



ÅNGBÅTEN Årg 52 • Nr 3 2016 • 162

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85  
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)  
Gunnar Söderberg, Bergblåkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatväg 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se  
Prenumerationsavgiften för år 2016 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,  
Asphycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70  
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.  
Grafisk produktion: Litografi Medix AB 2016. ☎ Miljömärkt Trycksaak 3041 0834

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg  
www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2016 är 200 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

Vice ordförande: Björn Iwert, tel 031-55 17 45

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@halmerson.se

Kassör: Annet Marie Erikson Teckera, kassor@steamboat.se

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

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggspolis vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Torsten Åsberg,

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

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensben.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0706-68 47 08, charter\_f4@steamboat.se

## Innehåll Ångbåten 162

Försalongen	2	Pollettpojke på Marstrandfärjan	16
Vi gjorde det – tillsammans!	3	Skärgårdsbåtens Dag	17
Ångbåtsalmanackan	3	Med hjulångaren till Himmelbjerg	18
Stenpiren blev inte klar	4	TV-resan 1966 – första chartern	20
Nya medlemmar	5	Åter till Ålvången	21
Sommaren med BOHUSLÄN	6	Mat!	22
Aktuella från FARJAN 4	8	Ångbåt på sjön Anten	23
Det här är en Ångbåt!	9	Akterpegeln	24
Från Stenpiren till södra skärgården	14		

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 162!

Vår medlemstidskrift är som vanligt lastad med allehanda gods: Vi rapporterar från de egna ångarna, BOHUSLÄN och FARJAN 4 men även om fartyg som trafikerar mera avlägsna farvatten. Vår resande reporter Ragnar Magnander har rest med danska hjulångaren HJULEN.

Vi avslöjar varför BOHUSLÄN oväntat inte kunde återvända till Stenpiren och hur vi med god mat kan få besättningen i BOHUSLÄN att arbeta ännu mera.

Vår mångåriga och erfarna medlem Bengt Fliesberg beskriver BOHUSLÄNS unika maskineri.

Vi gör även en historisk djupdykning: det är femtio år sedan vi fick vårt första passagerarfartygscertifikat för ångaren BOHUSLÄN och det första beställningsuppdraget.

Läs och begrunda och glöm inte att FARJAN 4 gör historiska hamnturer varje lördag hela oktober!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

## Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåts- trafik, gärna på västkusten.

## Manusstopp för Ångbåten

Nr 4 2016 (163) 14 november 2016

Nr 1 2017 (164) 13 februari 2017

## Omslaget

Danska hjulångaren HJULEN – byggd i Köpenhamn 1861 – på väg in till bryggan vid Himmelbjerg vid Silkeborg.  
Foto Ragnar Magnander 2016.

Ångbåten Nr 3 2016

## Vi gjorde det – tillsammans!

Tillsammans har besättningen genomfört seglatsäsongen 2016 med bravur, trots ovisshet med kajplats i Göteborg och ett växlande väder.

Drygt 75 dagar till sjöss har det blivit runt Göteborg och utmed bohuskusten.

Nu ligger BOHUSLÄN vid Gotenius Värv och en annan verksamhet har startat ombord.

Underhållsarbetet pågår för fullt, framför allt i maskin. Detta arbete görs varje vinter för att hålla ett 102-årigt maskineri i toppskick. Förberedelser för vintertäckningen är igång.

Man blir väldigt ödmjuk när man ser hur mycket arbete som läggs ner helt ideellt av alla ombord. Året runt.

Närmast i tiden kommer Sällskapet

Ångbåtens årsmöte, vilket man lämp- ligen avslutar med en historisk hamntur med FARJAN 4. Den dagen gör färjan en speciell tilläggning i närheten för just dem som kommer från årsmötet.

Även om vi går mot vintern, blickar vi framåt, mot seglatsäsongen 2017.

EVA HELMERSSON  
SEKRETERARE

## Ångbåtsalmanackan 2017

finns att köpa ombord på ånga- ren BOHUSLÄN vid Skeppsbron, Göteborg de flesta tisdagar och torsdagar mellan 10 och 14. Hämtpreis 100 kr/styck (endast kontant betalning)

För er som inte kan komma ner till båten kan vi skicka mot tillägg för porto.

Hör av Dig till  
eva@steamboat.se



## Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte lördagen 29 oktober 2016 kl. 12.00 i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar bifogas tidskriften Ångbåten inför mötet.

Före mötet, från kl. 11.30, serveras kaffe, té med smörgås.

Välkommen!

Styrelsen  
Sällskapet Ångbåten





# Stenpiren blev inte klar

Säsongen 2016 blev den fjärde som ångaren BOHUSLAN inte kunde använda sin gamla tilläggsplats vid Stenpiren. Även om kajplats 11 vid Casinot fungerade bra såg vi ändå mot att få återvända till Stenpiren.

Vi såg Stenpiren tas i bruk som knutpunkt för spårvagnar, bussar och färjor på älven 16 augusti 2015. Vi såg terminalbyggnaden för Stenpirens Resecentrum invigas 13 februari i år.

Endast ytbeläggningen på piren tycktes återstå när vi förväntansfullt väntade på att få lägga till med BOHUSLAN vid Stenpiren i slutet av april.

Men icke. Det drog ut på tiden med färdigställandet. Den tillfälliga kajplatsen som använts i flera år, kajplats 11 vid Casinot, var redan bortlovd till TRUBAIKUREN som genast flyttat dit.

BOHUSLAN fick en kajplats vid Masthuggskajen, alldeles intill Rosenlunds före detta färjeläge. För våra resenärer blev de olika adresserna "kajplats 22" och "Emigrantvägen 30" något förvillande.

Efter midsommaren skulle dock Stenpiren vara klar att ta emot BOHUSLAN. En regnig måndagskväll, den 20 juni, gjorde vi ett provanlöp av Stenpiren med BOHUSLAN.

Kajen hade byggts om och förhöjts. Det finns "teknikbänkar" med anslutning för el, vatten, avlopp och fjärrvärme.

Men förtöjningsringarna hade av någon anledning bytts ut mot nya med betydligt mindre diameter. När vi belastade ringarna rörde sig fästena. Hade ringarna reducerats till en dekoration?



Ångbåten Nr 3 2016

# Nya medlemmar

Vågade man köra på spring? Det är ju högst nödvändigt vid västlig vind, en vanlig företeelse i våra vatten. Kunde krönstenarna dras ut i vattnet?

Hade konsten att bygga kajer för fartyg gått förlorad?

Återvändandet till Stenpiren fick skjutas upp ännu en gång. BOHUSLAN återvände till Masthuggskajen för resten av säsongen 2016.

I början av augusti påbörjades arbetet med att förankra krönstenarna i underliggande stenar längs kajkanten utmed Stenpiren. 1,60 meter djupa hål borrades vertikalt genom stenarna som därefter stagades med stälstänger för att förhindra att stenarna rasar ut i vattnet. I början av september gjöts nya, större ringar fast i betong.

Under vinteruppehållet återvänder BOHUSLAN som vanligt till kajplats 17 vid Skeppsbron. Men till nästa säsong lutar vi på att Stenpiren är klar att ta emot vår ångare! Det ser vi fram emot!

TEXT & FOTO INGVAR KRONHAMN

Foton på föregående sida.

