



ÅNGBÅTEN Årg 55 • Nr 1 2019 • **172**

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Gunnar Söderberg, Bergläran 4, 426 69 V. Fröhamla, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@palgonet.se
Prenumerationsavgiften för år 2019 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asplykevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Dansgård Litho 2019. Miljömärkt Tryckaak 3041 0596

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2019 är 200 kr. Plusgirot: 62 16 06-3, bankgirot: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stenametall.se

Vice ordförande: Eva Helmeron, tel 0705-65 21 87, eva@helmeron.se

Sekreterare: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Kassör: Anne Marie Eriksson Teichera, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglisonsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggnings vid Skeppstorn.

För beställningstrafiken svarar,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannbaveri.

Innehåll Ångbåten 172

Försalongen	2	BOHUSLÄNS ångskorsten	13
Mot en ny säsong!	3	Stenpiren på ett gammalt vykort	14
Virtuell säkerhetsutbildning	4	Båtar runt omkring	15
Aktuellt från FÄRJAN 4	6	100 år sedan PER BRAHE förläste	16
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	8	Under däck akterut i BOHUSLÄN	18
BORØYSUND åter under ånga	10	Akteripeghn	24
Inge Nilsson – minnesord	12		

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 172!

Dagarna blir allt längre och vi går mot en ny säsong med fina ångbåtsurer.

Säsongen 2019 har förberetts ombord under vintern i ångaren BOHUSLÄN. Bo Starmark rapporterar om detta.

Framtiden för FÄRJAN 4 börjar ljusna. Gunnar Söderberg har en hoppfull rapport. Kommer pengarna att räcka?

Vidare skriver vi om norska ångaren BORØYSUND som klassat på Gotenius varv. Vi var där före hemresan.

Vi uppmärksammar 100-årsminnet av ångaren PER BRAHES förlisning 1918.

Ragnar Magnander visar oss ett gammalt vykort från Stenpiren och skriver om det.

I en stor artikel beskriver Gunnar Söderberg inredningen akterut under däck i ångaren BOHUSLÄN.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområden: Ångbåtar och ångbåts trafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 2 2019 (173) 8 april 2019

Nr 3 2019 (174) 16 september 2019

Omslaget

Norska ångaren BORØYSUND lämnade Göteborg 20 februari, här fångad vid Stuvö i Göteborgs norra skärgård.

Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 1 2019

Tredje sidan

Ångbåtsvänner!

Snart, snart är det dags igen för en ny seglingsäsong.

En ny säsong med en blandning av det gamla vanliga, lite nytt och lite nygammalt, precis som det skall vara.

Ombord har det jobbat hela vintern, en del mer synligt än annat, precis som varje år, läs om det längre in i *Ångbåten*!

Vi jobbar med att lyfta in oss i nutiden som till exempel med att alla i besättningen skall genomgå Internetbaserad utbildning, gällande säkerhet ombord.

Det är en utbildning som alla oavsett befattning klarar av – de flesta har

redan gjort det vilket värmer ett säkerhets hjärta som mitt.

Inom Sällskapet Ångbåten är det viktigt med kontinuitet. Vi har historien med oss men vi lever nu och blickar mot framtiden.

En viktig del i vårt arbete gör vi inte ens ombord. Det är det jobb som alla medlemmar och aktiva gör när de inte är ombord. De är ambassadörer.

Berättar och informerar om vårt fartyg och vår verksamhet så ofta de kan. Vi försöker att synas så mycket vi kan. I vår kommer vi att ha en utställning hos Lundby Stadsdelsnämnd och delta i Ar-

betslivsmuseernas Dag 11 maj vid Volvo Museum i Arendal. Tänka sig att det är många som inte kan skilja oss från andra fartyg, eller inte ens vet vilka vi är – vilken utmaning!

EVA HELMERSON
VICE ORDFÖRANDE

Möte för aktiva medlemmar

ombord i KUNGSÖ vid Stenpiren
lördagen 13 april kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

Säkerhetsövningar för aktiv besättning i ångaren BOHUSLÄN hålls ombord i slutet av april

Datum och tid är inte fastställda. Se vidare information på hemsidan, Facebook eller Instagram.

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren,

Tisdagen 4 juni 2018 kl. 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande



Snart står vi där igen, – på ferdäck, – umgås och njuter av sommaren och ångbåtsresan genom skärgården! Foto Bo Starmark

Ångbåten Nr 1 2019

Virtuell säkerhetsutbildning



Grundläggande säkerhetsutbildning
- EN INTRODUKTIONSUTBILDNING FÖR DIG SOM SKA ARBETA I SKÄRGÅRDSTRAFIK

GRUNDLÄGGANDE SÄKERHET	BRANDSKYDD	PASSAGERARSÄKERHET	LASTSÄKERHET
			
TILL UTBILDNINGEN	TILL UTBILDNINGEN	TILL UTBILDNINGEN	TILL UTBILDNINGEN

Vår samarbetspartner Skärgårdsredarna har en säkerhetsutbildning som finns på deras hemsida, en s k e-learning. Den var tillgänglig redan inför förra seglings säsongen.

Den innehåller en teoridel med uppföljningsfrågor, och avslutas med ett "prov".

De delavsnitt som tas upp är: grundläggande säkerhet, brandskydd, passagerarsäkerhet, lastsäkerhet.

Efter genomförd och godkänd utbildning kunde man skriva ut ett kursintyg/certifikat.

Alla i besättningen ombads att gå igenom denna kurs och ta med och lämna kursintyg ombord, där de hanteras tillsammans med övriga intyg för besättningen.

Och alla, från mässkalle till kapten, löste denna önskan till 100%.

Utbildning fungerar som ett mycket

bra komplement till övriga säkerhetsövningar vi håller ombord.

Inför årets seglingsäsong gör vi ett omtag på denna utbildning, repetition för den som redan har godkänt intyg. Nyttillkomna besättningsmedlemmar får ta med sig kursintyget ombord.

För oss som jobbar med säkerhet ombord känns det mycket bra, alla får samma information.

EVA HELMERSON

Ångbåten Nr 1 2019

Aktuellt från FÄRJAN 4

I förra numret av *Ångbåten* berättade vi att det skulle vara ett nytt möte före jul mellan färjans ägare Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum och Sällskapet Ångbåten. Så blev inte fallet utan mötet blev senarelagt till den 20 februari.

Under mellantiden har vi sökt nya alternativ för att få igång färjan igen. VEA (Vatten & Ånga) i Sävsjö har besökt färjan och undersökt pannan för att se om de skulle ha möjlighet att reparera den.

