



ÅNGBÅTEN Årg 36 • Nr 4 2000 • 101

## Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

### Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, G Björklundav 182, 417 28 Göteborg, e-post [ingvar.kronhamn@home.se](mailto:ingvar.kronhamn@home.se), 031-51 22 20 (*ansvarig utgivare*)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, e-post [bertilh@plc.gu.se](mailto:bertilh@plc.gu.se), 031-21 61 73,  
Gunnar Söderberg, Bergslåkan 4, 426 69 V Frölunda, e-post [g.soderberg@telia.com](mailto:g.soderberg@telia.com), 031-29 88 65.

### Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stenmark, Fregattv 3, 453 30 Lysekil, e-post [markgr@algornet.se](mailto:markgr@algornet.se), tel 0523-134 14, fax 0523-154 53.  
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2001 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.  
Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.  
Grafisk produktion: Litograf Media AB 2000.

## Sällskapet Ångbåten

Bos 2072, 40112 Göteborg  
[www.steamboat.se](http://www.steamboat.se)

Medlemsavgiften för 2001 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71,  
kassör: Ove Ido, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglätionsårsingen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterripplagning vid Skeppshon, tel 031-13 14 20.

Beställningsaffären har tel 031-68 25 82.

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från Släpölaget vid Residensbron (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, tel 0740-35 41 82

## Försalongen

Tut! Tut! Tut! Tre korta - min maskin går med full kraft back!

Den fyrbåvade redaktionen står på kaj och ser den hundrade Ångbåten backa ut. Avgång enligt turistlista. Som vanligt lastad till märket.

Lastrummet innehåller som sig bör information om Sällskapets verksamhet. Därutöver bjuder vi på utblickar till andra tider eller till andra delar av världen. Vi gör besök i Röksalongen för en inblick i livet ombord under Pionjäråren, och i Damsalongen, fartygets vackraste utrymme (även utan damer). Längst akter, vid Rodret, finns vår styrelse.

Kvar på kaj har vi fått lämna gods att skeppas med nästa tur, bl a ett kollit märkt Marstrandbolagets historia, del 3. Vi tar mycket gärna emot bidrag från våra läsare. Hör av er!

Vi i redaktionen ber att få önska alla våra läsare en riktigt God Jul och ett riktigt Gott Nytt År!

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2001: 2 februari  
Nr 2 2002: 20 april  
Nr 3 2001: 7 september  
Nr 4 2001: 9 november

## Omslagen

Förem: FARJAN 4 lägger till vid Lindholmen under en stadsvandring.  
Foto Ingvar Kronhamn.  
Aktern: Marstrandbolagets sommarturista 1938. Från Gunnar Söderberg.

Ångbåten Nr 4 2000

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Efter en våt och varm höst kommer vår tidskrift åter till oss medlemmar med mycket läsvärd last. Vår redaktion gör ett gott jobb och jag tycker att varje nummer verkligen håller hög klass. Som brukligt är vid denna tiden på året är våra fartyg upplagda och har gått in i vintervilan. Men ombord är det ingen rast och vila. Det jobbas som vanligt ett par dagar i veckan. Välkommen att förena Dig med vinterslövargarna!

Ombord i BOHUSLÄN är det slöpnig och viss förymsel av däck (i maskängens som nyss påbörjats. Till sommaren kommer vi att gå på ett ljus och nylackerat däck. Tug på filterfflorna! Dessutom får alla stolar ombord en översyn och limmas där så är nödvändigt.

Gubbarna i maskin håller på med att kolla pannan, som skall besiktigas. Och

för övrigt skruvar dom och donar där nere som vanligt.

Ombord i FARJAN 4 skall pannan tubas om. Det fixar våra egna gossar! Däcken för och akter (eller tvärtom) skall också åtgärdas.

Som synes är det "full fart fram" även på vintern! En annan nyhet är att Sällskapet har bytt förråd. Vi blev uppsagda från skjal nr 11 och nu skall där tydligen byggas om, för att bli krog. Dessutom skall vi försöka få tillstånd att bygga ett mindre hus på Stenpiren att användas som sommarförråd. Vi ansöker om detta tillsammans med ägaren till WALONA, som också är i behov av ett lättillgängligt förråd.

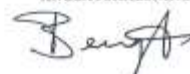
När varen närmar sig kommer BOHUSLÄN att förhalas till varv för att dockas. Vi skall byta lite bordläggningssplåt i akterskeppet, samt bottenmåla. Tyvärr kommer den fina punch-

salongen akter att delvis få rivas och sedan återställas. Finnes duktiga snickare i medlemskadem får ni gärna ringa mig!

Alla befäl bör redan nu kontrollera behörigheter. Sjöfartsverket meddelar att man är kort om folk som utfärdar dessa papper. De som har behörigheter som utgår nästa år skall snarast ansöka om förymsel.

Jag vill avsluta denna spalt med att önska Er alla och anhöriga en trevlig fortsättning på hösten, en God Jul och Ett Gott Nytt 2001. Vi ses ombord, välkomna!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Årsmötet 2000

Lördagen den 28 oktober hölls årsmöte i Sällskapet Ångbåten ombord i m/s WALONA, förtöjd vid Stenpiren i Göteborg. Mötet leddes av Sällskapets ordförande, Bengt Cremonese, och hade samlat 64 medlemmar.

Styrelsens verksamhetsberättelse med årsredovisning (som vi sände som bilaga till förra Ångbåten) godkändes. Mötet följde revisorernas förslag om ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Årsavgiften har varit oförändrad 100

kronor under en lång följd av år, trots att kostnadsläget stigit en hel del. Styrelsen föreslog nu en höjning till 150 kronor. Efter votering och upprepad rösträkning befanns att 31 medlemmar stödde förslaget, medan 31 röstade däremot. Med ordförandens utslagsröst gick styrelsens förslag igenom. Årsavgiften för år 2001 blir således 150 kronor.

Valberedningens förslag till ny styrelse antogs av mötet (se annan plats i detta nummer).

Avslutningsvis informerades om den gångna sommarens seglätion, den aktuella ekonomiska ställningen, och om planerna för den kommande underhålls-säsongen.

En medlem sedan många år, Carl-Erik Hoppe, framförde ett stort tack till Sällskapets styrelse och övriga aktiva, för deras engagerade arbete med att bevara vår fina ängare.

Efter årsmötet gjorde FARJAN 4 sin traditionella stadsvandring på älven.

## Innehåll Ångbåten 101

Försalongen	2	Ångaren NORRTELJE 100 år	10
Ordföranden har ordet	3	En ångbåtsresa sommaren 1938	12
Årsmötet 2000	3	Ångbåtar på västkusten	14
Sommaren 2000		Röksalongen - Cykeln	18
med ångaren BOHUSLÄN	4	Damsalongen	21
Vinterarbeten i BOHUSLÄN	6	Bogserångaren MARS	22
FARJAN 4	7	Båtar runt omkring	23
Paketgods	8	Rodret	23
De seglade i BOHUSLÄN	8	Sommarturista 1938	24

## Sommaren 2000 med ångaren BOHUSLÄN

Hur var sommaren 2000? De flesta kommer att minnas den som regnig och sval. Men vad betyder vädret om man kan göra en ångbåtsresa?

För man skall veta att vädret ofta är bättre på kusten. Regnar det i Göteborg på morgonen kan solen mycket väl hälsa oss välkomna till Marstrand!

Här följer en redovisning av sommaren Ångbåtsresor med BOHUSLÄN.

Som regel gör ångaren BOHUSLÄN kvällsresor i Göteborgs skärgård varje onsdag i juni, juli och augusti. På grund av resan till Bergen i början av augusti blev det en tur mindre. De tolv genomfödda turerna lockade många resenärer.

De flesta köper biljett i förväg på Turistbyrån för att vara säkra på att komma med. Speciellt lockar paketbiljetten med rålsmörgås och dryck och som garanterar plats i salong.

De sju söndagsutflykterna till Marstrand med sina väl tilltagna uppehåll i seglarstaden har sin trogna publik. I medeltal 140 passagerare reste från Göteborg söndagarna 18 och 25 juni, 2, 9 och 23 juli samt 13 och 20 augusti.

En av söndagsutflykterna fortsatte 2 juli till Träbåtsfestivalen på Mossholmen vid Klädesholmen. Festivalen arrangeras årligen av Västkustens Träbåtsförening.

Intresset bland festivaldeltagarna att göra ett besök ombord i BOHUSLÄN var stort, något som vi tyvärr inte kunde leva upp till.

Inför kommande säsonger måste vi komma ihåg vår egen ångares roll som kringresande museum. Kanske kan



I väntan på avgång för turen runt Tjörn. I Skärhamn ligger BOHUSLÄN centralt alldeles vid Hamngatan. I bakgrunden Atenes brygga och magasin.  
Foto Ingevar Kronhamn.

dessa besökare ombord bli kommande resenärer och medlemmar?

Den årliga resan runt Tjörn genomfördes lördagen 8 juli från Skärhamn. Bäst kustens Turistbyrå är duktiga på att sälja biljetter till turen som tar drygt fyra timmar via Tängsund, Lyrösund, Skäpesund och Hakefjorden.

