

SAB-73.



Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg.10 - Maj 1974
NUMMER

26

HURRA, HURRA, HURRA, HURRA

för "vår trogna gamla skatt", som i år behagar uppnå mogen ålder. Det höves icke oss att tala om damers ålder alltför högt, men vi vet, att hon seglade ut på sin provtur den 14 maj 1914.

Officiellt har hon klarat sig helskinnad genom åren men under en orkan på tjugotalet var situationen kritisk och i början av trettioalet råkade hon ut för en våldsamt grundkänning, som orsakade stora skador.

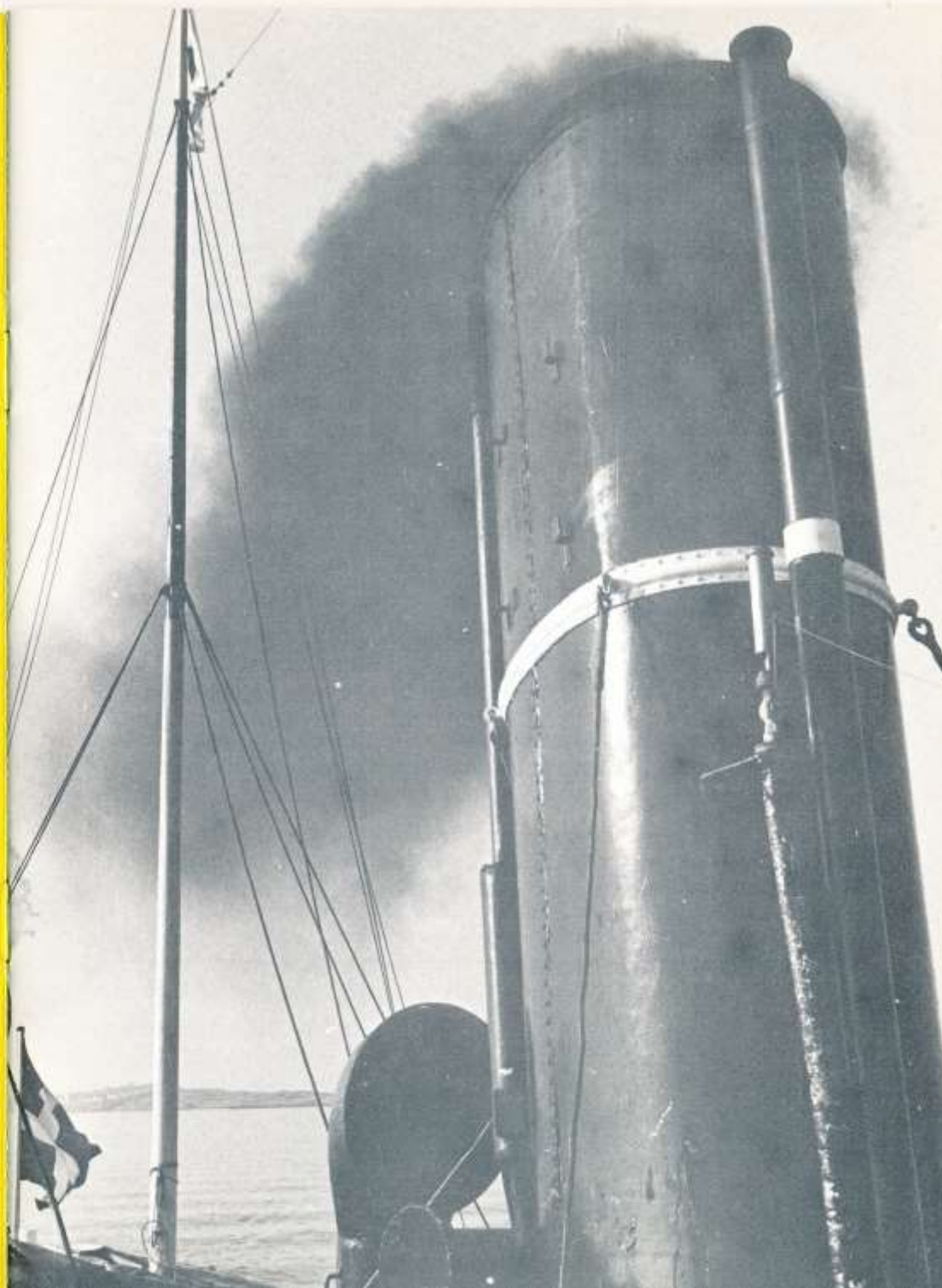
Mörkast såg det ut 1964. Men, som vi vet, seglatsen var inte slut då. Åter vändes stäven ut mot Bohusläns salta, blåsiga vatten och fortsättningen känner vi alla.

Kursen är utlagd. Man vet, var grunden och bôarna finns men också var vänliga fyrskens leder seglatsen. Låt oss hoppas, att kommande års tillvaro inte blir svårnavigerad utan lättseglad och välutprickad samt att fasta händer framgent håller i ratten.

"Tänk på möjligheten att någon gång i framtiden få gå ombord i ett eget ångfartyg, kasta loss från vardagen och tyst och stilla plöja västkustens vågor, att få bänka sig runt en biffstek med öl i matsalongen eller en kopp kaffe med något gott till i röksalongen, medan man hör "skepparn" vanka fram på bryggan ovanför huvudet, att få sitta på akterdäck med en pipa eller en cigarr och se den nedgående solen glittra i propellervattnet medan mäsarna seglar ovanför - den möjligheten synes idag något närmare än då första numret av Ångbåten trycktes. Men som sagt - det fordras framför allt en väldig massa arbete för att kunna nå fram till detta."

Ur Ångbåten Nr 2 utgiven i november 1965.