20 juni 2016 anlöpte Ångaren BOHUSLAN Stenpiren för första gången sedan 2012. Tyvärr införades inte våra föräntningar på den ombyggda tilläggsplatsen.

Efter fyra års bortovaro är vi förblysningsfullt tillbaka vid Stenpiren till säsongen 2017!

Sedan krönstenarna på Stenpiren förankrats med vertikala stälstänger har nya, större förtöjningsringar gjöts fast i betong.

Ångbåten Nr 3 2016

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Hasse Andersson, Västra Frölunda  
Karin Bargel, Lysekil  
Inger Bengtsson, Västra Frölunda  
Jenny Bergman, Göteborg  
Hans Bobeck, Göteborg  
Lars Claesson, Västra Frölunda  
Ewa Engstrand, Värmdö  
Sören Ericson, Västra Frölunda  
Henrik Göransson, Göteborg  
Bert Hamnevall, Marstrand  
Martin Iseback, Sävedalen  
Simon Jacobsson, Onsala  
Gustav Johansson, Göteborg  
Stefan Johansson, Västra Frölunda  
Åke Johansson, Lysekil  
Agneta Jönstrand, Göteborg  
Göran Jönstrand, Göteborg  
Marion Kjellberg, Västra Frölunda  
Stefan Karlsson, Mollösund  
Gunnar Latz, Göteborg  
Peter Larsson, Göteborg  
Robert Larsson, Hisings Backa  
Birgitta Lemming Magnusson  
Christina Lervik, Kungälv  
Viktorija Lindvall, Mölndal  
Iris Löfving, Västra Frölunda  
Jesper Magnusson, Sävedalen  
Jan Mårtensson, Trelleborg  
Lloyd Neiberg, Göteborg  
Leif Nilsson, Munkedal  
Magnus Nord, Bromma



Inget är väl bättre än en ångbåtresa genom Bobulins skärgård!  
Nästa sommar går vi till sjöss igen!  
Foto Ingvar Kronhamn

Agneta Olsson, Göteborg  
Ann-Charlotte Petersson, Göteborg  
Stina Rengman, Västra Frölunda  
Sigrun Robertson, Kullavik  
Thomas Simonson, Göteborg  
Kristina Skarin  
Camilla Skarp Lind, Göteborg  
Marianne Skeppsdal, Öjersjö  
Olof Stablin, Marstrand  
Ann Stillbäck, Göteborg  
Elisabeth Strömbäck, Göteborg  
Hans Ståhlberg, Kungsbacka  
Lars Teljä, Göteborg  
Åshjörn Ulvstig, Stoclsund  
Margareta Valderås, Göteborg  
Caroline Zachau, Västra Frölunda



# Sommaren med BOHUSLÄN

Det fanns mycket att välja på under 2016 års säsong som bjöd på ett rikhaltigt utbud av turer av olika slag.

BOHUSLÄN gjorde 16 kvällsturer i Göteborgs skärgård. Även två söndagar gjorde ångaren skärgårdsturer, 12 juni och 14 augusti.

Traditionsenligt gick BOHUSLÄN till Sillens Dag på Klädesholmen på Nationaldagen 6 juni.

Rundturen från Mollösund 2 juli fick ställas in på grund av uselt väder. Två turer Runt Tjörn genomfördes, 3 och 17 juli, den senare i samband med Träbåtsfestivalen i Skärhamn.

Två långa kusturer gjordes under sommaren kombinerade med buss-transporter i Sällskapetets regi.

7 juli gick BOHUSLÄN till Lysekil. Efter en kvällstur 8 juli och en dagstur till Hunnebostrand och åter 9 juli återvände ångaren till Göteborg 10 juli.

21 juli gick BOHUSLÄN till Kungshamn för turer i norra Bohuslän. 22 juli fortsatte ångaren till Grebbestad, med rundtur därifrån nästa dag. 23 juli gick BOHUSLÄN till Fjällbacka med rundtur därifrån dagen därpå. 25 juli gick ångaren till Kungshamn och 26 juli återvände BOHUSLÄN till Göteborg.

En tur till Skärhamn 31 juli följdes av ett veckoslut till Marstrand med rundturer därifrån 6 augusti samt rundtur och återresa 7 augusti.

Därefter var det dags för Sekelskiftesdagarna i Marstrand 20 och 21 augusti. Säsongen avslutades med resan till Älvängen med rundtur 11 september.



Ångbåten Nr 3 2016



Ångbåten Nr 3 2016

## Fler resenärer!

Vi har under de senaste åren märkt att färre passagerare reser på ångaren BOHUSLÄNS annonserade turer.

Det är mycket som styr resandet: intresse, väder, marknadsföring och prissättning.

Intresset för ångbåtsresor i skärgården kan knappast plöteligt ha minskat.

Vädret sommartid bör inte avskräcka från båtresor, tvärtom. Endast en resa har under sommaren ställts in på grund av regn och blåst.

Marknadsföringen har varit utmärkt med en intensiv annonsering.

Det finns mycket att uppleva sommartid på västkusten. Det är där vi är med och konkurrerar.

Tänkbara resenärer jämför priser och utbud med andra båtar i liknande trafik. De är förmodligen inte beredda att betala "ångbåtsillägg" för att få färdas med en "äkta" skärgårdsångare.

Prissättningen kräver marknadsanpassning!

De flesta föreningar och många affärer har medlemsförmåner. Vår för inte återinföra medlemsrabatt? Det kan vara en idé för att få fler trogna resenärer.

Att behålla trogna resenärer är mera kostnadseffektivt än att söka nya.

INGVAR KRONHAMN

*Yvonne Håjer har tagit fotona på detta upplag under ångresan i norra Bohuslän. På västersidan passerar vi Gullholmen och Smågenbrön. På bayersidan anläper ångaren Fjällbacka och på nedre bilden är vi i Grebbestad.*



## Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs har de traditionella hamrundturen på lördagar i september och oktober körts under två veckor. Liksom flera året varierar uppehållen för promenad iland i turordning mellan Klippan, Götaverken och Slottsberget. Priset för hamnturen är i år höjts med 10 kronor till 130.

### Samarbetsavtal

I juni tecknades ett samarbetsavtal mellan Sjöfartsmuseet Akvariet och Sällskapet Ångbåten som reglerar parternas förhållande när det gäller hamrundturer och beställningsturer. När det gäller hamrundturen ansvarar och bekostar museet marknadsföringen och håller med guide på turerna. Intäkterna för turerna tillfaller Sällskapet Ångbåten.

Kostnaderna för annonsering i GP är höga och museet kommer under hösten att reducera annonseringen till varannan vecka. För övrigt marknadsförs turerna bland annat på museets hemsida och Facebooksida. Som medlem kan du hjälpa till att sprida information om färjans lördagsturer!

### Bidrag till plåtbyte

I våras ansökte vi hos Riksantikvarieämbetet om bidrag till FÄRJAN 4 från de medel som är avsedda för arbetslivsmuseer. Vi ansökte om och fick beslut om 150 000 kr till förnyande av bordläggningsskiva, stringerplåt, skarndäck och däckstrå babord akter. Arbetet som skall utföras i vinter är kostnadsberäknat till 300 000 kronor. Halva be-



Några av entusiasterna kring FÄRJAN 4: Carl-Johan Halm, Bert Johansson, Jan Olofsson och Christer Eliasson. Foto Gunnar Söderberg 1 maj 2016

loppet finansieras av färjans egna medel.

