

# ÅNGBÅTEN

Årg 28 • Feb 1992 •

# 77

## Ångbåten 77

medlems- och informationstidning utgiven av  
Sällskapet Ångbåten  
Box 2072  
403 12 GÖTEBORG.

Postgiro 82 16 06 - 3  
Bankgiro 673 - 6862

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.

Redaktionen utgörs av Yvonne Starmark, tel 0523-134 14  
Bo Starmark.

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen  
under adress: Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3,  
453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för år 1992 är 75 kr.

Adressförändringar meddelas till Mats Jedmo, Råneheds-  
vägen 86, 444 65 Jörlanda, tel 0303-561 50 eller på Pos-  
tens blankett direkt till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031-15 15 01.  
Telefon till s/s "Bohuslän" vid Stenpiren under seglats-  
säsong: 031-13 14 50; under vinteruppläggning vid Skepps-  
bron: 031-13 14 20.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Kjell Granström	031-28 07 33	
Sekreterare	Charles de Servès	28 16 89	
Kassör	S.-H. Bengtsson	40 38 65	
Befraktare	"Bohuslän" Liljan och Bertil Vogl	28 65 83	
	"Färjan 4" S.-H. Bengtsson	40 38 65	
	"Stormprin- cess	Håkan Järnström	47 03 51
Arbetsledare	däck Inge Nilsson	23 87 05	
	maskin Herbert Johansson	23 47 78	
	intenden- tur Kerstin Granström	28 03 77	

OMSLAGSBILDEN är tecknad 1991 av Sven Anders Boman.

Ångbåten 77 är tryckt 1992 i Lysekil av Melanders Boktrycke-  
ri AB. Upplaga 2000 exemplar.

## Förfångning

Det är tid för förfångning  
vid ratten till "Ångbåten". Vår  
tidning stävar dock oförtrutet  
vidare på sin kurs att hålla  
medlemmarna informerade om att  
"Ångan är ett dimmigt ting, som  
får hjul att gå i kring".

De hitillsvarande redaktörer-  
na Gunnar Söderberg (Nr 27 -  
75), Ingvar Kronhamn (Nr 27 -  
59) samt Stefan Westerberg (Nr  
51 - 75) liksom Bengt Fliesberg  
och Evert Svärth (Nr 76) har  
utfört ett fantastiskt arbete,  
som näppeligen kan överträffas.  
Samtliga är även ännu verksam-  
ma ombord i våra fartyg, även  
där lika kunniga och omsorgs-  
fulla.

I höstas ansågs det dock  
lämpligt, att undertecknade  
borde göra en insats för Säll-  
skapet och inte slå dank i Ly-  
sekil.

Så har skett.  
Vi skall efter bästa förmåga  
förvalta "Ångbåten's" traditioner  
och läkta dessa målsättning  
samt, givetvis, hålla fingret på  
Sällskapets puls. Dessvärre är  
vi inga färska ungdomliga ång-  
entusiaster för vilka inget är  
omöjligt och som med rosig hy  
och glatt gnolande kastar oss  
in i varjehanda projekt. Nej,  
snarare gamla läder framgrävda  
ur lastrummets innersta skryms-  
len i vår ångare och vi sjunger  
hellre än bra endast i slutna  
sällskap strax före eldronn.  
Dessutom har vi varit med se-  
dan Sällskapets primärskrik den  
8 mars 1965. Mycket minnesgo-  
da läsare kommer inåg, att vi

## Årsmötet 1991

Årsmötet hölls den 26 oktober  
på Sjöfartsmuseet. Före förhand-  
lingarna hölls presentation och  
en tyst minut över Sällskapet  
Ångbåten under året bortgångna  
ordförande Stefan Forssblad.

Under ordförandeskap av vi-  
ce ordföranden Steinar Lie höll  
förhandlingarna sedvanligt effek-  
tivt och snabbt.

Till ordförande i Sällskapet  
Ångbåten valdes enhälligt sjö-  
kapten Kjell Granström. Till se-  
kreterare valdes Charles de Ser-  
ves och till vice sådan Håkan  
Järnström. De byter sålunda  
plats.

Revisorerna René Sjöstrand  
och Roger Mattson omvaldes.

stod för utgivningen av "Ång-  
båten" Nr 16 - 26.

Apropå gammalt läder: notera  
omslagsteckningens signatur,  
SAB, vilket står för Sven Anders  
Boman, trogen däcksmän, teckna-  
re och redaktör för Ångbåtarna  
1 - 15. Han sjunger inte alle,

Sålunda: ett stort tack till  
alla våra företrädare för ett  
stort antal Ångbåtar ships to  
shape and Bristol fashion.

Yvonne och Bo Starmark.

### Styrelsen för 1991-92:

Ordf	Kjell Granström
V ordf	Steinar Lie
Sekr	Charles de Servès
V sekr	Håkan Järnström
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson
Ledamot	Inge Nilsson
Suppleant	Bertil Vogl

### Representanter för Ångbåten Ekonomisk Förening:

Ledamot	Boel Fagerström
Ledamot	Christina Gustavson
Revisor	René Sjöstrand
Revisor	Roger Mattson
Suppleant	Leif Forsberg
Suppleant	Ingela Wallén

### Valkommitté:

Gunnar Söderberg  
Christer Eliasson  
Claes Verner

På årsmötet fastställdes de stad-  
gar för Stefan Forssblads Min-  
nesfond, vilka utarbetats av sty-  
relsen i samråd med de efterle-  
vande.

