

ÅNGBÅTEN

Årg 30 • Okt 1994 • 84

Ångbåten 84

Medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg.

Postgiro 62 16 06 - 3.
Bankgiro 673 - 6862.

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.

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

Medlems- och prenumerationsavgift för 1994 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Mats Jedmo, Ranehedsvägen 144,
444 65 Jörlanda, tel 0303-561 50 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031 - 15 15 01
Telefon till s/s BOHUSLAN vid Stenpiren under
seglatiönsång: 13 14 50
Under vinteruppläggnings vid Skeppsbron: 13 14 20

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Kjell Granström	28 03 77
Sekreterare	Charles de Servas	28 16 89
Kassör	Ove Iko	30 75 90
Befraktare BOHUSLAN	Lillian och Bertil Vogel	29 65 83
STORM-		
PRINCESS	Claes Verner	27 03 34
Arbetsledare Gäck	Kenneth Magnusson	19 02 15
maskin	Stefnar Lie	52 28 66
intendentur	Kerstin Granström	28 03 77

OMSLAGSBILDEN är tecknad av Sven-Anders Boman 1994.
Ångbåten 84 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil.

Försalongen

Ångbåten 84 lägger till. Dessvärre bär hon sina flaggor i djup sorg. Sällskapets store organisator och maskinist Sven-Hugo Bengtsson har avlidit. Hans minne tecknas i denna Ångbåt.

Den 6 juni i år firades femtioårsminnet av invasionen i Normandie. Bland de olika fartygen vid jubileet fanns s/s JEREMIAH O'BRIEN, ett av två bevarade lastfartyg av Libertytyp. Denna pålitliga ångare byggdes i över tvåusen exemplar och möjliggjorde de allierades transporter över havet. Ombord i denna Ångbåt finns utförliga artiklar om Libertyn.

Den 14 maj seglade BOHUSLAN sin gamla invigningstur från 1914 med åtskilliga medlemmar, andelsägare, vänner och sympatisörer ombord.

Några av Ångbåtens läsare har önskat sig en artikel från tjänsten i BOHUSLANs maskinrum. Enligt redaktionens åsikt finns det ett mästerverk i denna genre. Från Ångbåten 14 har vi lånat Sven-Hugo Bengtssons mästerverliga skildring om en ångbåtsmaskinists vedermödor. Läs och njut.

Mittuppslaget! För första gången en färgbild ombord. En färgbild (diabild dessutom) från 1942 tagen av Bengt Hübendick i Fiskebäckskil. Välkommen ombord!

LIBERTYN - en hjälte i det tysta



s/s CECIL G. SELLERS (libertyskepp) och s/s DALTON VICTORY (victoryskepp) förtöjda vid bojarna utanför Lindholmens Varv i Göteborg vintern 1947. Det gavs som synes åtskilligt att betrakta för en hamnplanör och fotograf åren strax efter kriget.
Foto: Curt S. Ohlsson.

I Angbåten 77 sidan 19 uppmanades läsarna att höra av sig med insändare.

Under rubriken "Libertyångaren" kan undertecknad bidra med bifogade artikel.

Många år har ju nu förrunnit sedan jag plöjde oceanerna med s/s MARIT från Arendal.

En del minnen är ändock fast inrotade: Sålunda var det en nyhet att såsom manskap få duscha i färskvatten. Förrådet av denna vara var rikligt tilltaget och jag lovar, att det var ett stort framsteg för sjömannens välfärd.

Fartyget var tungarbetat. Stora otympliga lastluckor med tillhörande lastbommar.

Inredningen var uteslutande konstruerad i plåt och sålunda mindre trivsamt, i skotten mellan hytterna var vid kojens huvudända en tunn plywoodplatta monterad. Meningen var att vid fartygets övergivande man skulle med armbågen krossa denna platta och ta sig genom bostadsutrymmet, om så var nödvändigt.

