

Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg 9 - November 1973
NUMMER

25

HT.

Nedläggningen av HT var en riksolycka. De många turerna i nedläggningssvandansen har kunnat ses i Ewiga massmedia.

För oss i Sällskapet Ångtåten, vilka "var med från början", känns saknaden stor. Men vi ska tacka för den vänliga intresse för oss och vår sak vid en tidpunkt då Sällskapet Ångtåten bestod av 7 personer, 70 kronor, rost, smuts och ljusa drömmar. Minsta lilla framsteg ombord noterades i små men välskrivna och välplacerade notiser. Utan detta bistånd hade inte andelsförsäljningens lyckata.

DÅ BOHUSLÄN den 28 juni 1966 gick på provtur för första gången i Sällskapets regi, omnämndes evenemanget i ett stort reportage på första sidan, något som fick oerhörd stor betydelse för den fortsatta verksamheten. Sällskapet var vardet salongsfärdigt.

Kommande verksamhetsår är vårt tionde. Vårt fartyg blir 60 år. Den vita vimpeln med blå boll, Marstrandbolagets rederiflagga, vårt föreningsmärke, blir 100 år. Det är vemodigt, att HT-snäckans besättning inte kan delta i vårt lilla jubileum, som planerat var.

Tack för all ovarderlig hjälp, GHT.

OMTALAGET

Illustrerar storskeförelådan mellan våra fartyg. Antligen liknar BOHUSLÄN en oceanångare!!!
Teckning av Sven-Anders Boman.

BILDEN TILLS HÖGER:

En herrlig sommarbild av Dag Almqvist MARSTRAND passerar Hjuvik en solig sommaridag på väg mot Götetorg.



S/S MARSTRAND.

Dag Almén har nu hunnit in på vårt eget sekel, när han här tecknar ångaren MARSTRANDS historia.

Den alltmer expanderande trafiken på Marstrandsbolagets yttre tråd fordrade ännu ett snabbt och bekvämt fartyg, som i fart och elegans kunde mäta sig med s/s LYSEKIL av årgång 1885. Den nya ångaren måste dock vara mera ekonomisk i drift än sin äldre, dubtelpropelleriga syster, som var en kolslukare av stora mått. Visserligen hade ytterligare tre ångare tillförts flottan under 15 år. Dock var ångaren ALBREKTSUND (1890), som varken var snabb eller särskilt bekväm, i mångt och mycket en särpling och något av ett experimentbygge. De båda övriga, s/s INLAND (1891) och s/s TJÖRN (1899), var som bekant mindre enheter för den inre traden, där man lade större vikt vid lastdrygheit än passagerarkomfort.

Den nya ångaren beställdes i september 1903 vid Lindholmens Varv, där bolaget tidigare byggt ångarna WESTKUSTEN, S:t ERIK och LYSEKIL. Redan tidigt bestämdes, att fartyget skulle få namnet MARSTRAND. Likheten med föregångaren var påtaglig. Här återfann man sålunda det förhöjda fördäcket, mellandäcket med sina lastportar, det öppna akterdäcket, aktersalongen med sin eleganta plyschklädsel samt matsalongen under fördäck. Allt var sig likt. På övre däck fanns sålunda dam- och röksalong. Kommandobryggan, som givetvis var helt öppen, var i motsats till de äldre båtarna förhöjd, vilket förargade många resenärer, då man inte

BILDEN TILL HÖGER

Så var det då. MARSTRANDS brygga ser nog så inbjudande i sommarsolen. Kapten Skantze för befälet på sin brygga. Mannen vid ratten är förmodligen Hätte-Nils. Vem är de oklanderligt skrudade herrarna för om kapten?

Foto ur Vikarvets samlingar.





fick någon utsikt föröver. Redan efter några år byggdes dock bryggan in och gav skydd åt befälhavare och rorsman.

Ångarens längd var 40,56 m, bredden 6,31 m och maskinen utvecklade 550 ihkr, vilket kontraktsevenligt gav en fart av 13 knop. Vid provturen, som företogs den 9 juni 1904, uppnåddes en genomsnittsfart av 13,25 knop och vid forcering 14 knop.