*



"KOMMER DU IHÅG ÅNGBÅTEN BOHUSLÄN?"

Dessa ord föll i mitten av sextiotalet i spårvagnshallarna i Majorna. Några tokar höll på med att renovera en äldre spårvagn, ett relativt bekvämt arbete, föga smutsigt. Man höll på med att måla spårvagnen blå samtidigt som några putsade inredningsdetaljer.

Pratet gick. Samtalet kretsade kring Marstrandsbolagets forna flaggskepp BOHUSLÄN, som just sålts för nedskrotning. Det ansågs tråkigt. En känd profil skulle försvinna. Men det ginge säkerligen inte längre att driva henne. Samtalet tog andra vägar.

Några dagar senare blev jag uppringd av Ingvar Kronhamn, en av spårvagnsputsarna.

"Kommer du ihåg ångbåten BOHUSLÄN, som vi pratade om häromdagen ute i Majorna? Hon skall inte skrotas." "????".

"Kom ner till Industrimuseet i övermorgon. Vi skall bilda en förening och rädda båten. Det skall nog gå bra."

Målsättningen föreföll alltså klar. Men, store Caesar, hon var ju stor, betydligt större än en spårvagn. Och utomhus.....

Vi var sju man på Industrimuseet. Det är felaktigt att kalla oss beslutsamma, snarare var de flesta av oss djupt tvivlande och skeptiska. Det går aldrig...

BILDEN PÅ FÖREGÅENDE SIDA:

Svart väller röken ur den nedsotade skorstenen. Här har "Full fram" givits och eldaren tänder ytterligare en brännare under pannan, något som medför rökbildning.

Foto Sven Gylén.

Ingvar Kronhamn och Industrimuseets chef Åke Åberg var dock allt annat än tvivlande. Målsättningen förtydligades. Förföriska tongångar anslogs. Tänk att få se en riktig stor ångmaskin i arbetet! Tänk att få stå till rors på en riktig ångbåt!

Kulturella tongångar anslogs. Vi måste tänka på att bevара denna ångare som en värdig representant för en svunnen trafikepok. Framtiden kommer annars inte att veta, hur en riktig ångbåt såg ut.

Krassa tongångar anslogs. Vad kostar baljan? När sjunker den? Finns det löss ombord? Kan man trampa genom bordläggningen? HUR MYCKET PENGAR HAR VI?

Vi spenderade 10 kronor var. Det skulle användas till PR. Säg till pressen att vi finns och att vi skall rädda BOHUSLÄN!

Pressen sades till och pressen skrev. Vid nästa möte meddelade Kronhamn överraskande, att han "varit och hämtat båten på Ringön."

"Det är bara att sätta igång med jobbet."

Några stackare tvingades frivilligt till sekreterare- och kassörsposterna. Vi andra skulle göra rent ombord i fartyget, som med möda släpats av Nordstjernans bogserbåt VICTOR CAMP till Östra Frihamnsbryggan.

Göra rent!!? Fartyg!!?

Arbetet vi skulle utföra tillfredsställde högt ställda anspråk på arkeologisk utgrävning. Man erfor vid ombordgåendet samma känsla, som förmodligen griper en fornforskare, då han för första gången beträder någon särskilt märklig fornlämning.

Och detta var alltså ett fartyg. Ha! En eländig, skitig plåtpotta med en smorig och smutsig industri inuti, som i utbrott av hänförelse kallades ångmaskin. Och "köket" i vars pärlspont de senaste decenniernas matos fanns kvar. Och "cafeterian" med sin smäckinredning från 50-talets förnedring på suptrader i Öresund och på Sandefjord....

Utgrävningen började.

Skorstenen målades svart igen. Lastbilar förde bort lass med skräp och skrot. Fler och fler människor stötte till. En dag gick Sjöflemotorn igång, den kära gamla tändkulemotorn, som drev en generator men som fick hela fartyget att skaka och skallra och kom oss arkeologer att känna oss som ärtor på ett trumskinn. Men belysningen fungerade. Man kunde få stötar. 110 volt likström.

Den slitna exteriören snyggades upp. Hon (inte "den" längre!) måste se någorlunda presentabel ut, åtminstone på den sida, som vette utåt älven.

Hela sommaren 1965 gick åt. Sällan har en sommar så helhjärtat ägnats åt uppröjning. Arkeologerna blev röjningsmanskaper, som blev städare, som blev putsare, som blev målare och snickare och smeder och maskinister och matlagare.

Den 18 december 1965 var en Högtidsdag. Man stack fyr under pannan. Det eldades. Det blev varmt ombord. Baljan hade blivit en ångbåt.

Sommaren 1966 rörde hon sig för egen maskin. Hon blåste triumferande i ångvisslan.

"En kulturspillra visslar till", sa pressen.

BWS

BILDEN TILL HÖGER:

Vår ångare är känd för sina snabba maskinmanövrar. Här står Chieften själv vid manövern med styrbordshanden på ångpådraget och blicken vaksamt riktad på telegrafan. Ratten med handtaget i förgrunden reglerar slidomkastningen, dvs maskinens fram- och backgång.

Foto Lindebäck.



ÅK ÅNGBÅT OCH NJUT!

Sällskapet har vidmakthållit en ståtlig tradition att varje säsong anordna ett antal seglingar för andelsägare, medlemmar, släkt, vänner och alla ångbåtsintresserade. Så sker även denna säsong.

För att på något sätt markera vår klenods sextioåriga leverne, är antalet medlemsturer betydligt utökat, vilket tydligt framgår av vår förträffliga bilaga "SOMMARTURER 1974".

Några seglingar förtjänar litet extra uppmärksamhet.