Årsmötens sedvanliga still-  
samma diskussion om årsavgiften  
ägde också rum. Avgiften blev  
dock fortsatta 75 kronor.

Efter mötet visades en videofilm  
från Gotenius Varv. Filmen är  
en reklamprodukt för varvet  
och visar, hur man klarade av  
den avancerade reparationen  
förra året i ångarens akterskepp-  
Red.

### SÄLLSKAPET ANGBÅTEN.

Tack kära Ni för alla fina arr-  
angemang i samband med Stefans  
begravning. Jag vet vad han be-  
tydde för Er men framför allt  
vad Ni betydde för honom. Det  
var särskilt fint att vi kunde  
samlas på "Bohuslän" efteråt.  
Det blev ett vackert minne för  
mig och alla som var med.

Med varma hälsningar  
Anna Forssblad



## Kapten J Carlsson SS Norrviken

Den 31 oktober på morgonen lämnade ångaren NORRVIKEN Grebbestad för att som vanligt gå till Lysekil. Efter någon timme återvände hon med flaggan på halv stång. Befälhavaren, sjökaptten Johan Carlsson, hade avlidit. Han satt vid sitt skrivbord i navigationshytten, då en hjärtattack ändade hans liv.

Med Johan Carlsson gick en av många nordbohusläningar välkänd och respekterad person ur tiden. Född den 21 november 1853 i Nolby i Kville socken gick han tidigt till sjöss och avlade 1887 sjökaptensexamen vid navigationskolan i Strömstad. Innan han blev delägare i NORRVIKEN och från 1912 ensam ägare, hade han seglat på de sju haven, bland annat som den ene av fartygens två kaptener. Han svarade i egenskap av examinerad sjökaptten för navigeringen, medan den andre kaptenen, ofta redaren, var administrativ chef ombord. Snäckor från Söderhavet i min ågo påminner än i dag om J. Carlssons långväga seglatser.

Ett foto av kaptten Carlsson ger en god karaktäristik av honom. Det visar honom ombord i NORRVIKEN iklädd sjöstövlar, rejäl överrock och mössa men inga galoner eller andra tecken tyder på att det är befälhavaren man ser. Enkelhet och

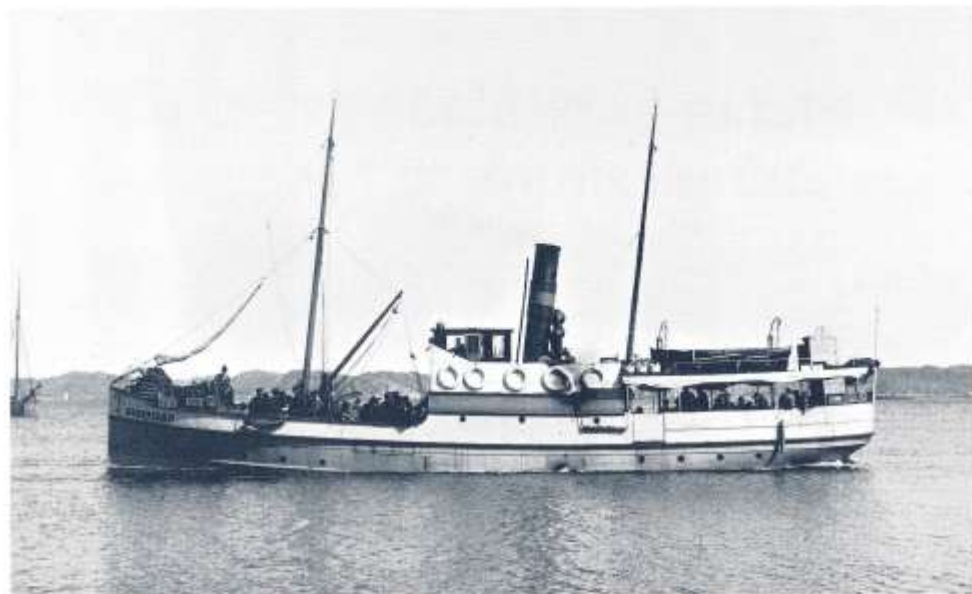


Ångaren "Grebbestad". Foto genom Carlaförlaget, Lysekil.

hjärdfrihet var utmärkande för honom. Han kunde dock säga till, när det behövdes och hans blick kunde få den trotsigaste att lyda. Ibland behövdes det hårdare tag som då passagerare på hemvägen från Lysekil fått i sig lite för mycket. Då kommanderades "av med luckorna, och så placerades de värsta orosmomenten i lastrummet för att plockas fram vid hemmabryggan och sättas i land.

Då och då hände det, att passagerarantalet överskred det tillåtna. En nitisk polisman i Lysekil fick en gång för sig, att han skulle räknas passagerarna, när de gick ombord. Detta upptäckte kaptten Carlsson och lät då lägga ut den akre landgången och beordrade passagerarna att cirkulera. Följden blev, att den stackars polisen gav upp för att aldrig försöka igen.