Från styrhytten fanns en genomgång upp till "Monkey Island". En snäckväxel till styrinrättningen i denna genomgång gjorde att vi kunde stå ute i friska luften under solsegel i tropikerna och styra.

Nere i maskinrummet härskade en fruktansvärd hetta. Jag

minns värmen i lejdarnas lodstänger, om man av någon anledning hade ärende dit ner.

Detta var några glimtar från en svunnen epok inom handels-sjöfarten.

Jag avslutade min sjömansbana i 360.000-tonns turbintankfartyg såsom befälhavare.

Fartygen tillhörde Salénrederierna i Stockholm, var byggda på Kockums och hade en längd av 362 meter och en bredd på 60 meter. Djupgåendet på full last var 22,3 meter.

Tiderna förändras och vi med dem.

Per-Owe Leilki.

LIBERTYNS HISTORIA

Undertecknad, som år 1947 var matros på ett Libertyfartyg under norsk flagg, kan bidra med några med några begrepp om fartygets egenskaper. Redaren Jörgen Jensen i Arendal hade köpt fartyget liggande på varv i Newport News, Virginia, USA.

Redaren gick under öknamnet "Stenhuggaren". Han var av religiös läggning, varför gudstjänst förrättades av befallhavare varje söndag i befällets mäss. Besättningen bestod av fjor-



s/s JEREMIAH O'BRIEN i London juni 1994. Foto: F. Hansson.

ton nationer - en ganska vanlig sammansättning vid denna tidpunkt. Undertecknad samt eidsare från Majorna utgjorde "det svenska bidraget".

Efter övertagandet till norsk register avgick vi till Norfolk och intog full last av stenkol till Rio de Janeiro.

Efter utlossning vidare söderut till Rosario och Buenos Aires för att lasta full last av spannmål till Calcutta i Indien.

Som synes långa resor och skeppet stängade sig fram i en saklig fart. Fartygstypon var ju känd för sina långsamma rundresor, något som vi ombord var inställda på.

Vid denna tidpunkt byggde Johnson Line och Transatlantic sina serier av fartyg, vilka alla stävade fram med 20 knop och därutöver.

Trampfartyg

Som trampfartyg gjorde libertyfartyget sin efterkrigstjänst och var allmänt synligt på världshaven. Mitt fartyg fick namnet MARIT och var ett av de tjugofyra fartyg, som norska redare inköpte. Under svensk flagg fanns endast tvänne ångare: Broströms s/s LAPPLAND och Dalen-Fraternitas s/s SONATA.

Vad var nu detta för ett "monster" till fartyg, som kunde sammanfogas på rekordtiden 4 dagar, 15 timmar och 30 minu-



Överbyggnaden på s/s JEREMIAH O'BRIEN. Foto i juni 1994 på Themsen av Flemming Hansson.

ter? Just denna ångare fick namnet ROBERT E. PEARY och byggherre var industrimannen Kaiser.

Mellan 1941 och 1945 byggde Förenta Staterna 2710 fartyg av denna konstruktion. Typen ritades först i England. Amiralitetet i London beslöt, att förenkla ritningarna så att man fick ett enkelt trampfartyg. Den allra första ångaren fick namnet EMPIRE LIBERTY och byggdes vid J.L. Thompson & Sons i Sunderland. Britterna måste emellertid vända sig till amerikanerna för att beställa det antal fartyg, som behövdes. I USA förenklades konstruktionen ytterligare bland annat föreslog man helsvetsat skrov istället för ett nitat.

Sextio sådana ångare levererades till England mellan 1941 och

1942. Alla fick namn, som började på OCEAN.

Engelsmännen beställde även 116 liknande fartyg, delvis nitade, från Canada. Dessa fick namn börjande på FORT.

"Liberty Fleet"

När man i USA förstod att man skulle dras med i kriget, beslöt man att bygga upp en reservhandelsflotta och antog OCEAN-konstruktionen med ytterligare förenklingar. President Roosevelt nyntade uttrycket

"Liberty Fleet" inspirerad av namnen EMPIRE LIBERTY och OCEAN LIBERTY.

