifikat för 33 passagerare har har i sommar använts för en del beställningsturer i Marstrands hamn.

STRÖMSTJERNA är namnet på en nyinköpt liten ro-rö båt som Björn Tobin på Kärningön köpt från Norge. Avsikten är att den nya båten skall ersätta AINA, som nu skall gå till skrot.

Från långresan

"Bohuslän" har varit ute på en verklig långresa, sannolikt den längsta som fartyget någonsin företagit. Det är givet att en sådan seglats inte fortlöper utan en och annan tilldragelse som sedan sitter kvar i minnet.

Veckan börjar bra så den som skulle hängas på måndagen! Det är ett gammalt talesätt, som faller mig i tankarna apropå resans begynnelse. Visserligen var det inte en måndag vi startade, utan en onsdag efter att ha avverkat den ordinarie kvällen i Göteborgs skärgård. Men den första natten ute i ett vresigt Kattegatt blev en handgriplig påminnelse om att vi verkligen var till sjöss.

Liksom man får räkna med att det som gömts i snö kommer upp i tåg får man finna sig med att saker och ting, som håller sig stilla då sjön är lugn, rör på sig då sjögången sätter in. Nu tänker jag inte på lös inredning och personliga prylar. Sådana grejer kan ju stuvas och sjösurras. Nej värre är det med sådant som normalt ligger stilla i tankbottnar och kyl etc. Dessbättre inträffade det inte några allvarliga störningar. Men att lossa och rensa en stor länskik när man skulle behöva ett par extra armar

för att hålla reda på grejerna kräver sin man.

Efter ett pass med ovan nämnda inslag är man ganska varm. Herbert och jag brukar efter avslutad vakt ta oss en kall drink och svalka oss lite innan kojgåendet. Så också denna natt. Vi sitter och pratar litet. Rätt som det är är Herbert borta. Eftersom jag fortfarande är svett och varm lägger jag mig på bänken i maskingången där vi suttit. Efter någon timma vaknar jag, fortfarande med den tomma ramlösa-flaskan i handen. Någorlunda svalkad går jag och lägger mig och somnar gott...

Nästa morgon möter jag Herbert som skriater stort. - Du var mig en fan till att sova! Först sitter du och somnar och svarar lite på tilltal. Sen när jag kommer förbi efter en stund ligger du med ramlösa i näven och sover som en stock.

Efteråt funderar jag bara över att jag kunde ligga kvar på den smala bänken och inte drasade ner. Men god sömn är en förutsättning för livet ombord i "Bohuslän".

Igensatta ledningar är ett bekymmer. Under förberedelsearbetet i samband med en avgång från Köpenhamn upptäckte jag plösslutigt att säker-

hetsventilen på ledningen för vattenkyllning av maskinens gejdplan hade öppnat sig. Eftersom tiden var knapp tillkallades assistens. Det konstaterades timpligen snart att avloppet var igensatt utifrån. Vi hade strukt fartygssidan utmed en halvmarcken avbärarstock i samband med en liten förhållning. Bordventilen öppnades för att avlägsna skräpet som tycktes sitta mycket hårt. Efter en stund ifrågasätter någon vad vi egentligen håller på med. Av längden på verityget att döma borde spetsen befinna sig utanför fartygssidan. En kontroll på utsidan förklarar fenomenet. Vi ligger med fartygssidan så tätt mot den mjuka avbäraren på kajen att den definitivt tätar kylvattenutloppet. En justering av fendrängen och allt fungerar normalt.

I land är vi bortskämda med att kunna odla med vatten i hart när obegränsad omfattning. Inte heller i "Bohusläns" ordinarie trafik är det några bekymmer eftersom vi kan bunkra färskvatten varje dag. Men med 30 personer ombord och cirka 6500 liter i förråd behöver det inte bli särdeles långt mellan bunkringarna för att man måste tänka sig för. I Köpenhamn fick vi vatten på fredag med beskedet att vi inte kunde påräkna ny påfyllning förrän tidigast på måndag middag.