Som en följd av tjänst i eng-



Ångaren "Norrviken" backar ut från Lysekil. Foto genom Carlaförlaget.

elska fartyg blev J. Carlsson en hängiven englandsvän, vilket framför allt visade sig, när orosmolnen hopade sig över Europa. Det svenska kungahusets sympatier för Tyskland kunde han inte fördrå; han hyste över huvud taget rings vördnad för kung och kungligheter. Detta förorsakade honom en reprimand från kung Oscar II, då NORRVIKEN i Marstrand passerat kungafartyget DROTT utan att hälsa med flaggan. Eftersom kaptten Carlsson var egen reda-

re, fick orinringen ingen praktisk betydelse.

Välkänd var kaptten Carlssons goda sjömannskap parad med en god portion djärvhet. Någon dumdristighet var det dock aldrig tal om. Säkerheten fick aldrig åsidosättas.

"Männτρο NORRVIKEN kan passera Soten idag?" frågade sig några smögenlotsar under den svåra decemberstormen 1909. NORRVIKEN kom och på lotsarnas fråga, hur det varit på Soten, blev svaret: "Då ä krabbt."

Sedan spilldes inga fler ord den färden.

Någon fyrbelysning i våra dagars bemärkelse fanns inte längs bohuskusten vid denna tid, och mörkernavigeringen kunde erbjuda stora svårigheter. Kaptten Carlsson löste problemen på sitt eget vis med hjälp av klocka, kompass och en anteckningsbok, där han antecknat tidpunkterna för olika passager och kursändringar. Med den exakta kännedom han hade om sitt fartyg, kunde han med av

# Stefan Forssblads minnesfond

## STADGAR

§1. Fonden förvaltas av styrelsen för Sällskapet Angbåten, varvid fondens kapital, inkomster och utgifter skall redovisas särskilt i Sällskapets räkenskaper.

§2. Fondens medel skall förvaras på särskild sparräkning i bank till högsta möjliga ränteavkastning.

§3. Av fondens ränteavkastning får högst 10 procent användas för att bekosta utbildning och trivselfrämjande åtgärder för aktiva medlemmar i Sällskapet Angbåten, vilka tjänstgör i av Sällskapet bemannade fartyg. Ifråga kompetensgivande utbildning be-

gränsas denna att gälla högst Kustskeppare och Maskinst B. Ränteavkastningen i övrigt skall tillföras fondens grundkapital.

§4. I händelse av att Sällskapet Angbåten upplöses, skall fonden ställas under förvaltning av Angbåten Ekonomisk Förening. Skulle även denna organisation upphöra, skall fonden anses in i Föreningens tillgångar och behandlas på sätt som lagen om ekonomiska föreningar föreskriver.

§5. Dessa stadgar är utarbetade i samråd med och godkända av Stefan Forssblads efterlevande.

skulle ändras. För att under mörker klara infarten till Grebbestad, hade han avtalat med rektorn för folkhögskolan att ha lampan på expeditionen tänd.

Numera är det av förklarliga skäl få människor, som kan minnas kapten J. Carlsson och hans ångare "Norrviken" och "Grebbestad", den senare även kallad "Litern".



Stefan Forssblad, Sällskapets ordförande 1967 - 1991.

§6. Dessa stadgar har antagits av styrelsen för Sällskapet Angbåten den 23 september 1991 att tillämpas interimistiskt från och med den 2 juli 1991.

§7. Sällskapet Angbåten har på årsmöte den 26 oktober 1991 fast-

Jag har nämnt några av kapten Carlssons egenskaper och avslutar med ett par ord av konsul Gustav Karlson, Lysekil: "Under alla de år jag kände kapten Carlsson, hörde jag honom aldrig tala illa om någon människa."

Ett finare omdöme är få människor förunnat.

Per-Olof Wannerskog.

## Sällskapet och ångbåten

I Angbåten Nr 74 tar Ralph Davidsson upp frågan om "Bohusläns" användning och Sällskapets målsättning. Ämnet är angeläget för många och den gällande målsättningen, författad av Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg, finns redovisad i Nr 73.

Många har synpunkter i ärendet men kan eller vill inte torgföra dem vid föreningsstämman. Det är därför väsentligt för "Bohusläns" framtid, att det förs en seriös debatt om hur fartyget skall disponeras.

Låt oss först slå fast, att "Bohuslän" idag, genom oändligt arbete av de aktiva medlemmarna och med inseglade medel betalade varvsarbeten, är i ett utmärkt skick, långt bättre än vid starten 1965. Det är då kanske lätt hänt, att de aktiva medlemmar, som håller henne seglande, får en känsla av att det är "doras" fartyg. De vistas ofta ombord

vid arbete och seglingar, året runt.

De, som av olika anledningar valt att visa sitt intresse som passiva medlemmar/andelsägare, har emellertid också legitima intressen i verksamheten med olika förväntningar som följd. En central sådan är möjligheten att resa med "Bohuslän". I punkt 2 av Målsättning för S.A., står det, att "medlemmarna skall beredas kulturhistoriskt och rekreativt intressanta resor inom som utom fartygets ursprungliga trafikområde". Där nämns också regler för charterverksamheten m.m.

När Sällskapet bildades, betraktades möjligheten att köra öppna turer för allmänheten som närmast obehövligt. Begreppet medlemsturer tillkom som motsats till charterturerna och det var från början givet, att "Bohuslän" skulle seglas för medlemmarna, även om det inte direkt lönade sig. Det bland allmänheten är 1965 ganska sparsamma intresset för ångbåtar och skärgårdsturer har under senare år utvecklats till en marknad, där idag ett flertal kommersiella aktörer funnit utrymme i "Bohusläns" kölvatten. Tiderna har förändrats och därmed även "Bohusläns" möjligheter.

