



# ÅNGBÅTEN

Årg 33 • Mars 1997 • 89

## ÅNGBÅTEN 89

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.  
Telefon: 0523 - 134 14. Telefax: 0523- 154 53.  
E-post: markgraf@algonet.se

Bidrag till tidningen sändes direkt till redaktionen under adress:  
"Ångbåten", c/o Starmark, Frogattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för 1997 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Erik Widerström, Nygårdsvägen 39,  
433 32 Partille eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031-701 77 54  
Telefon till s/s BOHUSLÄN vid Steppiren under säsong: 13 14 50  
Under vinterupplägningen vid Skeppsbron: 13 14 20

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Bengt Cremonese	0301-407 89
Sekreterare	Charles de Servès	28 16 89
Kassör	Ove Iko	30 75 92
Befraktare för BOHUSLÄN:	Gunnar Nordström	28 65 83

Omslagshilden är tecknad av Sven-Ivar Johansson, Uddevalla, 1995.

## Försalongen

Äntligen! Äntligen dyker Ångbåten 89 upp bakom udden. Längo har Ni stått och väntat. Tåligt och utan förobrädelser.

För föresningen finns naturligtvis ingen ursäkt. Dålig medlemsvård kan aldrig ursäktas.

Vi i redaktionen har dock i vårt "civila" arbete varit överhopade av arbete med sena hemkomster varje afton.

Det skall bli en bättring.

Charles de Servès berättar om förra säsongens mödosamma arbete ombord. Vidare finns en skildring om hur man gör bort sig i Strömstad. Bogserbåten HARRY och dess räddare Stig Selander finns även de med ombord. Så får Ni vota lite om sommarens seglotion med fina tips. Harry Bockman på Marstrand har på sedvanligt sätt lagat så att Akterspegeln blir en verklig prydnad för Ångbåten 89.

Sannolikt finns även inbetalningskort lastat ombord. Var vänliga och betala medlemsavgiften samt påverka alla nära och kära att bli medlemmar i Sällskapet Ångbåten!

Nu är Ni ombord! Välkomna! Loss överallt!

## Harry

En vacker aprilkväll samlades en entusiastisk skara i Lysekils konsthall för att diskutera ett eventuellt inköp av ett större fartyg utrustat med Skandiamotor. I Lysekil finns vid den här tiden den lilla bogserbåten DALLAS utrustad med en Skandiamotor på 315 hkr. Ägaren Lennart Sandinge stod i begrepp att sälja sitt fartyg och såg gärna att det blev kvar i Lysekil.

Vid mötet utsågs en interimistyrelse. Man beslutade att föreningens namn skulle vara "L.Laurin" efter Skandiaverkens grundare.

Styrelsen fick i uppdrag att inleda förhandlingar med L.Sandinge.

DALLAS gick dock oss ur händerna - såldes till Kalmar. Anledningen var att vi ännu ej löst finansieringsfrågan. Vi hade lyckats få ihop knappt 200.000 kronor och hade behövt ytterligare 100.000. De största bidragen fick vi från Landstinget och Thorölnstiftelsen into mindre än 100.000 och 60.000.

Nu riktaros våra blickar mot Gullbergskajen i Göteborg. HARRY låg här till salu väl förtöjd utsides ångbåten.

HARRY har hopplat till BOHUSLÄN för att dra ut aktören. Foto: Stig Selander 1996.





Museifartyg assisterar museifartyg. HARRY närmar sig BOHUSLÄN medan man rådgör om lämpligaste sätt att koppla.  
Foto: Stig Selander 1996.

ren STRAND. HARRY såg ut att vara i gott skick och genom dess motorturmskylt kunde vi se den välputjade fyrcylindriga Skandiamotorn på 300 hkr.

Köpet blev av.

Fartyget togs upp på Öckerövarvets slip. Fartygsinspektör Ralph Grönell tog sig en ordentlig titt på skrov och propellerutrustning. De visade sig vara i gott skick trots sina dryga 100 år!

#### Mot hemmahamnen

Lördagen 23 oktober 1993 lämnade HARRY Öckerö. Värdet var fantastiskt.

