

ÅNGBÅTEN

Årg 32 • April 1996 •

88

Ångbåten 88

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

Postgiro 62 16 06 - 3
Bankgiro 673 - 6862

Ansvärlig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523/134 14. Telefax: 0523/ 154 53.
Bidrag till tidningen sänds direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för 1996 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Erik Widerström, Nygårdsvägen 39
433 32 Partille, tlf. 031/36 58 96 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031 / 701 77 54
Telefon till s/s BOHUSLÄN vid Stenpiren un-
der seglatsäsong: 13 14 50
Under vinteruppläggningsen vid Skeppäbron: 13 14 20

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:	
Ordförande	Bengt Cremonese 47 96 88
Sekreterare	Charles de Serves 28 16 89
Kassör	Ove Iko 30 75 92
Befraktare BOHUSLÄN	Gunnar Nordström 28 65 83
FARJAN 4	Christer Eliasson 56 28 59
STORM-	
PRINCESS	Claes Verner 27 03 34

Försalongen

Svårt försenad anländer äntligen Ångbåten 88. Några ursäkter för förseningen finns inte men redaktionen är heitidsarbetande med många övertimmar och hinner inte alltid bygga Ångbåten.

Ombord i 88:an finns en artikel om Flensburg-resan. Hur vi ämnar lösa kaffedrickningens problematik ombord kan Du läsa som en spännande fortsättning (påtår) från 87:an.

Likaså finns en fortsättning på Siggos artikel om ångbåtar i Bohuslän. Tänk dock på att det var länge sedan den skrevs.

Ralph Davidsson har seglat isbrytare mellan Luleå och Strömstad på sommaren. Hur kan detta vara möjligt? Följ med i Ångbåtens spalter!

Lite längre akterut finns lite om trafiken på södra skärgården på STYRSÖs tid.

En Tankenöt finns längst akterut. Försök att lista ut uppgiften!

Extra beräst som turllata med mera har också stuvats ombord.

Trevlig seglats och välkommen ombord i våra fartyg!

Omslagsbilden är tecknad av Sven-Ivar Johansson 1995.
Ångbåten 88 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
1 april månad 1996.

Flensburg Rundum



Redaktionens favorit i Flensburg; bogserbåten WOLTMAN från Hamburg. Byggd redan 1909 och med två världskrig i Hamburgs hamn bakom sig. När han togs ur drift var han Tysklands siste ångdrivna bogserbåt. Här ses han i mycket typisk framfart i Flensburg. Under samtältet serverades öl och snapsar. Foto: Lars-Olof Hansson.

I början av juli 1995 ångade, botnade, tuffade och pyste det i Flensburg. Över ett dusin ångbåtar från sex nationer liksom ånglok, ånglokomobiler och andra historiska fordon och fartyg från land, vatten och luften hade sammanstrålat i Tysklands nordligaste hamnstad. De tyska myndigheterna hade räknat med stor uppmärksamhet och många besökare. De hade räknat rätt. Närmare 200.000 människor besökte hamnområdet i Flensburg dessa dagar.

BOHUSLÄN avseglade i god tid före evenemanget. Ett förskräckligt väder rådde: regn och en ganska hård sydvästlig vind.

–Jaha, tänkte vi, nu ska det lekas Hjärteröfjord i stor skala. Nu ska vi bli sjösjuka ordentligt. Ack, ack ack....

Varligt gungande

Det blev en fin tur i alla avseenden. Vid Tistlarna redan fick vi en jämn, ganska stor sjö i stäven och ångaren gick så fint, varligt gungande med stora lugna rörelser. Samfällid lättnad och glädje!

I nästan stiltje smög en silvrig sommarnatt förbi och i en pastellgryning angjorde vi Flensburger Förde, den långa fjord, som leder in till staden på gränsen mellan Danmark och Tyskland. Långt för om oss drog BÜROYSSUND fram sin svarta rökplym mot det danska landets lummighet. Ett F-16plan ur Luftwaf-



Stora delar av Sällskapet Ångbåtens styrelse påopassligt avbildade på BOHUSLÄNs fördäck. Från vänster Göran Ringqvist, Charles de Serves, Björn Persson, Gunnar Bonander och Agneta Eriksson. Foto 1995 Lars-Olof Hansson.

fe hälsade oss välkomna officiellt med överflygningar och vingtipplingar och snart låg hamnen framför oss.

Hälsad av ångvisslor och vinkningar gled BOHUSLÄN till kaj, där mycket folk hade samlats.

Snart var vi väl förtöjda och något vimmelkantig såg BOHUSLÄNs besättning sig omkring.

För och skter om oss ångare, i hamnen ännu fler anländande ångare, i hamnen små ångslupar ivrigt botmande och tutande, på hamngatan ångvärltar och lokomobiler, på hamnspären rykande ånglok. Därtill ett stort och mycket ljudligt tivoli på kajen några meter från oss...