Bordläggningsskivan, som är belägen i översta stråket, är kraftigt rostangripen i överkant och det gäller även ovanliggande stringerplåt som i sin tur skarndäck, pollare och brädgång vilar på. Några spant är krökta och behöver riktas eller bytas. Avsikten är att så mycket som möjligt skall nitas för att behålla det ursprungliga utförandet. Rotskadat däckstrå skall förnyas.

### Färjedepån på Ringön

I Ångbåten 160 undrade jag när den i våras rivna färjedepån på Ringön till-

kom. Lennart Järnensjö hörde av sig med följande svar:

"Jag var anställd hos Göteborgs Hamnstyrelse under åren 1945-1957 huvudsakligen som elektriker med arbetsområde inom hela hamnen. Där ingick alla byggnader och skjul som fanns på den tiden, liksom färjelågen, kranar och inte minst fyrplatserna ut till Böttö. Färjedepån på Hisingen blev klar runt 1947. Vi gjorde då kompletterande installationer där, före flytten dit från gamla färjedepån vid Klippan."

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2016

## Det här är en ångbåt!

Vad är det för en tyst maskin som driver fram ångaren BOHUSLÄN? Det är ingen bullrande motor utan en ångmaskin! Maskinrumsdörren står öppen för Dig som vill veta mera. Välkommen ner i det varma maskinrummet, det mest unika i vårt fartyg!

Här följer en presentation av ångpannan och ångmaskinen, från första början och fram till propellern som varv efter varv skruvar sig fram genom vattnet och driver vår ångare framåt.

### Ångpannan

är en stor burk (en liggande cylinder) som ligger längst fram i maskinrummet. Den är fyra meter i diameter och 3,5 meter lång. Den är fylld med en mängd rör, eller tuber. Det finns tre grova rör i ångpannan, "eldrör", vilka mynnar i var sin "flamugn" i pannans främre del. När pannan är kall kan man stå rak inuti flamugnarna. Från flamugnarna går ett stort antal rör, eller rökgastuber, bakåt till pannans rökupptag eller sotskåp.

Ångpannan rymmer cirka 20 ton vatten som omger eldrör, flamugnar och rökgastuber. Vid eldning i eldrören passerar rökgaserna flamugnarna, rökgastuberna, sotskåpen och vidare upp i skorstenen. Vattnet värms, kokar och bildar ånga.

### Koleldning

Från det BOHUSLÄN byggdes 1914 och fram till 1951 eldades pannan med stenkol, den var "kolfyrad". Kolet förvarades i kolboxar på ångpannans båda sidor.



Det här är en ångbåt! För visst är ångaren BOHUSLÄN en riktig ångbåt! Det är ju ångmaskinen som gör vår ångare unik. Här går BOHUSLÄN på promenad 1 maj 2016. Foto Gunnar Söderberg

Inne i eldrören låg då "roster", på högkant ställda plattjärn av värmetåligt stål. På rosterna skyfflade man stenkol som brann vid cirka 1300 grader. Koleldningen krävde flera eldare.

### Oljeeldning

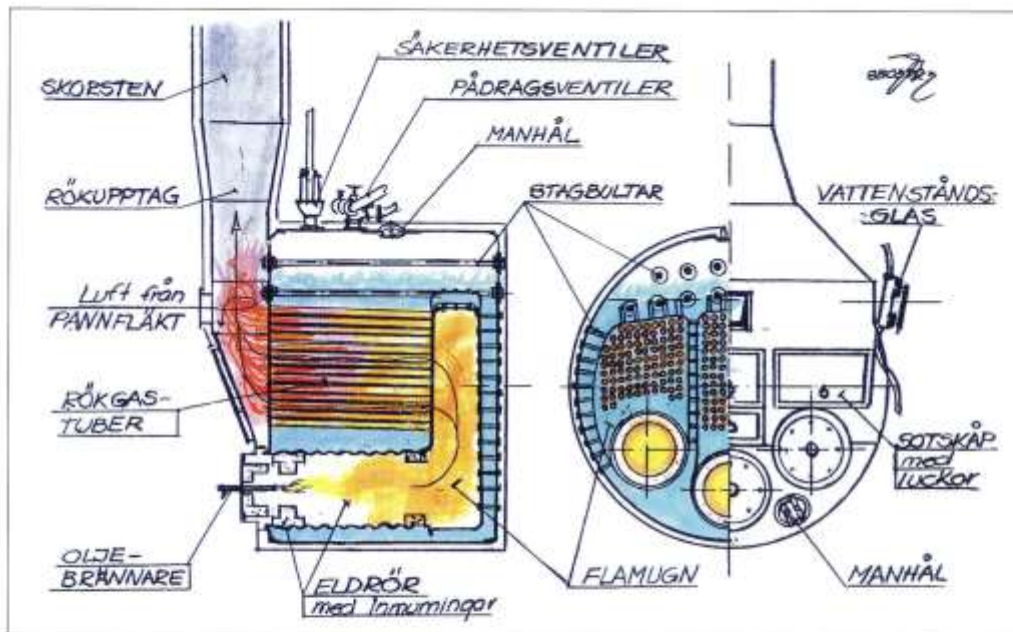
När Marstrandsbolaget 1951 beslöt att behålla BOHUSLÄN som ångbåt installerades oljeeldning istället för koleldningen. I kolboxarna byggdes oljetankar och i ångpannans tre eldrör monterades oljebrännare. Sedan dess är BOHUSLÄN oljefyrad. En eldare kan nu sköta oljebrännare, oljepumpar och

fläkt för primär- och sekundärluft.

Andra oljebrännare har sedan installerats och idag förbrukar BOHUSLÄN drygt 200 liter eldningsolja för varje gångtimme vid 10 knops fart. I ångpannan avkokas då drygt två ton vatten som i form av ånga driver den trecylindriga ångmaskinen.

### Ångbildning

Vattnet i ångpannan fyller den inte helt. Övre delen av den cylindriska pannan kallas ångrummet. När oljebrännarna får vattnet i pannan att koka bildas ångblåsor som stiger upp i ångrummet.



Ångpannan i ångaren BOHUSLÄN. Till vänster: längdskiss genom ångpannan. Bilden är vatten. Till höger är pannan delad i centerlinjen, vänstra delen är ett snitt genom pannan med tuber och eldrör, högra delen visar fronten mot maskinrummet. Teckning av Bengt Fliesberg

Ju mer man eldar, desto mer ångblåsar bildas. Utrymmet är begränsat och då uppstår ett tryck, ett ångtryck. Man säger att "trycket stiger".  
I ångpannan på BOHUSLÄN är ång-

trycket cirka 13 kg/cm<sup>2</sup> (14 atö eller 1,4 MPa). Säkerhetsventilerna "bläser" vid 13,6 kg/cm<sup>2</sup> men det vill vi inte ska ske. Då blåser vi bort drygt ett kg/cm<sup>2</sup> och slösar bort en massa värme, ångans entalpi.

Kokning av vatten i en ångpanna är en process i tre delar. Först värms vattnet till kokpunkten. Därefter sker ångbildning som kräver mer än fem gånger så mycket tillförd värmeenergi.

Först i tredje steget, sedan mer värme tillförs, ökas ångans tryck.