Då skulle vi vara på väg hem. En enkel räkneoperation visade att vi disponerade cirka 70 liter färskvatten per person och dag för matlagning, disk, tvätt och duschning. En vädjan om sparsamhet med vatten vid duschning ansågs påkallad.

Om besöket i Köpenhamn närmast kan karakteriseras som en flop var det så mycket intressantare i Stockholm. Intresset för "Bohuslän" var positivt. Och nog tålde vårt fartyg väl jämförelser med kollegorna i huvudkommunen. - Särskilt väl

omhändertagna blev vi av vinnerna i Stiftelsen Skärgårdsbåten. Den av dem arrangerade rundturen med färjan "Djurgården 3" blev något av en upplevelse. En göteborgare måste trots allt erinra att Stockholm har en skärgård som är utomordentligt väl lämpad för trafik med ångfartyg av alla slag - större såväl som mindre. Dessutom erbjuder ju hamnen möjligheter till intressanta rundurer. Ta bara en sådan tur som den "Blidsund" gör vid lunchdags. Det märks faktiskt inte så mycket att arbetet i hamnarna minskats drastiskt där också,

Utsikt från Sadsbustorget i Stockholm med "Bohuslän" vid Riddarholmskajen. Foto Anders Holmström.

Stockholms hamn har alltid haft mer att visa av skönhet än i arbetande med vinschar och krannar samt stuvor av gods som belamrar kajerna. Tack alla stockholmare som vi mötte och tack inte minst till Waxholmsbolaget och dess trevliga receptionist som stod oss bi i alla sammanhang!

SHB

Sommarturerna med "Bohuslän"

Ångaren "Bohuslän" sommarturer var till antalet färre i år än under 1987. Detta berodde på treveckorsresan till Stockholm och Köpenhamn, som beräknades bli ganska arbetskrävande.

Förutom kvällsrundturerna kördes bara tre dagsturer. Dessa gick via Marstrand till Kärningön. Den traditionella resan till Fallens Dag i Trollhättan fick överlämnas till Sjörsjöbolaget för att inte G-P och BJS skulle stå helt utan bit.

Det bästa sommarväderet inföll under maj, när "Bohuslän" inte körde några allmänna turer, samt under juni. I början av juli kom det ostadiga vädret, vilket även höll i sig under augusti.

Turärbudet minskade från 28 resor 1987 till 18 resor i år eller med 36%. De totala intäkterna minskade dock bara med 13%, vilket innebär att räknat per resa var intäkterna högre än under förra året.

Kvällsturerna

Som regel var det ganska bra väder under onsdagarnas kvällsrundturerna. Turerna är ju dessutom väl inarbetade sedan flera år tillbaka. Medelbeläggningen blev 186 personer (1987 230 pers). Sex onsdagar blev "Bohuslän" fullsatt med 300 resenärer. Sämsta resan var den 1/6 med bara 60 resenärer.

Musik ombord fanns det endast på ett fåtal turer. Det är inte lätt att få musik ombord om den nuvarande polyeon skall följas, vilket förutsätter att musikanterna spelar utan någon ekonomisk ersättning.

En nyhet i sommar var fyra kvällsrundturerna på söndagar. Den första blev dock inställd p g a dåligt väder och litet deltagarantal. De övriga tre turerna hade en medelbeläggning på 58 passagerare.

Kärningöturen

De tre dagsutflykterna till Kärningön gav en medelbeläggning på 276 passagerare som reste tur och retur. Den första och tredje turerna bjöd på vackert väder och blev i stort sett

fullbelagda. Den andra resan den 3/7 började med vackert väder på upprestan. Under uppehållet på Kärningön blåste det upp rejält. För att undvika Hjärteröfjorden valdes att gå Stigfjorden. Mollösund kunde inte anlöpas p g a den hårda vinden och Kyrkesund fick också släpas, eftersom det blev en annan färdväg. Istället anlöttes Steungsund, varifrån buss ordnades för de resenärer som skulle till Mollösund och Kyrkesund. Hemresan bjöd, förutom på kraftig vind, även på åska och kraftigt skyfall. Men alla passagerarna syntes ändå vara nöjda när de klev i land på Stenpiren två timmar försenade.