Libertyfartyget var 135 meter i längd och 38,4 meter i bredd och hade ett displacement

på 10658 tons. Bruttotonnaget var 7176 reg.tons. Kanonplattformar fanns på back och poop, där man monterade en 10,2 cm kanon.

Maskinrummet låg under midskeppsöverbyggnaden. Maskineriet utgjordes av en tripplexpansionsmaskin om 2500 ind. hkr. Den drev en propeller med 72 varv i minuten. Detta gav en fart på 11 knop.

På EMPIRE LIBERTY, OCEAN- och några av FORT-klassen levererades ångs (17,5 kg/cm²) av tre enkla koleldade pannor av skotsk typ. Engelsmännen föredrog det lättillgängliga kolet framför importerad olja men LIBERTY-, PARK- och resten av FORT-klassen fick kraft från två oljeeldade vattenrörspannor.

30000 delar

Omkring 30000 delar ingick i byggandet av ett fartyg men så mycket förarbete som möjligt gjordes innan delarna skickades till sliparna, där fartygen monterades ihop.

Det fanns fabriker i 32 amerikanska delstater. Där tillverkades delar eller hela sektioner till Libertyfartygen. Dessas konstruktion må ha varit fullgod men detsamma kunde inte alltid sägas om tillverkningen. Hastigheten med vilken de sattes samman och den relativt nya svetsningsmetoden resulterade i en tämligen stor mängd konstruktionsfel. Några Libertyfartyg bröts i två delar ibland med



Ångarens styrhytt förefaller tämligen bekväm. Foto: Flemming Hansson juni 1994.

stora förluster av liv. Andra åter tappade sina propellrar.

Många av fartygen hyrdes ut av Förenta Staterna genom "Lend and Lease Act" till sina allierade under kriget. År 1947 bad man att få tillbaka sina fartyg. Några förblev under de hyrandes flagg och inköptes slutligen.

England köpte 106 ångare, Italien och Grekland 100 varde- ra, Frankrike 74, Norge 24 och Kina 18 stycken. Återstoden drevs av amerikanska rederier eller lades i "malpåse" som en del av National Defense Reserv Fleet. De som lånats ut till Sovjetunionen återlämnades emellertid aldrig.

Efter kriget var dessa ekonomiska och praktiska fartyg mycket populära, speciellt som det rädde brist på annat tonna-

ge. Allt eftersom de blev äldre, såldes en del vidare till mindre nationers handelsflottor.

Värdefull insats

Utan tvekan var Libertyfartyget av stor betydelse för de allierades transporter över världshaven under kriget. Efter fredsslutet gjorde fartygstypen en värdefull insats vid transporter av fredlig karaktär.

Som avslutning kan nämnas, att det första fartyget i serien sjösattes den 27 september 1941 cirka tio veckor innan USA inträdde i kriget. Hon var byggd Bethlehem Steel Corp. Efter kriget och efter att ha varit upplagd sedan 1958 såldes hon tillbaka till byggaren för skrotning.

Per-Owe Lellki

ÅNGBÅTSJUBILEUM



BOHUSLAN under stor floggnings 14/5 1994, Eriksberg. Foto: Bo Starmark.

Vår ångares åttioårsdag gynnas som sig bör av strålände sol och svag vind. Inga meteorologiska överraskningar stjälpde programmet.

Med särskilt inbjudna gäster lämnade BOHUSLAN med stor flaggning över topp Stenpiren

för en kortare tur utåt Älvsborgsfjorden.

För sakta maskin gled ångaren sedan åter in mot hamnen mot det som för var Eriksbergs Me- kaniska Verkstad.

Så var BOHUSLAN vid sin fö- delseplats, som på intet sätt lik-

nar ett större varv. Snarare en- ganska öde plats med några konst- verk utplacerade på den gamla varvsplanen.

Något senare anlände FÄRJAN 4 fullastad med Sällskapet med- lemmer, sympatisörer och vänner. Det blev liv och rörelse isynner-

het som färjan gjorde ytterligare en tur.