På grund av Bergenresan hann vi bara med en långresa på kusten. Torsdagen 13 juli gick BOHUSLÄN norrut med 189 passagerare. Det blåste så mycket att turen fick gå innanför Tjörn.

Istället för de två timmar som har anslagits i turlistan blev uppehållet på

Gullholmen bara en halvtimme, inte mycket om man vill hinna se Skepparhuset och annat sevärt.

Precis i tid för kustresan hade renoveringen av Gullholmens ångbåtsbrygga blivit klar, se förra numret av Ångbåten. Torsdagens resa avslutades i Lysekil.

Fredag 14 juli hade Turistbyrån i Lysekil sålt biljetter för turen Lysekil-Grebbestad. För att resenärerna skall komma tillbaka till Lysekil någorlunda bekvämt anordnar vi bussar för återresan till denna tur. 196 passagerare

följde med från Lysekil och flera kom till på Malmö, i Kungshamn och



Ångaren BOHUSLÄN lämnar Kungshamn på sommaren enda kusttur till Göteborg 16 juli. Tre bussar lämnade passagerare från Göteborg.  
Foto Gunnar Söderberg.

Hunnebostrand.

På kvällen gjorde BOHUSLÄN så en rundtur i skärgården från Grebbestad och Fjällbacka. Även här gör turistbyråerna en god insats och säljer biljetter åt oss. Från Fjällbacka var BOHUSLÄN fullast på resan genom skärgården.

På morgonen lördag 15 juli gick BOHUSLÄN till Hunnebostrand för att vara med om Sotekanalens Dag.

Klockan 12 gick första turen genom kanalen till Kungshamn och tillbaka och kl 17 den andra. Turen tar tre timmar. Efter den sista turen gick

BOHUSLÄN till Kungshamn för övernattnig.

Söndagen 16 juli var det dags för den enda kustresan till Göteborg. Till turen som utgår eller slutar i Göteborg säljer Turistbyrån i Göteborg biljetter (detta gäller inte Fallens Dag).

Tre abonnerade bussar lämnade Stenpiren kl åtta och tack vare den nya bron förbi Uddevalla avverkades sträckan till Kungshamn på rekordtid.

BOHUSLÄN lämnade Kungshamn kl 10,30 och anlöpte Malmö, Lysekil, Gullholmen och Mollösund på resan söderut till Marstrand. Vädret var med

oss och vi fick se Tjörn från havet den här gången.

Vi lämnade Marstrand kl 17 efter ett uppehåll på drygt 1 1/2 timme. Det fanns de som passade på att bada, något ovanligt denna sommar.

Resan till Trollhättan och Fallens dag lockar resenärer år efter år. Biljetterna säljs av Press-Resor till denna rundresa som går med ångbåt i ena riktningen och med veteranståg i den andra.

Medarrangör är Bergslagens Jernvägssällskap. Resan uppströms tog 7 tim 30 min inklusive 42 min väntetid och nedströms 5 tim 18 min.

Sommarens sista resa med BOHUSLÄN gick till Älvängen söndagen 3 september. 42 passagerare följde med till Älvängen där de togs emot och blev guidade i den gamla repslagarbanan.

Under tiden gjorde BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med alebor som köpt biljett i Repslagarmuseet.

Vi tackar alla våra samarbetspartners i turistbyråer och museer och alla andra som hjälper till att marknadsföra resorna med ångaren BOHUSLÄN!

Och så tackar vi alla våra passagerare som förstår att uppleva skärgården på det traditionella sättet, i salonger och på promenaddäck ombord i en riktig ångbåt!

Slutligen påminner vi om förutsättningen för dessa angenäma upplevelser, nämligen en ideellt arbetande skara av aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten!

INGVAR KRONHAMN

## Vinterarbeten i Bohuslän

Nu lägrar sig höstmörkret och regndagarna är många. BOHUSLÄN har förhållits till sin vanliga vinterliggeplats, och gångbord och brygga har täckts med gröna och vita presenningar.

Nu har rutinerna infunnit sig, och tisdagar och torsdagar kommer ett gäng "gubbar" för vinterpyssel. Det är nästan samma personer år från år som är ombord för några timmars arbete. Ibland är vi upp till tio stycken, men oftast färre. Frampå värkanten brukar det bli fler, och då kommer även "däckare". Just nu är vi mest maskingubbar.

Varje höst görs det lator på jobb och reparationer som bör göras. Vissa aktiviteter är ständigt återkommande som just vintertäckningen, inkoppling av vintervärme, slamsugning och spolning av kölen, rengöring i pannan på vattensidan, sotning av tuber och flammugn samt dränering av maskin, pumpar och rör.

På huvudmaskinen är avsikten att slidrörelser på alla cylindrar skall kontrolleras beträffande spel i kotlager och excentrar. Jobbet är påbörjat. HT slidbåge har varit nerplockad för översyn och excentrarna är demonterade för besiktning. På listan står vidare att HT kolvstångsbox skall justeras, att luftpumpen skall överhålas, liksom lager i omkastningsmaskinen.

Cirkulationspumpen är demonterad. Där åtgärdas vevaxel och tvärsveckslager. På lysmaskinen skall regulatorn överhålas och kolvstångsboxen renoveras, reduceringsventilen för ånga skall ses över, och... Ja på listan finns mer att



Lågtrycksholven lyft för renovering av kolvringar våren 2000. Från vänster Steinar Læ og Gunnar Björnbåge. Foto Walter Fogelström.

"ta på". Ambitionerna är höga, vi får se om vi hinner med allt.

I övrigt i båten då. Ja, i maskingången på BB sida har vi hjälp av varvet med slipning av däck, byte av en del plank och 500 meter nåtning. Vi maskingubbar har gett oss på spant och resterande golvplank. Snart är det jobbet klart, och då skall omläggning av durken i byssan påbörjas.

Längre fram kommer rengöring och målning, slipning och lackning. Men dessförinnan skall vi på varv för en del plårbyte. Då blir det jobbigt - delar av garneringen i aktersalongen måste

plockas ner, och sedan skall allt upp igen...

Men tids nog den sorgen. Innan dess har vi ett annat jobb utanför båten. Förrådet i Elvan är borta, där skall bli annan verksamhet. Vi har fått ett nytt förråd på "Hising Island", intill Gotenius varv, och dit flyttas allt värdefullt.

Ja, det här är vad som händer i och omkring ångaren BOHUSLÄN vintersäsongen 2000/2001. Känner Du för att hjälpa till, välkommen ner. Tisdagar och torsdagar är vi där!

BENGT FLIESBERG,  
PAUL JOHANSSON

Ångbåten Nr 4 2000

## Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs är FÄRJAN 4 vinterupplagd sedan sista turen lördag 28 oktober. Årets säsong inleddes med teknisk provtur den 1 maj. Den följdes av en besiktningstur med Sjöfartsinspektionen den 10 maj. Själva besiktningen gick fint och färjan med besättning fick sitt Nationella Sakerhetscertifikat. Efter resan upptäcktes att en tub läckte i ångpannan.

De tre närmaste körningarna i maj fick färjan ersättas med inhyrda ÄLV-SNABBEN 3. Efter att maskinisterna pluggat den läckande tuben fungerade pannan utan anmärkning och turerna kunde återupptas från den 6 juni.

Under säsongen har FÄRJAN 4 haft 26 gångdagar med 29 olika uppdrag. Av dessa har 12 varit beställningsturer med varierande tema. Det har varit bröllop, 40- och 50-årskalas samt företagsträffar. Trots, eller kanske tack vare, den enkla standarden ombord verkar alla gäster trivas på färjan.

För allmänheten gick färjan i pendeltrafik mellan Residensbron och Klippans ångbåtsbrygga under Klippandagarna 26-27 maj. Antalet resenärer var betydligt färre än föregående år.

Under Nostalгимässan på Eriksberg den 1 oktober gick färjan i pendeltrafik från Residensbron. För oss var arrangerat nytt och förväntningarna inte så höga. Det var inte så många som valde färjan som färdväg. De flesta valde nog Ringliniens inarbetade veteransparvagnar till Eketrågatan och veteranbuss till Eriksberg.

Våra traditionella stadsvandringar

lördagar under september och oktober med färjan har glädjande nog haft fler resenärer i år. I medeltal hade färjan 38 resenärer (1999 32 pass) på de nio turerna. Allmänna omdömet från resenärerna är att guidningen är proffig och att de får uppleva sådant som ingen annan arrangör kan erbjuda. Ett tack riktas till Norra Älvstranden Utveckling som trots nybyggnad av promenadbrygga lät stommien till Lindholmens gamla färjeläge integreras i den nya bryggan och slog ned nya dykdalber så att färjan fortfarande kan anlöpa Lindholmen.



Vinterns stora arbete ombord blir byte av tuber i pannan. Våra maskinister skall göra det omfattande arbetet själva. För att komma åt att utföra arbetet har eldstadsfronten, rusterna och eldbryggan demonterats liksom delar av sotskåpet. De gamla tuberna kapas med skärbrännare så att de faller ner och därefter knackas tubändarna loss. När alla tuber är borta skall pannan besiktigas av Norske Veritas för att kontrollera att övriga delar av pannan är i gott skick. De nya tuberna skall först pressas ut lite i sotskåpsändan innan in-

passningen sker i tubplåtarna. Därefter skall båda tubändarna pressas ut så de tätar fullständigt mot tubplåtarna.