MARSTRAND blev bolagets snabbaste fartyg och lär också ha rekordet på sträckan Göteborg - Marstrand. Ångaren konstruerades av ingen mindre än Hugo Hammar, som då var konstruktionschef på Lindholmen. Det berättas, att han vid sina resor till sommarnöjet på Gåsö endast färdades med sin egen skapelse, expressångaren MARSTRAND, som offererats till ett pris av 138000 kr.

Några dagar efter den lyckade provturen sattes MARSTRAND in på sin ordinarie trad Göteborg - Marstrand - Lysekil - Gravarne under befäl av den myndige kapten Olle Skantze från Mollösund. Han förde tidigare ångaren WESTKUSTEN och med sig på det nya fartyget hade han sin tillgivne rorgångare "Hättenils" (Nilsson från Hättan). Denne var en stor beundrare av sin chef. Bättre skeppare fanns inte på denna jord. När kapten Skantze avled 1916, yttrade Hättenils: "Han pryder sin plats, där han ligger."

BILDEN TILL VÄNSTER:

s/s MARSTRAND anlöper Marstrand i juli 1949. Lägg märke till hur smalt fartyget är. Det långa svarta röret på fördäck är det s k biffröret, skorstenen från köket, som alltså låg under backen. Längst förut sitter en präktig strålkastare - säkerligen välbehövlig vintertid.

Foto Dag Almén.

MARSTRAND hade ganska få befälhavare under sin 48-åriga tjänst i Marstrandsbolaget. När O.A.Skantzé övertog befälet i BOHUSLÄN 1914, blev hans kusin Albert Larsson befälhavare, men denne man, som även han kom från WESTKUSTEN, dog hastigt redan 1915 och efterträddes då av sin bror kapten Claes Larsson, som tidigare förde ALBREKTSUND. Han stannade ombord till sin pensionering 1937, då han var över 70 år gammal.

Kapten Larsson var en omtyckt och fin man - en befälhavare av den gamla stammen, som visste sin plats och satte sig i respekt bland sina underlydande. Han lämnade ogärna sin plats på kommandobryggan, innan han nådde slutstationen. Claes Larsson var född i Mollösund 1866 och gav sig efter avlagda examina i Strömstad ut på en äventyrlig resa som styrman på en av de tre Göta kanalbåtar, som 1889 såldes till Sydamerika. Delvis med hjälp av segel kom man så småningom fram till det avlägsna målet, där de små ångarna sattes i trafik på La Platafloden med i huvudsak svenska besättningar.

År 1899 kom kapten Larsson till Marstrandsbolaget först som styrman sedan som befälhavare i TJÖRN, INLAND och ALBREKTSUND, innan han beträdde MARSTRANDS kommandobrygga. Han var en punktlig herre, som man kunde ställa klockan efter. På den tiden fanns ju inga radiosignaler att kontrollera skeppsuren med. När MARSTRAND anlände till Göteborg på sin dagliga exprestur kl 13, stod kapten med sin kikare och studerade tidkulan på Navigationsskolan. Så ställde han sitt fickur, när kulan föll. Kapten Larssons tid var rätt tid. Det visste man vid alla bryggor mellan Göteborg och Gravarne, som var marstrandsbåtarnas ändstation.

Kapten Larsson fick under sina otaliga resor utefter kusten många goda vänner. En av dem var bohusskalden Fredrik Nycander, som vid sin väns 70-årsdag den 12 oktober 1936 tillägnade honom en sirligt präntad dikt, som han kallade "Vit båt":

Fram över fjordarne, fram mellan skären,
Snövita ångaren, smäcker som haj
brusar och landar vid brygga och kaj.
Klippiga stränder, hur fagre i ären!

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

Kommer från tjusiga, ilar
långt uppåt kusten, på sambällen rik,
när när det kvällas en läande vik.
Trossarne kastas och stilla han vilar.

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

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

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

Ännu en sommar förde kapten Larsson sitt kära fartyg, innan han unnade sig pension efter en lång och hedrande sjömansbana och bosatte sig för gott i sin villa på Helenevik i Mölndal.



MARSTRAND på ingående till Stenpiren 15/9 1951.

Foto Dag Almén.