Med anledning av fartygets jubileum seglar vi två "Jubileumsturer", den ena identisk med provturen 1914, den andra med anledning av första reguljära turen. På den sistnämnda anlöps även ett antal bryggor efter linjen. Här är de verkliga tillfällena för dem, som önskar drömma sig tillbaka i nostalgisk hänförelse!

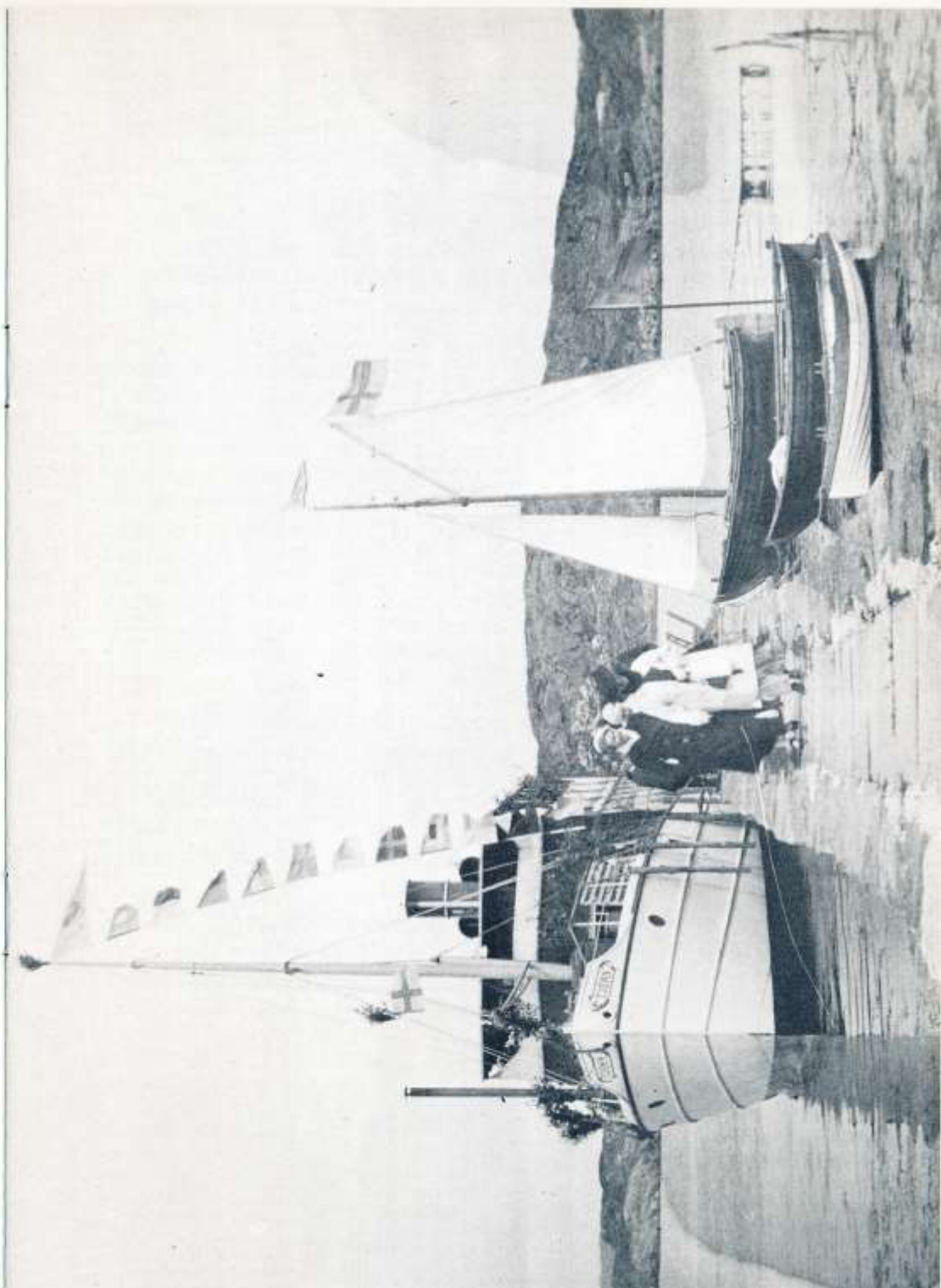
En verklig nyhet är, att ångaren i år för första gången planeras segla under midsommarhelgen. Det har under åren inte saknats uppmaningar härtill. Ångaren borde, har man sagt, visa upp sig och markera att nu har sommaren börjat "på riktigt".

Alltnog, fredagen den 21 juni seglar BOHUSLÄN lövad norröver till Bohus-Malmön med anlop av Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen och Lysekil. På Malmön unnar vi vår besättning ett lugnt midsommarfirande

BILDEN TILL HÖGER:

I brist på foton på vår ångare i lövat skick dristar vi att visa denna förtjusande gamla bild på s/s TJÖRN fejad och fin, med stor flaggning och ett otal björkruskor. Men var är bilden tagen? Hjälpa oss, någon.

Foto från gammalt negativ ur Vikarvets arkiv.



fjärran alla folkhemiska glädjeyttringar. Dagen därpå gör hon en tur uppåt Gullmaren med Lysekil som utgångspunkt.

Söndagen den 23 juni bör man inte riskera livet på de bohuslänska landsvägarna eller slåss om platser på Bohusbanans överfyllda tåg. Lugnt seglar man istället med BOHUSLÄN till Göteborg med samma brygganlöp som på uppfärden.

Låt oss dröja vid säsongens sista medlemstur. Söndagen den 8 september seglar hon i Bohuslänska Kustens vatten till Lyckorna vid Ljungskile. Om Ångbåtsläsaren, mot förmodan, känner rädsla inför Marstrands- och Hjärteröfjordarna samt Islandsberg, är denna segling ett synnerligen lämpligt sätt att avsluta sommaren på. Farleden till Lyckorna bär över skyddade, ibland skogomgärdade vatten. Inga offer åt Neptun här inte!