Att arbetet kräver både kunskap och tålamod är lätt att inse. Det handlar trots allt om 55 tuber. De nya tuberna är 1600 mm långa med diameter 64 mm och godstjockleken 5 mm. Tubbyte har gjorts två gånger tidigare. 1947 insattes nya tuber med 3 mm godstjocklek och redan 1954 var det dags igen men då ökades godstjockleken till ursprungliga 4 mm.

För övrigt sker översyn på huvudmaskinen. Högtrycks cylinderns vevstake har demonterats och lagerytorna skall justeras innan montering.

På däckssidan är det dags för skrapning, slipning och oljning av akterdäcket. Även styrhytter och skott av teak behöver en översyn. De laktsgröna längsofforna behöver spacklas, slipas och målas. Salongens fönsterramar är i behov av kittning och målning. Dessa är ju lätta att demontera och kan bli hemarbete om någon så önskar. Det finns också några däcksplankor som behöver fixas men till det behövs kanske professionell hjälp.

Under vintern är måndagar arbetskvällar på färjan. Vill du ha kontakt med någon ombord kan du kontakta mig eller färjans befrikture (se faktarutan på sidan 2).

Har du internet rekommenderar jag Åke Karlssons hemsida om FÄRJAN 4: w1.314.telia.com/~u31406330

GUNNAR SÖDERBERG

# Paketgods De seglade i Bohuslän

## Ångbåten nr 100?

I förra numrets Försäljning påpekade vi att nummer 100 egentligen är den tionionde Ångbåten. Nummer 12 gavs ut i december 1969, och nästa tidning, som gavs ut i april 1970, fick nummer 14. Självfallet är vi inte alls vidskepliga, men någon mätta får det nog vara på att utmana ödet.

Vill man vara riktigt petig kan man faktiskt hävda att nummer 100 verkligen var den hundrade Ångbåten. I juni 1966 kom nämligen ett EXTRANUMMER kallat Nr 4 1/2, bestående av två stencilerade A4-sidor.

Vi återkommer till nr 4 1/2 till våren, och tar det som utgångspunkt för några reflexioner över vad som hänt under 35 år.

BH

## Tävling: Var kan man köpa stenkol?

Man kan inte klaga på sortimentet av varor i det stora köpcentrat Femman i Göteborg. Där kan man dagligdags köpa stenkol i rejala stycken rakt över disk om behov föreligger. Dock är priset per kilo ganska högt: 25 kr.

Vår fråga är: Var handlar man stenkol i varuhuset Femman? Först öppnade rätt svar belönas med en biljett till valfri stadsvandring med FARJAN 4 nästa år. Svar skall vara redaktionen tillhanda senast den 2 februari.

CHRISTER ELIASSON



Bröderna Osten (t.v.) och Sten Christenson. Foto från författaren.

För att få pengar att räkna till studier på 1930-talet behövde man liksom nu ha feriarbeten för livets uppehälle.

Bröderna Sten och Osten Christenson, födda i Uddevalla 1908 och 1910, studerade på Chalmers resp. Navigationskolan i Göteborg.

Min far Sten växte upp hos sin farmor, farbror och fastnar på Grundsund så han fick kontakt med Marstrandsbolaget, medan bröder Osten som då bodde vid Slussen på Orust fick möta Bohuslänska Kustens båtar. Bröderna avled 1973 resp. 1980.

Pappa berättade att han arbetade som extra eldare i BOHUSLÄN ett par månader sommaren 1931 – han var då 23 år. Jag minns en resa från Göteborg till Gädd en sommardag i början på 1950-talet, då pappa träffade sin gamle maskinchef, Albin Johansson, som då var maskinist i m/s LYSEKIL. Albin Johansson titulerades "mäster" av pappa, det kommer jag särskilt ihåg.

I gömmorna efter pappa på Grundsund fann jag det handskrivna tjänstgöringsintyg som "mäster" Albin Johansson skrev ut.

Min farbror Osten vikarierade som

styrman på BOHUSLÄN under en sommar på 1930-talet. Han har berättat att det var långa dagar under expresturerens tid. Då båten kom fram på kvällen var det dags att göra klart med all ekonomisk redovisning innan var dags för att krypa till kojs. Det blev inte många timmars sömn, för fartyget måste vara klart för avgång tidigt i ottan.

Besättningen ombord på skärgårdsbåtarna talade på den tiden om hur säkra arbeten de hade. Befolkningen i Bohuslän behövde ju fartygen för att få sitt gods levererat och för persontransporter. Ingen trodde ju då att bilar och busar skulle ta över. Vi vet ju alla hur det gick.

Bröderna Christenson gjorde endast dessa jobb ombord i skärgårdsbåtarna. Sten blev civilingenjör inom el och hamnade på Elverket i Göteborg, och Osten tog sjökaptensexamen och blev efter kriget Svenska Lloyd trogen inom Englands- och Medelhavstrafiken.

STEN-ÅKE CHRISTENSSON

Enligt "Sveriges Rederier" var Josef Albin Johansson född den 14 december 1875 i Mollösund, och anställdes i Marstrandsbolaget 1914.

Säkert finns åtskilliga i läsekretsen som kan berätta mera om "mäster" Johansson, kanske rentav någon släkting? Hör av er till oss!

Sten Robert Christenson har tjänstgjort som extra eldare ombord å ång. "Bohuslän" i 2 månader och har han under denna tid visat ett mycket godt uppförande och skött sina åliggande till min fulla betänksamhet varför jag honom till det bästa kan rekommendera

Göteborg den 20/8 1931

Albin Johansson  
Maskinist å ång. "Bohuslän"

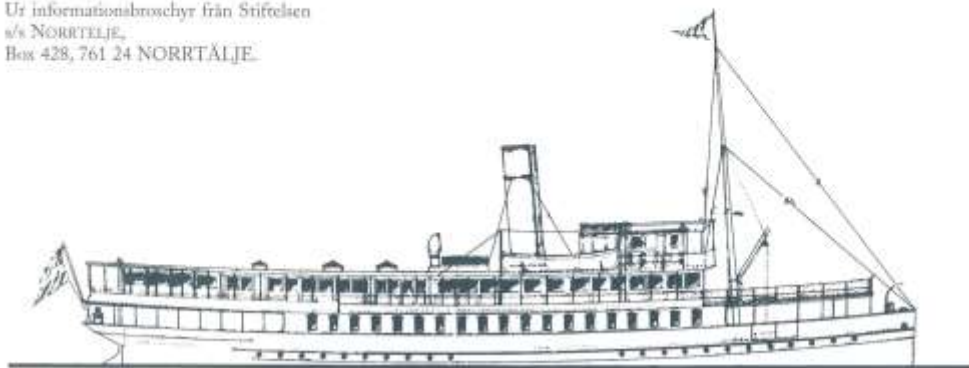
Långa arbetsdagar ja. Många av Ångbåtens läsare känner väl till BOHUSLÄNS långa expresturer (se turlista på baksidan av detta nummer). Men tänker man

också på det nödvändiga för- och efterarbetet, i maskin, på styrmannens kontor, i byssan?

BH

# Ångaren NORRTELJE 100 år

Ur informationsbroschyr från Stiftelsen  
s/v NORRTELJE,  
Box 428, 761 24 NORRTÄLJE.



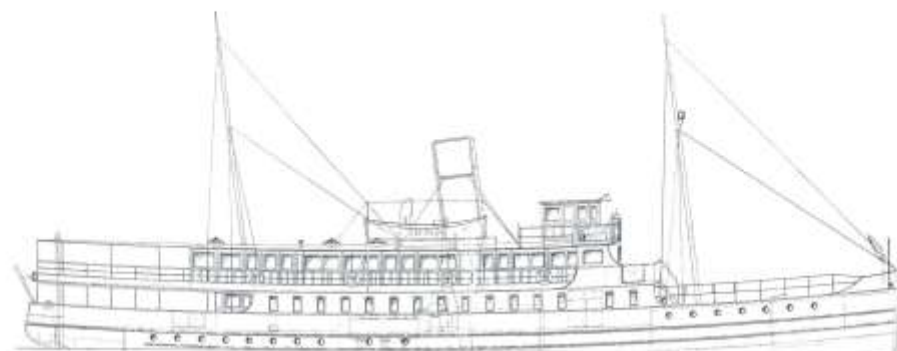
I sin bok "Ångaren Bohuslän - En historik om fartyget och Sällskapet Ångbåten" skriver Dag Almén så här om hur ångaren BOHUSLÄN kom till:

*"År 1912 började det bända en del efter bårt tryck från trafikanterna, som med rätta var missnöjda med fartygens standard och med Mavstrandbolagets skötsel av trafiken.*

*Offert begärdes nu på en snabbgående ångare, som i elegans skulle kunna tävla med stockholmsbåtarna. Eriksbergs Mek. Verkstad fick beställning på en ångare, som innebar en modifikation av stockholmsstypen, anpassad för västkustens*

*NORRTELJE passerar Vaxholms kastell under bogsering till varv, den 10 september. Foto Christer Samuelson.*

Ångbåten Nr 4 2000



*kärvare förhållanden.*

*Fartyget skulle sålunda kunna medföra en hel del last, vara sjödugligt och isbrytande, men ändå tillräckligt grundgående för passage av exempelvis Albrektsunds kanal på vägen till Mavstrand."*

De stockholmsbåtar som det refereras till är Waxholmsbolagets NORRTELJE, byggd på Södra Varvet i Stockholm år 1900 för Norrtelje Ångfartygs AB, och hennes systerfartyg EXPRESS I, som byggdes för Waxholmsbolaget.