Frågan är då, hur den begränsade seglationssäsongen

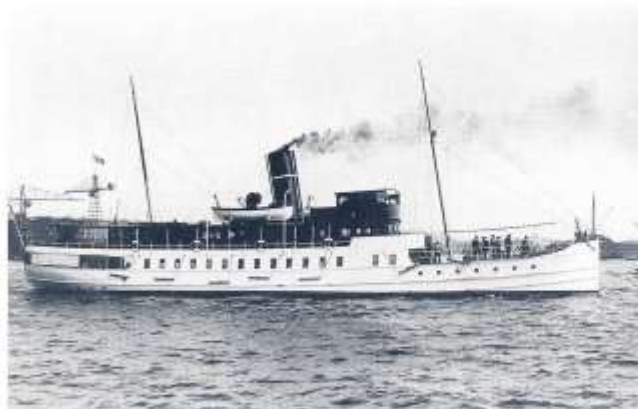
skall disponeras, d.v.s. balansen mellan antalet charterturor och de allmänna turerna samt dessas utformning. Det måste då, enligt min mening, vara ställt utom allt tvivel, att vårt fartyg i första hand skall disponeras av medlemmarna/andelsägarna och i samband därmed även allmänheten. Charterturerna bör ses som ett värdefullt komplement.

Det är emellertid en utbredd uppfattning, att antalet allmänna turer varit för få under senare år och att deras inriktning blivit stereotyp. Den gängse förklaringen härtil är, att charterturerna är lönsammare.

Frågan är då - hur mycket lönsammare och har vi möjligen ändå råd att förskjuta trafikens tyngdpunkt mot fler allmänna turer? Jag hoppas det och tror, att en aktivare marknadsföring och ett attraktivare resebud kan förbättra intäkterna på de allmänna turerna. Även om värdet är den starkaste regulstornen för passagerartillströmningen.

Därmed är vi också inne på frågan om resornas utformning. Det kan alltid diskuteras, om de i allmänhet överstämmer med målsättningen eller inte.

Några personliga förslag:  
1. Behåll kvällsturerna på onsdagarna men variera rese-rutten. Det finns knappast något egenvärde i en fast rutt, då inget anlop göres.



Ångaren "Bohuslän" på älven. Foto Allard cirka 1925. Bilden från Statens Sjöhistoriska Museum (Fo 24552).

2. Förläng om möjligt säsongen till maj - september; det ger möjlighet till fler turer utan att belastningen på besättningen koncentreras för mycket. Tidsspännet från vår till höst ger också möjlighet till mer variation i resandet.
3. Utöka antalet långturer med anlop på flera platser även sådana utan anknytning till den gamla ruten Göteborg-Gravarna.
4. Utöka serveringen av lagad mat på såväl dags- som kvällsturerna. Det är i så fall väsentligt, att detta kan göras på ett kvalificerat sätt möjligen genom uthyrning av verksamheten på lämpliga villkor. Detta kan förvisso vara diskutabelt med hänsyn

till att besättningen i övrigt arbetar ideellt men verksamheten är av lite annorlunda art och frågan bör prövas igen. Cafeterian kan drivas vidare på samma sätt som idag.

5. Informationen till passagerarna via högtalarsystemet bör vid resor utan speciellt studsyfte hållas kortfattad och korrekt, särskilt beträffande reserutten och omgivande sevärdheter men kan utvidgas betydligt vid speciella temaresor. Den idag rikliga informationen om vår ideellt arbetande besättning etcetera kan kanske tonas ned något, då den riskerar att missa sitt syfte och istället bidra till att sätta en sorts "amatörstämpel" på både fär-

tyget och dess besättning, trots att nog är väl så kunnig och motiverad som på motsvarande kommersiellt drivna fartyg!

Ovanstående skall inte av någon uppfattas som personlig kritik, utan bör ses som ett inlägg i en pågående debatt om bästa möjliga användning av vårt värdefulla fartyg. Det kanske finns fler, som vill fatta pennan?

Styrelsens synpunkter och tolkning av den gällande målsättningen är naturligtvis av särskilt intresse för medlemmarna. liksom en mer ingående analys av de ekonomiska möjligheterna till ökad trafik för allmänheten och medlemmarna.

Bengt Roman

## Götaverken 150 år

Lördagen den 31 augusti var FÄRJAN 4 inbjud av Götaverken Energy AB för att fungera som rundtursfartyg för besökare. Man höll nämligen öppet hus för de anställdas familjer m fl, som bjöds på en sjötur kring det gamla varvsområdet och flytdockorna. I strålände sensommarväder körde vi runt med ett stort antal intresserade besökare.

FÄRJAN 4 har ju sedan gammalt anknytning till Götaverken, eftersom just denna färja uppehöll trafiken på linjen Götaverken - Residensbron under många år. Hur många "götaverkare" av olika kategorier, som under årens lopp låtit sig transporteras till och från jobbet, står skrivet i stjärnorna men många är det, även om Götaverken ombesörjde en hel del av personaltransporterna över älven i egen regi.

Trots noggrann spaning är det nu hart när omöjligt att utrona var den gamla T-kansalen med färjeläget längst in vid Götaverkens B-port hade sin sträckning. Tillkomsten av Lundbyhamnen förändrade totalt vattenområdet och av de gamla orienteringsmärkena i land finns numera endast el-ställverket kvar intill nuvaran-

de Stjärngatan. Borta är Pump-, Thalia- och Irisgatorna, som alla uppslukats av industriområdet.