GS

"Bohuslän" passerar genom Varholmsundet med Kalvsund i fonden. Foto Lars-Olof Hansson.



Vinterarbeten

Årets seglätionsäsong med "Bohuslän" avslutades med en beställningsresa den 8 september. Det var den fyrtiotredje beställningsresan för säsongen. Två dagar senare hölls avslutningsfesten ombord för sommarens besättningar i "Bohuslän". I veckan därpå förhalade "Bohuslän" till vinterkajplatsen vid Skeppsbron för avrustning.

Som vanligt är det en hel del arbeten som skall utföras ombord i fartyget i vinter. En del arbeten skall vi utföra i egen regi, medan andra måste lämnas bort till olika entreprenörer.

Skyrbords livbåt har tagits iland och lämnats in till Båtsnickarna på Nya Varvet. Där skall flyttankarna avlägsnas så att skrovets insida blir åtkomlig för besiktning och oövidändiga upprustningsarbeten.

Fördäck är nu i stort behov av en genomgripande renovering. Hela däckets förnyades våren 1976 då det gamla träddäcket revs bort. Därefter lades ett nytt stäldäck och ovan på detta ett nytt träddäck av oregon pine. Redan efter några år började dock oätmassan att släppa från kanterna och vatten kunde då tränga ner under träddäcket. Nu är läget så allvarligt att hela träddäcket måste rivas upp för att komma åt det underliggande stäldäcket. Stäldäcket skall nu sandblästras och målas med zinkeposifärg för att få ett gott rostskydd. Träddäcket skall sedan

återläggas på plats och målas, slipas och oljas. Samtidigt kommer ventilationsrör att monteras i däckets för att få ventilation i den underliggande inredningen. De gamla ventilationsrören förnyades tyvärr aldrig vid däckbytet 1976, men nu är det hög tid att få bättre luftomsättning i inredningen.

Mellandäck (som en del kallar maskingången) fick en viss upprustning i våras när Håkan Järnström åtog sig att göra en ekådring på skotten och överbyggnadsidan. Nu är det dags att ta itu med däckets, där den gamla måten skall rabbas upp, drevas och kittas på nytt så att däckets blir tätt. Hela däckets skall sedan skrapas så att de värsta löst sittande flisorna försvinner. Däckets ojämnt slitna yta skall dock inte försvinna, man skall fortfarande kunna se att det har varit ett lastdäck.

Ursprungligen fanns det uppfällbara soffor på mellandäck för att kunna stuva gods i hela utrymmet. Nu skall nya fällbara soffor tillverkas efter modell av de som fortfarande finns kvar i de eriksbergsbyggda stockholmsångarna "Blidösund" och "Björkfjärden". De nuvarande livbåtslådorna på mellandäck kommer därför att tas iland. För förvaring av livbåten skall en ny låda byggas för om besättnings-toaletten. De gamla livbåtslådorna, som är i ett mycket dåligt skick,

stod ursprungligen bli på återdäck innan det byggdes in första gången 1953.

I salongerna på övre däck är det aktuellt med byte av skadade och trasiga linoleummattor. De ursprungliga linoleummattorna var genomgående hållna i en blågrå nyans i samtliga salonger på övre däck. Avsikten är att de nya mattorna skall vara så lika originalet som möjligt.

Göteborgsstolarna vid de runda borden i röksalongen är i dåligt skick efter att blivit reparerade flera gånger. Alla våra resesolörer är inte alltid så altsamma om inredningen som de borde vara och på stökiga beställningsturer kan ibland det mesta hända. Stolarna är inte original utan har tillkommit under SÅS tid. Vi har emellertid kvar en originalstol och nu skall det undersökas om det går att tillverka nya med den gamla som förebild.