EXPRESS I skrotades 1962. NORRTELJE finns däremot kvar, som flytande restaurang i sin gamla hemstad. Hundraårsdagen firades annandag pingst i år med uppaktning av ett antal veteranfartyg: EJDERN (1880), VÄSTAN

Ångbåten Nr 4 2000

(1900), BLIDÖSUND (1911), SALTSJÖN (1925) och STOCKHOLM (1931). Stämningen var hög: utöver ett antal högrödliga tal bjöds på marknad på Hamnplan och ångorgelkonsert från EJDERS bårdäck.

Även om NORRTELJE ligger stationär vid kaj i hemstaden, måste hon emel-

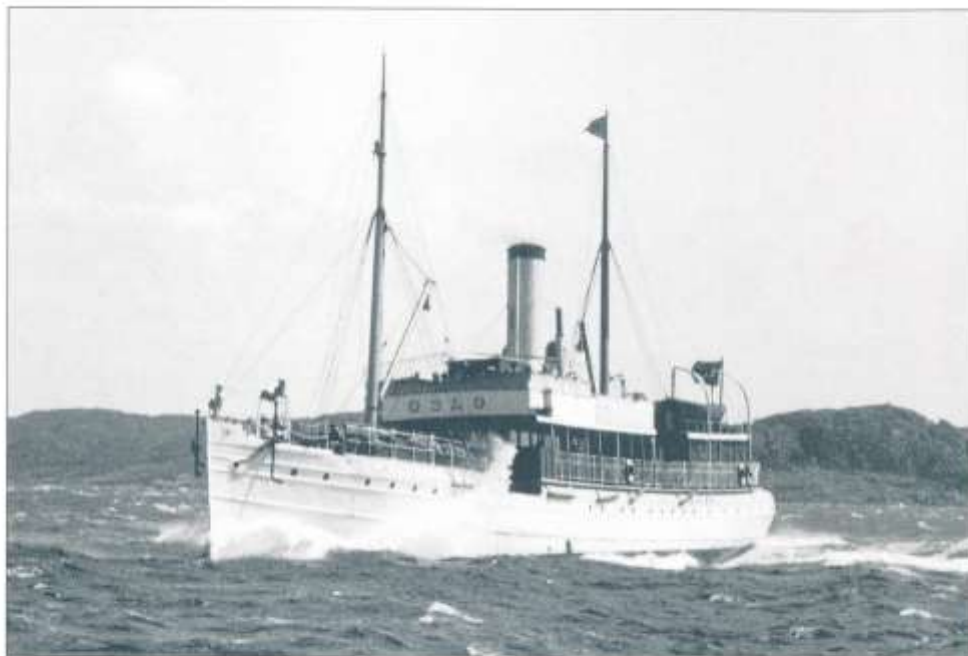
lanåt torrsättas för besiktning av botten. Så skedde i september i år. Den 10 september bogserades NORRTELJE till Tenövarvet i Vaxholm. Vår fotograf finns påpassligt på plats när fartygen passerade Kastellet i Vaxholm.

BERTIL HOLMSTRÖM

## En jämförelse mellan NORRTELJE och BOHUSLÄN

Längd över allt	46,32 m	43,13 m
Bredd på spant	8,02 m	7,27 m
Mallat djup	3,41 m	3,10 m
Maskineffekt	800 ind hkr	700 ind hkr
Högsta fart	15 knop	14 knop
Passagerarantal	615	492

## En ångbåtsresa sommaren 1938



Ångbåtsmöte på Gullmarfjorden, eller kapphörning? Studiet av gamla turistster ger roå möjliga förklaringar.

Enligt sommarturistlan 1938 gick OSLO från Göteborg onsdagar kl 8.15 via kl a Fiskebäckskil 12.30 till Strömstad och fortsatte nästa dag till Oslo. På sydgående

anlöpste hon Fiskebäckskil söndagar 15.45 på resan mot Göteborg.

BOHUSLÄN gick expresturer varje dag utan måndagar från Göteborg kl 8.00 via kl a Fiskebäckskil 12.25 till Gravsarne och åter med anlöp av Fiskebäckskil 16.10 och ankomat Göteborg 21.00.

Väger vi påstå att bilden är tagen en onsdag när en något försenad BOHUSLÄN passerat OSLO någonsmans norr om Fiskebäckskil? Eller är det så att OSLO är försenad och BOHUSLÄN redan vänt i Gravsarne och nu är på sydgående?

Ångbåten Nr 4 2000

För trelevarts sekel sedan var ångbåtsresor vardagsmat både för kustbor och för stadsbor på utfärd. Däremot var fotografiering ett dyrbart nöje, mest reserverat för gruppbilder på vänner och bekanta. Foton med ångbåtsmotiv är inte särdeles rikligt förekommande.

Vår mångårige medlem Bengt Hubendick har låtit oss få ta del av en del bilder han knäppte i sin ungdom, på 1930-talet. Vi kommer att visa ett urval då och då i Ångbåten, och börjar med 1938, då Bengt gick en sommarkurs i marin zoologi på Kristineberg. En dag gjorde han och några kurskamrater en resa med BOHUSLÄN från Fiskebäckskil via Lysekil till Smögen och åter, varifrån vi här visar några bilder.

811



En del passagerare tycker nog att vi passerar otäckt nära Stångebuvud. Havet bryter mot klipporna. Kobruken från BOHUSLÄN sveper tung in över den gamla fyrkuren och de tre korlar som står där. För att titta på passerande ångbåtar? Nej, det är nog alldeles för allmogligt. – Det finns mycket att berätta om Stånge buvud och dess fyr. Vi ber att få återkomma.

Här sitter Bengts kurskamrater Birgit Stenberg och Rut Weichert på bryggdäckets livbåtsläda. Lägg märke till de vädröta livbojarnas placering och fotpallen framför livbåtslädan!

Foto Bengt Hubendick  
Bildtexter Redaktionen

Ångbåten Nr 4 2000



## Ångbåtar på västkusten – del 3

Här avslutar Ove Iko sin berättelse om ångbåtar på nordamerikanska västkusten där han gjorde en resa sommaren 1998.

### JEREMIAH O'BRIEN

Utöver de fartyg som hör till *San Francisco Maritime National Historic Park* finns i i San Francisco också ett av de få kvarvarande *Liberty*-fartygen. Per-Owe Lellki har skrivit om *Liberty*-fartygen i Ångbåten nr 84 (oktober 1994). Artikeln illustreras av bilder av just JEREMIAH O'BRIEN, tagna i London vid fartygets resa till Europa med anledning av 50-årsjubileet av invasionen i Normandie. Fotograf var vår tidigare medlem och befraktare Flemming Hansson. Jag försöker komplettera Lellkis beskrivning av *Liberty*-fartygen innan jag beskriver O'BRIEN närmare.

### Liberty-fartygen

*Liberty*-fartygen som typ utvecklades ur en serie om 60 fartyg som byggdes i USA 1941 på engelsk beställning för att ersätta den engelska handelsflottans krigsfluster. Serien kallades *OCEAN*-typen och var konstruerad av J L Thompson & Co i Sunderland. Den hade modifierats för att passa amerikanska varv, bl a med svetsade skrov i stället för nitade. För att snabbt kunna leverera fartygen byggdes två nya varv med sju stapelbäddar på varje, det ena i Kalifornien, det andra i Maine på ostkusten. Varvsbygget på västkusten leddes av en viss Henry J Kaiser. En serie



*Libertyfartyget JEREMIAH O'BRIEN i Engelska Kanalen 1994. Foto från Royal Navy Photo.*

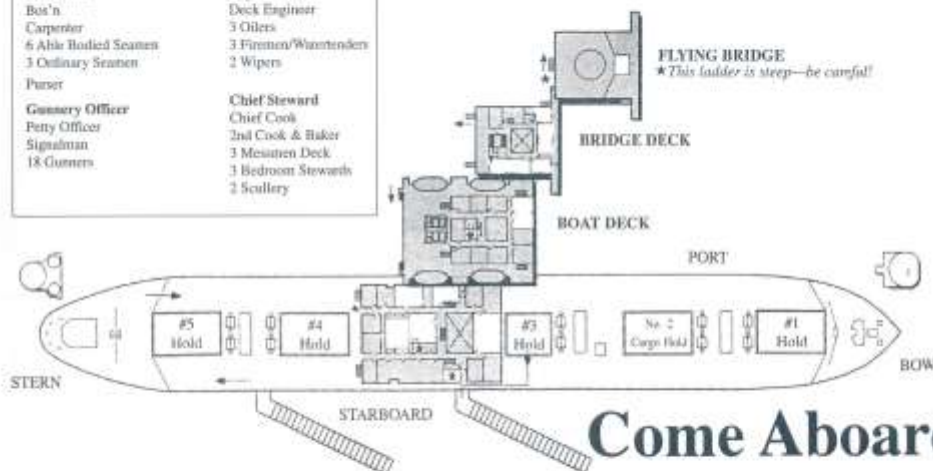
om 26 liknande fartyg byggdes också i Kanada, dessa fartyg var dock nitade och kallades *NORTH SAND*- eller *FORT*-typen. Maskineriet i båda serierna var en trecylindrig trippel med indikerade effekten 2 500 hk vid 76 varv per minut, och tre koleldade skotska pannor. Lastförmågan var 10 000 ton och farten kunde pressas upp i 11 knop.