En fördel med reparation är att det är billigare än att köpa och installera en ny ångpanna. Den ekonomiska situationen är ju sådan att det är svårt att få ihop tillräckligt med pengar till reparation och ännu värre till en ny panna.

Då kan reparation av pannan vara bättre under förutsättning att kostnaden är betydligt lägre och att resultatet blir en panna som kommer att hålla under överskådlig tid. Från VEA har vi därefter fått en offert på reparation av pannan.

Vid mötet den 20 februari representerades Stiftelsen av Oscar von Sydow. Från Kulturförvaltningen deltog Carina Sjöholm och Björn Varenius. Från Sällskapet deltog Jerker Paulsson, Jan Olofsson, Per Ahlquist och under-teknad.

Mötet hölls i en positiv anda med målet att få färjan i drift och därmed kunna generera intäkter snarast möjligt.

Ägaren fick ett förslag från Sällskapet om hur vi kan gå vidare för att få färjan i drift utan att Sällskapet tar på sig något



Ake Karlsson vid manöverplatsen i färjans maskinrum den 1 maj 2015. Foto Gunnar Söderberg.

ekonomiskt ansvar, men hjälper till för att få pannan reparerad. Jan Olofsson redogjorde för den av VEA föreslagna reparationsmetoden.

Parterna var överens om att gå vidare med att ge VEA i uppdrag att ta fram ett tekniskt underlag för ett KKI (Konstruktions Kontroll Intyg).

Underlaget innehåller ritningar och en beskrivning av vad som ska göras, hur det ska göras, erforderliga beräkningar samt tillämpliga normer. När detta underlag är klart ska det föreläggas och godkännas av kontrollorganet för pannan, Inspecta, som utfärdar ett KKI.

Oavsett om vi får ett godkänt KKI eller inte behöver vi därefter ett nytt avstämningsmöte med ägaren.

Vid mötet med ägaren var vi också överens om att Sällskapet ska fortsätta söka ytterligare bidrag till pannprojektet. Vi har också lovat fortsätta med tillsynen av färjan.

Om reparationsmetoden blir godkänd och det finns tillräckligt med pengar är målet att reparationen utförs under hösten 2019 så att FÄRJAN 4 kan vara klar för trafik under nästa år när den fyller 100 år.

GUNNAR SÖDERBERG

BOHUSLÄNS sommarturer 2019

Ångaren BOHUSLÄNS sommarturer 2019 är beslutade och sommarturlistan under tryckning. För att våra resenärer ska kunna planera sommarens turer i god tid ges en översikt här.

För närmare detaljer om avgångs- och ankomsttider, biljettpreiser, förköp samt servering ombord hänvisas till sommarturlistan eller Sällskapetets hemsida www.steamboat.se

Res med BOHUSLÄN i sommar!

Bästa sättet att stödja bevarandet av ångaren BOHUSLÄN är att resa med den. Den fina salongsinredningen, promenaddäcken och ångmaskinens lugna rytm kan inte upplevas i andra passagerarfartyg på västkusten.

När du reser och njuter av mat och dryck ombord i BOHUSLÄN ger det viktiga intäkter till ångarens drift och underhåll. Turerna utgår från Stenpiren i Göteborg om inte annat anges.

Lödöse medeltidsmarknad 26/5

En nyhet är att BOHUSLÄN går upp för Göta älv till Lödöse medeltidsmarknad söndag 26 maj. Det blir tre timmars uppehåll för rundvandring i Lödöse och guidat besök på Lödöse museum.

Lödöse var från medeltiden Sveriges enda hamn mot väster. Staten beslöt flytta borgarna till Nya Lödöse (Nylöse) vid nuvarande Gamlestaden 1473. Gamla Lödöse levde dock kvar och miste stadsrättigheterna först 1646. Lödöse ligger i Lilla Edets kommun.

Avgång sker från Stenpiren 10.00 med återkomst 19.30.



Kön till ångaren *Bohuslän* tur från Strömstad till Idefjorden 26 juli 2009. Styrman Claes Verner vid landgången. Foto Ingolf Ibsen/ard Benjaminus.

Kvällsturer onsdagar 29/5-11/9

Den traditionella rundturen avgår onsdagar 18.30 med återkomst 21.45. Resan går genom Göteborgs norra och södra skärgård. Turen är ett bra tillfälle att ta med vänner och visa upp skärgården och Göteborg från sjösidan.

Göteborg-Öckerö-Marstrand

Turen går sex lördagar; 15 juni, 29 juni, 27 juli, 3 aug, 17 aug och 31 aug. En nyhet är att turen anlöper hamnen på Öckerö (istället för Björnhuvudet) för av- och påstigande. Resan fortsätter genom norra skärgården. Den smala

Albrektsunds kanal passeras innan Marstrand anlöps för tre timmars uppehåll. I Marstrand kan man vandra i staden eller runt ön, bada i havet eller besöka fästningen. Avgång Stenpiren 10.00, Öckerö Hamn 11.15, återkomst Öckerö 17.35, till Stenpiren 19.00.

Sillens dag, Klädesholmen 6/6

Nationaldagen går BOHUSLÄN på en dagsutflykt till Klädesholmen utanför sydvästra Tjörn där Sillens Dag firas med olika aktiviteter. Omkring tre timmars uppehåll på Klädesholmen. Avgång Stenpiren 10.00, återkomst 19.30.

Träbåtsfestival med båt & buss 6/7

Res med ångaren till träbåtsfestivalen i Skärhamn. Förutom träbåtar finns det tändkulemotorer, modellbåtar och annat från kustkulturen. Avgång Stenpiren 10.00. Ca fyra timmars uppehåll i Skärhamn. Hemresan går från Skärhamn med buss. Återkomst 18.30.

Runt Tjörn från Skärhamn 7/7

Turen går medurs runt Tjörn förbi Nösund, genom Strigfjorden, Hakefjorden och Hjärteröfjorden. Avgång från Skärhamn 11.00, återkomst 15.00.

Träbåtsfestival med buss & båt 7/7

Buss från Stenpiren 10.00 till Skärhamn för ca fem timmars besök på Träbåtsfestivalen. Med BOHUSLÄN från Skärhamn 16.00 till Göteborg med ankomst 19.30.

Göteborg-Marstrand-Lysekil 12/7

BOHUSLÄN avgår 10.00 från Göteborg och anlöper Hedvigsholmen i Marstrand 12.30 för av- och påstigande. Gullholmen anlöps för ett längre uppehåll iland. Båtresan går vidare till Lysekil 17.45. Buss från Lysekil 18.00 för hemresan till Göteborg med ankomst 20.00.