I Göteborgen mötte lotsbåten, som eskorterade oss till den nya hemmahamnen. Där, i Lysekils fiskhamn, väntade en tapper skara.

Hur skulle mottagandet bli? På västkusten har det alltid funnits en negativ skara, som dömer ut sådana här projekt. Den här gången utblev de. Mottagandet blev positivt.

#### Mot framtiden

Vårt projekt har utvecklats mycket positivt. Entusiasm parat med kompetens bland våra medlemmar har bidragit till att vi lyckats hålla kostnaderna nere. Vi har även fått ett gott stöd från näringslivet framförallt från företag med sloppingsknytning.

HARRY är gott i skick. Motorn har fått en ordentlig genomgång och inredningen är uppsnydd. Vi har fått ett fartyg, som länkar sig

HARRY akterifrån. Den höga bränselgöngen är ett se-tida på fund. Foto: Stig Selander.



utmärkt för utflykter och fiskoturer. Detta har stor betydelse för finansieringen av projektet.

#### Vi gör ännu mer

Vid sidan av arbetet med HARRY har vi en omfattande verksamhet på gamla Skandiaverken, där vi håller på att bygga upp en representativ

för-samling Skandiamotorer. Hittills har vi lyckats få ihop ett femtontal stycken. Vi hoppas att om några år kunna samla vår materiel i en museihyggnad. En omfattande dokumentation arbetar vi också med.

Till sist några data om HARRY: Fartyget sjösattes på Brynäs Varv i Gävle den 7 maj 1887. I Sveriges

Skoppslista har det alltid stått felaktigt byggårsår, 1889.

Beställare var Kornsåbolagen, som samtidigt investerat i en stor ängsäg vid sjön Roan. Fartyget fick namnet KORSNAS I. Det första uppdraget blev att hogsera briggen MATHILDE, som teologien skulle lasta tre till någon engelsk hamn.

KORSNAS tjänade företaget troget till 1950 - drygt 60 år - då det såldes till en K.M.Ankarstad, som lät bygga om det till motorfartyg. Angmaskinen ersattes med en Skandiamotor på 300 hkr. Namnet blev ARNE.

## Mästertiggaren från Lysekil

När Sällskapet Ängbåten i sin gröna ungdom på sextiotalet skulle samla in medel för att betala ångaren BOHUSLÄN, sysselsattes en hord medlemmar. Dessa för runt i Göteborg och Bohuslän och sålde med ganska god framgång andelar å 100 kronor.

Så småningom hade de samlat in de 60000 kronor som BOHUSLÄN kostade. Det var en bedrift, som gav positivt eko i massmedia och rög i ryggen på de aktiva i Sällskapet.

Bogserbåten HARRY i Lysekil var dyrare i inköp än BOHUSLÄN.

Mycket, mycket dyrare.

I lilla Lysekil och för all del i hela Bohuslän finns nog i dagens läge inga entusiastiska horder, som stö-

Redan i april 1952 fick fartyget ny ägare, Sand- & Grusaktiebolaget Johander i Stockholm. Enligt anmälan till fartygsregistret skulle fartyget gå "i regelbunden trafik mellan Stockholm och bolaget tillhöriga grusgrävar belägna på Munsö".

MUNSÖ blev också det nya namnet. Fram till 1967 kämpade MUNSÖ med sina prämar på Mälaren. Oftast hade man tre bemannade prämar på släp.

En Sven Ländberg blev nu ny ägare. Tyvärr har vi ännu inte fått några uppgifter om vad han använde fartyget till. Han sålde emellertid MUNSÖ den 20 november 1967 till Ralph Andersson i Lilla Edet.

Nu fick båten sitt nuvarande namn HARRY efter ägarens far. Lilla Edet fick stå som hemmahamn till 1984, då Uno Lundberg i Göteborg blev ny ägare. HARRY blev fritidsbåt och bostad. Det blev sålunda en ganska lugn period. Då Lundberg är sjöingenjör fick den gamla Skandiamotorn god omvårdnad.

Trots sin ålder var det ett rejält fartyg vi tog över efter Uno Lundberg i oktober 1993. Det är vår förhoppning att vi i framtiden skall kunna bevara HARRY som ett levande museifartyg.