Myndigheten *US Maritime Commission* hade till uppgift att bygga

upp en modern transportflotta för landets behov i krig och fred. Under 1941 insåg man att det omedelbara behovet bara kunde täckas genom massproduktion av fartyg som inte behövde mer än fem års livslängd! Man beslöt att satsa på den engelska typen. En första beställning av 200 fartyg lanserades som *the Liberty Fleet*.

Till skillnad från de engelska beställningarna fick *Liberty*-typen två oljeled-

Typical World War II Liberty Ship Crew		
Chief Mate	<b>Master</b>	Chief Engineer
Second Mate		1st Asst. Engineer
Third Mate		2nd Asst. Engineer
Radio Officer		3rd Asst. Engineer
Deck Cadet		Engine Cadet
Boat'n		Deck Engineer
Carpenter		3 Oilers
6 Able Bodied Seamen		3 Firemen/Waistenders
3 Ordinary Seamen		2 Wipers
Purser		Chief Steward
Gunnery Officer		Chief Cook
Petty Officer		2nd Cook & Baker
Signalman		3 Messmen Deck
18 Gunners		3 Bedroom Stewards
		2 Scullery



Typisk besättningslista för ett *Liberty*-fartyg under kriget, totalt 64 personer, samt vägvisning för besökare ombord på JEREMIAH O'BRIEN. Saxat från besöksbroschyr.

## Come Aboard!

dade vattenrörspannor. Man gjorde andra små ändringar, bl a justerades skrovet så att det inte behövdes fler än två dubbelkrökta plåtar. Hela fartygsbesättningen placerades i midskeppsöverbyggnaden, vilket också innebar en standardhöjning jämfört med förkrigstida ångtrampar. Typen räknades som 10 000-tonnare, men beroende på bun-

kermängden varierade lastförmågan från 9 100 ton och uppåt. Fartygen hade problem med torsionsvängningar i den långa propelleraxeln och kördes därför ofta bara med 66 varv per minut med åtföljande lägre fart.

Vid 18 varv byggdes inalles 2 710 fartyg innan programmet blåstes av efter krigsslutet. Henry J Kaiser, som hade

ägarrinflytande i en del av dessa varv, blev en av de ansvariga för byggprogrammet. Han hade tidigare sysslat med att bygga dammar och bronar och hade ingen erfarenhet av fartygsbyggande. Trots eller kanske tack vare detta kunde han sätta fart på massproduktionen. Mot slutet av kriget hade många av varven växlats över till *Victory*-typen, en serie



turbindrivna 15-knopsfartyg som byggdes i ett antal av 531. Av Liberty-fartygen byggdes 62 som tankfartyg, 24 som koljare och 35 i specialutförande för tunga transporter. Tankervarianten fick samma profil som lastfartygen, med fejlade lastbommar av trä för att förvillia fienden. Koldragarna däremot hade maskin i aktern och brygga midskepps precis som dåtida tankfartyg.

Som en kuriositet kan nämnas att Kaiservarvet i Providence, Rhode Island, efter kriget köptes av Gustaf B Thordén i Uddevalla. Min pappa var nästan två år i USA för att söcka hem utrustningen därifrån och köpa annan surplus-material som sedan blev stommen till Uddevallavarvet.

#### S.S. JEREMIAH O'BRIEN

Största längd	134,57 m
Största bredd	17,33 m
Djupgående	8,46 m
Bruttodräktighet	7 176 reg ton
Nettodräktighet	4 380 reg ton
Dödvikt	10 865 ton
Maskin:	se nedan

JEREMIAH O'BRIEN byggdes 1943 på 56 dagar i South Portland, Maine. Hon lägg efter kriget upplagd som reservfartyg i 33 år innan hon valdes ut att representera Liberty-fartygen som museifartyg. Hon administreras av stiftelsen *National Liberty Ship Memorial, Inc* i San Francisco. Hon ligger numera vid pier 32 vid San Franciscos strandpromenad som också heter Embarcadero, precis som den i San Diego.



En bild genom JEREMIAH O'BRIENS maskin. En excenterstång och omkastningsmekanismen ramar ut 3:e maskinisten som skymtar i fönsten. En grov vevstake i förgrunden. Foto Ove Iko 1998

Vid samma pir kan man också bese ubåten PAMFANITO från andra världskriget. Jag tog dock det väsentligaste först, och sedan blev det inte tid för fler fartyg den dagen. Biljetten man löser för att bese O'BRIEN består av en vägvisare på sex sidor som dels beskriver ruttan man skall följa, dels beskriver fartygets historia.

Två fallreppstrappor finns utlagda och man embarkekar via den aktra och går

akteröver. I aktra däckshuset bodde tio man av kanontjänningen. Man kan klättra upp och titta på kanontornet ovanpå däckshuset. I däckshuset midskepps hittar man nedgången till maskin i gänges på SB-sidan. Man uppmanas att använda båda händerna när man tar sig ner för lejdarna. Däremot behöver man inte gå haktlänges som i BOHUSLÅN. Mat och dryck får man inte ta med sig ner i maskin.

Väl nere i det rymliga maskinrummet kan man gå runt och titta utan att trängas med andra, det är gott om svängrum runt huvudmaskinen och hjälpmaskinerna. Huvudmaskinen är med sina 2 500 hk ett par nummer större än BOHUSLÅNS. Den är av samma typ, en trecylindrig trippelexpansionsmaskin. Liksom i BOHUSLÅN styr högtrycks-cylindern av en rundslid medan plansliden styr medel- och lågtryckskarna. Pannorna står på förkant av maskinrummet, med brännargaslarna mot varandra. I den sena är ett par belämnare boettagna så att man kan titta in och se tubsatserna.

Det är gott om skyltar som förklarar funktionen hos varje apparat. En stor skylt berättar att maskinrumscenerna i den senaste TITANIC-filmen tagits här i O'BRIENS maskinrum. Lite fusk var det ju eftersom TITANIC hade fyrcylindriga trippelmaskiner<sup>3</sup>. Men det finns väl inte

<sup>3</sup> Riktigt stora trippelmaskiner byggdes ofta fyrcylindriga, med två lågtrycks-cylindrar för att få lättare tillgängliga cylinderostrar. På onsdagen till Angbåten nr 34 (juni 1990) visas en planering av TITANIC maskinrum.

så många stora fungerande ångmaskiner inom räckhåll för Hollywood.

Liksom BOHUSLÅN bemannas JEREMIAH O'BRIEN av ideellt arbetande besättning. På pass i maskinrummet finns den här dagen tredje maskinisten, som berättade att han och hans fru stod i begrepp att flyga till Sverige för att hälsa på hennes släkt. Jag inbjöd dem naturligtvis att komma och titta på och resa med BOHUSLÅN, men deras resa skulle inte gå via Göteborg.

Väl uppe ur maskinrummet kan man titta på hytter och mässar och titta in i byssan med den *kolledade* spisen. Klättrar man upp ett däck kommer man till båtdecket med befälshytterna, och ytterligare ett däck upp till bryggdäck. Där bodde befälhavaren och telegrafisterna, där finns karthyttan och styrhyttan som inte är mycket större än BOHUSLÅNS (se bild i Lelkis artikel). På taket av styrhyttan finns *the Flying Bridge* (eller *Monkey Island* som Lelki kallar den). När man gick i konvoj över Nordatlanten under kriget hade man fartyg på 500 m avstånd i sidled och 1000 m framöver och akteröver. Då sköttes utkik och navigering där uppe, sommar som vinter. Lelki berättar att han stod där och styrde under solsegel i tropikerna.

Aven på backen finns ett kanontorn som man kan klättra upp i. Man kan gå ner i tvåans lastrum till mellandäck och titta på en utställning om fartygets historia. I treans lastrum hittar man souvenirförsäljningen som är som en hel butik.



JEREMIAH O'BRIENS maskin sedd uppifrån, delvis skymd av en lyfttälja. Foto Ove Iko 1998

Jag har sett varierande uppgifter om besättningens storlek på ett Libertyfartyg under kriget. Enligt entrebiljetten omfattade en typisk besättning 43 man plus 21 mans kanonservis.

#### Slutord

Fartygen i San Diego är väl underhållna och välputsade. Uppenbarligen har museet och dess stödförening, Maritime Museum Association of San Diego, det inte så knapert. I San Francisco skryter man med att ha västkustens största samling av veteranfartyg, men resurserna

verkar inte riktigt räcka till. Jämfört med San Diegos tre fartyg blir det en fräga om kvantitet kontra kvalitet. JEREMIAH O'BRIENS stödförening håller skutan i gott trim, och gör minst en tur på San Francisco-viken varje sommar. Men det kostar ju att köra med en 10 000-tonnare, så vill man göra längre resor måste man skaffa sponsorer.