I maskinavdelningen pågår de sedvanliga översynsarbetena. Spillvattentanken är svårt rostangripen och skall därför förnyas. På huvudmaskinen skall växelsens vevappar slipas för att förbättra maskinens gång. Oljeseparatören, för återvinning av spillolja från huvudmaskinens tråg, skall kompletteras med en ny settle och värmningstank.

MOTALA EXPRESS kvar på Vättern

Hösten 1986 lät ägaren till passagerarångaren "Motala Express", ingenjör Bertil Bergman i Motala, meddela att han på grund av åldersskäl såg sig nödsakad att draga sig tillbaka och då samtidigt avyttra sitt fartyg.

Framtiden för "Vätterns Fänge" syntes all sedan dess mycket osäker, allra helst som spekulanter inte bara utanför Vättern anmälde sig, utan det också i Västtyskland och USA skulle ha funnits intressenter för ångaren. Hur pass seriösa dessa sistnämnda verkligen var, kunde man förstås undra över.

Hur som helst, vi alla som här "Vätterns Fänge" som favorit och ägaren, kan nu äntligen andas ut. I mitten av februari nåddes vi nämligen av det mycket glädjande beskedet, att Bertil Bergmans tre barn med familjer, två döttrar och en son kommer att övertaga ångaren och driva henne vidare i fart på Vättern.

Också i fortsättningen kommer "Expressen" att ha Ankersund som utgångshamn för sina turer, då liksom tidigare företrädesvis i norra delen av sjön. Askersunds Ångbåtsförening, som ända sedan "Frigivningsshotet" av "Motala Express" kämpade för att behålla vätterfångaren i Ankersund och på Vättern, kan därmed sägas ha lyckats. Föreningen kommer nu att agera som

supportersammanslutning till de nya ägarna och till det räddade fartyget.

Eftersom "Express" tidigare beskrivits i denna tidning, nr 41 1977, nöjer jag mig med att berätta, att ångaren byggdes 1895 i Jönköping och gick i reguljära turer, åtminstone under sommarhalvåret, fram till och med sommaren 1961. Hösten 1962 köptes hon sedan av Bertil Bergman, vilken sedan dess reparerat, rustat upp och drivit "Express" på innanhavet.

Ångpannan är sedan 1980 åter koleldad (oljeeldning installerades 1952), precis som det anstår en riktig ångbåt, åtminstone enligt oss landkrabbor.

"Motala Express" vid Hammar. Foto Ragnar Magnander juli 1987.



En liten västkustanknyting har "Motala Express", om än mycket perifer, det medgives mer än gärna. Men ångaren, som ritades av den för sin tid välrenommerade skeppskonstruktören Carl Christer Bagge, var nämligen en herre, vilken samtidigt också stod bakom ritningarna till flera kända bohustiska passagerarångare. Såsom bl a ångarna "Lysekil", "St Erik", "Westkusten", "Oscar Dickson", "Uddevalle" och "Najaden" (Hallandsbolaget). Ja, till och med de samma år (1895) som "Motala Express" levererade skärgårdsbåtarna "Sven" och "Göta" var herr Bagges konstruktioner.

Ragnar Magnander

Trafiknyheter

Utbudet av båturer i skärgården tycks nu öka för varje sommar som går. Det är inte mer än tio år sedan som utvecklingen var negativ.

Den samlade turistlistan för alla båtar i Göteborgs och Bohusläns skärgård utkom i somras i ett förhördat utförande, sedan Bohustrafiken och GL övertagit produktionsansvaret från Bohus Turist. Turistlistan, som nu trycks i fyrtiornio dagar i veckan av rederiet Skärgårdstransport AB, "Skärgård", som är byggd 1983, tillhörde tidigare Åstols Båttrafik under namnet "Sara II".