En glad överraskning bjöds vi på nu. I en buss anlände Flottans Mäns Kår. Raskt embarkerade dessa pojkar och tog plats på övre akterdäck. Frånsett en kort kaffepaus sjöng dessa glada och genommusikaliska sailors från första stund till dess vi åter anlöpte Eriksberg på aftonen.

Strongt!

Festligt blev det, när Sällskapets ordförande Kjell Granström med fru Kerstin anlände i en äldre veteranbil av märket Oryx. Under hurrarop och applåder gick de ombord.

Från kommandobryggan gjorde en representant för Eriksbergsområdet nuvarande ägare en presentation av detta och dess användning.

Kapten Granström höll sedan ett inspirerat tal och utbringade ett leve för åttioåringen vartill han lät ångvisseln ljuda.

Så kastade vi loss. Liksom 1914 gick turen förbi Långedrag och Kössö till Styrso, där vi gjorde ett kort tillägg.

1914 hade BOHUSLÄN överraskande anlöpt Marstrand genom norra inloppet. Så skedde även nu.

Ångaren låg endast en kortare stund i Marstrand. De väl-sjungande Flottans Män torde ha hörts över hela Marstrand.

Många vänliga vinkningar och ögonkast mötte ångbåten. Från Carlsten sköt man salut.

Fyllande hamnen med sång, toner och ångvisslans tvåstämm-



En köck pojke. De synns la önna att han e från Götteborg. Foto: Bo Starmark 14/5 1994.

ga ljud lämnande BOHUSLÄN sin gamla hemmahamn.

De gamla kära platserna gled förbi: Albrektsund, Sälö, Mävholmen, Knippla, Kalvsund, Varholmssundet, Skalkorgarna, Nya Ålsborg. (Kan undra - hittar manne ångaren på egen hand, om man stampar varligt i durken?)

Så var vi åter vid Eriksberg.

Något senare var BOHUSLÄN väl förtöjd vid Stenpiren. En åttioårsdag var till ända. Vem hade kunnat ana detta, när Ingvar Kronhamn tog initiativet till att bilda Sällskapet Ångbåten för snart trettio år sedan?

Traveller,

SJÖSÄTTNING - PROV TUR - LEVERANS

Följande har sammanställts av Sällskapets initiativtagare Ingvar Kronhamn, som även delade ut det till passagerarna på jubileumsturen den 14 maj.

Sjösättningen skedde den 15 december 1913. Johan Andersson, som var arbetsledare vid byggnaden av BOHUSLÄN, stod intill tribunen vid sjösättningen och var ögonvittne till händelsen. Vid den här tiden skulle alla fartyg, åtminstone på Eriksberg, löpa av stapeln klockan tolv på middagen.

Märkligt var ångarens namn inte bestämt. Ännu ögonbillet före tolvslaget stod diskussionen het bland bolagsherrarna om namnen CARLSTEN och BOHUSLÄN. Dessutom hade som kompromissförslag ytterligare två namn kommit in i debatten.

När klockan i Carl Johans kyrka tvärs över älven slog tolv, var oenigheten högljudd och fullständig. Då grep en man i bolagsstyrelsen resolut champagneflaskan, krossade den mot stäven och ropade: "BOHUSLÄN skall vara ditt namn!"

Det var signalen till dem som skulle kapa läsarna, som var av trä på den tiden. Efter några tag med sägarna gled BOHUSLÄN ut i älven. Meningsutbytet var inte avslutat men nu var farty-

get sjösatt under namnet BOHUSLÄN.

Verkstadsprovturen ägde rum den 5 april 1914. Vid 14 kilos tryck i pannan, 50% fyllning vid 153 slag i minuten uppmättes 717 indikerade hästkrafter och 13,5 knop. Bränsleförbrukningen var 0,566 kg westfaliska kol per hästkraft och timme.