Ångbildningsvärmes är en fysisk egenskap. Den är stor när man använder vatten som energikälla och den följer hela processen genom ångmaskinen och förloras när ångan kondenseras tillbaka till matarvatten.

### Matarvatten

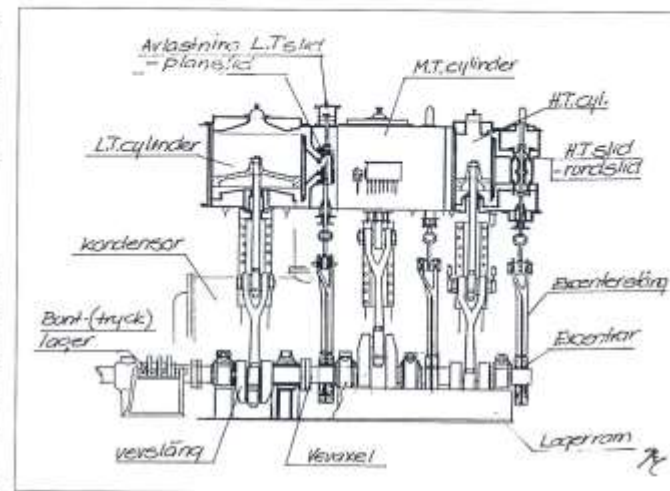
Man vill ha så rent matarvatten som möjligt till ångpannan. På BOHUSLÄN kan vi bunkra färskvatten från en brandpost på kajen. Allt färskvatten innehåller små mängder av olika salter och metaller. En viktig egenskap är vattnets "hårhet", alltså mängden kalciumoxid (CaO) i vattnet.

I Göteborg är vattnet ganska "mjukt" medan det i kalkrika trakter är "hårt". I hårt vatten förekommer kalk, magnesium och karbonationer. I vissa fall går dessa att spola ut vid bottenblåsning av ångpannan.

### Pannsten

Det är värre med vissa mineralsyre-hårdheter som kan baka sig fast på tuber och flamugnar i form av gips och pannsten. Gips och pannsten är helt oösliga. När man fört matade ångpannorna med havsvatten bildades även av detta ett hårt pansar av pannsten som fick knackas eller bankas bort. I Evert Taubes "Eldarevalsen" blir Charlie Barr ju kvar i pannan med sin hacka.

Om saltvatten tränger in någonstans, exempelvis vid läckage i kondensorn, förstörs matarvattnet. Därför kontrolleras



Trecylindrig kokångmaskin i genomskärning. Teckning av Bengt Fliesberg

salthalten i pannvattnet regelbundet.

Man kan tillsätta vissa kemikalier i pannvattnet för att söka förhindra uppkomst av pannsten. Soda (NaCO<sub>3</sub>) har varit mest vanligt. Även om det finns modernare medel ingår soda i de flesta av dessa som verksamt del.

En annan viktig del av matarvattnet är dess pH-värde. Neutralt vatten har pH 7. Under detta värde är vattnet surt och ger benägenhet för rostbildning i ångpannan. Vårt pannvattnet är basiskt och ett bra pH-värde för eldrörspannor som den i BOHUSLÄN är omkring 10.

### Eldarens uppgifter

På varje vakt i maskinrummet tjänstgör en maskinist och en eldare. Eldaren bistår maskinisten vid smörjning av ångmaskinen och skriver i "maskin-kladden", grund för maskindagboken, vid manöver.

Eldaren passar oljebrännarna, reglerar bränslemängden och pannfläktens hastighet för optimal luftmängd till brännarna samt passar vattenståndet i ångpannan. Lägsta vattenståndet skall alltid ligga något över tuberna och flamugns-taket.



## Ångpannans skötsel

är en mycket viktig del i det årliga underhållet av BOHUSLANS maskinläggning. Ångpannans kondition är ännu efter 100 år god. Knappast något av de kvarvarande ångfartygen i Sverige har sin ursprungliga ångpanna i drift förutom just BOHUSLAN.

Ett antal rökgastuber har bytts, ett ingrepp i matarvattenledningens anslutning mot ångpannan har gjorts men inga andra större förändringar har utförts.

På de koleldade ångpannornas tid kunde eldrören kollapsa. Kollets förbränning på rosterna gjorde att eldrören blev ojämnt uppvärmda med ganska kallt pannvatten i botten och hett på toppen. Med installationen av oljebrännare i eldrörens centrum blir dessa likformigt uppvärmda.

## Ångmaskinen

Ångmaskinen i ångaren BOHUSLAN är trecylindrig, en "trippelmaskin", där ångan expanderar i tre steg: i högtrycks-, mellantrycks- och lågtryckscylindern. Ångan återgår därefter till vatten i kondensorn och blir matarvatten till pannan, en cirkelprocess.

Ångmaskinens princip är att ta tillvara tryckfallet/värmefallet från den ånga som lämnar pannan till det relativt varma matarvattnet. Ångmaskinen är byggd så att värmefallet i princip är lika för var och en av de tre cylindrarna.

Av denna anledning är diametern för högtryckscylindern 350 mm, för mellantryckscylindern 570 mm och för låg-

tryckscylindern 930 mm. Trycket sjunker för varje steg och i lågtryckscylindern skapas genom kondensationen ett undertryck. Detta berörs senare.

De flesta trippelångmaskiner byggdes som den i BOHUSLAN, med ett förhållande mellan högtrycks- och lågtryckscylindern på ett till åtta.

## Ångfördelning

Ångan till respektive ångcylinder styrs av slider som fördelar ångan till över- eller undersidan av kolvarna. En ångmaskin är därför nästan alltid dubbelverkande.

Ångan trycker kolvarna upp och ner och vardera ångkolven överför sin kraft till ett tvärestycke och till vevstakar som påverkar vevslängar på vevaxeln och får propelleraxeln att rotera.

Vevslängarna på vevaxeln är förskjutna 120 grader i förhållande till varandra. Ångfördelningen till respektive ångcylinder gör att maskinens gång blir jämn.

Sliderna som reglerar ångmängden till kolvarna, får sin rörelse genom excentrar, en för gång framåt och en för bakgång.

Varje excenterskivas rörelse påverkar över stänger "kulissbågar" och slidstängerna till respektive slid vilar på kulissbågarna över "kotor".

Kulissbågarna, en för varje cylinder, kan förskjutas så att det blir antingen fram- eller backexcentern som ger huvudsakliga rörelsen till sliderna. Ångmaskinen går antingen fram eller back.

## Varvtal, omkastning, vridmoment

Ångaren BOHUSLAN byggdes som kustångare för trafik mellan Göteborg och Smögen. Den gick på kusten i drygt 40 år. Vintertid gick BOHUSLAN mest med gods och sommartid, från 1936, som expressångare med embart passagerare.

Då kördes maskinen med högre ingående ångtryck på högtryckscylindern och med varvtal över 140 varv per minut. Vid leveransprovturen 1914 med 14 kg/cm<sup>2</sup> i pannan, 153 varv per minut och 13,5 knop var effekten 717 indikerade hästkrafter.

Vi kör idag betydligt lugnare. Med omkring 125 varv per minut gör BOHUSLAN 10 knop. Normaltrycket på högtryckscylindern är mellan 5 och 7 kg/cm<sup>2</sup>. Endast vid forcering, till exempel vid snabb backmanöver, är trycket upp till 8 kg/cm<sup>2</sup>.