Linjen Lysekil—Bassholmen—Hemn trafikerades i somras fem dagar i veckan av "Gullmarsfjord" (ex "Almön").

"Wälonas" turer Skärhamn—Smögen utökades i somras från tre till fem dagar i veckan. Ny mellanbrygga var i år Gruvsund. Linjen har samtrafik med Kostertrafika "Kosterö" i Smögen som går genom norra Bohuslän till Strömatad. Anslutningen från Göteborg till Skärhamn sker med GL:s ordinarie tjörnibussar. När får vi båttrafik på den felande länken Göteborg—Skärhamn?

Märstrandstrafiken från Skeppbron ombesörjdes i somras helt av "Syrnö", som trafikerade linjen dagligen. Nytt för i år var att Björkö Frånäs anlöptes och att Bi- och vinnrättigheter fanns ombord. Liksom tidigare anlöpte "Syrnö" även Kalvsund och den fina badön Rörö. Till Rörö reser man ca 40 minuter snabbare med "Syrnö" än med kombinationen buss, färja, buss och färja, som är det "normala" färdsättet till ön. Tidigare somrar har Rörö inte haft någon sö-

dagstur, eftersom "Bohuslän" har trafikerat Märstrand och är för stor för att kunna anlöpa Rörö.

En helt ny båtlinje öppnades i somras med "Skärgård", som sattes in på linjen Samsund—Mollösund med anlöp av bl a Källereda, Lyrön och Nösund. Linjen trafikerades tre dagar i veckan av rederiet Skärgårdstransport AB, "Skärgård", som är byggd 1983, tillhörde tidigare Åstols Båttrafik under namnet "Sara II".

Linjen Lysekil—Bassholmen—Hemn trafikerades i somras fem dagar i veckan av "Gullmarsfjord" (ex "Almön").

"Wälonas" turer Skärhamn—Smögen utökades i somras från tre till fem dagar i veckan. Ny mellanbrygga var i år Gruvsund. Linjen har samtrafik med Kostertrafika "Kosterö" i Smögen som går genom norra Bohuslän till Strömatad. Anslutningen från Göteborg till Skärhamn sker med GL:s ordinarie tjörnibussar. När får vi båttrafik på den felande länken Göteborg—Skärhamn?

Mittupplaget består denna gång av Sällskapet Ångbåtens stadgar. Avsikten är att de skall kunna rycka ut ur tidningen för att sättas in i ensvars ångbåtspärm.

Nya båtar

ALICE TEGNER är ett nyttillskott i charterbåtsflottan i Göteborgs skärgård. Fartyget inköptes i våras av Rederi AB Sandra på Hönö. Under högsommaren gick hon i reguljärt trafik för Blekinge länstrafik från Karlskrona till Öarna där utanför. Därefter återkom hon till Göteborg för beställningsturer. Båten är byggd 1968 under namnet SUNDSS-BUSS HENRIK för trafik Helsingborg—Helsingår.

o

MARIBELL är ännu ett nytt charterfartyg i Göteborg. Hon byggdes 1953 vid Maritverkstäderna i Karlskrona som min- och ammunitionstransportpråmen ATB 3. I år har hon blivit ombyggd till passagerarfartyg vid Sjötorps Varv och tillhör nu Martour.

POSEIDON ägnar sig åt beställnings- och räddningsningar från Göteborg. Fartyget, som är byggd i Tyskland 1977 för trafik på ön Sylt, tillhörde sedan 1955 Karlsborgs Marina. I år har fartyget hyrts ut till Rederi AB Bohus Line och fick därmed sitt gamla namn PALUCCA ändrat till det bättre passande POSEIDON. Vid säsongstarten i juni fick hon tyvärr maskinbaveri och kunde efter motorbyte först komma i gång i slutet av juli.

Marstrands Nya Ångfartygs A.-B.