Sotekanalens dag 13/7

BOHUSLÄN avgår från Lysekil och passerar Malmön och Kungshamn före passagen genom Sotekanalens. Därefter vidare till Hunnebostrand där Sotekanalens Dag firas. Ca 1,5 timmars uppehåll i Hunnebostrand innan BOHUS-

LÄN går tillbaka till Lysekil. Avgång Lysekil 11.00, återkomst 18.00.

Lysekil-Marstrand-Göteborg 14/7

Buss från Stenpiren 09.30 till Lysekil. BOHUSLÄN avgår från Lysekil 12.00 längs kusten söderut. Marstrand anlöps för ett längre uppehåll innan resan fortsätter 17.00 till Göteborg med ankomst 19.30. Buss avgår från Stenpiren 20.00 till Lysekil med ankomst 22.00.

Göteborg-Kungshamn 18/7

BOHUSLÄN avgår 10.00 från Göteborg och anlöper Hedvigsholmen i Marstrand 12.30 för av- och påstigande. Gullholmen anlöps för ett längre uppehåll iland. Båtresan går vidare till Lysekil med ankomst 17.45 och Kungshamn med ankomst 19.30. Buss från Kungshamn 20.00 för återresan till Göteborg med ankomst 22.00.

Kungshamn-Strömstad 19/7

BOHUSLÄN avgår från Kungshamn 10.00 genom Sotekanalens och vidare norrut längs kusten genom Hamburgsund, Fjällbacka skärgård och Havstenssund till Strömstad med ankomst 16.00. Buss från Strömstad 16.30 till Kungshamn med ankomst 18.00.

Strömstad-Idenfjorden 20 och 21/7

Årets special är två rundturer från Strömstad genom skärgården norrut och längs gränsen till Norge genom Svinesund till Idefjorden. Halden med Fredrikstens fästning passeras innan

BOHUSLÄN följer Idefjorden söderut och vänder utanför Krokstrand. Avgång Strömstad 12.00, återkomst 17.00.

Strömstad-Kungshamn 22/7

BOHUSLÄN avgår från Strömstad 10.00 söderut genom Havstenssund, Fjällbacka skärgård, Hamburgsund och Sotekanalens till Kungshamn med ankomst 16.00. Buss från Kungshamn 16.30 till Strömstad med ankomst 18.00.

Kungshamn-Göteborg 23/7

BOHUSLÄN avgår från Kungshamn 11.00 och anlöper Lysekil 12.45 för av- och påstigande. Marstrand anlöps för ett längre uppehåll innan resan fortsätter 17.00 till Göteborg med ankomst 19.30. Buss avgår från Stenpiren 20.00 till Kungshamn med ankomst 22.00.

Repslagarmuseet i Älvängen 7/9

BOHUSLÄN går upp för Göta älv till Älvängen där uppehåll görs för besök på Repslagarmuseet som visar hur repslagning går till. Avgång Stenpiren 10.00, återkomst 17.30. I år görs ingen rundtur med BOHUSLÄN från Älvängen utan ångaren ligger kvar under uppehållet.

GUNNAR SÖDERBERG

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Våren närmar sig och ombord i vår ångare jobbas det för fullt framför allt i maskin. Ännu är det alltför kallt för arbeten på skrovet utsida. Vinterbesättningen har varit stor eller till och med mycket stor denna säsong till stor glädje för arbetsledningarna.

Fartyget är uppvarmt så ingen fryser varbelst man är ombord. En omtyckt mat-paus finns alltid vid 12-tiden. Det har varit gott om folk ombord i ångaren, ett verkligt glädjande faktum. Med sådana insatser kommer vi alltid framåt.

Maskin

De största arbetsinsatserna har hittills under vintern gjorts i maskin. I förra numret av *Ångbåten* nämndes några av de punkter som skulle åtgärdas. Så har också skett. Men alla jobb hade inte kunnat uträttas om inte så många ställt upp.

Detta har fört med sig att Maskin ligger långt fram i planeringen och nu, i februari, kan börja ägna tid åt målning och polering. Det händer minsann inte varje år. Så småningom ska ångpannan fyllas och besiktning verkställas. Trots det mycket gynnsamma läget måste alltid en 105 år gammal ångbåt hållas under skärpt bevakning. Man vet aldrig.

Däck

Fuktskador har stundtals infunnit sig i överbyggnaden. I början av vår verksamhet, på 1970-talet, läckte det i taket på flera ställen och tapeter och annan "väggbeklädnad" for illa. Vi lät då täcka båtdäcket med aluminiumplåt. De flesta



Inför den nya säsongen är även ångpannans gavel nymålad och fin. Foto Bo Starmark

läckorna försvann. Men känsliga ställen finns kring skylighten. Dessa är gjorda av "godt tackjärn" och mycket tunga. Här har över tid funnits svärbemästrade läckor som äntligen tycks ha upphört.

Vid reparationerna har material köpts in med samma mönster som originalet "linkrusta". Nu åtgärdas några få fuktskador. Listverket i och omkring taket är gjort i polerad valnöt.

Högtalarsystemet är ett sorgebarn. Det ingår i säkerhetsutrustningen och skall fungera i alla lägen. Den saltbemängda miljön vi alltid befinner oss i, är

ingen hälsokur för elsystem.

Dessutom har kablaget ombord blivit alltmer omfångsrikt i takt med nya bestämmelser. En stor översyn av elsystemet i och kring styrhytten pågår i nuläget.

Ångarens utsida får vänta på den världliga målningen till i april. På däckshuset däremot har underhållet kommit i gång. Här sker jobben i skydda från kalla vintervindar även om inte plusgraderna är många. Det rör sig om stora ytor som ska slipas och sedan oljas. Vi oljar teaken men lackar inte.



Förvaltningen

Det skrivs inte så mycket om vår förvaltning, "Kassans" stora arbetsbörda, t ex momshanteringen eller ledningens alla löpande ärenden. Inte så glamoröst men så nödvändigt och ofrånkomligt.

Under vintern skall en reviderad brand- och säkerhetsplan liksom nya och lättbegripliga översiktstabläder skapas. Dessa sitter bland annat i övre tamburen och på mellandäck vid nedgången till maskinrummet. Detta är ett viktigt arbete, som ska godkännas av Transportstyrelsen. Till all lycka har vi även på detta område fullvärdig kompetens.

Till sist...