Vi hälsades välkomna och kap-

ten Granström representerade Sällskapet vid den speciella öppningsceremonin ombord i Flensburgs egen museiangare ALEXANDRA, värdfartyg under hela evenemanget. Många fina fartyg kunde ses från vår kommandobrygga: för om oss låg representations- och lodningsångaren SCHAARHORN från Hamburg. Longside henne låg vår vän i vitt och torrt BOROYSUND. För om dem hittade man värdfartyget ALEXANDRA tillsammans med SKJELSKUR.

Återom oss hade STETTIN från Lübeck förtöjt, stor och massiv. Några kabellängder längre bort syntes fyrskeppet ELBE 3, byggt 1888 men moderniserad, förra ryske bogserångaren RUDO

KOP samt på andra sidan hamnbassängen tjänstefartyget KAPITAN MEYER och isbrytaren WAL.

I hamnen och ut på fjorden ångade ständigt bogserbåtarna WOLTMAN (1904) och NOORDZEE (1922, numera holländare) samt de små ångsluparne WESER och SAPPHERE.

I hamntrafiken gick motordrivna STADT KIEL (1934) och flodsprutan WALTER HÄWERNICK

I luften brummade en tremotorig Ju-52 från 1936 (D-AQUI) av och an och gav med sitt särregna motorljud en fin accent åt festen.

Massmedia

Massmedialt hade man dragit på ordentligt. Såväl TV som radio sände flera timmar i sträck från Flensburg och det är i sanning nöjsamt att höra visslan från "Schärendampfer" BOHUSLÄN ta ton i tyska massmedia.

Dagarna flöt snabbt för BOHUSLÄNs besättning. Ankomst-dagen avslutades med ett magnifikt fyrverkeri från en ponton inne i hamnen.

De två följande dagarna seglade vi "Kombitouren" tillsammans med ett ångloksdraget tåg. Oftast fullsatta ångade vi utåt den spegelblanka fjorden en stund och anlöpte sedan en kaj några kilometer utanför Flensburg. Hit hade tåget då tagit sig och så bytte vi passagerare. Givetvis hade vi fullständig kaféserving hela tiden, något som inbringade många sköna mark.



Isbrytaren STETTIN under forcering. Han har här fått order att ta löten i defileringen och sätter upp farten ordentligt. Foto 1995 Lars-Olof Hansson.

(Vår storsäljare blev inte Tuborg och Carlsberg Export utan gamla hederliga Loranga, eftersom så många familjer för med. Sällskapet borde nog öppna en Loranga-agentur i Flensburg.)

Sista dagen ågde en stor defilerings rum, ELBE 3 låg som rundningspunkt långt ute på Flensburger Förde. Alla deltagande fartyg (och många fler!) gick med betalande passagerare på en något så när ordnad kolonn ut och rundade ELBE 3 försvigade av TV och radio. (Det är svårt att hålla fart och rättning i sådana här sammanhang).

Dagen därpå ångade vi norr-över saluterade av många visslor. Som en trevlig överraskning

gick vi genom Lilla Bält och passerade Sönderborg, en mycket uppskattad tur av besättningen.

Över lugna vatten i vitskimrande sommarnatt närmade vi oss vår hemmahamn.

I drömväder förtöjde vi vid Stenpiren. En minnesrik och fin segling var till ända. Kjell och Kerstin Granströms noggranna planering och värdskap samt våra fantastiska kokkar förtjänar sannoligen tre långa i ångvisslan!

Göran Ringqvists replik, när vi står i Flensburgs hamn efter en lyckad dag och alla ångare ligger så grant i rad framför oss,



En av de vackraste: ångaren SCHAARHORN på ingående i Flensburg under Flensburg Rundum. Medge att hon är vacker. Dessutom har hon två propellrar drivna av tvenne tripplar. Detta var hennes första längre tur efter iständsättandet. Foto sommaren 1995 Lars-Olof Hansson.

får sammanfatta vad vi alla ombord kände i Flensburg:

"Du, vi behöver sannerligen inte skämmas för vår BOHUSLÄN!"



Bo Starmark

Kaffe II (påtåren)

Effekten som erfordras för att åstadkomma en given mängd kaffe på en viss tid kan tämligen exakt beräknas ur den energi vattnet kräver för att uppnå koktemperatur. De nuvarande gasoleldade grytorna ger ungefär 100 koppar ur 15 l vatten efter en koktid på 1 timme varav 45 minuter uppkok och 15 minuter kokning. Varje maskin alltså 15 l uppskattningsvis tjugogradigt vatten till kokning på 45 minuter. Detta värde får betraktas som ett minimumkrav på kapacitet. I praktiken krävs en betydande uppladdning i dewarkär för en fullsatt resa. Enligt uppgift konsumeras under en fullsatt onsdags-tur cirka 500 koppar under två och en halv timme.

Den effekt vi tillför en av de nuvarande kokarna får vi som

$$P = \frac{\rho C_p V \Delta T}{t} = \frac{1 \cdot 4,2 \cdot 15 \cdot 80}{2700} = 1,8 \text{ kW}$$

där P är effekten, vattnets specifika vikt (cirka 1 kg/l), C_p vattnets specifika värme (cirka 4,2 kJ/(kg·graderC)), V vattenvolymen, ΔT totala temperaturhöjningen och t tiden i sekunder. Vi ser alltså, att vi nu lägger ner

Den numera så omtalade kokaren här monterad i BLIDÖSUND. Foto: Johan Garsten, Hud-dinge.