Turlista för tiden 25 dec. 1946—2 jan. 1947

Ångarna Bohuslän, Albrektsund, S:t Erik, Westkusten och Tjörn

OBS! Dagsreturbiljetter säljas fr. o. m. 23/12 med förlängd giltighet t. o. m. 2/1

Tab. 1.

Göteborg—Marstrand	
Från GÖTEBORG	Från MARSTRAND
Måndag 23/12 kl. 8.00. SE.	Måndag 23/12 kl. 7.30. W.
13.30. W.	14.00. Å.
Tisdag 23/12 kl. 8.30. B.	Tisdag 24/12 kl. 7.30. W.
8.30. Å.	14.00. SE.
13.30. W.	Torsdag 25/12 kl. 14.00. B.
Freitag 25/12 kl. 8.00. SE.	Freitag 25/12 kl. 7.30. W.
13.30. W.	14.00. Å.
Lördag 26/12 kl. 8.00. B.	Lördag 26/12 kl. 7.30. W.
13.30. W.	14.00. SE.
Söndag 26/12 kl. 8.00. Å.	Måndag 27/12 kl. 7.30. W.
13.30. W.	14.00. B.
Torsdag 27/12 kl. 8.00. Å.	Tisdag 28/12 kl. 14.00. Å.
13.30. W.	14.00. SE.

Tab. 2.

Göteborg—Klädesholmen	
Ång. Westkusten	
Ångfartyg den 23/12, 24/12, 25/12, 26/12, 27/12, 28/12, 29/12, 30/12, 31/12	Ångfartyg den 23/12, 24/12, 25/12, 26/12, 27/12, 28/12, 29/12, 30/12, 31/12
Från GÖTEBORG kl. 13.30	Från KLÄDESHOLMEN kl. 8.22
tilt MARSTRAND kl. 13.30	tilt KLÄDESHOLMEN kl. 8.22
+ Åstol kl. 13.30	+ Åstol kl. 8.22
+ Björnsund kl. 13.30	+ Marstrand kl. 7.30
+ KLÄDESHOLMEN kl. 13.30	tilt GÖTEBORG kl. 10.30

Tab. 3.

Göteborg—Stenungsund—Nösund	
Ång. Tjörn	
Från GÖTEBORG	Från NÖSUND
Måndag 23/12 kl. 7.30	Tisdag 24/12 och Lördag 30/12 kl. 7.30
utgående Marstrand, Djupvik, Stenungsund, Nösund och Nösund varje tur samt Österson 1. Åkeris utgång och återkomst lördagen.	
Turerna från Göteborg den 23/12 och 27/12 och från Nösund 25/12 och 29/12 beståda.	

Tab. 4.

Göteborg—Lysekil—Gravarne

	Måndag 23/12	Tisdag 24/12	Freitag 25/12	Lördag 26/12	Söndag 27/12	Tisdag 30/12	Torsdag 31/12	
	Ång. SE.	Ång. B.	Ång. Å.	Ång. B.	Ång. Å.	Ång. SE.	Ång. Å.	
Från GÖTEBORG	8.00	8.30	8.30	8.00	8.00	8.00	8.00	Från GÖTEBORG
tilt MARSTRAND	10.10	10.30	10.10	10.00	10.00	10.10	10.00	tilt MARSTRAND
+ Klädesholmen	—	—	—	—	—	—	—	+ Björnsund
+ Skärhamn	11.00	11.00	—	11.00	11.00	11.00	11.00	+ Klädesholmen
+ Kyllingsund	11.40	11.40	11.30	11.30	11.30	11.40	11.40	+ Kyllingsund
+ Mollösund	12.20	12.20	12.00	12.00	12.00	12.20	12.20	+ Mollösund
+ Hällesåstrand	12.40	12.40	—	12.40	—	12.40	12.40	+ Hällesåstrand
+ Åkeris	—	—	12.30	—	13.00	—	12.30	+ Åkeris
+ Gullhönen	13.10	13.00	13.00	13.00	13.00	13.10	13.10	+ Gullhönen
+ Elov	—	—	—	13.10	—	13.00	—	+ Elov
+ Grundland	13.40	—	—	—	—	13.00	—	+ Grundland
+ Fiskebäckskil	14.10	—	13.30	—	14.00	13.40	—	+ Fiskebäckskil
tilt LYSEKIL	14.30	13.30	13.40	14.30	14.30	14.00	14.00	tilt LYSEKIL
tilt NÖSUND	14.40	13.30	13.30	13.30	14.00	14.00	14.00	tilt NÖSUND
+ Djupvik	15.00	14.00	—	15.00	15.00	16.00	15.00	+ Djupvik
+ Hällesåstrand	16.00	—	—	16.00	—	15.00	—	+ Hällesåstrand
+ Nösund	16.40	14.00	—	17.00	16.40	16.00	16.00	+ Nösund
tilt GRAVARNE	17.10	15.00	15.00	17.00	16.40	16.00	16.00	tilt GRAVARNE