Det finns många kuggjul i vår verksamhet. Åtskilliga syns inte alla medan andra är nog så märkbara. Men alla är lika viktiga för att hålla vår ångare i gång och i perfekt skick. Man må vara äldre eller yngre, kunnig eller en "enkel amatör" – alla är lika väsentliga och lika välkomna i ångaren BOHUSLÄN under hela året.

TEXT & FOTO BO STARMARK

Övre bilden: Gunnar Söderberg fäster taklisterna av valnöt efter fjörnyelse av ockläbraden i övre däck.

Nedre bilden: Detaljbild från inredningen i vestibulen mot matsalongen på övre däck. Hatthylla med krokar och krek för matsalälvoren.

BØRØYSUND åter under ånga

Ångaren BØRØYSUND som tillhör Norsk Veterarskibsklub i Oslo har legat på Gotenius Varv under vintern för 5-årsklassning. Söndagen den 17 februari var Sällskapet Ångbåtens aktiva medlemmar inbjudna för att besöka ångaren.

Laila Andresen, som flera av oss träffade redan när BØRØYSUND deltog under det första ångbåtsmötet i Göteborg 1976, berättade dels om varvsbesöket och dels om den stora reparationen av pannan som utförts under förra året.

Långresa med pannproblem

Sommaren 2016 var BØRØYSUND på långresa till Lofoten och Vesterålen, som var hennes hemnavatten i reguljär trafik från 1925 till 1960. Under sommarresan inträffade intryckningar på pannans båda eldrör. Babords eldrör hade en liten intryckning medan den var betydligt större på styrbords eldrör.

Vid återkomsten till Oslo utfärdade Inspecta förbud mot fortsatt drift av pannan. Intryckningarna har bedömts bero på flera samverkande faktorer. Troligen främsta anledningen är att en tjock kolfyl i kombination med isolerande pannsten och olja från cylindermörjningen på vattensidan har medfört överhettning av stålet i eldrören.

En bidragande orsak kan också varit att varken skumning eller bottenblåsning av pannan har fungerat som det ska göra för att få ut flytande orenheter och sediment.



BØRØYSUND passerar Rya Nabbe i grymingsfuset på resan från Göteborg till Oslo den 20 februari 2019. Foto Ragnar Magnander

Nyrenoverad panna

Pannan har reparerats vid Bredalholmens Dokk og Fartøyvernsenter utanför Kristiansand. Varvet på Bredalholmen, som ägs av en stiftelse, etablerades 1996 som ett nationellt fartygsvårncenter för fartyg byggda i stål. Varvet använder den gamla torrdockan från 1876 och är bland annat specialister på nitning vid plätbyten.

Övre halvan av de båda eldrören har förnyats genom insvetsning av nya eldröshalvor. För att komma åt eldrören fick alla stagtuber och tuber demonte-

ras. Taket på båda flamugnarna har också förnyats liksom stagtuber och tuber. Anordningarna för skumning och bottenblåsning har gjorts i ordning så att de ska fungera tillfredställande.

Kostnaden för pannrenoveringen har uppgått till sju miljoner norska kronor, vilket främst har bekostats genom bidrag från Riksantikvarien i Norge.

Riksantikvarien utsåg 2014 BØRØYSUND till ett fredat fartyg. Fredningen är en kvalitetsstämpel som visar att BØRØYSUND är ett kulturminne med högt värde. Ett villkor för bidraget från

Ångbåten Nr 1 2019



Ångbåten Nr 1 2019

Riksantikvarien var att originalpannan skulle repareras om så var möjligt istället för att bytas mot en nyttillverkad panna.

Besöket i Göteborg

Efter reparationen av pannan var det dags för 5-årsklassning av fartyget. Eftersom det inte fanns något varv i Sydnorge med ledig kapacitet för torrsättning föll valet på Gotenius Varv, som man anlitar även tidigare.

Sjöfartsdirektoratet har utfört 5-årsklassningen. Varvet har blåstrat och mätlat skrovet. Invändigt hackades all betong upp i kölsviner för noggrann inspektion av plåtarna innan återställning gjordes.

BØRØYSUND gick för egen maskin från Göteborg mot Oslo den 20 februari. Nu ska ångaren slutputsas inför sommaren med förhoppning om många beställningsturer och många passagerare på de allmänna turerna. Behovet av intäkter är mycket stort!

Fartygsfakta

BØRØYSUND, som är byggd 1908 vid Trondheims Mek. Verkstad, är 33,1 m lång och 5,5 m bred. En trippelmaskin på 210 ind. hk. ger 9 knops fart. Pannan är koleldad. Antal passagerare är 100.

Läs mer om BØRØYSUND på www.nvsk.no

GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Laila Andresen berättar om fartyget för besökarna från Sällskapet Ångbåten. Foto GS

Nedre bilden: Pannfronten. Foto GS

Inge Nilsson – minnesord



Inge Nilsson, som under flera decennier var verksam på däck i BOHUSLÄN, gick bort den 29 november 2018. Inge blev 82 år.

Inge var starkt engagerad i arbetet med renoveringen av salonger och hytter samt övriga inredningsdetaljer i BOHUSLÄN. Vad jag kommer ihåg var Inges första stora engagemang renoveringen av matsalongen vintern 1971-1972 där Sven-Anders Boman och Inge ledde arbetet.

Inge var en mycket duktig inredningssnickare. Det var väl ett påbrå från hans pappa, som var inredningssnickare på Götaverken och kunde hjälpa till med goda råd om det behövdes.

Till professionen var Inge urmakare i Ahlbergs uraffär på Kungsgatan. När tjänsten drogs in startade Inge eget urmakeri i villan på Hisingen.

Som urmakare var Inge van att arbeta med metaller och han återskapade de fina mässingslampetterna som sitter på takstötterna i mat- och röksalongerna. De var då borta efter moderniseringen av salongerna inför BOHUSLÄNS trafikstart i Öresund 1954. Inge tog även fram gjutmallen för ögonbrynen som sitter över fönstren i mellandäck. De gamla var då borta sedan lång tid tillbaka.

Inge var med i styrelsen från 1975 till 1993 som ansvarig för däckavdelningens renoveringsarbeten. När Inges älskade Hillevi gick bort drog Inge ned på arbetet ombord i BOHUSLÄN.

Inge byggde en stor och mycket fin modell av BOHUSLÄN i skala 1:32 som var 135 cm lång. När Inge nu är borta får vi hoppas modellen lever vidare som ett fint minne av honom.

TEXT & FOTO GUNNAR SÖDERBERG

Inge Nilsson i full aktion med skräddynan i aktere babordshytten akterut under däck i mars 1982

BOHUSLÄNS ångskorsten

Vad händer med den förbrukade ångan?