3,6 kW för två kokare. Det har ibland diskuterats att installera moderna elektriska kaffemaskiner, vilket redan med nuvarande låga kapacitet skulle svara mot en strömförbrukning från fartygets elnät (120 V likström) på 30 A.

Vid en nyinstallation är det troligen önskvärt att vi kan göra oss av med behovet av ständig termoshantering, varför en maskin ständigt bör stå med varmhållet

kaffe för servering. Den andra maskinen måste då bli klar på en halv timme, det vill säga med en uppkokningstid på endast en kvart. Effektbehovet blir i ett sådant fall naturligen tredubblat eller 5,4 kW. För att kunna köra båda maskinerna krävs alltså 10,8 kW eller 90 A! Det är tveksamt, om man kan tillåta ett sådant effektuttag med hänsyn till att man i så fall tar bort alla marginaler

avseende elproduktion. Vidare blir installationerna både tunga och klumpiga med mycket grova kablar

Väljer vi å andra sidan att koka kaffet genom direkt värmeledning med ånga, kan vi enkelt åstadkomma praktiskt taget vilken effekt vi vill. Vid kokning med lågtrycksånga är det vattnets ångbildningsvärme man återvinner vid ångans kondensation. Ångförbrukningen ges då av

$$\dot{m}_a = \rho C_p V \Delta T$$

där vänster led tillför värme som produkten av ångmängden \dot{m}_a och ångbildningsvärmens λ vid 100 grader C och höger led av kaffet upptagen värme enligt ovan. Om vi löser \dot{m}_a med insatta värden på ρ , C_p och ΔT , får vi per liter kaffe

$$\dot{m}_a = \frac{\rho C_p V \Delta T}{\lambda} = \frac{1 \cdot 4,2 \cdot 1 \cdot 80}{2260} = 0,14 \text{ kg}$$

För att som ovan få 15 l kaffe per kvart, behövs alltså 2,1 kg ånga eller 8,4 kg per timme. Vid vårt normala värmeledningstryck, omkring 1 kg/cm², tar ångan enligt tabell upp 891 l per kg. Totala volymflödet blir alltså cirka 7,5 m³ per timme eller drygt två liter per sekund. Ett 15 mm kopparrör släpper fram denna ångmängd utan större tryckfall.

Vid den ovannämnda provkokningen ombord på FARJAN 4 visade det sig, att vi kraftigt hade underskattat ångflödet. Vattnet

kokade i själva verket upp på något mer än fyra minuter; räknat baklänges svarar detta mot att vi tillförde cirka 18 kW under denna tid.

Ångkaffekokarens konstruktion.

Grytans konstruktion såsom den kom att utföras för BLIDOSUND, framgår av bilden. Värme tillförs dels genom sidor och botten, vilka gjorts dubbelväggiga med ett 22 mm brett mellanrum för värmeånga, dels genom ett dubbelväggigt rör i botten. De båda ångutrymmena är försedda med individuella avstängnings- och reglerventiler för tillförsel av ånga samt separata ångfaller för avledning av kondensatet. Vi uppkoket används båda mantlarna, medan man vid cirkulationskokningen endast tillför bottenrörs-manteln ånga för att samtliga bildade ångblåsor skall kunna uppfångas av sifonens tratt. Utförandet är, av hygieniska skäl, helt i rostfritt stål. Den stora kran, som avslutar bottenröret används dels för avtappning av eventuell sump som slunkit genom silkorgen, dels för att man skall kunna rengöra kokröret rätt igenom, med en tubviska på långt skaft.

Isolering

På BLIDOSUND har man monterat kokaren under en bänk i köket så att endast halsen med lock sticker upp; grytan är där ännu isolerad. Vid en eventuell framtida installation i BOHUSLÄN behövs, som vi sett, två identiska

maskiner monteras i kaféinteriört. För att tillåta servering direkt ur grytorna bör dessa monteras bordvarts mitt för utskänkingsdisken. De nuvarande porslänsskåpen därstades tar ungefär samma djuputrymme som en kokgryta. Som skydd för personalen måste man vid en sådan montering isolera grytorna väl, till exempel med träribbor och mässingsköldar över gavlarna.

Stimmovarer.

En enkel och ganska självklar komplettering vid en installation av detta slag är en mindre gryta för snabbvärmning av tevattnet. Mot bakgrund av erfarenheterna med BLIDOSUNDS kaffegryta kan man utan risk utlova en stimmelvar med ett par liters kapacitet, som värmer tevattnet till kokning på under en minut. Tedrickare tycks vara eniga om att tevattnet värmt omedelbart före bryggningen ger en godare produkt.

PDn.

När skärgårdsbåtarna strök flagg

av Siggo Johansson

Fortsättning från föregående nummer av Ångbåten.