Stig Selander

som ensam är naturligtvis lite särraget. Om det hade varit för ett mer spektakulärt ämne, som fallit massmedia i smaken, hade en sådan typ deltagit i mängder av TVs soffprogram, kanske fått nöden att bli intervjuad av Hagge Geigert, blivit kommenterad av Öholm till dennes Typprogram...

Men en bogserbåt av alla ting i världen!

Det är att beklaga för Sällskapet Ängbåten att vi inte lyckats snärja Stig Selander till oss men det är att glädja sig över Föreningen L.Laurin och bogserbåten HARRY, vilka grundata respektive räddats genom hans insatser och tigganden.

Förvisso en bragd.

# Dom ringer nog

## Del 2

*Allt är ivts bara slöt och släp ombord. Ofta inträffar lustiga episoder, som lockar fram glada skratt och nånstvar ripp sånerna. Om inte det finnes tillfällen att se saker från den rediga och säregna sidan, kunde vi sannolikt inte hålla våra fartyg till sjöss.*

*Humar är alldeles för allvarlig att skämta om!*

*Ombord i Ängbåten 83 skrev Charlie Bar om de dramatiska skenandena under en tur med BOHUSLÄN till Strömstad.*

*Här kommer den långa emottagda förtäringningen!*

Man hade lagt till längst inne i Strömstad. Stor flaggning hade häsats, representanter från staden hade hälsat ångaren varmt välkommen. Vinden hade dött ut. Det såg ut att bli en riktig fin sommarkväll med glada människor på kajen.

Ombord skulle besättningen ha en lite finare fest med inbjudna gäster. Det duschades, tvättades och fejadades. Alla gjorde sig fina och Aktorgästen hade slips och kavaj.

Bursman gjorde i ordning på byggen. Spökort och instrument skulle läggas in, loggbok och radiologbok göras klara, småsaker på sina platser.

Han kastade en blick på skorstenen och styrbords livbåt. Den van-



Styrbords livbåt ren och prydlig. Till vänster en av maskinrumsventilatorerna. Hitom denna de två gasbehållarna för pentret.  
Foto: Bo Starmark 1993.

ligtvis så vita livbåten var brunprickig i ett surrealistiskt nyckelpgenmönster, som sannolikt inte skulle falla fartygsinspektionen i smaken. Skorstenen var obeskriverlig i sin firnedring. Den blanksvarta färgen var nersmetad med mjölkchokladliknande massa, som sakta begivit sig ner mot därket hängande som häner från stag och skorstenensing.

Bestämda steg bördes i lejdaren.

Kapten kom åtföljd av sin son, Kapten Pojke, en förhoppningsfull och gladlynt yngling. De följdes av Maskinsten (han som hade stängt av ångan. Se Ängbåten 83).

Kapten hade riggat om. Snugg uniform, vit skjorta, svart slips med mera. De andra hade ännu inte hunnit vaska sig.

Tysta betraktade de styggelsen. Näsar rynkades, muttrande ord sades. Fi done! Detta var inte bra! (Ja Kaptens ordval var inte så sirligt, precis. Det återges inte här.)

Rorsman, Maskinisten och Kaptens Pojk beordrades att illa kvickt spola av skiten från livbåt och skorsten och det skulle vara färdigt inom en kvart, annars blev det minsann ingen sill och nubbe och inget annat heller.

Ivrigt störtade De Tre ner för att hämta slang och borstar.

Raskt rullades brandslang ut. Det visade sig snart, att det inte gick att dra slangen direkt från brandposten på fördäck ("Ni får inte ta vatten någonannanstans. Ni bara stänker ner!") upp på kommandobryggan över bryggskärmen. I samma ögonblick uppenbarade sig den snälle Chaofen och menade att det nog vore bäst att lägga ut all slang runt hela överbygganden. Då blev det inga kinkar och vock på smärtingslangen.

Sagt och gjort. De Tre la raskt ut slang från kranen på frontskottet föröver runt skanskapen, upp över "halkongen", in på övre däck om styrbord, runt överbyggnaden och uppför lejadaren till bryggan. Så en vacker bukt runt styrhytten och så ut mot skorstenen. Det var många meter slang.