Leveransprovturen ägde rum torsdagen den 14 maj och skildrades i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning dagen efter. Bohuslän "låg hvit och vacker, med putsade salongsfönster, som blänkte i solen, ny så det sken af den och med namnet BOHUSLÄN i ljusblåa bokstäver på bogarna.

Då BOHUSLÄN vid 10-tiden på förmiddagen halades ut ur verkstadshamnen hade en rätt talrik skara profuturspassagerare embarkerat, de flesta representerande beställarna, Marstrands Nya Angfartygsaktiebolag.

Ångaren flöt vackert på vattnet under sin första Marstrandsfärd utför älven med sitt välformade skrof, sina långa öfverbyggnader och sin kokett akterstagade rigg.

Redan vid första mönstringen blef det klart att Marstrandsbolaget med detta fartyg förvärfvat västkustens komfortablaste passagerarångare. Den repre-

senterar en helt ny typ; och om ej alla beräkningar slå fel kommer den att inleda en ny era i trafikken på västkustens största badorter."

Vid fartproven mellan Rivö Huvud och Knarrholmen konstaterades att BOHUSLÄN inte bara var västkustens komfortablaste båt utan också den snabbaste. Vid körning med 14 kg tryck, 50% fyllning och 156 slag i minuten uppmättes 688 indikerade hästkrafter och 13,66 knop. Vid 12,8 kg, 60% fyllning och 175 slag per minut uppmättes 880 indikerade hästkrafter och 14,27 knop. Den kontrakterade farten var 13,5 knop. Ångaren MARSTRAND hade några år tidigare, under forcering, gjort 13,4 knop.

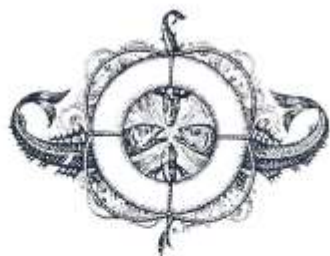
Under de första proven hade middagen dukats upp i salongerna. BOHUSLÄN gjorde därefter en avstickare till Styrso Bratten, varifrån man telefonerade till Marstrand om kommande visit.

Under middagen utbringade direktören för Eriksbergs mekaniska verkstad, Erik W. Flobeck, en skål för Marstrandsbolagets initiativ till badortstrafikkens modernisering. Hans förhoppning om att BOHUSLÄN snart skulle följas av en systerbåt möttes av bravorop.



Sällskapets grundare Ingvar Kronhamn med ångbåtstflickorna. Foto: Bo Starmark.

Fiskebäckskil 1942. Vid bryggan ligger några jakter, medan s/s S:t ERIK väntar sin tid. Foto: Bengt Hubendick. Han hade just tillträtt sitt första arbete vid Kristineberg. Damen i båten är den blivande fru Hubendick. Fotot är diabol bild sannolikt en Agfa. Ångbåtens första färgbild!





s/s BOHUSLÄN vid Bohus-Malmön omkring 1949. Jakten vid bryggan är SOMMARÖN, som förde råvaror till konserverfabriken på ön. Foto från Ingemar Bengtssons samling.

När BOHUSLÄN åter lade ut, sattes kursen norröver i strålände kvällssol mot Marstrand. BOHUSLÄN gick utanför Marstrandsön och kom in genom norra inloppet till stor överraskning för invånarna, som väntade på att se BOHUSLÄN anlända. På kajen var det fullt av folk,

som viftade och hurraade för den nya båten.

"Medan fjordarna blänkte af tonröda gick färden åter till Göteborg, därvid såväl verkstaden som olika funktionärer vid bygandet fingo sina välförtjänta skålar. Rikt eklärerad af salongernas elektriska lampor lade BOHUSLÄN till vid Stenpiren, där

den bostafliken betydligt öfverglänste sina vestkustkamrater.

Angaren börjar på tisdag sina turer Göteborg-Marstrand-Lysekil under kapten O.A. Skantzef befäl och kommer att alternerande med MARSTRAND uppehålla den diekta sommartrafiken på dessa bedorter."