Ur Bohusläningens julnummer 1959.

Det 1869 bildade Marstrands Ångfartygs AB har vid sidan av Bohuslänska Kusten betytt mycket för skärgårdstrafiken i Bohuslän. Det är Marstrandsbolaget - sedan starten ombildat ett par gånger - som fortfarande upprätthåller den lilla spillra av skärgårdstrafik, som ännu finns längs kusten på linjen Göteborg-Gravarna. Förutom expresturer - sommartid går nämligen den chartrade Björkö-skutan VEGA ett par gånger i veckan med gods på linjen.

Elva ångare

Även Marstrandsbolagets flotta, vars första ångare var ALBREKTSUND och WESTKUSTEN, utvecklades mycket snabbt. Nägra år in på detta sekel hade bolaget elva ångare igång dels på den långa linjen Göteborg-Gravarna dels på ett flertal kortare linjer.

Bolagets första ångare ALBREKTSUND (dock inte samma ALBREKTSUND som ännu är i dess ägo), byggdes 1869 vid Oskarshamns varv. Hon gick i trafik



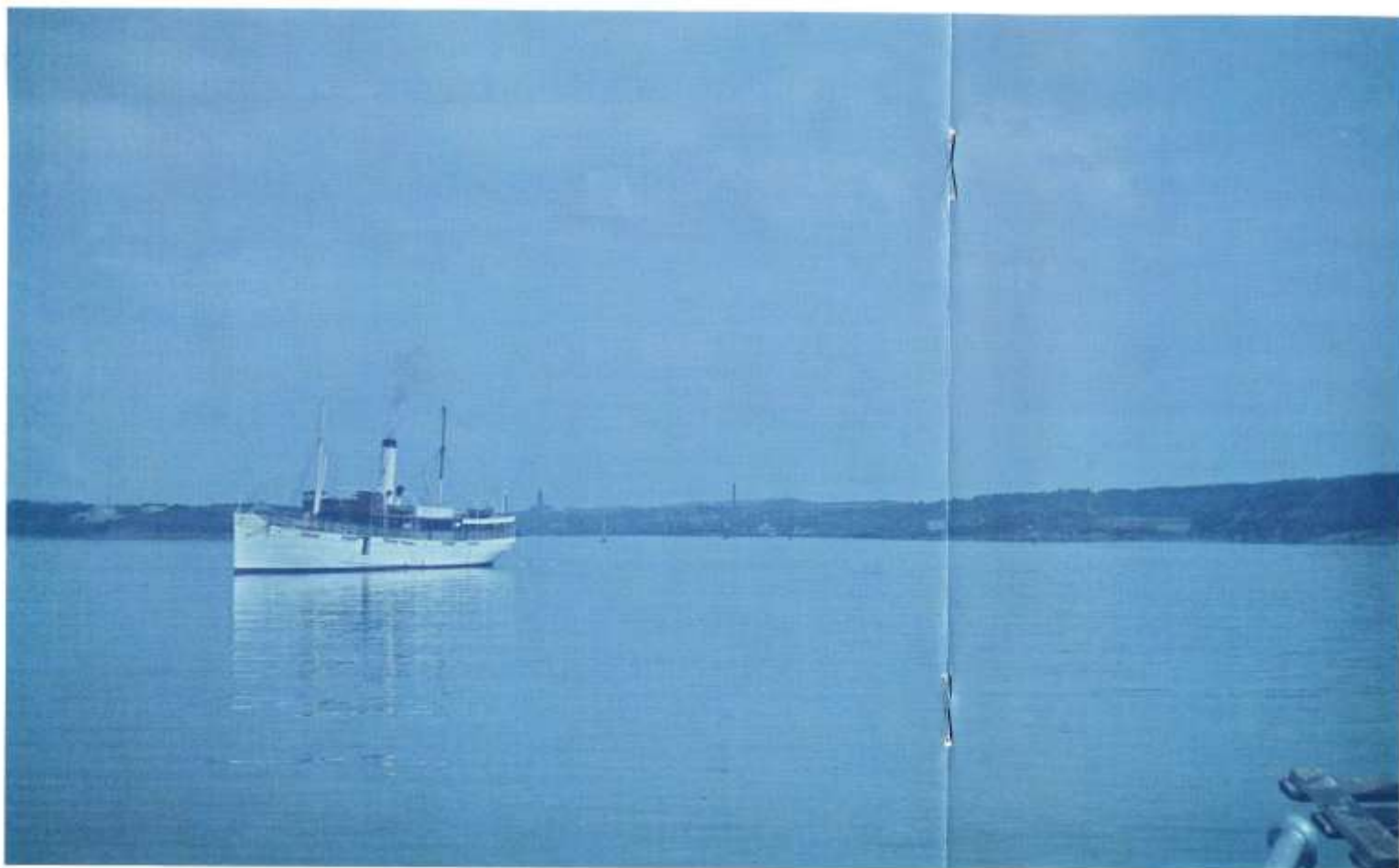
LYSEKIL i Mollösund strax efter ombyggnaden 1951. Fotat är en gåva från Walter Nyberg, Mollösund. Ångbåten arkiv.

på bohuskusten i 10 år innan hon såldes till ångbåtsredaren C. Petersson i Stockholm. Hon byggdes om och fick namnet SIGTUNA, med vilket hon gick på traden Stockholm-Sigtuna-Örsundsbro. 1914 lades ångren upp och kom aldrig mer i trafik.