Han efterträddes av kapten John E. Mattsson, som fört s/s LYSEKIL i många år. När LYSEKIL motoriserades 1951, kom kapten Mattsson tillbaka till sitt förvandlade fartyg medan MARSTRAND övertogs av kapten Thorsten Kilner - även han veteran i bolaget.

MARSTRAND hade under årens lopp undergått flera omfattande moderniseringar. När s/s BOHUSLÄN som den första verkligt passagerarvänliga salongsbåten sattes i trafik i maj 1914, föreföll de övriga båtarna trots sitt perfekta underhåll och en ovedersäglig elegans en smula gammalmodiga. Krigsåren och den efterföljande kristiden medgav inte något systerfartyg till BO-

HUSLÄN, som man först hade hoppats på. I stället moderniserades de gamla med början på S:t ERIK 1920. 1922 var det MARSTRANDS tur att undergå en liknande förvandling. De båda ångarna kom att likna varandra ganska mycket. Som barn hade jag vissa svårigheter att skilja dem åt, när de passerade förbi Hjuvik. Men fartygen företedde förvisso många olikheter, vars detaljer jag snart lärde känna.

MARSTRANDS däckbyggnad var sålunda av plåt, brunmålad för att ge intryck av teak. På förkant inreddes en trivsamt inglasad däckssalong, varifrån man hade en underbar utsikt över farled och bryggor - en omtyckt uppehållsplats för första klass passagerare. Högst upp tronade kapten Larsson på sin kommandobrygga av glänsande teak tillsammans med den trofaste rorsmannen vid sin väldiga ratt, som i storlek överglänste BOHUSLÄNS mästerverk.

Matsalen låg fortfarande under fördäck men man hade ju fått en fullständig kompensation för den tidigare uteblivna sikten föröver. I samband med ombyggnaden sågs maskinen över och elektrisk belysning infördes. Generatoren drevs av en liten De Laval ångturbin.

Det var sålunda en elegant kustångare, som i mitten av november 1922 lade till vid Stenpiren för att börja sina vinterturer betydligt bättre rustad som kombinerad last- och passagerareångare längs den ofta stormiga Bohuskusten.

Marstrandsbåtarna har som bekant klarat sig förunderligt väl undan svårare olyckor. MARSTRAND hör ingalunda till undantagen. Men under första månaden orsakade ångaren bolaget en utgift på 1082 kr. Genom en misslyckad manöver råkade man sänka en mudderpräm i hamnen - en bagatellartad olyckshändelse.

Värre kunde det ha gått en mörk novemberkväll på 30-talet, då hon drev på grund under en häftig stormby utanför Smögen. Under den relativt korta regn- och hagelbyn kunde kapten Larsson inte ens sikta gösstaken

i fören. Innan han hade möjlighet att närmare bestämma sin position, var grundstötningen ett faktum. Passagerarna sattes iland och ångaren lyckades ta sig av grundet obetydligt läck. Med hjälp av pumparna kunde hon hållas läns och tog sig utan hjälp till varvet i Marstrand för reparation.

Marstrandsbolaget fick allt större konkurrens från bilar och bussar. Passagerarunderlaget minskade och driftskostnaderna ökade. Bland annat måste bostäderna byggas om.

Detta skedde 1947, varvid matsalen flyttades upp på däck till den förut omnämnda däckssalongen - en ganska dyrbar ombyggnad, som dock ej berörde exteriören. Ännu några år kunde hon fullfölja sina expressturer.

När bolaget 1951 ombildades till Marstrands Rederi AB, övertogs hela flottan för 175000 kr, varvid MARSTRAND värderades till 55000 kr.

1953 var ångaren mogen för försäljning. Bolaget ansåg sig inte ha råd med att behålla de båda koleldade fartygen MARSTRAND och WESTKUSTEN, vilka såldes till Egon Stjerna i Malmö för att sättas in i Öresundstrafik.

Den 1 februari anträdde färden till Skåne. MARSTRAND bogserade sin äldre syster mot nya äventyr. Men i vinternattens mörker slet sig den obemannade WESTKUSTEN, medan MARSTRAND gick in till Varberg för att invänta dagningen. Resan fortsattes till Malmö utan kollegan på släp.