San Diego och San Francisco ligger så långt från varandra att sjöfartsmuseerna knappast är konkurrenter utan i stället har kunnat muta in var sitt marina område att exponera och dokumentera. Gemensamt för alla tre institutionerna är att man vinnlagt sig om riklig och instruktiv skyltning.

För alla maskineffekter i min artikelserie har jag skrivit *bå*. Eftersom fartygen finns i USA är det naturligtvis *horsepower* som avses (1 hp = 76/75 hk).

#### Källor

Brosower, N J: *International Register of Historic Ships*. Ovee Wallop, England 1985

S.S. JEREMIAH O'BRIEN, *Self-Guided Tour*: Broschyr (och entrebiljett) för besökare.

Sawyer, L A & Mitchell, W H: *The Liberty Ships*, 2nd ed, London m fl 1985

Stewart, I G: *Liberty Ships in Peacetime*, Singapore 1992

## Röksalongen: Den Enda och Sanna

Från sidan 9 i Ångbåten nr 89 (mars 1997) citerar vi: "I ett kommande nummer av Ångbåten om några år kommer på mångas begäran Den Enda och Sanna Berättelsen om Cykeln att berättas". Vi i redaktionen håller naturligtvis alltid vad vi lovar. Håll till godo!

*Det som nu skall berättas är en, desvärre, tunn händelse, som timade ombord i BOTTUSLÅN ett vackert veckoslut i Lysekils hamn. Denna händelse har cirkulerat en hel del och numera antagit proportioner, vilka kräver att Den Enda Sanna Versionen skrivs och berättas.*

*Cykeln, som är "huvudperson" i denna berättelse, är gjord 1950 i Uppåala av Crescentfabriken där. Den övergavs av sin ägarinna 1951 och vilade sig sedan i en källare i Växistaden till 1976, då den räddades och sändes med ångaren till Lysekil för upprustning.*

*Så skedde och nu hade jag rullat ned till ångbåtsbryggan för att delta i besättningens lilla sommarfest ombord. Cykeln parkerades, lätt, på kajen invid landgängen.*

Det var en underbar sommarkväll. Vi hade kommit söderifrån med nöjda passagerare, som stigit iland någonstans. Sedan hade vi ångat vidare tomma till Lysekil. Följande dag skulle Skaffö Hembygdsförening ta en tur till Nordkoster och åter.

Den ljumma eftermiddagen, stiltjen i hamnen, lagom med sommargäster,



En sommarmorgon i Lysekil 1977. Foto från någon som vill vara anonym

räklådorna, det välkylda vitvinet, osten, de för besättningen dukade borden med brutna servetter, skinande glas och blänkande bestick – allt åstadkom en glad och förväntansfull stämning bland ångarens besättning.

Så slog vi oss ner i röksalongen.

Snart steg humöret i takt med konsumtionen av läckerbeter och inom kort ven sedvanliga repliker mellan borden följda av våldsamma skrattsalvor.

Munvighet och skämtlyne har alltid stått högt i kurs ombord och den som sig i leken giver, får leken tala...

Självt satt jag på babordssidan jämte

några från maskin ("sotänglar") och några från byssan. Det skall genast sägas att det var rapp ordväxling och skratret kom tårarna att spruta ur ögonen på oss.

Så plötsligt måste två av herrarna från maskin ("trankokare") ut något ärende, vilket nog var helt normalt. Jag kunde hämta andan och konverserade något mer stillsamt med ånglarna från byssan (de hade hand om rålkorna och vinet).

Något senare kom en av maskingubbarna ("svartingar") fram till mig. Han hade just fått en intressant ritning på någon apparat och ville absolut visa

## Berättelsen om Cykeln

den för mig nere i maskinrummet.

Det passade fint att sträcka på benen så här före kaffet, punschen och tårterna. Jag följde efter med välvillig min, som någon har när han skall ge bort något fint och dyrt.

Nere i maskinrummet hade man faktiskt en intressant ritning och jag dröjde mig kvar några minuter tills den andre sotängeln kom ner glatt meddelande att det var dags för kaffe och mer ordväxling.

Det blev ju en ovanligt glad och trevlig kväll ombord. Av någon anledning ville min fru gå hem ganska tidigt – det skulle bli en lång dag till Koster, sa hon och gick.

Vid tvåtiden steg jag iland i ganska munter stämning. Nu skulle det cyklas hem till Paulunen för några få timmars sömn före avgången klockan åtta.

Då!

Då upptäckte jag att Cykeln inte längre stod där den ställts och låsts. Det fanns inte tillstymmelse till cykeln på hela ångbåtsbron. Borta!

Villrädd och med ilskan växande inom mig såg jag mig runt. Ångaren var nu tyst och mörk. Inga människor någonstans förutom Lysekils polisbil. Den stod framme vid förspringet och jag såg två poliser, nära vänner dessutom, sitta och betrakta stjärnhimlen genom vindrutans samtidigt som de lyste uppåt på ångaren med en stark ficklamp.

Rasande gick jag fram till bilen och steg upp framdörr.

– Min cykel har blivit stulen!! röt jag

till den närmaste polisen. Sitt inte här och glo utan ut och leta!! Så här får det inte gå till här!!

– Lugna dig, matrosen, blev det vänliga svaret. Vi är helt övertygade om att din fina cykel är i tryggt förvar. Du finner den säkert imorgon. Gå nu hem och sov. Ska vi köra dig hem, tro?

Jag gick hem. Arg.

\*\*\*

Hemma blev det ingen tröst. Min fru var fullständigt ointresserad av cykeln och dess öden. Nu skulle det sovas!

\*\*\*

Följande morgon gick jag tidigt ner till ångaren. Det gällde vara helt klar när de första passagerarna steg ombord. Resten skulle gå ombord i Fiskebäckskil.

Jaha, där ligger vår vackra ångare i morgonsolen med en liten ångsöjja kring skorstenen. Stolt betraktar jag vår klenod.

MEN... VAD ÄR DETTA???

På styrhyttstaket ombord i ångarnas ångare står i solens glans CYKELN!!

Med ett föga vänligt ordval rusar jag ombord. Hela besättningen sitter i godan ro i kaféet och äter frukost. Frukost! Medan min Cykel (en 28-tummare) står på styrhytten!

– Min cykel står på styrhytten! ropar jag utan att hälsa god morgon och tacka för gårdagen.

---

Man är helt engagerad i frukosten. Där försöker Styrman truga på Chieft ytterligare ett stekt ägg; där diskuterar Kapten med två damer huruvida det

vore bäst med te framför kaffe; där samtalat tre maskinister allvarligt om havregrynsgrots fördelar en söndagsmorgon och en matros försöker få mig att falla för en vardagsmorgå.

Besinningslöst lämnar jag detta där-gång och rusar upp på kommandobryggan. Mäktigt avtecknar sig Cykeln mot skyn och lika mäktigt tornar styrhytten upp sig framför mig. Jag ser detaljer, som tidigare undgått mig; styrhytten är min-sann ingen liten låda utan enormt hög och desutom är taket utsvängt på alla sidor. Att raskt svinga sig upp är lika omöjligt som att hoppa jämfota ut ur Kumlaanstalten. Jag når inte ens till takkanten. Nöden är stor men ingen hjälp närmast.

---

Så hör jag ett rop nerifrån. På kajen står redan passagerare. Klockan är kvart i åtta.

– Bosse, det står en cykel på styrhytten! Ska ni ha den där? Ser det inte lite ovanligt ut?

---

Förtvivlad söker jag efter en steg. En ångbåt för en steg! Så kommer jag ihåg Maskins lilla äckliga steg, som används vid arbeten på skorstenen. Stegen ligger verkligen i en livbåt och är mycket riktigt liten, äcklig och obeskrivligt smutsig.

Jag sliter åt mig den, snavar och smutsar ner mig ordentligt på steghelvetet. Opp och hoppa igen! Stegen reses mot styrhytten och fumligt åntrar jag upp.

Uch! Stegen vill bestämt gå sin väg

eftersom däckat lutar akteröver. Finns det inte någon plan yta eller rät vinkel på denna förbannade ängpotta!?? Med möda tar jag mig över den utvängda takkanten och upp på själva taket.

Så högt det är och så liten styrhytten plötsligt verkar. Cykeln har antagit elefantens proportioner. En klen, oanselig vajer har smott sig kring Cykelns stödben.

Jag skall just slita bort den med ett kraftigt ryck, då ett svagt men hotfullt visande hörs. Hastigt vänder jag mig om och ser rakt in i ängrisslans två gap, som hänfullt väser stilla.

- Ryck du, Bo lille, så ska jag stå för underhållningen. Och du, se till att inte Cykeln blir hängande i vajern när du ska ner. Du kan komma i tidningen för mindre! tycks visslan säga och så fräser den lite extra.

Snabbt slår jag en medhavd tamp kring ramen och börjar fira ner cykelmonstret. Då och då lindar sig visslans vajer varsamt runt vristerna. Stegen har självfallet vält men en batterilåda på akterkant hjälper mig helskinnad ner.

\*\*\*

Här borde historien slutat med att jag surrar Cykeln akter om skorstenen och lugnar ner mig men nu var jag så uppbetsad att allt skulle gå galet.