På BOHUSLÄNS skorsten sitter två grövre rör. Det i förkant är till säkerhetsventilen. I akterkant sitter ett rör som det ibland kommer ånga ur när fartyget ligger vid kaj, men inte under gång.

Röret är kopplat till en spillvattentank i maskinrummet dit ledningarna för returånga är kopplade. De största returledningarna kommer från pannfläkten som levererar luft till oljebrännarna och från ångmaskinen som driver generatortorn, "lysmaskinen". Dit går även returledningarna från tre ångpumpar samt värmeledningar, varmvattenberedare och kaffekokare.

Anledningen till att det kommer ånga när fartyget ligger vid kaj är att vid eldning går returångan från fläktmaskinen till spillvattentanken. Då blir tanken så varm att det går ånga upp i ångskorstenen och det bildas som en ångvimpel vid röret.

När man ska köra igång huvudmaskinen startar man först kylvattenpumpen. Returledningen från den går då inte till spillvattenpumpen utan direkt till kondensorn för huvudmaskinen. Kondensorns uppgift är ju att ta hand om returångan och omvandla den till vatten som kan pumpas tillbaka till pannan via luft- och matarpumpen.

Det skapas även ett undertryck i kondensorn, "vakuum", som förbättrar verkningsgraden på maskinen. När huvudmaskinen har kommit igång stängs en ventil på spillvattentanken så att returångan från hjälppångmaskinerna går till

kondensorn så att detta vatten tas tillvara i pannan. Dessa maskiner får då även vakuum som minskar ångförbrukningen.

Under en normal resa är det bara returånga från varmvattenberedaren och kaffekokaren som går till spillvattentanken.

Ibland kan man på fördäck, före en resa, känna att det kommer ett lätt duggregn, trots att det inte finns ett enda moln på himlen. Det händer när det blåser lätt från aktern. Då kan ångan från ångskorstenen kondensera i luften och falla ner som ett lätt regn.

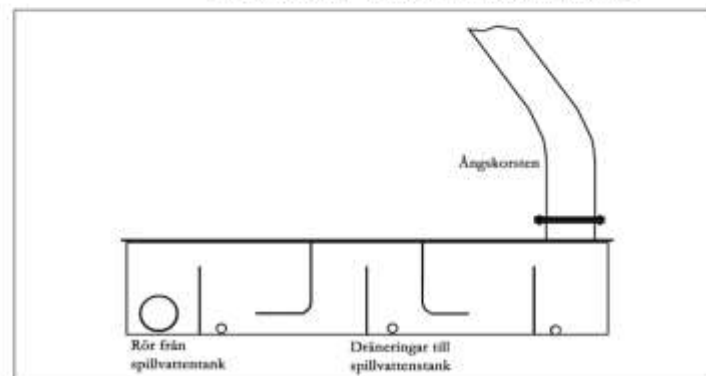
I nederkant på ångskorstenen sitter en stor låda, en "ångfälla" utformad som en labyrint. Den gör att ångan kondenseras mot plåtarna och rinner tillbaka till spillvattentanken.



Övre bilden: "Ångfällan" i ångskorstens nederkant, en stor låda utformad som en labyrint.

ÅKE KARLSSON

Nedre bilden: Skiss över "ångfällan".



Stenpiren på ett gammalt vykort



Göteborg. Stenpiren med Gölaverken i bakgrunden.

Med anledning av de trevliga bilderna från Skeppsbroplatsen för och nu i föregående nummer av *Ångbåten*, vill jag visa ett gammalt härligt vykort, visserligen inte från exakt samma ställe, men där vykortsfotografen ändå har tagit en Göteborgsbild inom samma geografiska område.

Som synes är motivet Stenpiren, och det som gör denna härliga bild njutbar är de ångbåtar som kommit med på vykortet.

Vid Stenpirens västra sida ligger de båda Marstrandsångarna S:t ERIK (närmast) och MARSTRAND. På den östra sidan syns längst ut ångaren GÖTEBORG

följd av ångaren KUNG RANE (med fören mot GÖTEBORG). Närmast i bild ligger ångaren UDDEVALLA. På utsidan av UDDEVALLA ligger en liten lastångare förtöjd. Det är VICTOR, som tillhörde Ångbåts AB Bohuslänska Kusten liksom de senast nämnda ångarna.

Även längst in mot Residensbron ligger en mindre lastbåt, men den vet jag inte namnet på. När det gäller de två små bogserbåtar, som ligger lite till vänster utmed Skeppsbrokajen, är mina kunskaper om bogserångare och liknande båtar starkt begränsade.

Jag tar därför hjälp av min båtolog-kamrat Bertil Söderberg, liksom jag vykortsnörd och dessutom kunnare av Göteborgs hamn dess bogserbåtar, ångfärjor och liknande.

Bertil säger att Bogserkompaniets HARRY ligger närmast kajen. Den andra lilla bogserbåten är HERVOR som ägdes av skeppsredare Justus Waller. Mellan S:t ERIK och MARSTRAND skimtar Transatlantics bogserångare GLAN.

Bertil uppger vidare att det stora fartyget, med svart och vitt skrov, som ligger vid Götaverken är det norska valkokeriet SKYTTEREN. Fartyget har nyligen varit aktuellt i samband med de dykarundersökningar, som företagits vid vraket. SKYTTEREN sänktes 1942, under andra världskriget, och ligger sedan dess på havets botten nära Måseskär. Fartyget utgör ett allvarligt miljöproblem, eftersom det läcker olja.

Detta vykort är hur som helst en väldigt trevlig och intressant hambild, och utöver alla ångbåtar finns det ju även en hel del små trevliga detaljer att studera, inte minst alla gamla bilar m.m.

Vid Stenpirens inre del syns en liten kiosk, där man tydligen sålde film, och till höger om kiosken fanns vid denna tid även en tidstypisk och vacker te-

lefonhytt. Observera också det fina mönstret på stenläggningen mellan de parkerade personbilarna.

Det fotografiskt framställda vykortet är en produkt från den välkända vykortsfirman T-Foto (C.A. Träff), vars logga också finns nere till höger. Vykort från Träff var allt som oftast av mycket god kvalitet.

På kortets baksida framgår att det är Alrik Hedlund, Göteborg, som är vykortets utgivare. Mellan dessa båda företag fanns nämligen ett nära samarbete.