Efter 18 år i bojorna såldes hon för att bli bärgningspråm. Hon skiftade ägare flera gånger och hamnade slutligen hos Martin

Andersson i Enskede, som ändrade henne till sandpråm med namnet ARNE 4 1952 såldes till ett grusbolag. Vid klassning 1958 föll hon igenom och lades upp vid Nytorp på Munsö i Mälaren.

Där låg gamla f.d. ALBREKTSUND ännu i september i år. Gamla WESTKUSTEN, byggd i Göteborg 1876, blev västkusten trogen till 1953. Då såldes hon tillsammans med ångaren MAR-



Ångaren GÖTEBORG på Ålsborgs-
fjorden 1946. Varför han synes lig-
ga stilla här vi inte kunnat lista
ut. Vet någon läsare det? Foto:
Bengt Hubendick.



STRAND till ett av öresundsbolagen. MARSTRAND bogserade kollegan ner genom Kattegatt, när WESTKUSTEN plötsligt slet sig och drev in på de osvepta vattnen på danska sidan. Hon blev visserligen bärgad men senare skrotad. Även MARSTRAND har nu blivit skrot. Men dess förinnan hann hon göra tjänst några år i Öresund under namnet ÖREBORG.

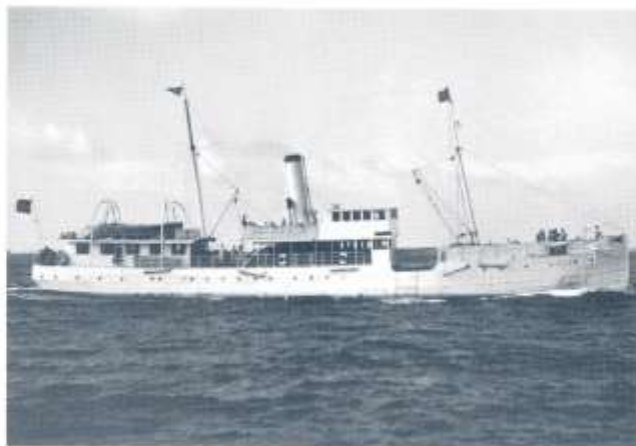
Snabbast

MARSTRAND var en av bohuskustens mest populära ångare och med 13 knop också en av de snabbaste. Hennes från början mycket vackra linjer försvann visserligen när hon genomgick stor make up 1922 och 1944 men hennes goda anseende var väl förankrat hos bohuslänningar, som vet att uppskatta en bra båt.

Av Marstrandsbolagets fartyg går nu ångaren BOHUSLÄN och motorfartyget LYSEKIL i trafik i Öresund chartrade av ett bolag där nere. De nyare ALBREKTSUND, S:t ERIK och TJÖRN är kvar i bolagets ägo upplagda nu i vinter.

* * *

Konkurrensen mellan bolagen om passagerare och gods - i synnerhet gods var självfallet mycket stor. Det ledde till intensiva fraktkrig och till seglationsföreningar. Men konkurrensen från järnvägen och senare i än högre grad från bussarna var



Här kommer OSLO ångande utanför Hjuvik på väg norrut. Foto omkring 1950 av Dag Almén. Ångbåten arkiv.

värre ändå och det var detta som senare blev anledning till att ångbåtsbolagen fick stryka flagg.

Enligt Thorburn utgjorde sjöfartens andel av den inrikes persontrafiken 1949 endast en procent mot att ett sekel tidigare ha varit omkring 50, i vissa fall betydligt mer.

Skingrades

1949 skingrades vad som fanns kvar av Bohuslänska Kustens flotta. Några av fartygen hade avyttrats före likvidationen. Till dem hörde BYFJORDEN byggd i Göteborg 1903. Hon såldes först till Karlskrona och gick sedan till Hålsö. Nu ägs hon av Trafik

AB Uckerö Skärgård och heter BULO KUNG RANE, byggd i Göteborg 1896, såldes till Rederi AB Stureborg i Landskrona och ombyggdes till lastfartyg med namnet URANIENBORG. 1953 såldes hon till Belgien för upphuggning. ALFHEM och VIKEN båda byggda på 1880-talet blev skrotade.

Ångaren GÖTEBORG byggd 1891 och en gång Bohuslänska Kustens flaggskepp såldes på auktion tillsammans med OSLO i juni 1950. Hon köptes av Svenska Brazil-La Platalinjen för 54500 kronor. Sedan dess har Göteborg trafikerat linjen Göteborg-Oslo sommartid och är som tidigare den enda av de gamla fartygen som ännu har ångs ombord.