Maskinisten gick ner på backen och vred högtidligt på kranen. Ett stilla brus hördes från slangen. Vattnet på väg!

Vid skorstenen stod Kaptens Pojk hållande i slangmunstycket. Nu skulle det bli rent! Geggan skulle spolås bort i yrande vattenkaskader! Snabbt och effektivt!

Det blev en högst två meters stråle. Det var inget tryck på vattnet. Snopen stod Kaptens Pojk med det stilla porlande slangmunstycket i handen som en sorts Manneken Pis, Strömstadsvarianten.

Maskinisten fann sig snabbt. Han masade sig ner i maskinrummet, där man just höll på att stänga för dagen, så att säga. Maskinisten, svettig och jäktad, började skriva på allsköns ventiler och värma en ångdriven brandpump, som snart började verka.

Glad i hågen ropade han sedan upp, att nu, minsann, kom det vatten. Själv avsåg han avvika och göra sig vacker inför kvällens fest.

Upp på soltaket var stämningen dov. Dels hade det blivit oot om tid, dels hade Kaptens kommit och undrat vad i helike man sysslade med, dels hade en duktigt stagad och lika duktigt högljudd man på kajen börjat skrika diverse "goda råd" åt De Tappra, som nu var bara två.

Jodå, trycket ökade och vattnet sprutade nu minst fem praktiga meter. Med lite tur kunde man nog nå skorstentoppen.

Då... greps Rorsman av ett våldsamt raseri. Med ett tigersprån(måja) störtade han fram till maskinskyldigt för att säga ett sanningens ord till slappingarna där ne-

re i stugvärmen. Just som han tänkte börja stängdes skylightet med en duns mitt framför näsan på den rasande Rorsman!

Med herkuliska krafter slet han upp den tunga luckan, inventerade snabbt sitt förråd av mustigheter och så...

Eländiga trankokare!! Smörögon!! Sotänglar!! Svartfötter!!

Allt tjöts frakostigt ner genom det öppna skylightet. Rorsman tystnade för att hämta andan och dängde igen luckan med ett dån.

Plötsligt hördes en pump gå i hög fart någonstans nere i ångbåten. Den hitills så slaka slangen pulsade som stora kroppspulsådern på en afrikansk elefant. Eftersom Kaptens Pojk stängt ventilen i slangens munstycke, hindrades vattnet att spruta ut. Instinktivt grep han munstycket, öppnade ventilen och...

Det var ett mycket högt tryck i slangen.

Nu hände allt snabbt. Kaptens Pojk tappade givetvis slangen. Liket en rasande kobra under anfäll snodde våldsamt fram och åter över hela kommandobryggan dränkade allt i sin väg med yrande kaskader salt havsvatten.

Trött på denna verksamhet stängde den sig sedan utombords. Den välstagade gamle snoren fick fick den våldsamma strålen i munnen och tystnade med gurgling och dröp av.

En öppen sportbil på kajen invid

BOHUSLÅN fick åtskilliga liter ombords.

Förtvivlan och förfäran grep de Tre Tappra. Hur skulle detta sluta? Vattenfildet måste stoppas! Rorsman kastade sig efter slangen och lyckades hålla den fast. Maskinisten tog sig snabbt och på omvägar till maskinrummet för att stanna den ursinnigt dunkande pumpen. Kaptens Pojk tog skydd för om styrhytten.

Rorsman var mån om att göra en gedigen insats. Han riktade munstycket uppåt och föröver så att vattenstrålen beskrev en stor vacker parabel över styrhytten. Så vackert vattnet glittrade i kvällstrålen. Så här skulle det skötas. Nyttja och nöje på samma gång. Synd att inte oljefläckarna på skorsten och livbåt förevann... och båten blev ju tvättad på bryggdäck... och...

Han lyckte sig höra skrik men slog bort tanken. Varför skrika i denna vackra kväll? Vattnet slutade spruta och Rorsman började rulla ihop alla slangmetrar, då plötsligt Kaptens visade sig. Han såg inte riktigt glad ut. Rorsman upptäckte bestört, att han dessutom verkade blöt, sjöblöt.