Glöm inte FÄRJAN 4. Söndagen den 5 maj blir det en hamntur med henne liksom den 1 augusti. Kom ihåg, att hennes "hemmahamn" ligger i Lilla Bommen akter om VALBORG och FLADEN.

Se våra priser! Även om en viss uppjustering skett är Sällskapet Ångbåten det socialt tillvända, konsumentvänliga företaget för prismedvetna passagerare! Ingen biljett kostar över 20 kr. Vilket annat komfortabelt samfärdsmedel tar 20 kr för en härlig, havsomsusad, jodbemängd salt segling till Bohus-Malmön och åter!?

Låt kommande bohuslänsommar bli sommaren med BOHUSLÄN!

BILDEN TILL HÖGER:

FÄRJAN 4 på medlemstur? Ånej, här kommer i reguljär linjetrafik vår lilla hamnskuta på sin tur mot Sörhallsberget-Sannegårdshamnen.

Foto Sven-Anders Boman.



Ångf. Uddevalla

Fördäck

Fjellbacka
Retur
Christiania
den 3/7 1902

Obs. På denna biljett förbjöds tillträde till akterdäck och aktersalonger.

A

STENUNGSUND

RETUR

GÖTEBORG

Ångf. UDDEVALLA

den 2/6 1902

1 klass biljett

Kr. 3,30

Gäller

C

U. V. H. JONAS

3:e klass å järnväg
1:a " " " båt
Söndagsbiljett
VÄNERSBORG -
MARSTRAND
SMÖGEN
ORUST-PUNT
Över Uddevalla
och åter avstampningsdagen
Kr. 6.00



Vänerns-
Marstrand,
Smögen,
Orust evnt.

1106

E

N^o 1851

Kr. 6.00

inklusive betjäningsavgift

Herre/Dam

Natten mellan den /

och den / 19

Hytt n^o

Plats n^o

Ombord på s/s Göteborg
Oslo

Ångbåtsaktiebolaget
Bohuslänska Kusten

B

D

Svanesund

Retur
Göteborg

2:dra klass biljett

Ångf. KUNG RANE

Kapt. O. A. Ohlsson

den 21/6 1902

Kr. 2,50

GAMLA ÅNGBÅTSBILJETTER

kan också ha sin charm. Från signaturen E.B. (i Vänersborg, ni vet) har vi fått låna några äldre biljetter. Betrakta bilden härintill med vördnad!

Biljetten A.

Detta är en tur/returbiljett Fjellbacka - Christiania. Resan företogs 23/7 1902 och det är ett barn ($\frac{1}{2}$), som åkt. Det fick nog inte kosta för mycket, ty biljetten gäller på fördäck endast. Kostnaden för resan är 3,75 och fartyget är Bohuslänska Kustens UDDEVALLA.

Biljetten B

är en hyttbiljett ombord i S/S GÖTEBORG eller OSLO. Som synes kostade en sovplats 6 kr. Biljetten är från 40-talet.

Biljetten C

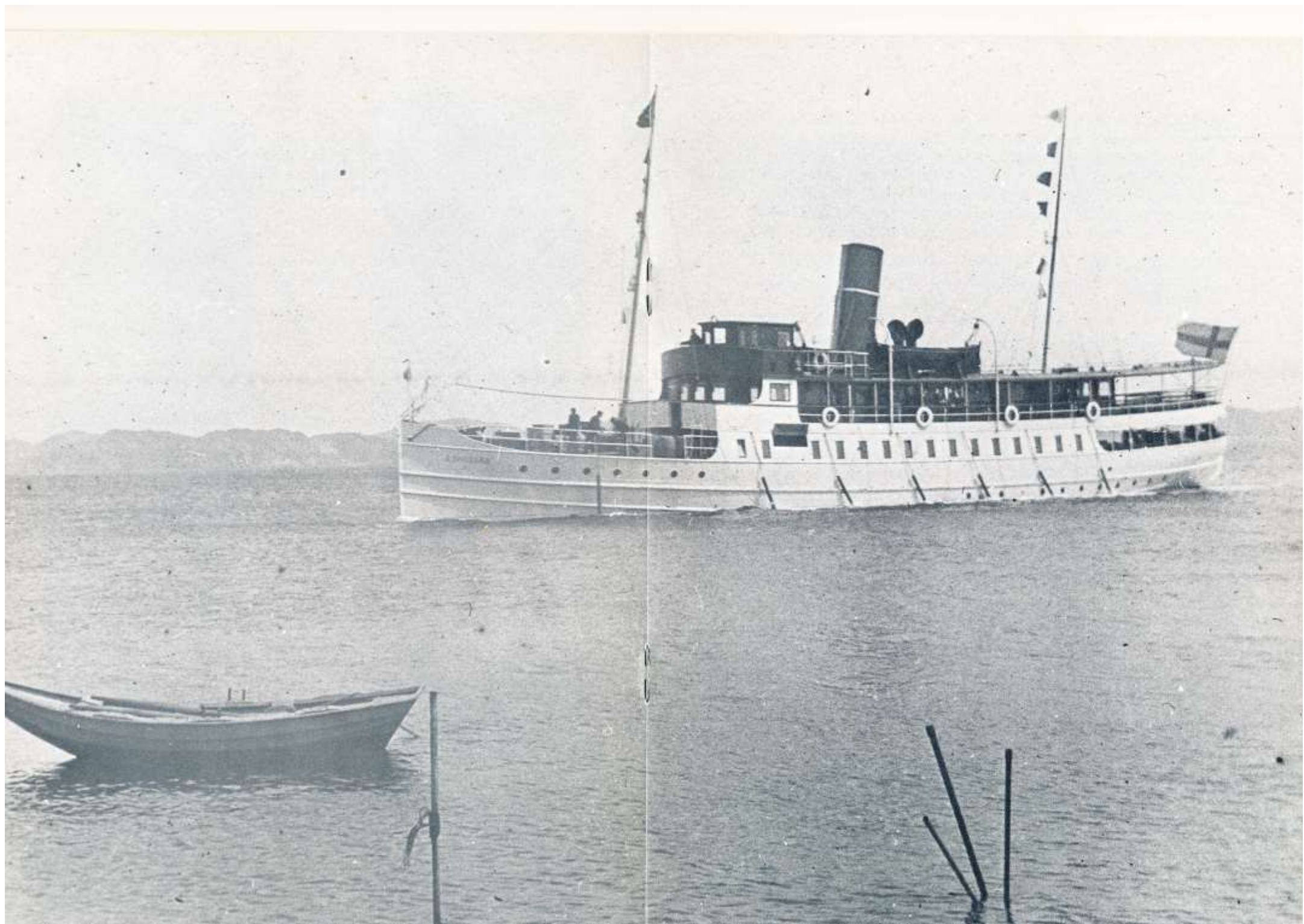
är en fashionabel biljett, ty på denna har en förstaklassresa tur/retur Stenungsund - Göteborg företagits. Den resan skedde 21/6 1902 och priset var egentligen 3,50 men har ändrats till 3,25. En liten favör? Ångaren var UDDEVALLA.