Nu utrustades fartyget för utrikes fart och sattes så småningom in i trafik mellan Malmö och Tuborg under namnet ÖREBORG - ett namn, som tidigare burits av före detta Bohuslänska Kustens ångare BORGILA, vilken sålts till Belgien för skrotning.

De eleganta bruna överbyggnaderna målades vita, vilket på ett ofördelaktigt sätt framhävde höjden. Invändigt inreddes den obligatoriska "tax free shoppen".

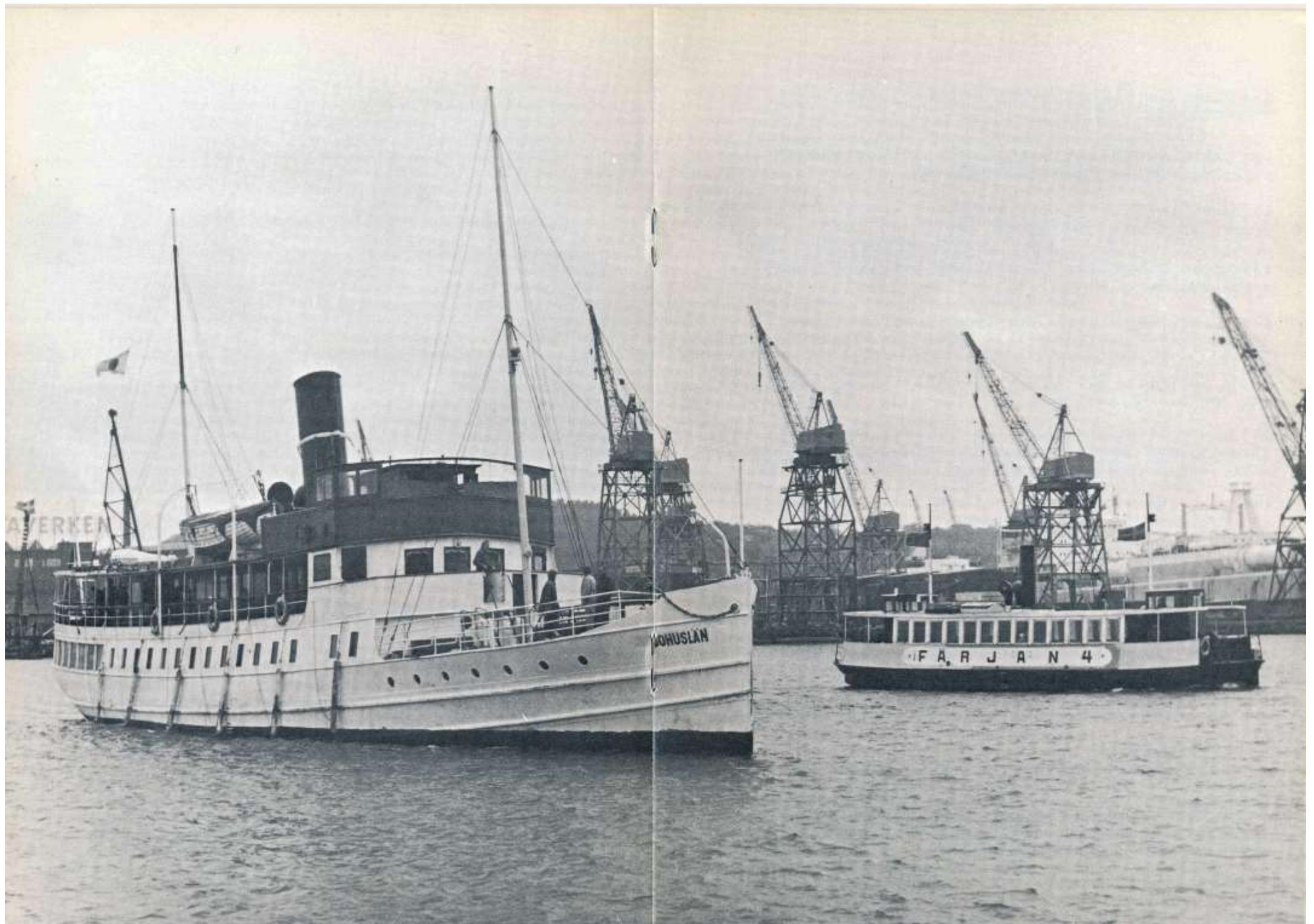


ÖREBORG (ex MARSTRAND) i Malmö 8/7 1953.