VÄL I MASKIN - KLART I MASKIN

Nedanstående artikel skrev Sven-Hugo Bengtsson i början av 1970, alltså för nästan tjugofem år sedan. Den var lastad ombord i Ångbåten 70.

Maskintelegrafens kedjor rasslar. Visaren rör sig fullt slag åt båda håll. Klockorna klingar. Så stannar telegrafan på STOPP.

Väl i maskin!
Vakthavande, som stått fast vid manövern stänger av huvudängledningen och noterar klockslaget i dagbokskladden. Så vidtar klagöringsarbetet efter week-endens körning.

Rutinmässigt öppnas huvudmaskinens utblåsningsventiler. Vacuumet utjämnas och så kan man börja plocka ut smörjveckarna i ramlagren och slidrörelserna och vid traversen.

Cirkulationspumpen står och "tjoffar" så snällt på lågt varv för att ge kondensorn en sista avkylning.

Under tiden som vaktens personal gör klart huvudmaskineriet, har frivakterna stött till och sett till att elkabeln från land blivit inkopplad och fortsätter sedan med att ge att ge pannan dess tillsyn.

Eftersom vi kört ganska länge, är det bäst att "skumma", det vill säga att blåsa bort ytvattnet i pannan. Där samlas nämligen

eventuellt överskott av cylinder-smörjoljan, som tillförts huvudmaskinen under gången. Det rör sig visserligen om mycket små kvantiteter, men pannan skall hållas så ren som möjligt. Blåsningen företages sedan eldningen och därmed ångbildningen upphört och vattnet i pannan stillnat.

Akut snuva

Avblåsningen tar på vattnet i pannan. Nytt vatten måste matas in. Dags alltså att prata litet med vår vän injektorn. Liksom alla injektorer av den typ vi har tycker inte heller vår om varmt matarvattnet. Och eftersom ledningen från förliga tanken stryker utefter pannan, blir vattnet, som står i ledningen lätt för varmt. Det resulterar i att injektorn drabbas av en akut snuva och nysar alldeles förfärligt till de kringståendes stora munterhet!

Efter några försök har man emellertid fått fram vattnet av en mera passande temperatur och är det inga bekymmer. Med ett relativt diskret brus fylls pannan upp. När vattenståndsglasen visar väl tre fjärdedelar räcker det. Då har vi god marginal för nästa påeldning.

Så en sista kontroll av alla kranar och ventiler. Bottenven-

tilerna. Matarventilerna. Brännoljaventilerna.

Puh! Det var varmt! Vad visar termometern? 40 grader vid arbetsbänken! Inte så konstigt. Det har varit en härlig sommarsöndag med skön värme ute. Och när båten är stilla och pannfläkten stoppsad blir det just inte kallluft, som letar sig ner i maskinrummet. En kall dricka smakar verkligen gott!

Maskingänget samlas i cafeterian. De som av olika anledningar måste skynda sig hem, klär efter att under en stund ha deltagit i det obligatoriska efter-snacket. En del stannar en stund längre och gnabbas kanske i all vänskaplighet lite med "däckarna" Resans händelser kommenteras.

Så är det dags att bryta upp! Men innan var och en går till sitt kommer några överens om att träffas på måndagskvällen för att börja förberedelserna för nästa veckända.

Sotning

Måndag kväll. Dags för sotning. Sotadressen dras på. En sista koll av vindförhållandena. En svag vind från land ut över vattnet. Allt klart. Kompressorn går. Sotkåpsluckan slås upp. Pannan står fortfarande under tryck så värmen är god. Det blir

kondensatet ur kondensorn. Det första, som kan tänkas vara oljebemängt, får inte följa med till tanken.

Värningen fortsätter under ofta företagen handpåläggning för kontroll av att värningen sker jämnt.