Jag tog ur gösmorna fram ett litet häfte: "Götaverken 125 år 1841 - 1966." Ur detta tillåter jag mig att vidareberedra ett och annat om en av Göteborgs tidigare största arbetsplatser.

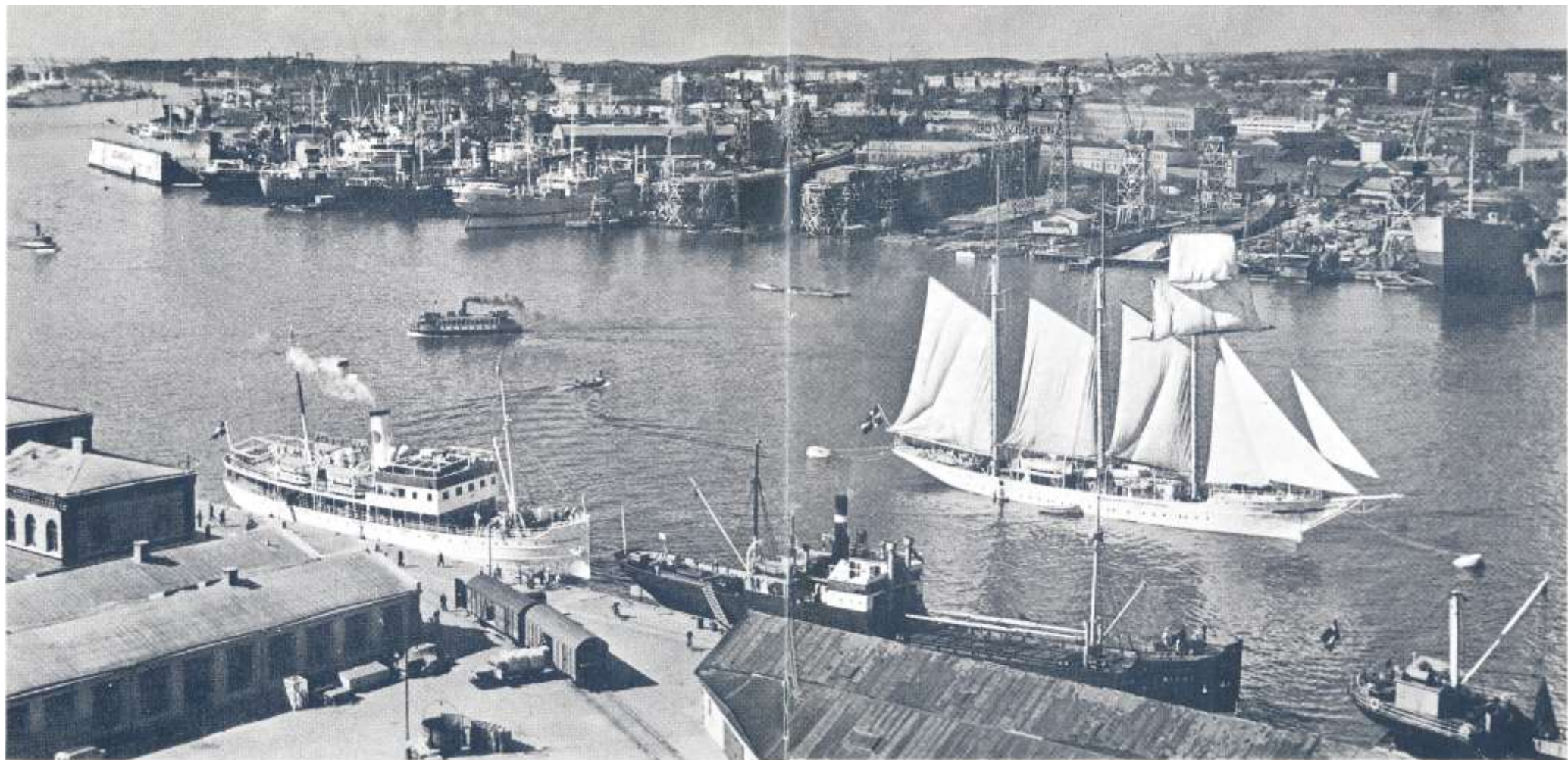
Namnet Götaverken blev officiellt först 1916 efter att en tid ha fungerat som telegramadress för Göteborgs Mekaniska Verkstad AB. Dessförinnan kallades företaget Keillers Verkstad eller enbart Keillers efter sin grundare. Den första verkstaden anlades, som en dek kanske känner till, på södra älvstranden och på den mark, som idag begränsas av Lilla Badhusgatan - Stora Badhusgatan - Verkstadsgatan - Skeppsbron. Kvarteret heter än idag Verkstaden. Eftersom expansionsmöjligheterna här var begränsade och företaget såg på fartygsbyggnation, överflyttades en del av verksamheten mycket tidigt till

Lundbyvassens belägen på motsatta älvstranden. Det första fartyg, som byggdes på hisingsidan var ångaren Uddeholm för O.F. Ahlmarks re-

deri i Karlstad. Året var 1868.