Kaptens såde mycket. Han så det uttrycksfullt och högt. Rorsman hade aldrig hört Kaptens sådan och er-tappade sig med ett intresserat iakttaga hur en liten på bildades på bryggdäcket under hans fötter...

Som läsaren förstår, hade Rorsman riktat slangen föröver och det



Här hämpades med vildsvin slang. Foto: B. Star-mark 1993.

vackra, i solen glittrande, vattnet hade efter sin parabolformade färd landat på BOHUSLÅNs fördäck där den fläckklädda besättningen förenöjt inväntade kvällens fina måltid tillsammans med några honoratiorens från Strömstad.

Det visade sig senare att Kaptens

fått det mesta vattnet på sig och att de andra midslappat med några lättare brottsojor.

Det blev en trolig kväll.

*En kommande nummer av Ångbåten om några år kommer på många boghyllan Den Enda och Sanna Berättelsen om Cybels uti berättas.*

*En bild att länge betrakta och begrunda. BOHUSLÄN på väg uppför älven  
Fallens Dag i Trollhättan en tidig julimorgon, VIKING flaggar över topp  
men ännu är det lugnt i Lilla Bommens gästhamn. De kända husen ligger  
de ska och Operan är just färdigbyggd. Både Tyska kyrkan och Navigation  
kan syns liksom punkthusen på Norra Galidheden.  
En kraftig regnskar har rensat luften och drar bort. Det doftar regnvåt jord  
Det blev en fin tur på älven.  
Foto: Leif Magnusson 1995.*



# Vinterarbeten 95-96

Under vintern 1995-96 gjordes stora och omfattande arbeten och ingrepp på vår ångare BOHUSLÄN. Allt skedde dock med största möjliga hänsyn till museala aspekter.

Det sedan flera år överhängande bytet till nytt toalettssystem har efter många om och men slutligen måst utföras - efter färfång förhoppning om dispens.

Ambitiösa och sofistikerade koncept för olika system hade redan tidigare arbetats fram för att ha i beredskap den dag vi blev tvungna att ersätta de gamla toalettterna.

## Nya toaletter

Det vacuumsystem vi slutligen bestämde oss för och som visade sig vara mest ekonomiskt, är nordskt med referenser till ett flertal skandinaviska och utländska fartyg. Helt nya toalettstolar har installerats i passagerartoalettterna och från dessa leder rörsystem med vacuumpumpar ned till tank i lastrummet.

Alla rör har lagts så osynligt som möjligt och inte mycket av ingreppen kommer att märkas, förutom givetvis i lastrummet.

För att även tillåta en fungerande toalett vid de tider, då ångaren är stillaliggande och pumpar inte är i drift, har besättningstoaletten blivit flyttad föröver till den så kallade



*En fullständigt normalt utseende på BOHUSLÄN under vintersäsong. Så här ser det ut nästan varje år, gärna endast några veckor före prövturen!  
Foto från Gotenias Varv: Charles de Serres, 1996.*

båtsmansskrubben. Här finns nu en modern snålspolande stol med direkt fall ner till uppsamlingstanken i lastrummet.

## Musealt

Rent musealt sett återgår besättningstoaletten nästan till ursprunglig plats ombord. Där den numera är förlagd fanns i begynnelsen ett litet biljettkontor. Strax för om detta en

toalett, där vi numera har dusch. Där den nya stadskrubben är belägen (vår tidigare besättningstolett) finns i fartygets tidiga år just en stadskrubb fast monterad.

Enligt beräkning skall toalettssystemet i sin helhet ha en kapacitet om cirka 2000 spolningar och denna bör räckta flera resor. Givetvis kommer nu krav att ställas på bland andra

maskinpersonalen vad gäller övervakning, beställning av tömning och annat. I fortsättningen kommer även kostnaderna för tömningar som tillägg till det rejäla ingreppet i kassan, som vi nödgats ta för hela denna kombinerade installation.

## I maskin...

Förutom dessa omfattande arbeten rådde stor verksamhet hela vintern i maskinrummet. Till allt vanligt underhållsarbete, som årligen är nog så grundligt, renoverades brännarna och ett nytt oljemätningssystem till dessa utfördes i enlighet med instruktioner från firstag i branchen.