Kvar att auktionera bort vid stora "båtrealisationen" i Udevalla var ångarna BORGILA, BOHUS, ROBERT THORBURN, WALBORG och SUNNINGEN samt motordrivna godsboten Styrbjörn. BORGILA köptes av ett bolag i Öresund, vilket satte henne i sundfart och gav henne namnet ÖREBORG. Hon var en av pionjärerna i denna trafik, där det nu finns ett femtiotal fartyg. Sedermera såldes gamla BORGILA som ursprungligen köpts från Norge, till Belgien och hon lär nu vara i trafik i Belgiska Kongo.

Till skrot

Ångarna BOHUS och ROBERT THORBURN köptes av skrotfirman Axel Jansson & Co i Udevalla. Båda gick vidare till Tyskland för upphuggning. Godsboten STYRBJÖRN såldes till Norge och WALBORG blev, som tidigare nämnts, först präm och sedan skrot. SUNNINGEN, numera motordriven, finns ännu kvar i staden i Udevalla Trafik AB:s ägo.

* * *

Så försvann praktiskt taget allt vad Bohuslän hade av ångbåtar. Denna framställning, som av utrymmesskäl blivit ganska summarisk, har inte kunnat bli en fullständig inventering av skärgårdens passagerarbåtar. Bland annat fanns ju lokal ångbåtstrafik i norra Bohuslän baserad i



Ångaren GÖTEBORG vid skrotningsplatsen vid Hälle i Idefjorden. Efter ett förfall i Strömstads hamn slutade hon sina dagar här. Foto: Kjell Hjärpe, april 1974. Ångbåten arkiv.

Strömstad, Fjällbacka och Hamburgsund.

Och idag finns ännu en f.d. ångbåtslinje mellan Lysekil och Gravarne - även om SOTENS ångmaskin sedan ett tiotal år ersatts av en oljemotor.

Gamla kanalångaren IDUN, som i många år gick mellan Lysekil och Gravarne, har blivit motordriven även den och är hemmahörande i Gullholmen.

Helt säkert kommer utvecklingen inte att leda in skärgårdsångarna på scenen igen. Men i Bohuslän kommer man att minnas dem - som någonting som hörde skärgården till och någonting som en gång behövdes för att skärgården skulle "fungera".

S.J.



Stockholms Stads isbrytare S:t ERIK visar upp sig på ångbåtsmötet i Stockholm. Det goda fartyget är numera under ånga då och då och brukar varje år göra några turer i Stockholms skärgård. Isbrytaren är museifartyg och tillgängligt för besök. Ett fint objekt för den ångbåtsintresserade. Foto: Bo Starmark.

En ovanlig resa

BOHUSLÄNS maskinchef brukar ibland hänvisa till hur det är i "riktiga båtar".

Jag fick en chans att återuppliva detta som maskinist i 80-åriga isbrytaren S:t ERIK.

Med sina 4000 hk (2800 IHK) på extra maskin och 1200 på förliga bör hon väl få räknas till den ovannämnda kategorin.

Men S:t ERIK - ligger inte hon som museum vid Vasavarvet? Jo, vanligen, men nu hade hon chartrats av hundraårsjubilerande Angpanneföreningen för en riktig långresa.

Nordlig destination

Den 10 augusti gick jag ombord och den 11:e avgick vi från Stockholm med destination Luleå. (Hon hade aldrig varit så långt norrut tidigare - senast till Husum 1926!)

Resan skulle sedan gå vidare med besök i Örnsköldsvik, Sundsvall, Gävle, Västerås, Stockholm, Norrköping, Karlskrona, Malmö, Helsingborg, Göteborg, Uddevalla Och slutligen Oslo, varefter resdan skulle gå direkt till Stockholm och avslutas 30/9 enligt planerna.

Men nu åter till den 11 augusti.

Första etappen till Luleå emotsågs med ganska stor spänning, då båten, bortsett från turen

till Nynäshamn i somras, inte varit igång "på allvar" sedan uppläggnngen 1977.

Nå, visst hände det saker. Efter något dygn uppdagades en tubläcka (-or) i panna 4. Det visade sig att endast chiefen och jag själv varit med om att använda s.k. patentstoppare. Men snabbt var den monterad och höll hyggligt tätt.

Nästa lilla incident var en bräcka i en lönning på slaskröret i förliga maskin. En plugg och säkring med slangklämma löste det problemet.

Här är det kanske dags att nämna något om rutinerna.

Vid avgång från hamn - liksom vid ankomst utnyttjades båda maskinerna. Aktra maskin bemannades av chiefen och försten, medan förliga sköttes av oss två som var kvar.

Vakter

Sedan vi kommit till sjöas, saktade vi ner, lade i baxen på förliga och fortsatte med enbart aktra maskin.

Nu övergick vi till 6-om-6 vakter i aktra maskin med två maskinister på var vakt.

I god tid före ankomst till hamn fick vi värma förliga igen och efter nedsättning så ur baxen och rapportera klar.

Längre fram på resan då vias förstärkning skett, övergick vi till 4-8-vakter till sjöss.