Tab. 5.

Gravarne—Lysekil—Göteborg

	Måndag 23/12	Tisdag 24/12	Freitag 25/12	Lördag 26/12	Söndag 27/12	Tisdag 30/12	Torsdag 31/12	
	Ång. Å.	Ång. SE.	Ång. Å.	Ång. SE.	Ång. Å.	Ång. SE.	Ång. SE.	
Från GRAVARNE	7.00	7.00	8.00	7.00	7.00	7.00	7.00	Från GRAVARNE
tilt Nösund	7.10	7.10	8.10	7.10	7.10	7.10	7.10	tilt Nösund
tilt LYSEKIL	8.00	8.00	9.00	8.00	8.00	8.00	8.00	tilt LYSEKIL
tilt NÖSUND	8.10	8.10	9.10	8.10	8.10	8.10	8.10	tilt NÖSUND
tilt Fiskebäckskil	9.00	—	9.00	—	9.00	—	9.00	tilt Fiskebäckskil
+ Grundland	—	—	—	10.00	—	—	—	+ Grundland
+ Elov	—	10.00	—	—	—	10.00	—	+ Elov
+ Gullhönen	10.30	10.30	10.30	10.30	10.30	10.30	10.30	+ Gullhönen
+ Åkeris	11.00	—	10.30	—	11.00	—	11.00	+ Åkeris
+ Hällesåstrand	11.30	11.30	11.30	11.30	—	11.30	—	+ Hällesåstrand
+ Mollösund	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	+ Mollösund
+ Kyllingsund	12.40	12.40	12.40	12.40	12.40	12.40	12.40	+ Kyllingsund
+ Skärhamn	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	+ Skärhamn
+ Klädesholmen	13.40	—	13.00	—	13.40	—	13.40	+ Klädesholmen
+ Björnsund	14.10	—	13.30	—	14.10	—	14.10	+ Björnsund
tilt MARSTRAND	14.40	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	tilt MARSTRAND
tilt GÖTEBORG	14.40	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	tilt GÖTEBORG

Samtliga förbindelser mellan Göteborg och Marstrand se tab. 1.
Såvitt avser till och från Klädesholmen och Nösund se även tabell 2.
Tiderna för ankomst/utgång är ungefärliga.

Gåds omringlas senast till 15 min. före resp. ångarnas utgång. — Reservation för naturhinder och senare utom Bolagets kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. — Vidare meddelas i Göteborg, Bolagets klubb, Stenpiren, tel. 1273 15 och 1273 16. — Bolagets Kommissarie i Göteborg är Speditionsfirman A. B. Eric Rutgeer & Co., Skeppshöjen 4, tel. 17 25 65.

MARSTRANDS NYA ÅNGFARTYGS A.-B.

Tel. 16

MARSTRAND

Tel. 29