Foto Dag Almén.

utan vars existens trafiken inte skulle bli lönande. Frågan är, om den över huvud taget lönade sig. Fartyget var gammalt och blev med åren ganska illa medfaret. Pannan klassades ned och farten lär ha sjunkit till blygsamma 9 knop. Det fanns större och bekvämare fartyg i Öresundstrafiken, även om de i allmänhet inte drevs med ånga.

Den förr så eleganta marstrandsbåtens tid var ute. År 1956 skrotades ÖREBORG i Tuborgs hamn, saknad av alla, som uppskattat MARSTRANDS trivsamma expressturer längs vår vackra Bohuskust.



AYERKEN

MORUSLAN

FARJAN 4

ÅRSMÖTET.

Den yttre inramningen kring detta årsmöte skiljde sig högst väsentligt från de föregående.

Lördagen den 22 september avseglade ångaren från Stenpiren. Vädret var dåligt med ostlig vind och regn. Skeppet fördes som sig bör av Sällskapet ordförande sjökapt. Forssblad. Ett åttiotal medlemmar utgjorde passagerarna.

I tätande regndis seglade ångaren norröver medan värmen ombord stilla pyste i rören och elvakaffet dracks. Kalvsunds ångbåtsbrygga blev årsmötesplats och här förhöjdes fartyget. Årsmötesförhandlingarna var sedvanligt strikta och odramatiska.

Efter årsmötesförhandlingarna vankades en härlig landgång (!) med öl varefter de som hade goda regnkläder eller dykarutrustning kunde bese Kalvsund i ösregn.

Överraskningen kom under hemfärden. Vi hade just passerat "Porterbrögga". Då Klippan var tvärs, blåste BOHUSLÄN plötsligt tre långa med ångvisslan. Jaha, tänktes det förstrött, nu har något fartyg vid Eriksberg hälsat oss eller också har kapten sett en bekant i regndiset på Majnabbe.

Då!

Tre långa, lätt förkylda och avsevärt gällare svars signaler! Ur en ångvissla!! Allmän rusning ut på däck.

MITTUPPSLAGET:

s/s BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 på ingående mot Stenpiren 22/9 1973.

Varsågoda, en paradbild med de av Sällskapet drivna ångfartygen. På grund av Gustaf VI Adolfs bortgång bär fartygen sina flaggor sänkta.

Foto Sven-Anders Boman.

På vår styrbordssida stävade FÄRJAN 4 käckt med smällande flaggor och en fana av stenkolsrök ur skorstenen. Båda fartygen följdes sedan åt upp till Stenpiren. Efter ett kort uppehåll vid Stora Bommens färjeläge avseglade ångfärjan utan passagerare för vissa manöverprov ute på älven.

Ombord i BOHUSLÄN dröjde sig åtskilliga kvar i salongerna för en stilla pratstund.

Årsmötesturen var BOHUSLÄNs sista segling för säsongen och hon började därefter att avrustas.

*

STYRELSENS BERÄTTELSE ÖVER VERKSAMHETEN FÖR VERKSAMHETSÅRET 1/5 1972 - 30/4 1973.

Ångaren BOHUSLÄN.

Seglationssäsongen 1972 inleddes på samma sätt som året innan: provtur den 1 maj, följt av två heldagsturer till Trollhättans "Kanalfestival" den 6 och 7 maj. Säsongen avslutades med en medlemstur runt Tjörn den 10 september. Med undantag av denna lämnade de sex medlemsturer ett gott resultat. Liksom föregående år ägnades de båda sista veckorna i juli åt Göteborgs-Postens arrangemang "Bohustalangen" med tio anlöp mellan Öckerö och Strömstad.

Fartyget var rustat under 140 dagar (förra året 142) och antalet gångdagar var 63 (förra året 62). Även denna säsong var fri från haverier. Tillgången på besättning var tillfredsställande på maskinsidan men något bekymmersam beträffande ekonomi- och däckspersonal under vardagsturer. Fem befälhavare har alternerat med

mellan 8 och 25 turer vardera, varjämte några befälhavare anlitas för enstaka resor.