Det från tidigare är konstruerade pumpbordet vid eldaredurken med alla sina kranar och ventiler, har tagits bort och all armatur är numera placerad på styrbords sida på bättre och mer diskreta platser.

Med dessa arbeten har en viss museal effekt uppnåtts. De gamla oljebriännarna, som byttes ut för flera år sedan, var mycket bullersamma och de nya är mycket tystare.

Efter vinterns arbeten blir ljudnivån kanske ännu lägre och framledes blir ljudnivån kanske ännu lägre. Dock, bruset från stora luftfläkten till det förörrade dragot finns kvar.

De tre små ångmaskinerna till generatorn, cirkulationspumpen och luftfläkten fick även de en grundlig översyn. Alla dessa moment är

tunga jobb, som ordnades av de aktiva i maskin.

## ... och på däck

Ett stort antal plankor byttes ut på det av väder och slitage hårt åtgångna promenaddäcket. Dessförinnan gjordes en omfattande förnyelse av de underliggande, illa rostskadade stringerplåtarna. Hela däckets har efter den delvisa förnyelsen i sin helhet slipats, nåtats samt oljats flera gånger på gammaldags vis med linolja.

På undersidan, i cafétörsan, har de nya trävita plankorna laserats i samma nyans som de äldre.

Däckshuset i teak började vi redan förra året att renskrapa och olja flera gånger. Detta fortsatte vi med.

Alla soffor på promenad- och aktordäcken monterades ned och förvarades i kajskjul, där de renskrapades och oljades flera gånger.

## Skrovet

Skrovet rostskyddsmålades och vitmålades fläckvis med två lager. I flera utrymmen ombord förekom rostnackning och grundlig målning

Bryggfronten i teak skrapades och oljades redan före vintern.

Det sedan flera år pågående omfattande elarbetena avslutades och besättningen har fått vänja sig vid en och annan flyttad kontakt.

Högtalareanläggningen skall för-

hoppningsvis fungera dels för guidning dels för välkomsthälsning samt för viktiga meddelanden.

Ångaren låg under hela vintern hos Gotenias Varv på Ringön och vi är varvet stor tack skyldiga för all välvillighet.

Träarbetena på däck liksom elarbetena och dem på brännarsystemet har utförts av entreprenörer. Sällskapets medlemmar har utfört rivning, rostskyddsmålning, teakarbete, slutmålning samt allt maskinarbete.

Under arbetenas gång såg fartyget ut som ett bättre hogsgnat slagfält. "Vinterbesättningen" frågade sig åtskilliga gånger om detta verkligen skulle bli en fungerande ångbåt igen.

Första maj kom med sedvanlig mygningsstar - och allt fungerade!

Varje år lika förunderligt!

Charles de Serres.



*En fin bild på ångaren BOHUSLÄN, när hon glider genom Kyrkesund på väg norrut.  
Hon vänder strax på frilt vatten och kommer in från höger i bild och lägger till vid  
Häröns brygga mitt i bilden.  
Foto: Johan Pettersson, Skärhamn, 1996.*

## Nu seglar vi snart igen!

Som vanligt har det lyckats redaktionen att få en titt in i kommande turlista. Vi har enligt gammal tradition hämsynslöst utnyttjat en licka i de innersta kretsarna.

Läsekretsen bör dock bestämma, att vi kom över dessa uppgifter helt nyligen. Då plockade vi ut två andra artiklar ur Ångbåten 89, som just då antligen skulle avseglas till tryckeriet.

Likadå bör bestämmas, att uppgifter i artikeln är preliminära och kan komma att ändras.

För åtgärder utom redaktionens kontroll ansvarar ej hotte dot förr.

I början av maj kommer den riktiga turlistan.

### Tall Ship Race.

Det stora evenemanget för säsongen är Tall Ship Race i mitten av augusti (13 - 1789). Varje dag under denna tid seglar BOHUSLÄN en kvällstur, varvid första dagens-tider anpassas till skeppens ankomst. De två följande dagarna ägnas åt turor, som passerar Eriksberg och Årsuddal.