Vykortet är inte postgånget, inte heller finns något skrivet på kortets baksida, något som ju kan vara till vägledning för bildens tidsbestämning. Bertil konstaterar att huset som anas i kortets vänstra del revs 1933 för att ge plats åt nuvarande Skeppsbrohuset.

Bogserbåten HARRY köptes 1922 av Bogserings AB Trafik som senare blev AB Bogserkompaniet. Sammantaget tror vi att vykortsfotot är taget runt 1929.

Tack Bertil för Dina uppgifter!

RAGNAR MAGNANDER

Båtar runt omkring



REX vid Tappström den 19 januari 2019. Foto Christer Samuelsson.

REX, som för oss göteborgare är mer känd som Styrsöbolagets gamla VESTA, har fått en ny trafikuppgift som vintertåg i Mälaren. I vintertidtabellen trafikerar den SL:s linje 89 från Klara Mälarstrand till Tappström.

Trafiken körs av Blidösnudsbolaget, som har samma ägare som Styrsöbolaget. REX är byggd 1937 vid Lödöse Varf och förlängdes vid Gotenius 1976. Inför sin nya trafikuppgift har REX fått en ny Scania DI13 på 550 hk med SCR avgasrening, backslag och fast propeller. Akter om styrhytten har två besättningshytter byggts. Café finns ombord.

NYA SKÄRGÅRDEN, som vid Kulturbåtarnas auktion i november 2018 köptes av Strömman, har namnändrats till GÖTEBORG.

Efter Kulturbåtarnas auktion uppgav vi i förra numret fel köpare för SVRA AF BOHUSLÄN. Rätt ska vara Bohus Malmöns Marina AB.

GUNNAR SÖDERBERG

100 år sedan PER BRAHE förläste

En av de mer uppmärksammade fartygsolyckorna i inre svenska vatten är ångaren PER BRAHEs förlisning i Vättern, utanför Hästholmen, natten mellan 19 och 20 november 1918.

Det har således gått lite drygt 100 år sedan PER BRAHE förläste.

De båda ångarna PER BRAHE och PRIMUS alternerade vid denna tid på linjen Jönköping–Stockholm genom Göta kanal. De tillhörde Ångfartygs AB Göta Kanal vars last- och passagerarångare mestadels gick mellan Göteborg och Stockholm.

PER BRAHE byggdes vid Motala Warf i Norrköping 1857 för trafik genom Göta kanal. Ångaren liknade inte senare kanalångare utan hade halvdäck i för och akter med ett "mellandäck" midskepps.

PER BRAHE hade en största längd på 32,15 meter, bredden var 7 meter. Skrovet mallade djup vet vi inte. Djupgåendet varierade med mängden last.

Djupet vid slusströsklarna i Göta kanal är 10 svenska fot, 2,97 meter. Ångarens lastförmåga i kanalen uppges ha varit 80 ton vid "rät köl", alltså med lika djupgående för och akter. Det förefaller som om fribordet till huvuddäck då var betryggande.

Ångaren hade lastrum i för- och akterskepp, övrigt gods fördes på de öppna däck.

Största antalet passagerare var drygt 100. Det fanns hytter för passagerare under akterdäcket, övriga passagerare var hänvisade till för- och aktersalongerna samt till de öppna däck som



På denna bild av PER BRAHE ser man hur ångaren var disponerad med halvdäck i för och akter. Lastporten leder in till vad som kallas mellandäck, utrymmet mellan huvuddäck och bryggdäck. Foto från Ragnar Magnanders samling

vanligtvis var fyllda med gods.

Midskepps, under huvuddäcket, låg maskinrummet med ångpanna och ångmaskin. Den ursprungliga vinkelångmaskinen byttes efter några år till en modernare kompondångmaskin. Med den gjorde ångaren 10 knop.

PER BRAHE lastar i Jönköping

PER BRAHE hade anlänt till Jönköping måndag förmiddag och skulle avgå igen kl 18 på tisdag kväll den 19 november.

Varje ångare gjorde en rundresa i veckan. Skepparna på linjens båda ångare hade bett rederiet att få några dagar

till på omloppet. Det var svårt att få besättning som stannade. Trafiken på kanalen med slussning, lossning och lastning lämnade ingen tid för vila. Bolaget svarade att det inte gick på grund av allt det gods som fraktades.

Under tisdagen gick PER BRAHE till Husvarna för att lasta 20 ton järnspisar, radiatorer och symaskiner. De placerades i det födiga lastrummet tillsammans med fyra ton plogbillar. I akter lastrummet fanns fyra ton plåthinkar.

Åter i Jönköping lastades ett femtiotal fat med fruktmos, destinerade till Ljungsbros vid Göta kanal. De var tunga

och ohanterliga. 15 ton ställdes i främre lastrummet och 25 ton på fördäck utan att säkras. All tillgänglig däcksyta var nu fylld av last, även på bryggdäck och bättdäck akterut. Det var svårt att ta sig fram. Däckslasten var nu 47 ton.

En tumregel var att två tredjedelar av lasten skulle placeras under däck och högst en tredjedel på däck. Detta var inte möjligt på ett fartyg som PER BRAHE med små lastrum och ett stort fördäck.

Vid avgången från Jönköping var ångaren redan felaktigt lastad och vitre skulle det bli.

Mera gods från Gränna

PER BRAHE lämnade Jönköping vid 19-tiden för Gränna. Där lastades sex ton potatis som ställdes ovanpå mosfaten på fördäck samt två ton påron.

En passagerare gick iland i Gränna och åtta gick ombord, bland dem familjen Bauer med son och barnflicka.

Konstnärsparet John och Ester Bauer skulle flytta till Djursholm. John var känd för sina illustrationer till sagosamlingen *Bland tomtar och troll*.

De hade valt att ta båten istället för tåget på grund av tågolyckan i Getå som hade inträffat 1 oktober samma höst.

PER BRAHE lämnade Gränna vid 23-tiden och beräknades anlöpa Hästholmen vid ett-tiden. Ångaren hade lätt styrbords slagside och trimmade på fiiren. Den nordvästliga vinden tilltog allt mer för att slutligen nå stormstyrka när man närmade sig Hästholmen.

Katastrofen

Det var när PER BRAHE påbörjade giren in mot Hästholmen som katastrofen inträffade. Vind och vågor träffade nu babordssidan och lasten försköts åt styrbord. Mosfaten och potatisen gick överbord men när vattnet trängde in på de öppna däck rätade fartyget inte upp sig.

De av last fyllda däck blockerade utgångarna och ingen ombord kunde rädda sig när ångaren vattenfylldes och med aktern före gick till botten på 32 meters djup några hundratals meter från stranden.