Underhållssäsongen 1972 - 1973.

Intendenturavdelningen fick under vintern en efterlängtat upprustning. Den gamla frysboxen, som kunde vara inkopplad endast då fartyget hade strömförsörjning från land, ersattes med en större rostfri kyl- och frys-enhet. Vidare installerades en diskmaskin.

För att möta det stegrade effektbehovet på fartygets 110 V likströmsnät inmonterades en nyanskaffad ångdriven generator, som tidigare tillhört s/s MONARDA, medan den gamla lysmaskinen klassades som museiföremål och placerades i förråd. Den fick därvid sällskap av den Sefflemotor, som drivit nödgeneratoren och som under vintern ersatts med en nyinköpt dieselmotor. Inom maskinavdelningen märks vidare ett nytt mellanstycke till kondensorn samt en nytillverkad innerskorsten.

Däcksavdelningen fortsatte restaureringen av salongerna, denna gång med röksalongen. I samband härmed inköptes teak för en kommande renovering av bryggan.

Färjan 4.

Under året tecknades ett avtal mellan Sjöfartsmuseet, ägare till FÄRJAN 4, och Sällskapet med innebörd att Sällskapet på vissa angivna villkor skall svara för drift och underhåll av ångfärjan. Under det här redovisade verksamhetsåret har detta endast inneburit relativt obetydliga insatser från Sällskapets medlemmar.

Sällskapet Ångbåten.

Vid årsmötet 1972, som hölls ombord i VIKING den 9 oktober, valdes följande styrelse:

Stefan Forssblad (ordf.), Knut Svenningsson (v.ordf.), Margareta Söderström (kassör) Kristina Björkegren (sekr.), Lennart Holm och Gerhard Leimalm med Sven Faijersson och Jan Olofsson som suppleanter. I Sällskapets styrelse har även ingått Nils Rydbeck och Bo Starmark som representanter för Ångbåten Ekonomisk Förening.

Styrelsen har samlats regelbundet och hållit 13 protokollförda sammanträden under verksamhetsåret.

Verksamheten inom sektion 1 (fartygets drift och underhåll) och sektion 2 (planering och uppföljning av arbeten) har redovisats ovan. Inom sektion 3 (kassa, inköp, förråd och medlemsregister) har den mycket glädjande fortsatta ökningen av Sällskapets verksamhet framvingat en fastare planering. För att få bättre kontroll och styrning av de ekonomiska resurserna påbörjades under året budgetarbete enligt årsmötesbeslut. Då detta är ett arbete, som successivt måste förfinas, får det påbörjade arbetet ses som en början till en mer detaljerad budgetering.

Antalet medlemmar har visat en viss ökning. Det med Ångbåten Ekonomisk Förening gemensamma adressregistret omfattar 1182 namn. Verksamheten inom sektion 4 (föreningsverksamhet) har följt tidigare linjer. Tidningen Ångbåten har utkommit med fyra nummer. Sällskapets verksamhet har som tidigare rönt positiv uppmärksamhet i pressen. Kontakten med inhemska och utländska systerorganisationer har ytterligare vidgats.

Under våren 1973 inleddes ett samarbete med Svenska Järnvägsklubben (SJK) för planering av en gemensam medlemsresa med ångtåg - ångbåt i maj 1973, dvs efter utgången av den här redovisade verksamhetsåret.

Göteborg den 30 april 1973

Styrelsen

ÅRSREDOVISNING FÖR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN I GÖTEBORG.

Föreningens ekonomiska ställning per den 30 april 1973 samt resultatet av verksamheten för tiden 1/5 1972 - 30/4 1973 framgår av nedanstående Balans samt Vinst- & Förlusträkning.

Balansräkning per den 30/4 1973.

Tillgångar

Kassa	82,00	
Postgiro	7092,84	
Bank	23314,20	
Checkräkning	<u>399,25</u>	30888,29

Skulder och Eget Kapital

Diverse skulder		2100,00
Leverantörer		24497,00
Ångbåten Ek.För.		6252,00
Eget kapital		
Ing.balans./.	14725,23	
Årets vinst	<u>12764,52</u>	
		./.
		<u>1960,71</u>
		<u>30888,29</u>

BILDEN TILL VÄNSTER:

Skärgården hade goda ångbåtsförbindelser även på vintern. Några större folkmassor torde inte ha medföljt när termometern visade minusgrader men godsmängden var stor. Här möts ångarna MARSTRAND och BOHUSLÄN i Mollösunds norra inlopp i mars 1951.