Lejderen från bryggan till övre däck är inte gjord att bära cyklar i. Det märkte jag snart. Det blev att gå baldänges ner och låta Cykeln, även den baldänges, rulla ner på mig. Vem har blivit överkörd av sin egen cykel i ängaren



*Jag ser detaljer som tidigare undgått mig: Taket är utsvängt på alla sidor. En klen oanselig vajer har smott sig kring Cykelns stödben. - Ryck du, Bo lille, så ska jag stå för underhållningen. Foto Bo Starmark.*

BOHUSLÄN mer än jag? (Ena styrhandtaget fick jag i munnen).

Samtidigt hörde jag hur någon släppte ombord passagerarna med tillägelse att gå upp på övre däck om babord för där skulle solen lysa senare. Ungefär

akter om lejderen till kommandobryggan skulle vara bäst.

Det blev ju orsöjligt att med Cykeln gå mot strömmen utan jag fick springa runt överbyggnaden med den följd av glada tillrop som:

- Nu är du allt ute och cyklar!
- Här ni inga livbåtar ombord!
- Måste du motionera just här?
- Är ni sådana här alla ombord?

Just när kapten blåste för avgång, surrade jag Cykeln stadigt vid ett bastant rör på mellandäck. Äntligen! Dags för tvättning och tjänst på däck.

På Koster var det mycket varmt. Alla gick iland och promenader men alla hade inte svala kläder utan fick gå i varma overaller. Själv ledde jag, lätt sommarklädd, iland Cykeln och trampade sedan glatt ringande förbi vissa, som fick svettas orientligt.

Liten hämnd är också hämnd!

*Epilog. Som läsaren redan räknat ut, både några i maskin dels lurat ner mig i maskinrummet, dels under tiden snabbt förpassat Cykeln upp på styrhytten.*

*Sedan både Sotänglarna invigt min fru i den gråliga komplotten och dessvärre även poliserna, som glast sitt och lyste på Cykeln medan jag överade med dem.*

*Detta var en av de många episoder, som kryddat vårt liv hittills ombord. Det finns många fler, alla lika minnra. Jag återkommer.*

BO STARMARK

Ångbåten Nr 4 2000

## Damsalongen



*Här har delar av besättningen samlats i damsalongen. Fr v Boel Fagerström, Inga-Lill Falk, Marianne Davidsson och Yvonne Starmark. Okänd fotograf.*

När ängaren BOHUSLÄN byggdes år 1914 var hon den första av Marstrandsholagens fartyg som hade första klass matsal på övre däck, på promenaddäck. Lika självklart som att förestadspassagerarna på långturen intog en god måltid i Matsalongen, lika självklart var det att herrarna efter måltiden drog sig föröver till Röksalongen, för kaffe, kanske med någonting till, och en cigarr. Damerna (som ju på den tiden inte rökte) drog sig akterut till Damsalongen, kanske också för kaffe och en stunds samtal.

I Handelstidningens beskrivning av "Den nya Marstrandshåten" från den 15

maj 1914, återgivet i Ångbåten nr 27 (juli 1974), beskrivs damsalongen i dessa lyriska ord:

"Den på akterdäck belägna damsalongen är läckert inredd, med väggar och bord af polerad björk och soffor med lilafärdade plyschöverdrag. Den i väggen infällda stora spegeln kommer säkert att ge damerna kära tillfällen att skänka densamma sina ögons beundran."

Inredningsarkitekt vid urformandet av BOHUSLÄN var Otto Schulz, dåtidens förmodligen främste på området. I sin bok Fartygsinteriörer, refererad i Ångbåten nr 21 (september 1972) beskriver

han damsalongen så här:

Den på akterdäck belägna damsalongen är inredd i guldfärgad och polerad flammig björk. Soffan med lilafärgat överdrag, gardiner i räsiden i samma färg, taket lackerat i benfärg."

När vi tog över BOHUSLÄN från skrothandlaren såg ju inte damsalongen ut just så som Schulz hade tänkt sig. Men efterhand som de mest överhängande arbetena var avklarade kom turen till salongerna.

I Ångbåten nr 25 (november 1973) berättas under rubriken "Ombord - Aktuellt från fartygen", följande:

"Damsalongen skall lackas och möblerna kläs om enligt den gamla inredningsplanen."

Damsalongen har sedan dess varit vår ögonsten. All förtäring av mat och dryck har varit strängeligen förbjuden, vi vill inte riskera att få den fina lila plyschen förlärd. Ett lämpligt sätt att "vakta" salongen från fördärv fann vi när vi kom på att flytta upp souvenirförsäljningen från kafeterian.

I ett kvarts sekel satt Boel Fagerström i damsalongen nära nog varje resa, höll damsalongen fri från glassätande glö, sålde souvenirer, och pratade med passagerarna. Många av dessa hade en historia att berätta, egna barndomsminnen, någon anhörig som arbetat ombord, eller liknande. En av Boels många kontakter kommit till tals på annan plats i detta nummer.

BERTIL HOLMSTRÖM

Ångbåten Nr 4 2000

## Bogserångaren MARS



Från Christer Eliasson har vi fått låna ett leveransfoto från Eriksbergs Mek Verkstad på bogserångaren MARS av Uppsala. Enligt en leveransförteckning var byggnadsnumret 119 och leveransåret 1899, men vem var beställare?

Sveriges Skeppslista från 1929 anger att MARS var registrerad på Stockholms Transport- & Bogserings AB. Bogseraren var 16,06 m lång och 3,90 m bred. Ångmaskinen var på 85 ind hk. I supplement till Skeppslistan 1957 anges MARS som upphuggen detta år.

Övriga båtar som syns på fotografi-

et tillhörde Göteborgs Nya Ångslups AB. TÄRNAN som ligger i sjön var byggd 1872 vid Motala Verkstad och trafikerade ursprungligen Södra skärgården.

1899 gick hon möjligen på sommarlinjen till Fiskebäck, Önnered, Näset och Brottkärr. Efter Ångslupsbolagets konkurs 1921 såldes hon för trafik på Dalslands kanal. Skrotad ca 1955.

På slipen står GÖTA som tillsammans med systemen SVEA byggdes vid Eriksberg 1895 för trafiken på Norra skärgården. Från 1896 trafikerade de

Södra skärgården och ansågs vara bolagets snabbaste och bekvämaste båtar.

1922 såldes båda till Marstrandsbolaget för trafiken på Norra skärgården. 1936 återkom GÖTA till Södra skärgården när Styrsöbolaget köpte henne. 1951 återköptes hon av Marstrandsbolaget för trafik på Marstrand. Skrotad 1952.

Framför GÖTA ligger en av bolagets mindre slupar för hamntrafiken, men vilken?

GS

Ångbåten Nr 4 2000

## Båtar runt omkring

DIANA, JUNO och WILHELM THAM har köpts av Strömma Turism & Sjöfart AB i Stockholm. Båtarna gör kryssningar mellan Göteborg och Stockholm. Verksamheten som omfattar ca 18 Mkr har de senaste 18 åren redats av Britmari Beax i Göteborg. Rederi AB Göta Kanal kommer att fortsätta som en självständig enhet inom Strömma och får Björn Neckman som ny vd.

KOSTERVAC heter Koster Marins nya katamaran som levererades från Oma Båtbyggeri i Norge i slutet av maj. Båten är 26 meter lång och tar 270 passagerare. Skrovet är utformat för att vara lättdrivet med måttlig maskinstyrka. Två Scania V8:or ger en marschfart på 18-20 knop. Båten har ett genomgående huvuddäck med en smakfullt inredd salong för 133 sittande. På traditionellt katamaranvis tillämpas sidotilläggningsmed ombordstigning på akterdäck.

GRÖNAN I blev namnet på KOSTERFÄRJAN 3 ex ASPÖ I, ex FÄRJA 61/228, när den fick Strömma Turism & Sjöfart som ägare i vintras. I sommar har den trafikerat Gröna Land i Stockholm.

STOCKVIK är en nykomling i den svenska ångbogserarflottan och har köpts av kolhandlaren Christer Strandell. Bogseraren kom i somras från England via Holland till Stockholm för dockning och plåtarbeten på Beckholmen. Den sista juli kom den till sin nya hemmahamn Stocka, som ligger strax norr om Hudiksvall.

ERIKSBERGSFÄRJAN, som senast legat som restaurang SMOGENBÅDEN i Smögen, ligger sedan 18 maj i Luleå.

Ångbåten Nr 4 2000

## Rodret

Den nye ägaren Alf Algestam öppnade restaurang ombord den 1 juli. Nytt namn på färjan är helt enkelt FÄRJAN.

KALMARSUND VIII har återköpts till Sverige för 95 000 DM efter 28 års exil i Kroatien, först under namnet VIZ och från 1975 KOMITZA. Färjan har nu återfått sitt ursprungliga namn och registrerats som fritidsskepp på Kalmarsundsbolaget AB i Färjestaden. Färjan är en av de klassiska dubbeländade bil- och passagerarfärjorna som trafikerade Kalmar-Färjestaden fram tills Ölandsbron togs i bruk 30 september 1972. Alla färjorna såldes till dåvarande Jugoslavien för nya trafikuppgifter. KALMARSUND VIII byggdes på Kalmar Varv 1963 och har dimensionerna 42,0 x 10,7 m. Med passagerarsalonger både över och under bildäck fick färjan ta 650 passagerare och 30 bilar. En åttacylindrig Nohab på 1220 hkr gav 12 knops fart. Det går rykten om att färjan skall sättas i trafik i Kalmarsund igen!