Sjöförklaringen

Strax före jul 1918 hölls förhör vid tingsrätten i Jönköping. Rederiet framhöll onormala väderleksförhållanden som bidragande orsak till olyckan.

Bolagets samtliga befälhavare protesterade mot påståenden om överlastning och att rederiet utövade påtryckning.

Genom avlöningssystemet tjänade skeppare och styrmän på att ta ombord så mycket last man kunde.

Den ansvarige, kapten Boja, var borta och kunde inte längre klandras.

Det var ju inte heller frågan om överlast utan om fellastning. Allt för mycket gods hade stuvats på däck. Fartygets viktstyngdpunkt blev för hög och därmed äventyrades stabiliteten.

Bärgningen

Rederiet förklarade att man inte hade för avsikt att försöka bärga PER BRAHE. Istället tog enskilda personer initiativet till en bärgning.

Efter ett misslyckat försök sommaren 1921 organiserades en bärgning till sommaren 1922.

Med hjälp av inhyrda dykare och galeser, block och brokar påbörjades bärgningen. Den blåsiga och regniga sommaren fördröjde det hela.

I slutet av juli hade vraket förts in så långt mot land att lasten kunde lossas och kvarlevorna av de ombordvarande tas om hand. Efter fyra år i vattnet var identifieringen i flera fall omöjlig. Tio av de omkomna begravdes gemensamt i Västra Tollstad. Familjen Bauer fördes till Jönköping.

Efter bärgningen slutfördes utredningen om skuldfrågan men målet lämnades utan åtgärd. Man konstaterade att förlisningen berott på att lasten forskjutit sig och att rederiet inte kunde ställas till svars.

PER BRAHEs vidare öden

Bärgningen kostade mer än vad man fått in och bärgningsföretaget beslöt därför att skicka fartyget på en turné.

Den samtida pressen påtalade det osmakliga företaget att mot betalning visa upp det så tragiskt förlösta fartyget.

Efter mer eller mindre lyckade försök med trafik under olika namn och på olika linjer såldes ångaren 1929 till Ångbåts AB Åland i Åbo. Fram till 1958 gick den under namnet ÅLAND II mellan Mariehamn och Åbo. Det var en intensiv trafik som krävde en besättning på 20 personer. Ångaren skrotades 1960.

INGVAR KRONHAMN

Under däck akterut i BOHUSLÄN

I förra numret av Ångbåten beskrev jag de omfattande plåtbyten som utförts på BOHUSLÄN sedan Sällskapet Ångbåten köpte ångaren 1966. Akterut under däck medförde plåtbytena att inredningsarbetena i salonger och hytter blev mycket omfattande och pågick i olika perioder under många år.

När BOHUSLÄN övertogs av föreningen var aktersalong, damsalong och hytter inte i samma fina skick som idag. Det fanns det inget dagsljus eftersom bordlägningsventilerna var borttagna och igensatta med plåt.

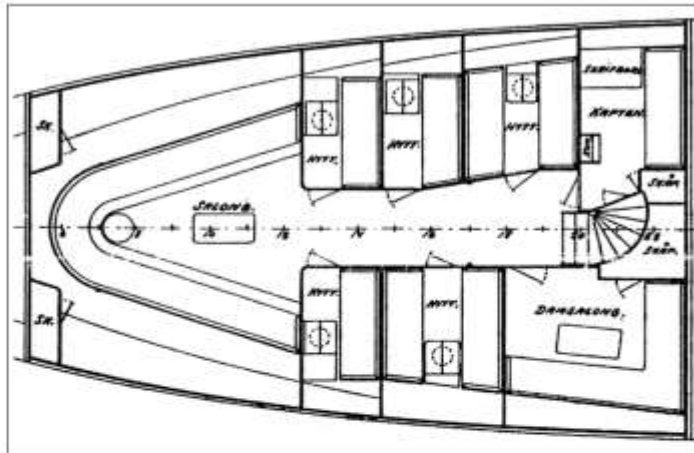
Tidigare ombyggnad av hytter

Skott och tak i hytternas var inklädda med masonite. Allt var målat med crémegul färg. Skotten i hytterna under masoniten bestod av fasspontade stående bräder medan garneringen mot bordläggningen var liggande fasspont. Skotten mot korridoren bestod av ramstycken med fyllningar i trä.

Salongernas skott och garnering mot bordläggningen bestod av ramstycken med fyllningar där de mot bordläggning och stålskott var klädda med zinkplåt. Taken bestod av pärlspontade däcksplank.

Anledningen till inklädseln med masonite var ett resultat av 1943 års bostadsförordning som förordade släta ytor som var lätta att hålla rena från ohyra som annars kunde trivas i springorna.

Hytterna hade anpassats efter den nya bostadsförordningen hösten 1944 när BOHUSLÄN lades upp vid varvet i Mar-



Akterskeppet i BOHUSLÄN enligt originalritningen från 1914.

strand för ombyggnad av bostäderna ombord.

Akterut innebar det att aktersalongen förkortades med 0,9 meter för att få större hytter.

Akterhytten på styrbordssidan blev nu tillräckligt stor för en koj långskepps och blev bostad för städerskan. När föreningen tog över BOHUSLÄN var hytten dock märkt med skylten Servitris. Antagligen hade hytten från börjans använts av uppsäterskan eftersom det satt en signallåda på frontskottet med brickor som skulle falla ned om någon kallade via de signalknappar som fanns

på olika ställen ombord. Signallådan fungerade dock inte när vi tog hand om BOHUSLÄN.

På babordssidan blev de två akterhytterna sammanslagna till en. Genom förlängningen fick den en ny koj långskepps förutom den befintliga tvärskepps. Hytten blev bostad för två servitriser. När vi tog över ångaren var hytten märkt Styrman.

De båda dubbelhytterna styrbord och babord byggdes inte om 1944. De var avsedda för första klasspassagerare som önskade övernatta eller behövde en daghytt under resan. Även aktersalongen



Ångbåten Nr 1 2019.

och damsalongen var också avsedda för förstaklasspassagerare.

Kaptenshytten hade förstorats 1949 genom att ta bort en del av det aktere skottet till den intilliggande passagerarhytten. Den ursprungliga dörren till kaptenshytten låstes och innanför den stod kaptensens kommod.

Renoveringar

Det första som gjordes med hytterna akterut efter föreningens övertagande var att riva bort all masonite från skott och tak. Efter viss skrapning och spackling målades hytterna vita med ljusgrå ramstycken och takbalkar. Varifrån färgvalet kom vet jag inte, men det var inte baserat på historiska fakta.