Foto Dag Almén.



Vinst- & Förlusträkning för tiden

1/5 1972 - 30/4 1973

Intäkter

Seglation	119291,00	
Servering	<u>21968,20</u>	141259,20
Medlemsavgifter		<u>18636,75</u>
		<u>159895,95</u>

Kostnader

Bunker	12246,37	
Förbrukningsmtrl	10176,81	
Hamnar, Försäkr.	<u>15754,60</u>	38177,78
Proviant		27538,39
Underhåll, Mtrl		70152,89
Förening, Tidning		11262,37
Årets vinst		<u>12764,52</u>
		<u>159895,95</u>

REVISIONSBERÄTTELSE.

I egenskap av revisorer i Sällskapet Ångbåten får vi härmed avgiva följande revisionsberättelse för tiden 1/5 1972 - 30/4 1973.

Vi har granskat redovisningen, räkenskaper, protokoll och andra handlingar, som lämnar upplysning om Sällskapets ekonomi och förvaltning samt i övrigt vidtagit de granskningsåtgärder vi ansett erforderliga.

Under revisionen har icke framkommit anledning till anmärkning beträffande redovisningshandlingarna, bokföringen eller förvaltningen i övrigt.

Vi tillstyrker,
att balansräkning per den 30/4 1973 med omslutning 30888,29 fastställs,
att styrelsen beviljas ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattar.

Göteborg den 20 september 1973

Bengt Starmark

L.Nygren

*

SJÖMANS SKROCK.

Det påstås, att sjömän är skrockfulla. Man skall sålunda undvika att gå till sjöss en fredag och absolut inte om det samtidigt råkar vara den trettonde. Man skall heller inte putsa skeppsklockan, vilket också sägs bringa otur.

I somras gjorde vi bådadåra.

Fredagen den 13 juli avgick sålunda s/s BOMUSLÄN från Stenpiren och framemot midnatt smög vi oss ljudlöst in till Bovallstrand. Allt gick bra. Det äkr med sjömansskrock var säkert bara en myt.

Ett par veckor i somras hade jag nöjet att tillbringa ombord i vårt fartyg. Då jag tilldelats navigationshytten som bostad och dessutom ofta tjänstgjorde som rorgångare, föll det sig naturligt, att jag på lediga stunder pysslade med att snygga upp på bryggan. Maskintelegraf, nakterhus och rattbeslag putsades blanka. Klockan såg dock litet schabbig ut. Kan man gå till sjöss fredagen den 13 utan att något händer, så kan man väl utan risk också putsa klockan.

Sagt och gjort.

Snart blänkte den i kapp med sommarsolen och bryggan såg riktigt presentabel ut, när befälhavaren anlände.

Klockan 10 den 23 juli skulle vi avsegla till Smögen, men det blev ingen avgång vid den tidpunkten. Maskinen stod stilla och i maskinrummet rådde febril verksamhet. Vad hade hänt? Axeln till cirkulationspumpen hade gått av. Då brottet låg utanför lagringen, kunde våra duktiga maskinister svetsa ihop axeln, och efter ett par timmars arbete var pumpen monterad och funktionsduglig igen.

Strax före kl. 12 lämnade vi Stenpiren och gick utomskärs till Smögen, dit vi anlände efter fem timmars gång i vackert högsommarväder lagom att inleda Bohustalängens andra vecka.

Hädanefter kommer åtminstone inte jag att putsa skeppsklockan. Jag vågar knappast tänka på, vad som kunde ha hänt, om jag dessutom gjort det fredagen den trettonde.

Dag

BILDEN TILL HÖGER:

Ett sommarminne. s/s BOHUSLÄN lämnar Lysekil 1972 med medlemmar ur Sällskapet, vilka kommit till Lysekil med ångtåget. Den skarpögde läsaren ser tåget på kajen akter om ångbåten.