Biljetten D.

Här gäller det en andraklassresa tur/retur Svanesund - Göteborg med Bohuslänska Kustens KUNG RANE, där kapten O.A.Ohlsson förde befälet. 21/6 1902 kostade den resan 2,50.

Biljetten E.

Detta är en tågbiljett från Uddevalla-Vänersborg-Herrjunga Järnväg (förstatligad 1940), men den gäller även på Bohuslänska Kustens Ångare förutsatt att man företager resan en söndag. Som synes har E.B. åkt sträckan Vänersborg-Smögen och åter. Minnesgoda Ångbåtsläsare erinrar sig säkert signaturens "En utfärd" i Ångbåtarna 21 och 22, där han skildrar just denna resa.



M/S ORUST.

Det kan ju synas opassande att i Ångbåten skriva om motordrivna fartyg, men då motorn redan 1905 gjorde entré i Marstrandsbolaget, bör ju även det lilla lastmotorfartyget ORUST ägnas några rader i Dag Alméns följetong om företagens båtar.

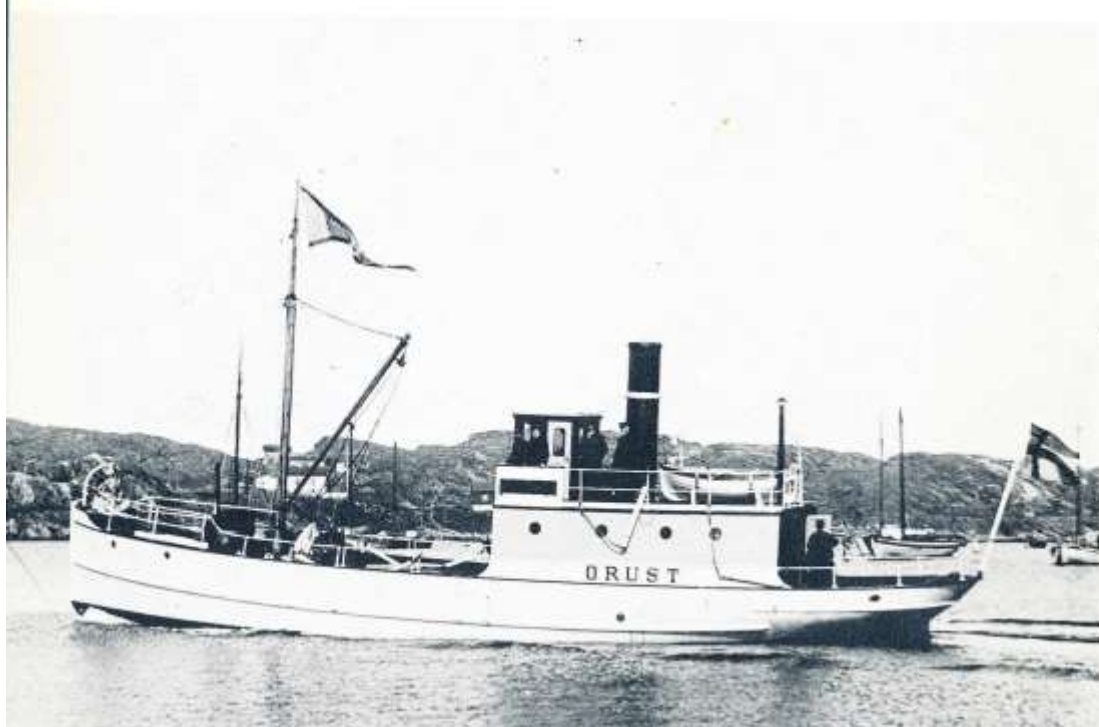
MITTUPPSLAGET:

En unik bild: s/s BOHUSLÄN på ingående till Lysekil på sin första reguljära resa i Marstrandsbolagets tjänst. Bilden togs sålunda den 19 maj 1914.

Fotograf okänd.

BILDEN NEDAN:

m/s ORUST lämnar Marstrand. Bilden är förmodligen tagen vid leveransen 1905.