Det går mycket lätt att kasta om ångmaskinen från fram till back genom att en separat hjälpancylinder snabbt skjuter kulissbågarna från framexcentrarna till backexcentrarna.

Så snabba manövrer som kan åstadkommas i en ångmaskin är knappast möjliga ens i moderna dieselmotorer.

Ångmaskinen har andra fördelar, framför allt det höga vridmomentet. Det är maximalt redan vid start.

Ångmaskinen är så gott som outslitlig om den sköts och smörjs tillräckligt. Den kräver normalt inte så stort underhåll. Men den är mycket olönsam vilket beror på ångans ångbildningsvärme, se under *Ångbildning* här ovan.



Kom gärna ner i maskinrummet och upplev den fantastiska ångmaskinen på nära håll! Våra passagerare uppikattar att få en pratstund med maskinpersonalen och njuta av dofterna från varm ånga och olja. Foto Ingemar Kronhamn

## Kondensering av ångan

Ångan som lämnar ångpannan benämns "mättad ånga". Den har ett värmeinnehåll som består av tryck och volym (exempelvis högt tryck och liten ångvolym). Allt eftersom ångan ger ifrån sig sitt energiinnehåll sjunker trycket och ångvolymen blir större.

Det är därför som ångmaskinen ser ut som den gör: liten högtryckscylinder, större mellantryckscylinder och stor lågtryckscylinder.

När ångan lämnar lågtryckscylindern skall den kondenseras till vatten för att bli matarvatten till pannan. Det görs i kondensorn, en stor, liggande cylinder,

där en stor mängd tuber genomspolas av sjövattnet genom en separat pump, cirkulationspumpen.

Den relativt varma avloppsången från lågtryckscylindern avkyls vid kontakt med de kalla tuberna, kondenseras, och faller till kondensorns botten. Vattnet sugs därifrån och pumpas åter till pannan genom matarvattenpumpen.

Vid kondensationen förloras ångbildningsvärmets i ångan. Ångbildningsvärmets är en stor del av ångans värmeinnehåll. Vid ångans kondensation sjunker dess tryck och ett undertryck, ett vacuum, uppstår i kondensorn. Detta fortplantar sig upp i lågtryckscylindern

och till lågtryckskolvens undersida. Att hålla ett bra vacuum i kondensorn är därför nödvändigt för att man skall få ut effekt från lågtryckscylindern.

Ångans volym när den passerar genom ångmaskinen blir allt större. Med de tryckförhållanden vi arbetar med idag är ångans volym omkring 130 gånger större vid kondensorn än vid pådragsventilen före högtryckscylindern. Trots detta är lågtryckscylinderns volym bara åtta gånger större än högtryckscylindern.

Detta är en kompromiss, man byggde normalt inte så stora cylindrar som ångvolymen krävde. En del ångmaskiner byggdes emellertid med dubbla lågtryckscylindrar. Ett - tre - åtta var det vanligaste cylinderförhållandet i trippelmaskiner.

## Summering

Nu har vi varit runt i maskinrummet på BOHUSLAN. Vi har gått igenom ångpannan, matarvattnet, oljebrännarna, ångmaskinen, kondensorn och en del pumpar. Nu återstår maskineriets skötsel under gång, uppstarten med värmning och avslutning samt många andra detaljer som maskinfolket är duktiga på. Vi andra kan bara njuta av dofterna från varm ånga och olja. Med hjälp av denna beskrivning har vi kanske fått en förklaring till vad som menas med en ångbåt. Kom gärna ner i maskinrummet och titta! Det finns inte så många ångbåtar och BOHUSLAN är unik.

BENGT FLIESBERG

# Från Stenpiren till södra skärgården

I somras var det första gången i modern tid som det gick att resa med skärgårdsbåt från Stenpiren till södra skärgården i vanlig reguljär kollektivtrafik. Trafiken bedrevs av Styröbolaget som en utökad del i uppdraget att trafikera södra skärgården för Västtrafik.

Stenpirens resecentrum, som uppförts av Västtrafik, omfattar en flytbrygga för båttrafiken, spårvagns- och busshållplatser samt en terminalbyggnad med Pressbyrån, café, sushibar, blomsteraffär och vänthall. Från mitten av augusti 2015 trafikeras Stenpiren av de båda linjerna i älvtrafiken.

Sedan tillkomsten av Stenpirens resecentrum har många boende och besökare haft förväntningar på att det skulle bli trafik även till södra skärgården, inte minst från Göteborg & Co som har stadens uppgift att marknadsföra Göteborg och södra skärgården.

Efter politiskt beslut från Västtrafik och Göteborgs stad blev det trafik från Stenpiren till södra skärgården när sommartidtabellen inleddes den 19 juni. Trafiken utfördes som ett test under sommartidtabellen fram till 20 augusti och återkommer med all sannolikhet nästa sommar.

Varje dag gick en förmiddagstur till Stenpiren med VESTA som avgick från Stenpiren kl. 10.50 via Saltholmen och andra öar till Vrängö med en restid på ca 1,5 timma till slutbryggan. På eftermiddagen gick en returresa till Stenpiren och därefter en tur från Stenpiren till södra skärgården.



Premiärturen med VESTA från Stenpiren till Saltholmen, Köpstad, Styrö Bratten, Styrö Skäret, Donö, Kärbolmen och Vrängö den 19 juni. Foto Gunnar Söderberg

Eftermiddagsturerna trafikerades med cafébåtarna YLVA, SILVERTÄRNAN eller VESTA.

Västtrafiks ordinarie taxa gällde på turerna och det var därmed samma pris för resa från Stenpiren som från Saltholmen.

Den tur som haft flest resenärer är som förväntat 10.50-turen från Stenpiren. Turen hade fler påstigande på Stenpiren än på Saltholmen.

Under sommartidtabellen har 21 000 resenärer gått ombord eller iland på Stenpiren räknat på samtliga turer.

Sommaren på västkusten har inte va-

rit så varm och fin som önskat, men det var en vecka i juli som det var riktigt soligt och gott.

Då gick det extraturer från Stenpiren 10.50 direkt till Vrängö med ÄLVSNABBEN 3. När det var som mest reste 750 från Stenpiren och 400 från Saltholmen, där det även behövdes extrabåtar.

Återresorna på eftermiddagen har haft god men lite lägre beläggning beroende på ett mer utspritt resande. Utan tvekan har turerna från Stenpiren avlastat Saltholmen där det lätt blir ett kaos på de små kajytorna för väntande rese-



På hemresa från Marstrand till Göteborg den 30 juli 1978 med en fulltatt BOHUSLAN som åtföljdes av inlämnade extrabåten STYRSÖ. Foto Gunnar Söderberg

närer. Båtresan från Stenpiren upplevs generellt trevligare än en spårvagnsresa till Saltholmen för att där byta till båt. Det finns ju ett plusvärde med att kunna sitta utomhus på båten eller ta en fika i cafét och samtidigt resa genom hamnen. Många har förhoppningar om en förtsatt och helst utvecklad trafik på Stenpiren inför nästa sommar.

Trots det dåliga vädret under juli reste 300 000 personer med båtarna i södra skärgården. Det motsvarar en resandökning på 6,8 %. För att få loss de större båtarna för trafiken på Stenpiren fick

VIPAN tursättas som åttonde båt i tidtabellen för södra skärgården.