Under hamnuppehållen fanns alltid jobb i maskin. Så till exempel hade vi åtskilligt bry med patentbaxen till mellantryckarens slidstång. Den höll nog bra tätt mot stängen men packdosan var anfrätt så det läckte mellan dosan och styrhylsor (På tal om patentboxar, så var smörjning självklar: både automatisk från pressar och per pensel).

Tuberna visade sig också vara till bekymmer. Flera läckor tätades med stoppare och - när de bröt - träpluggar enligt känt manér. En tub svetsades tät medelst brickor under det relativt långa uppehållet i Stockholm.

Masttopparna

Även andra händelser timade. Genom något missförstånd seglades masttopparna av under Essingeleden. Reparation gjordes snabbt och elegant i Norrköping.

Hur var eljest då livet ombord? Mycket trivsamt men jobbigt, då vi fick tjänstgöra som guide ombord vid nästan varje kväll i hamn och ibland också på dagtid.

Jättefin mat och helt fantastisk god anda ombord hela resan.

Under hela norrlandstiden och

förresten nästan ända till Göteborg var vädret nådigt. Här möttes vi av regn men det bättrade sig.

I Göteborg kom FÄRJAN 4 in till under sin stadsvandring på lördagen så att hågade kunde följa med på resten av turen.

Söndag bjöd på hamntur med STORMPRINCESS.

Isbrytaren S:t ERIKs folk tackar Sällskapet Angbåten för detta.

Sedan vi lämnat Uddevalla och kommit ut norr om Marstrand, det dock andra bullar! Sjöberg hade verkligen bytt humör och det blev en omtumlande (i ordets rätta bemärkelse!) resa över Skagerrack.

S:t ERIK är rund som ett ägg i botten och saknar slingerkölar så trots sina 3000 ton lever hon rövare till sjöas.

Årsmötet

Sällskapets årsmöte avhölls den 28 oktober på Sjöfartsmuseet. Förhandlingarna skedde med sedvanligt lugn och elegans. Kjell Granström, Kerstin Granström, Kennet Magnusson och Per Davidsson stod i tur att avgå och hade avböjt omval.

Till ordförande för två år valdes sjökapten Bengt Cremonese.

Till sekreterare för två år omvaldes Charles de Servas.

Till styrelseledamöter för två år omvaldes Gunnar Bonander och nyvaldes Lenelotte Almqvist och Göran Ringqvist.

Nå - slutligen lä och lugn resa genom Oslofjorden.

Förtöjning på paradplats nedan för Akershus.

BÖROYSUNDS besättning bildade mottagningskommitté på kajen.

Inte mindre än tre stora segelfartyg låg i Oslo samtidigt och med STADTRAD LEHMKULS maskinister fick vi flera trevliga träffar i båda fartygen.

Vi besökte även STYRBJÖRN och FORLANDET. Pannan på STYRBJÖRN närmar sig sin fullbordan. FORLANDETS chief Arnold berättade, att man fått in emot 200 ton olja från BLUCHER så nu var bränsleproblemen lösta för lång tid.

Även detta sista hamnbesök

tog emellertid slut och även det goda vädret. Mycket vind förutspåddes varför vi nödgades ankra upp utanför Horten och vänta.

Så småningom lättade vi och efter en gropig resa med en lugnare bit innanför Kosteröarna ankrade vi på nytt på Köpenhamns redd, då det drog ihop sig till storm.

Det blev bättre och vi ångade igen längs sydkusten i akterlig vind och sjö och upp längs ostkusten i varierande väder.

Ett och ett halvt dygn försenade kom vi så åter till hemmahamnen och en lång men givande resa var till ända.

Ralph



Om andra båtar

Som pojke på sommarlov på Styrso i Göteborgs södra skärgård kunde jag för 40 - 50 år sedan på ångvisslan säga, vilken styrsoåbåt, som var på ingående.

På den tiden var det skärgårdsbåtar med ånga, vilka trafikerade södra skärgården från Träpiren inne i Göteborg.

Styrsoöbolaget hade förutom STYRSÖ och STYRSÖ II även VIRA och VIRA II samt GUTA. De två stänkorna ALDEBARAN och NEPTUN (ombyggda fliskebåtar) gick i lågtrafik Långedrag/Saltholmen till de olika öarna. De båda då moderna motorfartygen DI-SA och VESTA kunde på grund av oljebrist inte användas under kriget, då de lär ha gått som hjälpvedettbåtar med kanoner och allt på Väneren.

Snabbtur

Efter kriget tillkom en gods-båt, HAKEFJORD, som på lördagarna gick direkt med enbart passagerare till Styrso-Tängen via Korshamn. Den hann fram något före ordinarie ångbåt 2.15 från Träpiren. Men på den tiden jobbade alla även på lördagar, så det var viktigt att komma ut till ön såfort som möjligt.