J.V.Svenssens Automobilfabrik i Stockholm tillverkade redan från sekelskiftet fotogenmotorn Avance, vilken också prövades i fiskefartyg. Marstrandsbolagets chef Ragnar Berger, som även var styrelseordförande i Marstrands Mek. Verkstad sökte kontakt med fabriker Svensson och startade återförsäljning och installationer av Avancemotorn.

När Marstrandsbolaget nu behövde ett nytt lastfartyg för trafiken på Orust och Tjörn, låg det nära till hands att låta den pris- och driftsbilliga motorn debutera i skärgårdstrafiken.

Eriksbergs Mek. Verkstad fick denna gång ordern och i mars 1905 sjösattes det lilla fartyget, som fick namnet ORUST. Hon var endast 21,64 m lång och 4,48 m bred och drevs av en encylindrig tändkulemotor om 50 ihk, vilken installerades av Marstrands Mek. Verkstad. I slutet av 1905 var underverket, som kostade 35.000 kr, klart för provtur. Nog väckte ORUST en viss uppmärksamhet, när hon med blygsamma 7-8 knop töffade fram i farlederna.

Den förste befälhavaren hette M.B.Olsson, vilken efter en tid efterträddes av J.A.Bengtsson. Det påstods, att kapten Bengtsson trivdes väl ombord. Men det kanske berodde på, att han slapp frågvisa passagerare, som föredrog snabba och bekväma ångare framför en skakande fotogenstänka, som hade att göra $3\frac{1}{2}$ timmar mellan Göteborg och Marstrand.

Dåtidens motorer var långt ifrån driftsäkra. ORUST låg ofta vid varvet för reparation och redan 1909 var det dags att byta ut motorn mot en modernare Avance, som ju var tillverkad vid "Nordens största specialfabrik för fotogenmotorer, vilka genom sin ytterst enkla konstruktion, billiga drift och säkra gång är nutidens mest fulländade motor, spridd över hela världen" - om man nu får tro samtida reklam.

ORUST blev inte gammal i Marstrandsbolaget. Efter en längre tids uppläggning, såldes fartyget 1921 till Axel Brynolf i Göteborg, vilken året därpå för alltid förpassade den lilla "stänkan" ur Sveriges Skeppslista genom att sälja henne till Norge, där hon fick

namnet DENOFA I - en förkortning av De Nordiske Fabriker i Oslo.

Hur länge hon fanns kvar där, vet jag inte, men det existerar ju modernare motorer än Avance och båten som sådan var det säkert inte något fel på. Så hon kanske fick ett oväntat långt liv - vem vet?

*

S/S MARSTRAND IGEN.

Alméns artikel om ångaren MARSTRAND har uppväckt många minnen och flera brev har kommit till redaktionen, brev, där MARSTRAND är huvudaktör.

Bland andra skriver bolagets förre kommissionär i Lysekil, Lennart Alström, och erinrar oss, att just MARSTRAND var den sista Marstrandsbåten, som anlöpte Brofjorden (Lahälla). Det skedde den 28 maj 1952.

Nyfikna har vi ögnat genom dagspressen vid den aktuella tidsperioden och ur Lysekilsposten den 9 juni 1952 saxar vi:

DEN REGULJÄRA ÅNGBÅTSTRAFIKEN I BROFJORDEN HAR NU UPPHÖRT.

Förr i tiden var det livlig trafik med ångbåtar på Åby- och Brofjordarna. Den sista resten av denna trafik har under de senaste åren bestått av Marstrandsrederiets onsdagsturer med S/S MARSTRAND till Lahäl-

BILDEN TILL HÖGER:

s/s MARSTRAND i isen utanför Lysekil 1917.

Foto från glasplåt ur Vikarvets arkiv.



la. Den 28 maj tog den reguljära ångbåtstrafiken på Brofjorden slut och rederiet ersätter den med godsutkörning från Lysekil.

På senare år har trafiken tillgått så att godset inlastats och stuvats i Göteborg på tisdagar och fraktats till Lahälla brygga på onsdagar, varifrån man kört ut godset samma eftermiddag. Det har emellertid varit en stor olägenhet med anläggningen av Lahälla brygga, ty passagerartrafiken Lysekil - Gravarne har genom denna försening åsamkats stora svårigheter. Rederiet har nu sedan trafiken på Brofjorden upphört, ordnat med utkörning av godset direkt från Lysekil. Till Stångenäset utom Härnässet sker utkörning två gånger i veckan och till Härnässet en gång i veckan.

Strax efter sekelskiftet var det en mycket livlig trafik mellan Lysekil och Brofjorden, säger minnesgoda lysekilsbor. Vid Brofjorden blomstrade det ena stenhuggeriet efter det andra upp och då Lysekils Järnväg ännu inte kommit till, var båt det bekvämasättet att nå Lysekil.

Det var stora godsmängder och många passagerare. Inte minst livligt var det då stenhuggarna kom till Lysekil för att köpa brännvin. Det köptes på dunkar om 10-15 liter och det var just inte något söndagsskoleliv på resorna till Hjalmedal, Sandvik, Rixö och Lahälla. Ofta blev många ordentligt påstrukna och slagsmål förekom ofta.

På Brofjorden har Bohuslänska Kusten länge haft ALFHEM i trafik intill dess den nedskrotades. Brofjorden trafikerades även under många år av S/S GREBBESTAD till dess den slutade på traden på 1930-talet.

Nu har Marstrandsrederiets båtar sedan några år varit ensamma om denna reguljära trafik, som nu gått till historien. -

FARVÅL SUECIA!

Turbinångaren SUECIA, en av Londonbåtarna skrotas i dagarna fullständigt ned. Få fartyg har väl varit så välbekanta som hon och hennes syster BRITANNIA.