## Tillbakablickar

Stenpiren och Skeppsbron var från ängbåttrafikens begynnelse utgångspunkt för den omfattande skärgårds- och kusttrafiken från Styrö i söder till Oslo i norr.

Marstrandbolagets trafik till Marstrand och Kungshamn upphörde 1962 medan Oslo linjen med ångaren GÖTEBORG till Strömstad och Oslo upphörde 1963. Öckeröbolagets trafik till norra skärgården upphörde hösten 1969.

Styröbolagets sommartrafik med flera dagliga turer från Skeppsbron till södra skärgården pågick fram till sommaren 1974. Därefter var i princip all trafik flyttad till Saltholmen. Fram till våren 1980 gick dock en tur måndag-fredag mitt på dagen för att underlätta öbornas ärenden i city.

Vi var då i bilismens gyllene tidsålder och de flesta ville hellre resa med båt så kort som möjligt och ta bilen till och från Saltholmen eller i nödfall spårvagnen.

Styröbolaget trafikerade Öckerö, Rörö och Marstrand kommersiellt från sommaren 1978 till 1992 från Skeppsbron med STYRSÖ, men den såldes därefter och trafiken upphörde. Under de flesta av dessa år kördes turerna i samarbete med Sällskapet Ängbåten där ängaren BOHUSLAN som regel trafikerade Marstrand söndagar.

Det är säkert fler än jag som kommer ihåg sista söndagen i juli 1978 när det stod 400 personer på Stenpiren som ville resa med BOHUSLAN till Marstrand. Det var bara för mig, som skulle varit däcksmän i BOHUSLAN, att ringa min chef på Styröbolaget och få godkänt att låna STYRSÖ som extrabåt och snabbt bemanna den med några av oss från BOHUSLAN.

STYRSÖ inledde också på den tiden turerna till dansen på Brännö som andra rederier sedan tog över. Sedan dess har Stenpiren bara trafikerats av ångaren BOHUSLAN och WALONA.

GUNNAR SÖDERBERG



# Pollettpojke på Marstrandfärjan

Att sommararbeta som pollettpojke på personfärjan ("spårvagnen"), som gick mellan Köön och Marstrand var ett populärt sommarjobb.

Jag arbetade med att sälja polletter på somrarna 1959-1961. Åldersgränsen var fyllda 15 år eftersom nattarbete ingick.

Vi var fyra pollettpojkar som arbetade i skift tillsammans med vars sin färjöförrare.

Skifttiderna var:

Dag 1: 14.00-18.00 och 22.00-01.30 (färjan låg still utan personal fram till 06.00 nästa morgon).

Dag 2: 10.00-14.00 och 18.00-22.00

Dag 3: 08.00-10.00

(färföraren arbetade ensam från 06.00).  
Resten av dag 3 var man ledig.

Dag 4: ledig

Dag 5: 14.00 osv.

Färjan gick varje jämn kvart från Marstrand och 8 minuter senare tillbaka från Köön.

Överfarten tog ca 4 minuter. Vid varje tilläggning laddades batterierna till elmotorn, eftersom färjan var eldriven.

1959 kostade en resa 15 öre, vilket man betalade åt ett håll och 15 öre tillbaka igen. På natten mellan 11.00 och 01.30 var det nattaxa och då kostade det 45 öre åt varje håll.

Vi fick hämta påsar med polletter på Marstrands Mekaniska Verkstad, som ägde färjan och drev färjtrafiken över sundet.

Varje påse innehöll 1000 polletter plus 20 polletter i felräkningskompensation. Polletterna hade vi i en konduktörsväska över axeln.



Marstrandfärjan, eller som den heter, *Hälsöströket II*, är den andra elektriska färjan över sundet mellan Köön och Marstrandön. Färjan byggdes i Kungsviken 1948 och var i trafik fram till 1985. Färjans Vänner i Marstrand renoverade därefter färjan som åter kunde tas i bruk 1999. Foto Ingvar Krönhamn 2016

Sommaren 1960 firade GKSS 100 årsjubileum i Marstrand och då höjdes priset till 25 öre enkel resa och 75 öre kostade nattaxan.

Under Marstrandregattan fick man väga påsarna istället, då det var så många turister och badgäster att man inte hann med att räkna för "hand".

Oftast var det god vikt i påsen, men vi redovisade endast för 1000 polletter.

Passagerarna köpte en pollett under resan och stoppade den i bössan, som hängde vid utgången, när de gick iland.

Pollettbössorna fick också göras större för att få plats med alla polletterna.

Till slut en liten historia från 1959. Ett sällskap på 10 personer skulle tillbringa kvällen på Hotell Marstrand. En av herrarna sa: Jag bjuder på resan. Vad kostar den för alla?

Pollettpojken: Det blir en och femtio.

På återresan säger den mest påverkade herren. Jag bjuder på resan. Vad kostar den? Pollettpojken svarar: Det blir fyra och femtio.

-Fyra och femtio??? Det kostade ju bara en och femtio, när vi åkte hit.

Pollettpojken: Ja, men det är nattaxa nu.

Mannen blev förbannad och säger otrevligt: -Sen när är det nattaxa?



Färjpolletten från Marstrandfärjan. Polletten är av mässing med valören 35 öre vilket var sommartaxan 1962-1967. Vintertaxan var 20 öre.

Pollettpojken: -Efter klockan elva.

Herrn: -Det var ett djävla svinpris.

Färföraren: -Vi kör bara svin efter elva.

MATS SVENSSON

## Marstrandfärjan

eller *HAMNFÄRJAN II*, byggdes av Gösta Johansson i Kungsviken 1948. Skrov av ek, överbyggnad i aluminium. Längd 9,33 m, bredd 3,61 m.

Färjan var i trafik fram till 1985 då den överlämnades till Färjans vänner i Marstrand.

Efter renovering kunde *HAMNFÄRJAN II* åter tas i bruk 1999. Färjan k-märktes av Statens maritima museer 2013.

# Skärgårdsbåtens Dag 2016



Kappföring mot Stockholm med tre göteborgsbyggen: *NORRSKÄR* (Eriksberg 1910), *STORSKÄR* (Lindholmen 1908), fotat taget från *BLIDÖSUND* (Eriksberg 1911)

Skärgårdsbåtens Dag i Stockholm firas sedan 1964 andra onsdagen i juni, i år den 8 juni.

I år deltog Waxholmsbolagets ångare *NORRSKÄR* och *STORSKÄR* samt motorfartyget *VASTAN*, Blidösundsbolagets ångare *BLIDÖSUND*, Mariefredsbolagets ångare *MARIEFRED*, samt Strömme Kanalbolagets motorfartyg *ÖSTANA I*.

Efter traditionsenligt blåsande i ångvisslorna avgick de deltagande fartygen från Strömkajen kl 18.15 mot Vaxholm.

Utresan gjorde jag med ångaren *NORRSKÄR*, byggd vid Eriksberg 1910.

I Vaxholm var kajen full av folk som väntade på de deltagande fartygen. Sjövärnsskårens musikkår spelade på kajen där Lions Club stod för skärgårdens specialitet, stekt strömming.