*BOHUSLÄN har just vänt och är på väg mot Häröns brygga.  
Foto: Johan Pettersson 1996.*





Söndagen den 17 augusti lämnar skeppen Göteborg. Vår ångare följer dem.

Utförlig information kommer senare.

### "Fasta turer".

Under varje veckoslut från den 4 juni till den 27 augusti blir det kvällsturer i Göteborgs skärgård. Dessa är de verkligt lämpliga tillfällena att bjuda in sina vänner och bekanta till att bese skärgården. Turerna varar ungefär tre timmar.

Söndagarna vika åt längre turer norröver. Vid första tillfället går vi faktiskt åt nordost. Vi seglar då till Älvängen, där Carlmarks gamla repslagarbana visas. Kära läsare, när äkte Du ångbat till Älvängen sut?

En annan söndag ångar vi via Marstrand till Astol, "ön med husen", som vi så ofta passerat men aldrig besökt!

### Marstrand, Kyrkesund, Skäpesund, Skärhamn...

Lockande namn i vårt vackra landskap. Vår tredje söndagstur går via Marstrand till Klädesholmen och vidare runt Tjörn. Här ser man ju verkligen hur naturens utseende varierar från karga klippor till grönskande hummighet. En heldagstur som ger mycket.

På alla nordgående turer lägger vi till vid Marstrand för på- och avstigning. Staden är fartygets gamla



Ångaren strax norr Kyrkesund i den smala mudeltrade leden. Det är mycket grunt på ömse sidor. Foto: Johan Pettersson 1996.

hemmahamn och är alltid värd ett besök.

Näväl, en söndag i augusti seglar vi till Skärhamn, där ATHENES sjöbod och sjöfartsmuseet kan besökas.

Missade Ni den vackra Härön invid Kyrkesund förra året? Vi seglar dit i år också. Tilläggsmöjligheterna är väl inte de allra bästa men med ett visst manövrerande

går det. Härön är otroligt vacker så om vädret inbjuder till vandring ta med goda skor.

### Kustturerna

blir tvenno även denna säsong. Den första går 10 - 13 juli till Gravarna (Kungshamn). På nordgång anlöps Gullholmen, där Skepparhuset kan besökas under uphållet. I Lysekil

kan man se redaktören försöka ta trossen under ordväxling med däckbesättningen. Lördagen den 12 juli ägnas Sotekanalens Dag med rundtur genom kanalen.

På sydgång anlöper vi Mollösund för ett tvåtimmars upphåll.

Målet för den andra kustturen är Lysekil som är sluthögga och utgångspunkt för kvällsturer.

Goda anslutningar till och från kustturerna finns med Bohuslän och Bohustrafikens bussar. Lättaste och bekvämare omstigningarna finns i Lysekil, där hållplatsen ligger nästan kabelång från ångaren.

Givetvis anlöper vi Marstrand även på sydgång.

### Fallens Dagar.

Under veckoslutet 19-20 juli finns Fallens dag i Trollhättan. Vattnet släpps då på för fullt förbi kraftverket, ett skådespel, som lockar massor av glada människor, Göteborg-Posten är traditionenligt arrangör och sköter ensam biljettförsäljningen. Vi samarbetar med Bergslagens Jernvägssällskap, vilket innebär ångtågresa, ena hållet och ångbat andra. Det är en säregen resa, som bjuder på slussning och Göta Älvdalens vackra grönska. En tänkbar fördel är även att risken för svår sjögång är minimal.

Redaktionen medger med röda kinder att vi aldrig varit öster om Göta Älvbron med BOHUSLÄN så vi kanske ses på denna tur.



BOHUSLÄN vid Trollhättans slussar. Foto: Torsten Axberg 1996.

### Sista öppna turen

för säsongen går inte så långt, kanske, men en tur genom Snobbrännan till Öckerö och Hönö skäms inte för sig. Det blir bussstur till Hönö Klova, där det intressanta Fiskemuseet besöks. Museet har även en mycket intressant avdelning om fiskets roll under andra världskriget. Även bärgningen av U 843 1958 finns dokumenterad.

### Maten

På alla längre tur finns det själv matsal, där lugad varm mat serveras, som café, som tillhandahåller goda smörgåsar, drycker, te och kaffe. Goda och ljuvliga drycker till varmrätterna och kaffet finns givetvis.