I det för sjöfarten dystra tjugotalet var Svenska Lloyds londonlinje den enda, som bjöd på postiva inslag. Rederiet trafikerade linjen med ångarna PATRICIA (ex WESTERN AUSTRALIA, byggd 1901), SAGA (byggd 1909) samt THULE (1890-talet), de båda sistnämnda inköpta med Thule-bolaget 1916.

Svenska Lloyds dynamiske direktör Herbert Metcalfe lät 1928 vid Swan, Hunter & Wigham Richardsons varv i Newcastle beställa två turbinångare om vardera 4300 bruttoton.

Varvet arbetade raskt och redligt och fartygen kunde levereras på försommaren 1929. Stor omsorg hade även lagts på inredningen. Till det yttre var fartygen tvillingsystrar medan SUECIAs inredning var mer svenskinspirerad än BRITANNIAS tudorelegans.

I nära 40 år ångade sedan systrarna mellan Stora och Lilla London. De var happy ships. Dock försov sig lyckan en gång för SUECIA.

SUECIA vistades nämligen på Eriksberg för en liten refraichering och ombyggnad från kolbrännare till oljedito. En dag skulle hon förhalas en bit - en liten stilla älvtur. Hon var dock litet långsam och hann inte undan för en sjösättning vid varvet utan blev rammad tvärs, sjönk och lade sig till ro med stark slagsida i Göta Älv ungefär vid Majnabbe.

Men hon var snart frisk igen.

Vid krigsutbrottet togs systrarna ur trafik och lades upp. Först 1946, efter några repatrieringsresor för De Allierade, syntes åter de två välkända silhuetterna på Nordsjön.

1966 var the two charming old ladies akterseglade av Tiden. Sista seglatsen under svensk flagg stundade.

Dagspressen var fylld av hyllningsartiklar och rederiet tackade sina två trotjänare i helsidesannonser.

SUECIA:s sista segling under Svenska Lloyds blå malteserkors blev en kvällskryssning mot Skagen med sjösättningsgäster från m/s PATRICIA. I ett långt tal tackade direktör Bökman fartygen och hälsningar utväxlades trådlöst med BRITANNIA, som sista gången var homeward-bound.

Gråmålat skrov, röd skorsten med svart topp, panamaflagg, namnet ISTHMIA, hemmahamn Piraeus, nog höjde en och annan habitué sin ögonbryn.

Tillsammans med systemn trafikerade hon sedan linjen Marseille-Genoa-Neapel-Piraeus-Beirut-Limasoll-Alexandria-Piraeus-Neapel-Marseille.

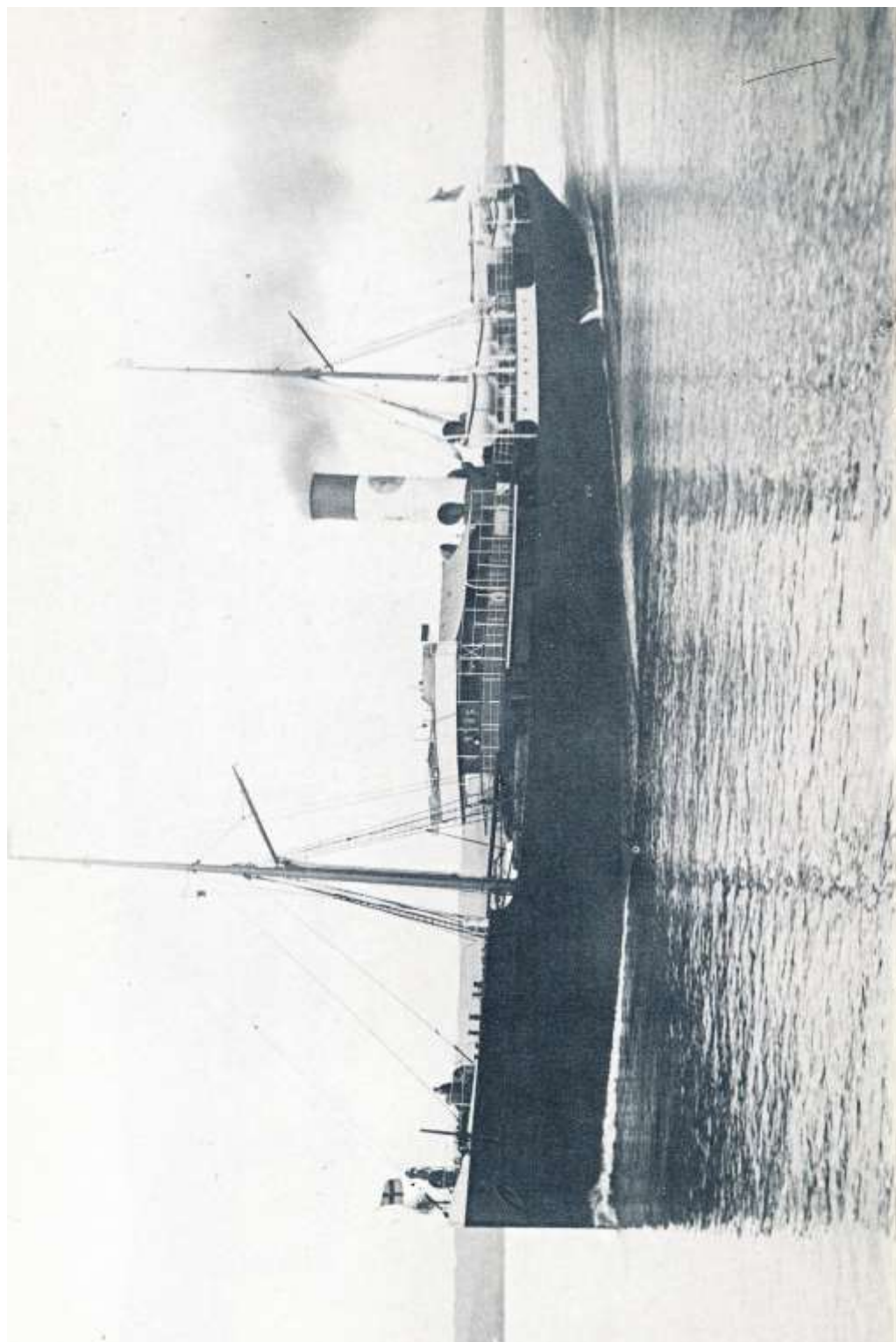
I början av detta år meddelade Lloyds i London, att signalbokstäverna för ISTHMIA slopats. Hon hade sålts till upphuggning i Istanbul och överlämnades vid årsskiftet. I dagarna har hon rapporterats utbränd och nästan skrotad.