Att Götaverken utvecklades till landets största skeppsvarv är ju allom bekant. Fram till och med år 1966 hade inte mindre än 820 byggnummer levererats. Det sista kolvångmaskindrivna fartyget blev ANGLIA, som levererades till Rederi AB Svenska Lloyd 1946. Redan 1916 byggdes det första dieselmotordrivna större fartyget, som var HAMLET om 7210 tons dw, till ett norskt rederi. Maskinen var dock tillverkad av Atlas Diesel. Så tidigt som 1918 bygg-

Mittuppslaget: En bild att länge betrakta: Götaverken och älven 1948. I förgrunden, vid Packhuskajen, ligger en av Broströms mindre passagerarångare, förmodligen "Kastellholm". För om henne ligger s/s "Niobe", en tysk ångare. Vid bojorna ligger Rydbergsska Stiftelsens "Sunbeam" (sedermera "Flying Clipper"). På rivieret står "Färjan 4" mot Stora Bonnen. Längst till vänster ångar inspektionsfartyget "Hamnen" uppströms. Vid Stigbergskajen ligger bort till vänster ligger "Gripsholm". Fotot hämtat ur "Götaverken 1841 - 1966."





"Färjan 4" lägger till vid Götaverken under jubileumsdagen.  
Foto: Gunnar Söderberg

## FÄRJAN 4

FÄRJAN 4 har varit i trafik ovanligt mycket i år. Något häpnadsväckande stort antal gångdagar är det ändå inte fråga om. 30 gångdagar från första provturen den 15 april och fram till sista turen efter höstdockningen den 14 oktober tyder ju inte på speciellt tät trafik.

### Sommartrafiken

Slutten av färjans gångdagar har varit beställningar, de flesta från centrum till Nya Varvet.

des två fartyg till Rederi AB Transatlantic med motorer av varvets egen tillverkning efter licens från Burmeister & Wain. Fartygen var på 9250 tons dw och döptes till BULLAREN och TISNAREN.

För mig, som hade arbetsplatsen vid Packhusplatsen mitt emot Götaverken, var det intressant att följa sjösättningarna. Som mest sjösatte man en gång i månaden, vill jag minnas.

Skroven blev större och större. För att klara problemen vid sjösättningarna måste man vidtaga vissa säkerhetsåtgärder. Fartyg i riskzonen fick förhålla till annan plats. De som kunde ligga

kvar måste se över förtöjningarna ordentligt. På senare tid la man ut prämar fyllda med trävirke som avbärare vid Packhuskajen. De största skroven förankrades i sidan så att fartyget, då det släp-badden, svängde upp aktern mot strömmen och således gjorde undan den motsatta kajen. Problemen försvann, då Arendalsvarvet övertog nybyggnationen av de stora enheterna.

Varvsrörelsens delvisa avveckling känner vi till. För Götaverkens del finns fortfarande Cityvarvet med sin reparationskapacitet. Andra delar av verksamheten har vidareutvecklats, exempelvis i form av Götaverken

Energy AB, som kom på den goda idén att anlita oss på sätt som skett. Vi tackar och önskar lycka till i fortsättningen. Angtekniken kommer att fortleva i nya former.

För att påminna om ångteknik i gammal form hade bolaget förutom FÄRJAN 4 även engagerat Rubens Maskinsamlingar från Götene, vilka ställde upp med en som vanligt glänsande, välputsad lokomobil.

Hur skulle det förresten vara om vi kunde anordna någon form av ANGANS DAG i Göteborg?

Finns det tillräckligt med fungerande utställningsföremål?

Kanske något att fundera på!

S H B

Sex stadsvandringar har körts, därav två under juni. När BOHUSLÄN inte var i trafik under augusti körde vi istället stadsvandringar med "4:an" under fyra onsdagar. Resmål på dessa turer har varit Sannegårdshamnen med promenad på Slottsberget eller Färjenäs med besök bland den gamla bebyggelsen. På turerna har vi haft färdledare. Enklare caféservering har funnits ombord.

Resenärerna har till vår stora glädje uppskattat turerna.

Under Alvens och Sjösportens dagar den 8-9 juni gick "4:an" i pendeltrafik på linjen Lilla Bommen-Stenpiren-Eriksberg. Det är ju trevligt när det är mycket aktiviteter, som lockar folk till hamnen och båtarna.

Nytt för i år var Utflyktsbåtarnas dag den 16 juni. Medan övriga deltagande passagerarbåtar låg öppna för visning vid kajerna, körde vi fem turer med färjan på sträckan Lilla Bommen-Stenpiren-Lindholmen-Fiskhamnen.

### Underhållsarbeten

Vinterns och vårens underhållsarbeten i maskin berättade vi om i Angbåten 75. Arbetena utfördes som planerat och färjans maskineri har fungerat perfekt under seglatsäsongen.

Under samma period renove-

rade vi den förliga styrhytten. Det vitflagiga taket renskrapades liksom all teak i styrhytten. Allt trä har sedan behandlats med Benarolja. Den delvis röt-skadade durken byttes mot nytt trä. Kvar att åtgärda nu i vintert är fyra fönsterramar som måste ntvillverkas.

Elsystemet med lantärnecentraler helrenoverades i båda styrhytterna. Nya elkablar lades in medan de gamla strömbrytarna renoverades. Här byts inget i onödan! De gamla lantärnecentralerna var rostskadade och byttes ut mot andra, som byggdes upp på samma sätt som de gamla. Högst musealt och funktionsdugligt tycker vi som arbetat med färjan.