Under onsdagsturerna finns caféservering.

### Välkommen ombord!

Kära läsare, varmt välkommen ombord i våra fartyg! Vi hoppas alla, att resan skall ge mersmak och kanske ge impuls att börja arbeta ombord för att ge oss än bättre möjligheter att bevaka våra kära fartyg som levande, aktiva representanter från en svunnen epok i vår kultur.

På hösten, slutligen, är Ni välkomna ombord i FÄRJAN 4 och "bogi" stadsvandringar till intressanta delar av Göteborg.

På återseende ombord-säsongen 1997!

# Tankenöten



Nu gäller det att tänka efter. Frågorna gäller: 1) Var är bilden tagen? 2) Under vilket decennium är den tagen? 3) Vilka är ångbåtarna akter om BOHUSLÄN? Hör av Er till redaktionen och hjälpa med kunskaperna! Foto ur Terje Fredhns samlingar.

## AKTERSALONGEN.

### Olyckor.

Sällskapet Ångbåten har hittills varit skonad från olyckor. Vi vet mer än väl att olyckan är framme, när man minst anar det.

Några andra föreningar har dessvärre drabbats illa.

Sommaren 1996 härjades ångaren FREJA av en förödande brand endast några dagar före sin sjösättning. Fartyget blev mycket svårt skadat men återuppstår sannolikt kommande sommar.

Våra nära vänner i Spårvägssällskapet Ringlinien fick yagn 208, den stora längdragsvagnen, svårt skadad i en olycka vid Sannaplan, där den på grund av lövhalkan kolliderade med en framförvarande vagn.

Inga svårare personskador vållades turligt nog.

Sällskapet Ångbåten uttrycker sin medkänsla över det inträffade och hoppas på ett snart återseende på Fryken respektive Göteborgs spårvägarlä.



### TANKENÖTEN

i Ångbåten 88 föreställer ångakten WALLRUS till ankars på redden i Lysekil. Byggnaden på berget är den nya kyrkan under byggnad. Den gamla kyrkan stod i Kyrkvik vid Gamla Kyrkogården (inte långt från redaktionen) och flyttades till Bohus-Malmön, där den ännu finns. Många svar har kommit in. Mycket långa och utförliga svar har kommit från Ernst-Gunnar Schiller och Bengt Rasin.

Redaktionen ser att åtskilliga i läsekretsen kan mer om staden än vi själva.

### MITTBILDEN

i 88:an föreställer ångaren GÖTEBORG under kompassjustering på Älvsborgsfjorden strax innan hon ska påbörja seglatsen. Ett femtontal svar har kommit på denna fråga. Tack.

\* \* \*

### UPPLYSNINGAR

önskas om sjökapten J.R. Olsson i Bohuslänska Kusten. Han bodde på Fiskobäckskil och förde befäl på bolagets ångare. Hör av er!

### AKTERSPEGELN

På akterspegeln återger vi den världskart av Harry Böckman på Marstrand, som vi just vid tryckningen fick från honom.

Vi har fått dikter med havsanknytning från läsekretsen och välkomnar fler.



### Hon blåser för kanalen.

Vintern har nu släppt sitt tag  
och Våren kommer dag för dag,  
Snart så är vi i månaden Maj,  
då solen skall skina över Marstrands kaj.  
Vi går där och väntar på en signal,  
när s/s Bohuslän blåser för Albrektsunds kanal.  
Större båtar kan ej mötas där,  
det är därför Hon blåser så här.  
Under många år vi hennes tuta hörde,  
när Hon genom Kanalen körde.  
Det går som en stöt genom människor vid hamnen,  
ty s/s Bohuslän vill man ge stora famnen.  
Hon är som ett smycke på våran kust,  
trots hon med havet haft mången dust.  
Hon är av årgång gammal men god,  
sköts av sin besättning som en klenod.  
Därför är det nåt visst varje år,  
när s/s Bohuslän kommer med Vår.  
För oss som hunnit äldre bli,  
är väl detta Nostalgi.  
Men vi hoppas att vi får,  
höra henne ännu under många år.

Harry Böckman, Marstrand