Återresan gjorde jag med *BLIDÖSUND*, byggd vid Eriksberg 1911, med Johan Jahnberg som befälhavare. Det var när Johan gjorde praktisk yrkesorientering i unga år ombord i denna ångare som han bestämde sig för sjömansyrket. Johan är även skeppare i Styrsöbolaget, ångaren *BOHUSLÄN* och *FÄRJAN 4*.

TEXT & FOTO INGVAR KRÖNHAMN

# Med hjulångare till Himmelbjerget

I slutet av juli i år var vi fyra båtgubbar, som via Göteborg–Frederikshavn bilade till Silkeborg på mellersta Jylland, där vårt mål var den koleldade hjulångaren HJEJLEN. Den är byggd 1861 och bär det danska namnet för ljungpipare.

Det sjösystem som omger den lilla trevliga staden Silkeborg är en del av Gudenåen. På Remstrup å och sjöarna Brassø, Borresø och Julsø, går sommartid, förutom hjulångaren HJEJLEN, även en del mindre passagerarbåtar, några av dem dessutom av ångslupstyp och av lite äldre datum.

Dessa båtar har i och för sig numera lite bussliknande överbyggnader, men de är ändå trevliga och av intresse, särskilt för oss som gillar mindre passagerarbåtar.

Två av båtarna är för övrigt Ljunggrensbyggen från Kristianstad, nämligen de tidigare ångsluparna TERNEN (byggd 1896) och TURISTEN (ex. MAAGEN, byggd 1903). Bolagets alla båtar har flagelnamn utom TURISTEN.

I flottan ingår också FALKEN (ex. HOHENAU, byggd 1909), TRANEN (ex. EDITH, byggd 1931), RYLEN (byggd 1948) och HEJREN, rederiets största båt och byggd 1909. Hejren kan översättas med hägern.

HEJREN var faktiskt ångdriven ända fram till 1965. Då moderniserades fartyget samtidigt som en dieselmotor installerades.

TERNEN (1896) motoriserades redan 1923, medan MAAGEN (1903) hade ångmaskinen kvar till 1936.

Dessutom förfogar båtbolaget, D/S Hjejen Aps, även över den tämligen ny-



Hjejen lite från ovan, här akterifrån. Solen 1861 har denna danska hjulångare gått i trafik mellan Silkeborg och Himmelbjerget. Foto Ragnar Magnander

byggda MAAGEN (levererad 1996), som är handikappanpassad. Den kan också erbjuda flest sittande och spisande passagerare (64 på övre däck och 54 på nedre däck). Maagen betyder måsen.

Den äldre passagerarbåten MAAGEN (1903) såldes 1975 och fick året därpå namnet TURISTEN, i samband med att båten såldes till orten Ry.

Denna lilla svenskygda, före detta ångslup, har därefter oftast trafikerat den östra delen av sjösystemet, mellan Ry och Himmelbjerget. Från 2008 går MAAGEN åter igen i Hjejlenselskabets regi.

Båttrafiken pågår från maj till september, och HJEJLEN är i gång från mitten av

maj till mitten av september, mestadels i veckosluten. Under högsommaren, från midsommar till mitten av augusti, gör HJEJLEN dagliga turer med avgång Silkeborg kl. 10 och 14.

I högsäsong, mellan kl. 10 och 16, har man sju olika avgångar att välja på om man önskar färdas med passagerarbåt från Silkeborg till ångbåtsbryggan vid Himmelbjerget. Där finns en restaurang, och från denna ångbåtsbrygga kan man sedan antingen stanna till eller fortsätta båtturen över till den norra delen av sjön Julsø bort till orten Laven.

Från Silkeborg valde vi att medfölja

Ångbåten Nr 3 2016



HJEJLEN lättnar bryggan vid Himmelbjerget. Att ångaren är koleldad framgår med all önskvärd tydlighet. Foto Ragnar Magnander

HJEJLEN på 10-turen till Himmelbjerget. Där tog vi en liten välbehövlig paus medelst en god lunch på den (dyra!) restaurang, som ligger i direkt anslutning till ångbåtsbryggan.

Givetvis fotograferade vi även flitigt de ankommande och avgående passagerarbåtarna till och från Himmelbjerget. När vi sedermera skulle återvända till Silkeborg, valde vi att färdas med passagerarbåten HEJREN.

Mellan Silkeborg och Himmelbjerget finns under båtfärden sex små ångbåtsbryggor, där både HJEJLEN och de andra passagerarbåtarna lägger till för att lämna eller hämta passagerare.

Ångbåten Nr 3 2016



Artikelförfattaren i den vackra aktersalongen på Hjejen.

## Lite fakta om HJEJLEN

HJEJLEN byggdes 1861 på Baumgarten & Burmeisters Maskinbyggeri, senare Burmeister & Wain, i Köpenhamn.

Ångaren är 28,40 meter lång och 3,80 meter bred, över hjulhusen 6,25 meter. Djupgåendet är endast 1,10 meter.

Ångmaskinen är den ursprungliga med två oscillerande (rörliga) cylindrar, på cirka 50 indikerade hästkrafter. Vid 8 atmosfärers panntryck gör HJEJLEN åtta knop.

Den koleldade ångpannan är ångarens fjärde, tillverkad 2005. Kolförbrukningen under en dag är 500-600 kg.

Ombord i detta fartyg, som bör vara

världen äldsta i trafik varande koleldade hjulångare, tjänstgör fyra man: kapten, styrman (tillika biljettförsäljare och förtojningsperson) samt två personer i maskin (maskinchef och eldare). HJEJLEN får medföra 165 passagerare.

Något café eller liknande finns inte ombord, men kuriöst nog hade styrmannen en stor kyllåda placerad i mellandäck. Från den sålde han glass och drickor, inklusive goa danska öl.

I akterskeppet finns en mycket vacker salong, och i akterkant av salongen är även båtens toalett belägen, också den väl värd ett besök.

RAGNAR MAGNANDER



## TV-resan 1966 – första chartern

I januari 1966 hade Sällskapet Ängbåten övertagit BOHUSLÄN. Efter en lång, kall vinter blev ångaren klar för den första säsongen för sina nya ägare.

Om ångaren BOHUSLÄNS första beställningsresa för Sällskapet Ängbåten skrev Bertil Holmström i Ängbåten Nr 3 2001 (104). Vi återger här större delen av artikeln.

"En kulturspillra visslar till". Så lød rubriken i gamla Handelstidningen den 12 juli 1966. Det var signaturen Siggo som käserade från sitt sommarviste:

"Att väckas av en ångvissla, en riktigt, gammaldags dov ångbåtssirén, är numera något mycket sällsamt och därtill behagligt om det sker klockan halv elva på förmiddagen. Det hände mig häromdagen här i Gravarne."

Siggo hade tydligen sena morgonvanor... Han fortsätter:

"Från mitt semesterfönster, som erbjuder den härligaste utsikt över platsens livfulla hamn, kunde jag yrvaken se ångaren BOHUSLÄN sävligt glida fram genom östra sundet och lägga till vid ångbåtsbryggan."

Texten återgavs i sin helhet i Ängbåten nr 87 (1995).

Hur kom det sig att BOHUSLÄN var i Gravarne i juli 1966? Ja, i vårt förra nummer (103) presenterade vi "extranumret", Ängbåten 4½, som slutar med ett PRESS-STOP, där man berättar om förhandlingarna om fartygets användande för några filmprogram och behovet av "befälhavare och med fartyget känd rosmän för filmperioden".