### Dockning för klassning

Efter säsongens seglatsion dockade vi färjan på Gotenlus Varv den 23 september. Anledningen var förestående klassning av färjan. Skrovet ultraljudmättes utan anmärkning. Propelleraxlarna drogs ut för inspektion. Glappet i hylsorna närmar sig gränsen för vad som accepteras, men med tanke på det lilla antalet gångtimmar lär det klara sig många år än.

Under full fart har roderhjärtstockarna stått och skakat. Nu passade vi på att låta varvet tillverka nya bussningar både i

övre lagringen i däck och den nedre i skäddan. Rodrens tappar fick därvid svarvas ned för att kunna passa in de nya bussningarna. Hålen i skäddorna fick svetsas i kanternas och sedan arborras till rätt diameter.

Färjans botten fläckmålades innan sjösättning skedde den 11 oktober.

Den 14 oktober provkörde vi "4:an" och förtöjde sedan för vintern i Lilla Bommen.

### Panninspektion

Efter återkomsten till Lilla Bommen har ångpannan kokats ur med kemikalier för att få den helt ren. Anledningen är att det även är pannklassning inför nästa års seglatsion. Besiktningen skall utföras av Norske Veritas.

I skrivande stund är besiktningen ännu inte gjord, men pannan ser mycket fin ut på insidan och vi hoppas att den kommer att godkännas utan anmärkning.

GS

## Ombord - aktuellt från fartygen

Vid Gotenius Varv. Ångarens hela båtdeck är nermonterat. Arbetsställningar har satts fast utanför skrovet. Salongerna är endast delvis täckta. Ett väderkänsligt skede. I bakgrunden Gasklockan. Foto 15/9 av Gunnar Söderberg.



s/s "Bohuslän" hos Gotenius Varv. Fotot visar med all önskvärd tydlighet arbetets omfattning. Foto 15/9 1991 av Gunnar Söderberg.

Det torde stå helt klart för alla att mycket stora åtgärdanden utförs på vår ångare. Långt tidigare hade styrelsen bestämt, att större delen av båtdeckets skulle bytas ut. 1991 års seglingar avslutades därför redan i slutet av juli.

Den 19 augusti skulle ångaren förhalas till Gotenius Varv.

Ett hektiskt arbete vidtog omedelbart med inventering, nedplockning och magasinering.

Efter förhållningen lyftes båtdeckets av och salongerna täcktes. Aktermasten var dålig och kasserades.

I oktober var salongerna täckta med aluminiumplåt, takreglar och isolering på plats.

Även isoleringen och garnering kring maskinrymarna var klar. Den nya masten blev klar för leverans. Matsalstapeten anlände. Båtsnickarna började åtgärda backdeckets.

I maskinrymarna gjordes sedan vanligt underhåll.

Dock, i november visade sig levererat lårkvarn för båtdeckets





"Stormprincess" och "Bohuslän" vid Sjötorps sluss vid infarten till Göta Kanal 8/7 1983.  
Foto Christer Samuelsson.

vara av sekunda kvalitet. Varvet skaffade emellertid nytt virke från annan leverantör i Danmark. Torkningen av virket har framkallat en försening på minst två månader. Sedan värme ordnats ombord, fortsatte arbetena så gott sig göra lät.

"Färjan 4" avrustades under hösten. Pannan kokades ur och

rengjordes. All armatur nedmonterades och undersöktes.

Ombord i "Stormprincess" utfördes målningsarbeten så länge vädret tillät.

Före jul hade "Bohusläns" skrov fått sin första strykning med vit färg.

I skrivande stund är träsket

färdigt och ytterpappen skall läggas på.

"Färjan 4" blir segelklar i mars.

Som synes är mycket stora arbetenigång. Vänligen observera, kära läsare, att alla lediga händer behövs ombord!

Ställ upp för våra fartyg!

Red.

## Hjälp till att bevara FÄRJAN 4

Som bekant ansvarar Sällskapet Angbåten sedan 1973 för drift och underhåll av den drygt 70-åriga "Färjan 4". Färjan är självförsörjande. I den mån driftintäkterna och det fasta driftbidraget från ägaren (staden) om 5000 kr årligen varit otillräckligt har ägaren hittills skjutit till följande belopp.

När det gäller ett gammalt fartyg kan man inte alltid i förväg bestämma tidpunkten för erforderliga reparationer. Sälunda tvingades vi under 1990 för att erhålla nytt certifikat utföra ett plåtbyte på skrovet under vattenlinjen. Arbetet blev dyrt och reparationsfonden för färjan ansträngdes hårt.

Någon ytterligare större reparation är inte fastställd. Vi kan dock räkna med att det på sikt kan bli nödvändigt med tubbyte i ångpannan. Det kan inte avgöras nu, när detta behöver ske. Ett sakkunnigt företag har kostnadsberäknat ett tubbyte. Beräkningarna slutar på en kostnad av 165000 kronor, var-

av 40000 kronor utgör materielkostnader.

Ägarens ekonomiska bekymmer är välkända. Vi har anledning befara, att anslagen för museiverksamheten kommer att pressas ordentligt.

Färjans trafikområde är av naturliga skäl begränsat, vilket medför, att driftintäkterna inte kan ökas på annat sätt än genom ökat antal turer. Vi skall därför torgföra våra tjänster effektivare. Det tar dock mycket lång tid att bygga upp reparationsfonden enbart på detta sätt.