Tiden går fort. Snart har värningen pågått en timma. Smörjveckarna sättes i. Förbindelsen mellan kondensorn och värmevattentanken stänges. Donkeypumpen får arbeta lite mera. Vakuumpetern börjar ge utslag. Pådraget öppnas lite mera. Maskinen börjar sakta röra sig. En sista kontroll av att matsledningen är helt öppen. Pådraget öppnas ytterligare något. Maskinen rör sig, men får inte gå runt utan stoppas och vänds med omkastningen. Spårrarna

på direktorna tas bort och deras pådrag öppnas helt liksom pådraget till omkastningsmaskinen. Litet mer ånga genom huvudpådraget och litet hjälp från direktorna.

Och se, nu går den runt! Utblåsningarna stänges delvis. Luftpumpen börjar ge resultat. Vakuumpetern ökar. Vår fina maskin går runt lugnt och fint, men tills vidare helt sakta.

De övriga i maskingångot, som skall svara för den förestående resan droppar in undan för undan. En äldre törnar till och tar över pannan. Matar eventuellt in litet mera vatten. Tar upp trycket, om så erfordras.

Chieften kommer. Han hälsas välkommen på övligt sätt. Han förhör sig om hur låget är och

kontrollerar att allt är i ordning. Vaktlistan göres upp.

Fyrarna stoppas några minuter medan landkabeln tas in. Generatoren kopplas till lysemaskinen, som sätts igång. Den har värmts och smorts tidigare. Så tänds åter en fyr eller två eller alla tre beroende på trycket.

Befälhavaren kommer ned och hälsar. Är ni klara i maskin? Allt klart för avgång!

Vakthavande på plats. Klockan är 17. Maskintelegrafens kedjor rasslar. Visaren rör sig fullt slag åt båda håll. Klockorna klingar. Visaren stannar först på STOPP och därefter på HELT SAKTA FRAMAT. Vakthavande svarar med samma slag på svarstelegrafen.

Klart i maskin!

SHB



In memoriam

I mitten av augusti nåddes Sällskapet Angbåten av budet att vår Maskinist med mera Sven-Hugo Bengtsson slagit VÄL I MASKIN för sista gången efter en tids sjukdom - en sjukdom, som trots stora insatser inte gick att tygla.

En i det sista stod SHB vid ångpådraget; den allra sista tiden ombord i FARJAN 4.

Sven-Hugo, eller SH som hette ombord, kom till Sällskapet redan 1966, då vår verksamhet just hade börjat. Som hög ämbetsman i Kungl Tullverket var han redan från början till ovärderlig hjälp.

Med sin oerhörda kunskap och kännedom om förvaltning lotsade han den unga styrelsen förbi många byråkratiska blindskär.

Sällskapets "inre tjänst" vann genom honom stadga och tyngd. Åtskilliga gånger fick snabbt improviserade möten ske i hans stora tjänsterum i Tullpackhuset. Alla knutar och härvar redades ut med ständigt samma lugn och sakkunskap.

Dock, trots sinu stora kunskaper i förvaltning trivdes SH allra bäst i maskinrummen. Att dra på sig blåstället och ägna sig åt de kära ångpannorna och ångmaskinerna var honom ett nöje och en avkoppling. Oftast var hustru Karin och, på tidigt sjuttital, dottern Ann-Mari med ombord,



Sven-Hugo Bengtsson avfiras på det hjärtligaste i Hönshäters hamn. Foto: Lars-Olof Harissan.

Födelsedagarna, den 11 juli, firades med förkärlek ombord. 1968 var det femtioårskalas på Marstrandfjorden i god gång norröver. SH njöt i fulla drag i matesalen i den lätta sjöhävningen allmedan BOHUSLÄNS stora ångmaskin markerade takten därnere.

Han avslutade sin meriterande ämbetskarriär på den krävande tulldirektörsposten i Helsingborg. I brist på ångbåtar blev det tjänst som förare på ånglok på Klippan-Ljungbyheds Museijärnväg.

Som pensionär bosatte han sig åter i Göteborg.