Vid Stiftelsen Skärgårdsbåtens utfärd 27 november med ångfärjan DJURGÅRDEN 3 inträffade följande. På väg mot Hammarbyslussen mötte färjan brandbåten under utryckning. Den tvärvände och det konstaterades att färjan var målet för utryckningen. Någon hade ringt från Reymersholme, som färjan passerat, och larmat om brand ombord i färjan! Det sköllnad på brand och eld, utan eld kommer ångfärjor ingenvart. Att ångmoln förväxlas med brandrök nu för tiden får vi va leva med.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Ekonomisk Förening och Sällskapet Ångbåten är två systemorganisationer med en bestämd rollfördelning: AEF är formell ägare till ångaren BOHUSLÄN. Sällskapet Ångbåten svarar för driften av BOHUSLÄN (liksom för FÄRJAN 4, ägd av Göteborgs Sjöfartsmuseum).

Samspelet mellan AEF och SÄ är formaliserat så att AEF utser två ledamöter i styrelsen för SÄ (markerade \* nedan), och SÄ utser en ledamot i styrelsen för AEF (markerad \*\*).

Vid årets årsmöten i Ångbåten Ekonomisk Förening (den 5 juni) och Sällskapet Ångbåten (den 28 oktober) valdes följande styrelser:

### Ångbåten Ekonomisk Förening:

Ordf. Agneta Eriksson (\*)  
Skr. Lars Kihlgren (\*)  
Kassör Gunnar Bonander

### Sällskapet Ångbåten:

Ordf. Bengt Cremonese (\*\*)  
V. ordf. Kim Forsblad  
Skr. Björn Persson  
V. skr. Charles de Servis  
Kassör Ove Iko  
V. kassör Gunnar Bonander  
Ledamot Björn Fridén  
Ledamot Bert Johansson  
Ledamot Barbro Johnson  
Suppleant Kerstin Bäckdahl  
Suppleant Walter Fogelström

## Marstrands Nya Ångfartygs A.-B:s Sommarturlista 1938

Fr. o. m. den 18 juni t. o. m. den 31 augusti

*(Hörsel Midnattsbågen ändras utlösa turer.)*

	Expresslöper varje dag		Sönd. Ång. SE	Månd. Ång. SE	Tisdag Ång. L.	Onsd. Ång. A.	Torsd. Ång. SE	Fred. Ång. L.	Lörd. Ång. A.	
	Ång. D. <sup>1)</sup>	Ång. M. <sup>2)</sup>								
Från GÖTEBORG	8.00	15.30	9.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	Från GÖTEBORG
till MARSTRAND	10.00	17.30	11.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	till MARSTRAND
• Rönnäng	—	—	11.40	—	—	—	—	—	—	• Rönnäng
• Klädesholmen	—	—	11.50	—	—	12.00	—	—	12.00	• Klädesholmen
• Stockevik	—	—	12.00	—	—	—	—	—	13.00	• Stockevik
• Skärhamn	—	—	12.00	—	13.00	—	—	—	13.00	• Skärhamn
• Kyrkesund	10.40	18.20	12.30	13.30	13.30	13.30	13.30	13.30	13.30	• Kyrkesund
• Nösund	—	—	13.00	—	—	13.00	—	—	—	• Nösund
• Mollösund	11.30	18.40	—	14.20	13.30	13.30	14.20	13.30	14.00	• Mollösund
• Hälleviksstrand	—	—	—	14.30	14.30	—	14.30	14.30	—	• Hälleviksstrand
• Kåringön	—	—	14.30	—	—	14.30	—	—	14.30	• Kåringön
• Gullholmen	11.30	19.20	—	15.30	14.30	15.00	15.30	14.30	15.20	• Gullholmen
• Ellös	—	—	—	15.30	—	—	—	—	15.30	• Ellös
• Grundsund	—	—	—	16.00	—	—	16.00	—	—	• Grundsund
• Gåsö	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	—	—	15.30	—	—	15.30	—	• Gåsö
• Skaffö-Stockevik	—	—	—	—	—	—	—	—	15.30	• Skaffö-Stockevik
• Fiskebäckskil	12.30	20.00	—	16.30	16.30	15.30	16.30	16.30	16.30	• Fiskebäckskil
till LYSEKIL	12.40	20.10	—	16.40	16.30	15.30	16.40	16.20	16.10	till LYSEKIL
från LYSEKIL	12.40	20.20	—	17.00	17.00	16.30	17.00	17.00	16.30	från LYSEKIL
till Malmö	13.30	20.30	—	17.40	17.30	16.30	17.40	17.40	17.00	till Malmö
• Fågelvik	—	—	—	18.00	—	—	18.00	—	—	• Fågelvik
• Vrångbäck	—	—	—	18.00	—	—	—	—	—	• Vrångbäck
• Åby	—	—	—	18.30	—	—	—	—	—	• Åby
• Ingeröd	—	—	—	—	—	×	—	—	—	• Ingeröd
• Sandvik	—	—	—	—	—	×	—	—	—	• Sandvik
• Rixö/Lahälla	—	—	—	—	—	×	—	—	—	• Rixö/Lahälla
• Sjöbol	—	—	—	—	—	×	—	—	—	• Sjöbol
• Örn	—	—	—	18.30	—	—	18.30	—	—	• Örn
• Hovenåset	—	—	—	18.30	—	—	18.30	—	—	• Hovenåset
• Smögen	13.30	21.30	—	20.30	19.30	19.00	19.00	19.00	17.40	• Smögen
• GRAVARNE	14.00	21.30	—	20.30	19.30	19.30	19.30	19.30	18.00	• GRAVARNE

<sup>1)</sup> Måndagar ång. Lysekil.

<sup>2)</sup> Söndagar ång. Albrektsund.

<sup>3)</sup> Gåsö anlöper efter anmodan hos befähavaren.

× anger att stationen anlöper för lossning.

	Expresslöper varje dag		Sönd. Ång. SE	Månd. Ång. A.	Tisdag Ång. SE	Onsd. Ång. L.	Torsd. Ång. A.	Fred. Ång. SE	Lörd. Ång. L.	
	Ång. M. <sup>1)</sup>	Ång. D. <sup>2)</sup>								
Från GRAVARNE	6.30	14.30	—	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	Från GRAVARNE
• Smögen	6.40	14.40	—	7.10	7.10	7.10	7.10	7.10	7.10	• Smögen
• Hovenåset	—	—	—	—	—	7.20	—	—	—	• Hovenåset
• Malmö	7.00	15.00	—	7.40	7.30	7.30	7.40	7.40	7.40	• Malmö
till LYSEKIL	7.30	15.30	—	8.20	8.30	8.30	8.20	8.20	8.20	till LYSEKIL
från LYSEKIL	8.00	16.00	—	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	från LYSEKIL
• Fiskebäckskil	8.10	16.30	—	9.40	—	9.40	—	9.40	—	• Fiskebäckskil
• Skaffö-Stockevik	—	—	—	9.50	—	—	—	—	—	• Skaffö-Stockevik
• Gåsö	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	—	—	—	10.00	—	—	10.00	• Gåsö
• Grundsund	—	—	—	—	10.00	—	—	10.00	—	• Grundsund
• Ellös	—	—	—	—	10.30	—	—	10.30	—	• Ellös
• Gullholmen	8.40	16.40	—	10.20	10.20	11.00	10.20	10.20	11.00	• Gullholmen
• Kåringön	—	—	16.30	11.00	—	—	11.00	—	—	• Kåringön
• Hälleviksstrand	—	—	—	11.00	11.00	—	11.00	11.30	—	• Hälleviksstrand
• Mollösund	9.20	17.20	—	11.40	11.30	11.30	11.40	11.30	11.30	• Mollösund
• Nösund	—	—	17.20	—	12.00	—	—	12.00	—	• Nösund
• Kyrkesund	9.40	17.40	18.00	12.30	12.40	12.30	12.30	12.30	12.30	• Kyrkesund
• Skärhamn	—	—	18.20	—	12.40	12.30	—	12.40	—	• Skärhamn
• Stockevik	—	—	18.50	12.40	—	—	—	—	—	• Stockevik
• Klädesholmen	—	—	19.10	12.50	—	—	—	—	—	• Klädesholmen
• Rönnäng	—	—	19.30	13.10	—	—	—	—	—	• Rönnäng
till MARSTRAND	10.40	18.40	19.00	13.40	13.40	13.40	13.40	13.40	13.40	till MARSTRAND
från MARSTRAND	11.30	19.30	20.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	från MARSTRAND
till GÖTEBORG	13.00	21.30	22.30	16.00	16.10	16.00	16.10	16.00	16.00	till GÖTEBORG

<sup>1)</sup> Söndagar ång. Albrektsund.

<sup>2)</sup> Måndagar ång. Lysekil.

<sup>3)</sup> Gåsö anlöper efter anmodan hos befähavaren.