Under Sällskapet Angbåtens mer än 25-åriga tillvaro är det endast vid något enstaka tillfälle, då vi har värdjat om extra bidrag för särskilda ändamål.

Nu anser vi emellertid, att vi har angelägs kulturella skäl att vädja om stöd för bevarandet av "Färjan 4" - det enda kvarvarande ångfartyget från den en gång så omfattande färjetrafiken i Göteborgs hamn. Det bör understrykas, att verksamheten

inom Sällskapet vilar på helt ideell grund

Vi vädjar till våra medlemmar och allmänheten!

Sätt in Ditt bidrag - stort eller litet - på vårt postgirokonto 62 16 06 - 3 eller bankgiro 673 - 6862.

Hjälp till att bevara "Färjan 4"!

S-II Bengtsson  
Kassör.



#### VINTERBILDEN!!

På västkusten har vi inte på flera år haft någon ordentlig vinter, vilket måhända fått en och annan att tycka, att "annat var det förr". Redaktionen, som är mån om Ångbåtsläseklubbens mentala status, har gjort en djupdykning i det omfattande bildarkivet och funnit ovanstående bild. Här råder VINTER. Glädjens över att skåda vår ångare i rejäl is! Visst tillfredsställer bilden högt ställda vinterkrav och visst är den dånande autentisk men 1977, då den togs, var tillvaron för många föga angenäm. Notera dels den vindskyddslösa kommandobryggan dels de skridsko-beklädda fötterna. Vi vet ej, var bilden är tagen. Foto från Acke Egnell.

## AKTERSALONGEN.

#### KALENDARIUM I ALL ENKELHET.

Genom att hänsynslöst utnyttja en läcka i Sällskapet's inre kretsar har redaktionen få tag i kommande sommars "öppna" turer.

3/6	1830	Kvällstur.
10/6	1830	Kvällstur.
14/6	1000	Marstrand.
17/6	1830	Kvällstur.
24/6	1830	Kvällstur.
28/6	0900	Käringön.
1/7	1830	Kvällstur.
5/7	0900	Tjörn runt.
8/7	1830	Kvällstur.
12/7	1000	Marstrand.
26/7	1000	Marstrand.
29/7	1830	Kvällstur.
31/7	1000	Göteborg-Gravarna.

1/8	1000	Gravarna-Bovallstrand.
1/8	1200	Rundtur Bovallstrand.
1/8	1515	Bovallstrand-Gravarna.

2/8	1145	Gravarna-Göteborg.
5/8	1830	Kvällstur.
9/8	0900	Käringön.
12/8	1830	Kvällstur.
16/8	1000	Marstrand.
19/8	1830	Kvällstur.
26/8	1830	Kvällstur.

Desutom är nu i februari cirka 24 charterturer bokade. 13/7 - 25/7 deltar ångaren i det stora ångbåtsmötet, som denna gång avhålls i Stockholm. Självklart, käre medlem, får Du i Din brevlåda i godan tid en sedvanlig tabell med ångarens samtliga öppna turer och dessas priser.

#### EFTERLYSNING I.

Sven-Hugo Bengtsson efterlyser för egen forskning bilder och artiklar om ångtrålare. Hans telefonnummer: 031 - 40 38 65.

#### SE HIT! SE HIT!

Redaktionen är intresserad av och angelägen om bidrag från läseklubbens. Förutom allt som har med Sällskapet, dess fartyg och besättningar att göra, vill vi gärna ha artiklar om skärgårdstrafiken och dess miljö. Några framtida teman är redan planerade och till dem önskar vi alla sorters bidrag:

- \* Libertyångaren
- \* Röda Bolagets ångbåtsbåtar
- \* Den bortoppade "Westkusten"
- \* Isbrytaren "Bore" av Malmö
- \* Undergången av Bohuslänska Kustens lastångare "Tryggve"
- \* s/s "Drottningholm" (Amerikabåten)
- \* s/s "Normandie"
- \* s/s "Sanja" (Transmarin)
- \* s/s "Hansa" av Visby

#### EFTERLYSNING II.

Finns det någon i Sällskapet, vilken har överexemplar av tidningen "Ångbåten" att avvara? Svar till: Anders Hermansson, Muskatgatan 57, 424 41 Angered. Tel: 031 - 30 62 03.

## VIT BÅT

*Fram över fjordarne, fram mellan skären.  
Snövit ångaren, smäcker som haj  
brusar och landar vid brygga och kaj.  
Klippiga stränder, hur fagren i åren!*

*Sommarexpressen som vinthunden springer  
vaggande vackert i gatt och i sund.  
Uddar han rundar och väjer för grund,  
saktar och ökar och blåser och ringer.*

*Kommer från tjugiga älvstaden, ilar  
långt uppåt kusten, på samhällen rik,  
när när det kvällas en läande vik.  
Trossarna kastas och stilla han vilar.*

*Särta han stannar i natthamnen trygga,  
arla han stävar igen på sin stråt,  
skyndar mot älvstaden. Kär i sin båt,  
gamle kaptenen står rak på sin brygga.*

*Spejar framåt över vågiga vatten,  
för till signalapparaten sin hand.  
Nere i djupet det klingar ibland.  
Rorsmannen rullar den kraftiga ratten.*

*Båt för min smak, jag i minnet dig fäster.  
Ofta du bar mig, i sol och i mist.  
Här i min dikt, jag dig tackar för sist.  
Bär mig ännu mången sommar i väster.*

*Fredrik Nycander.*