Färjetrafiken i Göteborgs hamn skulle till stora delar läggas ner. SH engagerade sig hårt för att bevara Gen då sysslösa FARJAN 4 som levande museifartyg. Vi andra i Sällskapet förundrades

över hans energi i denna sak.

Föga anade vi då, att FARJAN 4 var hans barndoms båt med vilken han dagligen for från hemmet på Hisingen till skolan på andra sidan. Ombord i FARJAN 4 väcktes då en ynglings häg för ångmaskiner och ångfartyg. Decennier senare skulle detta väsentligt bidra till att Göteborg i skrivande stund har fina levande museifartyg: s/s BOHUSLÄN, s/s FARJAN 4 och m/s STORM-PRINCESS med en väl fungerande organisation bakom sig.

Vi alla i Sällskapet Angbåten bjuder Dig farväl, Sven-Hugo. Vi glömmar Dig aldrig.

Tack för Dina gedigna insatser i Sällskapet, ombord i fartygen och, inte minst, i denna tidsnings spalter.

Bo Starmark.

Farväl till sommaren! 1994 års seglingssäsong är återkalleligen över. En säsong vi inte glömmet i första taget: ständigt vackert väder och ständigt glada och nöjda passagerare och kunder i vår kära, åttioåriga ängare BOHUSLÄN. Med denna bild på näthinna huggar vi i vinter så att våra fartyg blir ship to shape 1995! Johan Pettersson i Skärhamn tog denna vackra bild 1994, då ängaren var på väg söderöver från Lysekil.



AKTERSALONGEN.

ANGBÄT SVAN!

Kom med i den ideella **Stiftelsen Skärgårdsbåten!**

- tidskriften Skärgårdsbåten fyra gånger om året
- klubbafnär, kulturresor
- medlemsrabatt ombord i MARIE-FRED
- möjlighet att arbeta med att renovera ångbåtar
- kontakter med likasinnade

Du stöder ångbåtsrörelsen!
Medlemsavgift per år: 120 kronor (juniorer 60), stödjande medlem 300 kronor.

Vill Du veta mer eller bli medlem - skicka ett vykort till Stiftelsen Skärgårdsbåten, Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm eller ring 08/662 89 02, vardagar 11 - 14.

ADRESSÄNDRINGAR

Glöm ej att anmäla, om Ni ändrar adress! Efter varje utskick av Ångbåten får Sällskapet alldeles för många returer, vilka orsakar oss onödiga utgifter. Adressen till Medlemsregistret finns i redaktionsrutan på sidan 7.

ANGSLUPEN

på mittuppslaget ombord i förra Ångbåten, vilken redaktionen påstod sig inte veta namnet på, har lockat fjorton medlemmar att höra av sig.

Fjorton trevliga, och långa!, samtal till redaktionen.

Slupen är s/s ELSA i trafik för bröderna Edman på linjen Skärhamn-Rönnäng-Klädesholmen-Marstrand i början trettio-talet. Redaktionen tackar!

LIBERTY-TACK

till Ralph Grundell, Flemming Hansson och Per-Owe Lelki för text, foton och vänliga påpekanden.

AKTERSPEGELN.

Dikten Vildkaprifol är hämtad ur "Blomstersång i barndomsland" av Artur Erikson och Helena Mannerblad.

Vildkaprifolen (*Lonicera periclymenum*) är Bohusläns landskapsblomma.

Enligt författaren kunde sjöfarare förr känna en doft av blommande fält och skog.

Kaprifolens heta lüngtansfulla doft i kvällningen har städse påverkat människors sinnen.



VILDKAPRIFOL

*Jag kan inte se land ännu,
det är många vågor dit.
Men jag känner
att vinden hälsar mej
med en doft av vild kaprifol.*

*Men nu närmar sej hemmets kust,
jag ser vita stugors rad.
Och jag stiger
iland på skrovlig mark
för att kyssa en vildkaprifol.*

*Det står någon vid hemmets dörr
som har väntat på min steg...
Jag vill sova
min längtans trygga sömn
hos min barndoms vildkaprifol.*