Bilden är unik också genom den vackra enslinje de två bottenfasta fyrarna Dynabrott och Brandskärs Flak bildar. Fyrarna bogserades kort därefter ut till sina platser utanför Brofjorden.

Foto Mats Hanson.



OMBORD - AKTUELLT FRÅN FARTYGEN.

s/s BOHUSLÄN har lagts upp för vintersäsongen och sedan avrustning och skyddstäckning gjorts, påbörjades vinterarbetena.

Som vanligt skall mycket göras.

På maskinsidan skall främst cirkulationspumpen till kondensorn bytas ut. Det arbetet kan bli kostsamt beroende på var och hur en sådan pump kan erhållas. Vidare skall hela slidomkastningen renoveras - ett tidsödande arbete.

Fartygets varmvattensystem har inte varit tillfyllt. Ett helt nytt system skall installeras. Det skall alltså i framtiden endast komma varmvatten i de därtill avsedda kranarna och inte kraftiga ångstrålar.

Att vara museal beträffande vattenklosetter är inte så tilltalande, varför vi nödsakas installera nya sådana.

Detta var de större arbetena på maskinsidan. Till detta kommer naturligtvis mängder av ospecificerade rutinjobb, t ex översyner på huvudmaskin, hjälpmaskiner, pannan, elsystemet. Arbeten, som kräver stora personalinsatser och kapital.

På däckssidan är det nästan lättare att räkna upp vad som inte skall eller bör göras. Vi har ju en jubileums-säsong framför oss....

Babords livbåt måste renoveras. Inte så att den påminner om en tesil, men den är ful med flagnande färg och ingrodd smuts. Skråna på båtdäck måste sättas fast ordentligt.

Bryggfronten repareras och renoveras. Ny bankokteak har blivit inköpt och bryggskärmen skall helt förnyas. Den gamla börjar bli en aning gles av många års skrapning och man ser snart sol, måne och himlens alla stjärnor genom den.

"Inomhus" skall trapphallen och 1.klass damsalong renoveras. Damsalongen skall lackas och möblerna kläs

om enligt den gamla inredningsplanen. Trapphallen, som ju snarast varit reklam för nedskrotning och allmän dekadans skall nog renoveras även den efter den gamla beskrivningen. Det är synnerligen välbehövligt, ty hallen har städas utgjort ett ont samvete men å andra sidan ständigt påmint om vår fattigdom och behov av kronor.

Försälongen, som tjänstgör som fartygets mäss, skall grävas ur och fräshas upp. Den värderade Ångbåtsläsaren kan inte föreställa sig, hur lätt ett sådant utrymme blir sjaskigt. Det används ju flitigt under vinterarbetena, då det inte alltid ges tid att städa.

Listan över arbeten är lång som vintern. Vi presenterar den spännande fortsättningen i nästa nummer!

TRÖ INTE

att Sällskapet vadar i pengar bara för att föregående års säsong bokförs med vinst. Kassören har alltid sett, ser och kommer alltid att se botten i vår kassakista. Hjälp till att åtminstone söka återkomma en botten-skyla i kistan! Hjälp till att hålla kostnaderna stänga! Hjälp till att göra kassören glad!

Använd vårt postgiro 62 16 06 - 3! Skriv "Gåva" på ta-longen.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare Yvonne Starmark. Redaktionen adress: "Ångbåten", c/o Starmark, Frogstevägen 3, 453 00 Lysekil.

MEDELSAVGIFTEN i Sällskapet Ångbåten är 15 kr/år. Be-loppet kan sättas in på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3, adress Onsala.

Aktiebolaget Christofferson & Anderson G ö t e b o r g

Tel: 130227, 139892, 119873

Telegrafadr.: "PARTNER"

Stort, välsorterat lager
av alla Däcks- och Maskin-
förmödenheter samt alla
sorters Proviantartiklar till
billigaste priser.

Stort lager av Botten-
färger, Oljor, alla slag,
Ställinor, Tågvirke m. m.

Filial i Fiskhamnen

Telefon 143558



Holzappfels Kopparfärg

ännu ej överträffad

•
Alla slags
FÄRGER och
FERNISSOR

Färgaktiebolaget International
G ö t e b o r g