Under åren 1976-1979 gjordes omfattande plåtbyten i akterskeppet. Garneringen mot bordläggningen och delar av skotten i salonger och hytter fick mer eller mindre demonteras och efterhand byggas upp igen. Aktersalongens garnering mot akterskottet var helt demonterad för att reparera skottet till akterpikstanken.

Vid återuppbyggnaden återställdes kaptenshytten till sin ursprungliga storlek genom att skottet till passagerarhytten sattes igen och den förliga dörren öppnades.

Korridoren södd mot aktersalongen i november 1977. Aktersalongen är helt demonterad och man skymtar det tjärade skottet till akterpikstanken. Från vänster Leif Magnusson, Stefan Westerberg och Kenneth Magnusson

Vid plåtbytena försågs salonger och hytter med runda fönsterventiler på samma sätt som det varit vid leveransen 1914. Det blev betydligt trevligare med dagsljus.

Bordläggningen isolerades med Gullfiber och diffusionsspärr innan garneringen byggdes upp igen. Så mycket som möjligt av det gamla trävirket återanvändes men en del fick förnyas. Det gällde främst den liggande fassponton mot bordläggningen i hytterna.

Ångvärmesystemet fick en översyn och vid behov byttes rör. Värmeradiatorerna, som är av gjutjärn, renskrapades och målades med värmebeständig silverfärg.

Målning

Den första hytten som återfick den ursprungliga färgsättningen var dubbelhytten på babord sida.

All gammal färg värmdes med hjälp av gasolbrännare och skrapades bort. Ett inte helt riskfritt arbete men det utfördes under stor försiktighet för att undvika brand.

Vid renskrapningen kom den ursprungliga färgsättningen fram, en



Övre bilden: Kenneth Magnusson arbetar i aktersalongen med träprofilerna som döjer takbalkarna i utål.

Nedre bilden: Carina Rosenborg slipar det spacklade taket i aktersalongen. Här var det inte fråga om goda arbetsställningar. Båda bilderna är från mars 1982.

Ångbåten Nr 1 2019



gulockra lasyrsmålning. Efter att ha grundmålrat skotten med vit färg lasyrades med gulockra som blandades i en halvmatt fernissa. Resultatet blev så bra att samma metod, inklusive värmning och skrapning av gammal färg, kom att tillämpas i samtliga salonger, hytter och korridoren under däck akterut. Taken och takbalkarna målades antikvita. Mahognykommoden i hytten renskrapades, betsades och lackades med cellulosalack.

Durkarna har, efterhand som utrymmena renoverats, fått nya linoleummatador i bruna nyanser.

Plysch

Sofffölyorna kläddes om i de fall de var så slitna att tyget behövde förnyas. I hytterna och aktersalongen valdes röd plysch så lik originalet som möjligt. I aktersalongen finns både pölar och kuddar med samma färg som sofforna.

Dämsalongens soffor fick ny grön mönstrad plysch som avvek en del från den ursprungliga mer spräckliga plysch i flera nyanser som inte längre fanns att köpa.

Övre bilden: Inge Nilsson river en bällkålslut på skottet i akterna bytten på babords sida.

Nedre bilden: Gunilla Rietz, på den tiden Nilsson, i passagerarhytten på styrbord sida. Gunilla har målat skott och garnering mot bordläggning med gulockra och fernissa. Båda bilderna är från mars 1982.

Ångbåten Nr 1 2019

Belysning

Takarmaturerna från 1950-talet byttes efterhand mot mer stilrena. De runda glaskuporna kom från tågfarjerna DROTTNING VICTORIA och KONUNG GUSTAF V. Plafonderna är nyinköpta. Samtliga elkablar har ersatts med nya.

Inredningsdetaljer

Speglar, karaffställ och kommoder har också renoverats där så har varit nödvändigt. Emaleskyltarna ovanför dörrarna har nyttillverkats med det ursprungliga typsnittet.

Den stora kommoden i kaptenshytten var under många år ilandtagen och stod i förråd för att inte skadas under arbetena ombord. Den blev så småningom genomgången och återmonterad.

Slutarbeten

Den hytt som stod under många år utan att byggas upp helt invändigt var den aktere hytten på styrbordssidan. Den användes under många år som förråd för försäljningen av böcker, planscher och muggar samt snickeriverktyg. Sedan flera år tillbaka är hytten dock inredd så att den går fint att övernattna i.

Övre bilden: Kaptenshytten är liten men trevligt inredd med kommod, byrå, soffu/soj och två garderöber.

Nedre bilden: Passagerarhytten på babords sida. Båda bilderna från 5 februari 2019.



Ångbåten Nr 1 2019



Ångbåten Nr 1 2019

Hytter och salonger under däck används numera endast för besättningen. Vid resor med övernattningsbehov används både hytter och salonger för att sova i. Besättningen är som regel fler till antalet än det var på Marstrandbolagets tid.

Anledningen till att salongerna inte är öppna för passagerare är att vi inte vill ha dem i oönskade utrymmen under däck om något oplanerat skulle hända.

I dagens läge är det få skärgårdsångare som har så välbevarad inredning akterut under däck som BOHUSLÅN. De flesta har genomgått ombyggnader som inneburit att allt eller delar av den ursprungliga inredningen har kasserats. Vi som var med och arbetade ombord under däck akterut kan intyga att det gick åt många arbetstimmar vintertid för att få utrymmena i det fina skick som är idag.

TEXT & FOTO
GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Aktersalongen var på Marstrandbolagets tid en lugn vrå där passagerarna kunde ta en tupplur eller efter att ha ringt på uppservisen få kaffe, kaka och portvin serverat.

Nedre bilden: Om barnerna föredrog aktersalongen så var damsalongen favorit för damerna. Med restider på upp till drygt 8 timmar för sträckan Göteborg-Gravarna kunde det vara skönt att dra sig tillbaka under däck under några timmar.

Båda bilderna från 5 februari 2019.

Akterspegeln



Vintertid pågår underhållsarbeten ombord i BOHUSLÄN tisdagar och torsdagar mellan 10.00 och 14.00 vid Skeppsbron. Det brukar vara mellan 15 och 20 personer som arbetar i maskin, på däck eller i intendenturen. Vid halv tolv är alla hungriga och väntar spánt på vad som ska bli dagens lunch. Tisdagar lagar Ingmar Bengtsson mat och här får han hjälp av Anne-Marie Erikson Techera. Foto Gunnar Söderberg den 29 januari 2019