Idag trafikerar Styrsoöbolaget från sin nya terminal på Saltholmen med många färjor av modernaste snitt fler turer på vintern

än förr i tiden på sommaren. Sista turen då till stan gick kl. 21 från Styrso Bratten på söndagar och kl. 22 med en stänka på vardagar. Nu passar turerna även extrema arbetstider inne i stan. Några somrar hade vi även en konkurrentbåt, till exempel SÖRA SKÄRGÅRDEN. Den eidades med ved!

För några år sedan gick STYRSÖ, som byggts om och fått motor och så småningom även fått tillbaka sin andra mast och riktlig skorsten för att se ut som förr, till dansen på Brännö Brygga på torsdagarna sommardag. Den hade nyss kommit från Marstrand på sin dagliga tur med turister, när den ofta fullsatt stävade med nya turister till Brännö. STYRSÖ hade fått "rättigheter" och det åts räksmörgåsar och dracks starköl eller vittvin under giam på tressen.

När båten nådde Brännö blåste man och dansbandet klämde i med "Det var dans på Brännö Brygga" på dansbanan, som ligger alldeles bredvid Husviks brygga. På landsidan stod ett par hundra (nära, många i alla fall), som antråde STYRSÖ, när passagerarna strömmat land till dansbanan. På Brännö, som då inte hade något vårdshus, kunde folk land gå ombord och börja äta räksmörgåsar och dricka, medan restauratören gnuggade händerna.

Kl. 22 blåste båten för avgång hem igen och folket bytte plats och alla danslystna började äta och dricka igen.

Ja, se det var minnesrika torsdagar på Brännö!

Nu är STYRSÖ såld till Norge och trafikerar Telemarkskanalen där den har några decimeter till godo till kanalkanten.

Bertil Carlsson.



Tankenöten



En gammalt fint foto från den 12 juli 1899. Den engelska ångjakten WALRUS till ankars någonstans i Bohuslän. Var befinner sig ångjakten och vad är det för ett bygge upp på berget? Vem kan lösa denna Tankenöt?

AKTERSALONGEN.

Mot en ny säsong

Nu bleknar Vintern och Våren är på gång,
för vår vackra Bohuslän nu nalkas åter ny Säsong.
Hon vaknar ur sin vintervila,
när Solen ses på himlen smila.
Men hennes besättning har inte haft någon ro,
för dem är det bara att jobba och gno.
Som fältigs myror vintern lång,
för att hålla vårt Flaggskepp igång.
Sittit och donat mest varje dag,
dom är värda stort Beröm, tycker jag.
Nytt skall till och gammalt skall väck,
nu blir hon fin från brygga till däck.
Även de män, som på maskindurken står
och ser till att allting snurrar och går.
De äro värda en stor Eloge,
ej att förglömma i denna strof.
Ja, så är hon åter redo vår vackra Skuta,
att i skärgården låta höra sin tuta.
Ty välkommen är hon, som alla förstår.
Det är roligt så länge hon går.

Harry Böckman, Marstrand.

VÄRVA MEDLEMMAR!!

Nya medlemmar kan vi aldrig få
tillräckligt många av. Ju större
Sällskapet är desto lättare för
styrelsen att agera med tyngd
och desto roligare för oss aktiva.
Aktiv ja, kom ner och var välkom-
men ombord i Sällskapets fartyg.
Du vet väl, att Du får arbeta här
mycket Du vill? Gratis, dessutom!



TANKENÖTTERNA I 87:an.

Mittuppslaget föreställer BOHUS-
LÄN liggande i Smögen sannolikt
omkring 1916, eftersom vindskyd-
den inte finns på kommandobryg-
gan. Fotot har insänts av Eskil
Sewerinson på Smögen. Han be-
rättar att Marstrandsbolagets hä-
tar då hade sin natthamn på Smö-
gen. På grund av stenkolaröken,
berättar Eskil, på morgonen smut-
sades husen ner och folk klagade.
Man bad bolaget flytta natthamnen
till Gravarne. Tack Eskil för kort-
tet!

Tankenöt II på sidan 18 förestäl-
ler ALBREKTSUND i Edös. Husen
i bakgrunden är Hallgröns kon-
servfabrik, sedermera såld till Ko-
operativa förbundet (Skandiakon-
serv, Foodia, numera nedlagd).

Smögen kunde en del men Ellös
var svårt. Endast tolv gissade
rätt.

AKTERSPEGELN.

Dikten är skriven av den nyligen
avlidna Ebba Lindqvist. Hon var
född i Göteborg och även yrkes-
verksam där. Fick Bellmanspriset
1970. Hennes poesi är släkt med
den bohuslänska skärgård, hon
gärna diktar om: kärv och lite
kantig. Den har en lågmäld inten-
sitet, som kan flammas upp i klar
eld.

Vi som är födda vid havet,
var vi bor gör detsamma.
Det blåser alltid en vind
omkring vårt hus.
Vi vaknar med salt på
tungan.
Våra vägar bär över branta
berg,
och vi kämpar alltid mot
stormen.
Rensopat och bart
ligger vårt liv framför oss -
en öde berghäll,
ensam med solen och
vågorna.

Ebba Lindqvist.