Systemn lever än. Hon är tursatt på samma linje in till den 12 oktober.

* * *

ne of the two charming old ladies, s/s SUECIA. Photo Sven-Anders Boman.





EFTERLYSNING!

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (Danish Maritime Museum) forskar kring fartyg byggda på Helsingør Skibsværft och man önskar vidare upplysningar kring följande ångare:

S/S VICTORIA byggd 1884 för Svenska Lloyd i Göteborg. Museet har kunskap om fartyget till 1911 men sedan försvinner hon ur registren.

S/S VIRGO byggd 1893 för Rederi AB Stella i Göteborg. Lloyds Register meddelar fartyget 1913 som "missing".

S/S HERAKLES, bärgningsfartyg, byggd 1897 för Bärgnings AB Neptun i Stockholm. Fartyget finns såväl i Lloyds Register som Bureau Veritas Register till 1904 men försvinner sedan.

S/S ITALIA byggd 1897 för Svenska Lloyd i Göteborg. Fartyget finns med i Lloyds Register till 1914.

S/S NORMANDIE byggd för Rederi AB Götha i Göteborg. Fartyget finns med i Lloyds Register till 1914.

Om fartygen vet vi redan, att VICTORIA sattes i time-charter i Ostasien 1899 och var kvar där tills hon såldes för 100000 kr 1911.

ITALIA kolliderade och sjönk 1918 i en konvoj mellan Göteborg och Rouen.

Redaktionen uppmanar alla sanna Båtologer till en regelbunden forskarinsats. Alla bidrag torde sändas till Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 00 Lysekil för vidare befordran till Helsingør.

10 BILDEN TILL VÄNSTER:

Här kommer Londonbåten s/s THULE ångande på Älvsborgsfjorden bound for London.

Foto från glasplåt ur Vikarvets arkiv.

FÖRFÅNGNING

blir det vid rodret till denna tidning från och med nästkommande nummer.

Styrelsen har till ny redaktion utsett Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg, Göteborg, att i fortsättningen sköta utgivningen av Sällskapets informationsblad Ångbåten.

Det är inga gröngölingar, som tar över. Ingvar är ju Sällskapets Stiftare, tillika Hedersskeppare, och då han återvänt till västkusten, är det både lämpligt och glädjande att han åter engageras i Sällskapet.

Gunnar har varit med länge ombord och tillhör stamgänget. På senare tid har han även haft hand om planeringen av medlemsturererna.

Det är inget tvivel om att Ångbåten fått två synnerligen väl lämpade redaktörer, som kommer att sköta sina åligganden på ett för Sällskapet och fartygem hedrande sätt.

Vi önskar våra efterträdare lycka till.

Yvonne och Bo Starmark.

*

SÄLLSKAPETS TELEFONEXPEDITION:

031 / 75 15 00 är öppen för samtal måndagar - fredagar klockan 10 - 15.

Var vänliga respektera tiderna!

ÅNGARENS TELEFONNUMMER

vid Stenpiren är 031 / 13 14 50. Till sjöss nås fartyget över Göteborg Radio (VHF).

RÄTTELSER.

Ombord i föregående Ångbåt medföljde några felaktigheter, som härmed korrigeras.

Sidan 469. Bildtexten är felaktig. Bilden föreställer bryggan på S/S ALBREKTSUND och befälhavaren är kapten Claes Larsson. Mannen vid ratten heter förmodligen Wahlberg.

Sidan 474. I Nycanders dikt saknas ett ord. I tredje strofen, första raden skall ordet älvstaden insättas.

Sidan 489. I bildtexten är årtalet felaktigt. Det skall vara 1973.

*

ADRESSÄNDRINGAR

är vi mycket måna om att få. Tyvärr får vi fortfarande alltför många retur försändelser. Sänd Er eventuella adressändring till: Sällskapet Ångbåten, Medlemsregistret, Fregattvägen 3, 453 00 Lysekil.

*

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

MEDLEMSAVGIFTEN i Sällskapet Ångbåten är 15 kr/år. Beloppet kan sättas in på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3.

Fotogenmotorn **Avance**

från 2—200 cff. hkr.

Såsom **Stationär motor, Lokomobil och Båtmotorer.**

Billigast i inköp, billigast i drift.

Tillverkad vid Nordens största specialfabrik för fotogenmotorer, är "Avance" genom sin ytterst enkla konstruktion, billiga drift och säkra gång **nutidens mest fulländade motor.**

Överallt beste pristagare i tällan med såväl svenska som utländska motorer. Spridd öfver hela världen.

A.-B. Marstrands Mek. Verkstad

— MARSTRAND. —

OBS! Hvarje annan fotogenmotor är betydligt dyrare i drift.