Ångaren BOHUSLÄN har passerat under den ännu inte invigda Älvborgsbron efter kompassjustering och manöverprov den 27 juni 1966. Foto HT-bild

På våren 1966 hade Sällskapet alltså fått en förfrågan från Sveriges Radio-TV (eller som det nu förkortas SVT) om att använda ångaren BOHUSLÄN för en inspelningsresa längs den Bohuslänska kusten, och det blev till sist ett avtal om en vecka 29 juni – 8 juli. Det var alltså under denna vecka som Siggo hade sin omtumlande upplevelse.

Låt oss gå till källorna, museiångarens första loggbok. Befälhavarnas namn nämns inte, men vi vet att det var kapten K G Uthult från Öckerö som förde befäl under de första resorna. Måndagen den 27 juni 1966 hände följande:

1605 Kastat loss från bryggan mitt emot Frihamnen  
1635 Hämtat Kapt. Winterfeldt vid Klippan  
1655 – 1705 Deviering Rivöfjorden  
1720 Angiort Klippan. Kapt Winterfeldt lämnat och fartygsinsp. Grundell kommit ombord.  
1730 – 18.30 Manöverprov Älvsborgsfjorden  
1900 Förtojt Stenpiren. Fartyget godkänt av inspektionen. Erhållet sjövärdighetsbevis.  
Mulet, snål O-lig vind.

Ängbåten Nr 3 2016

## Åter till Älvängen

På tisdag morgon stävade man norrut, och på eftermiddagen angjorde man Kyrkesund och tog ombord TV-folk. Fyra dagar tillbringades hamnliggande i Lysekil, med "uppsnygningsarbeten för TV. För söndagen noteras "hållit dagen i helgd".

Så följde dagar med turer upp och ner längs kusten med TV-inspelningar veckan ut. För onsdagen noteras "0830 Avgätt Lysekil Lätt W-lig bris. Klart. 1000 Hämtat Urban, Gravarne.

Det var tydligen den dagen som Siggo väcktes av ångarens "gammaldags dova ångbåtssirén". Efter turer uppåt kusten till Bovallstrand och Hamburgsund återvände man till Gravarne ("1800 satt folk iland") och Lysekil.

För torsdag och fredag noteras "paraderat för TV". Fredag eftermiddag beskrivs sålunda:

Styrt genom Bohusläns skärgård mot Gbg  
1510 Förtojt Öckerö  
1615 Avgätt Öckerö  
1715 Förtojt Klippan  
1720 Avgätt ---  
1800 Förtojt Ö Frihamnsbryggan"

Museiångarens allra första inkomstbringande resa var avslutad!

BERTIL HOLMSTRÖM

"Östra Frihamnsbryggan var ångaren Bohuslänns första tilläggplats sedan Sällskapet Ängbåten övertog ångaren 1966.

Ängbåten Nr 3 2016



Bohuslän har lagt till medträms vid Älvängens korta kaj efter rundturen på älven den 11 september. Foto Gunnar Söderberg

Söndagen den 11 september var det dags för BOHUSLÄN att göra en resa från Göteborg till Älvängen med besök på Repslagarmuseet. Under uppehållet där gjordes en rundtur från Älvängen uppströms till strax söder om Eckerna.

Tidigare har BOHUSLÄN gjort dessa resor en söndag i slutet sommaren under flera år. Sista året var 2010 och de skulle körts även 2011 men då var Marieholmsbron stängd för genomfart och fick då ställas in.

Under årets resa var Johan Jahnberg befälhavare och han hade lockat med mig som styrman för första gången.

Ingvar Kronhamn guidade upp till Älvängen och sedan tog Åke Karlsson över och berättade om svunna varv vid Thorskog, Lödöse och Gam. Vi hade 54 resenärer från Göteborg medan rundturen samlade 95. Enligt damerna i kaféet var resenärerna goda kunder.

Kajen i Älvängen är bara 15 m lång och ligger precis i älvkanten. Med vind på upp till 13 m/s var det en utmaning att komma därifrån för hemresan. Johan klockade 6 minuter och 13 kraftfulla maskinmanövrar innan BOHUSLÄN fick upp stäven mot den sydvästra vinden.

GUNNAR SÖDERBERG



# Mat!

Matvrak får man väl inte kalla vår vördnadsvärda ängare? Den som ska ses som en symbol för ideellt arbete! Något för andra att ta efter. Att beundra och berömma. Att jobba för under dygnets alla timmar.

Jodå, det kanske kan finnas fog för öknamnet utan att för den skull kalla ängaren ett "vrak". Passagerare och besättning har goda skäl till att vara nöjda med maten ombord. För våra gäster finns det mycket att vilja på. Det kan vara kafeservering med drycker. Det kan vara "dagens kalla rätt". Det kan vara en fullständig meny med varmrätt, efterrätt och kaffe med *avec*. Ängaren har fullständiga rättigheter.

Allra mest omtalade är våra räksmörgåsar – en storsäljare Ordentligt gjorda med en liten klick majonnäs täckt med ett redigt lass råkor ovanpå, äggskivor i rad, sallad, citronskiva och en liten dillkvist ovanpå...

Alla smörgåsar görs ombord under ibland pressande förhållanden. Tiden är knapp och här blir inte någon fritörn...

De olika varmrätterna lagas också de ombord. Råvarorna köps från grossister. Färskarvarna kommer vid middagstid samma dag vi seglar ut.

## Vår älskade kökspersonal och "flickorna" i serveringen

Att jobba i ängaren BOHUSLANS kök och serveringar ställer stora krav på dem som finns där. Arbetstiden är lång och förberedelserna börjar långt före avgång. Planeringen är noggrann och allt måste klaffa trots värme, hets, sluttande däck,



En av dem som minnar om treisetn ombord i ängaren BOHUSLÄN – Yvonne Håjer.  
Foto Bo Starmark

en måttligt bra ugn, ingen avlösning...

I matsal och café är det lika arbetsamt i en ofta stömmig miljö med gäster som kan vara både "upprymda", törstiga och högljudda. Om det är sjögång och ängaren gungar eller rullar, måste man se till att "bära av" så att inget går i durken. Till skillnad från "på däck" och "i maskin" finns inget vaktschema som ger en chans till fritörn. Först fram mot dagens slut, när allt gjorts färdigt, kan man unna sig ett fröpass och vila trötta fötter och ben.

## Även besättningen njuter av maten

Vi har fri mat och klädsel ombord. Svälter gör vi verkligen inte. Alla ombord får alltid ordentliga måll mat. I mässen finns under gång lättare skaffning framdukad: bröd pålägg, kaffe och te. Lättöl och mineralvatten finns också. Varmrätter finns vid lämpliga tidpunkter då inte övrigt arbete hindrar.

Ja, kakor av alla slag, kladdkakor, tårter och konstfullt gjorda bakelser finns i en utsträckning som efteråt kräver eftertanke och, framför allt, motion! Skönt äsido, vi hungrar inte och dessutom blir vi nog lite bortsämda.

Vilka är då de som minnar så om vårt välbefinnande? Vem ställer upp för ängaren, passagerarna och oss? Helt ideellt och utan varje form av lön? (Ja, det gör visserligen vi andra också men inte under så slitsamma förhållanden). I stort sett utan rast och ro? Tampas med värme, sjögång, hungriga passagerare och besättning.

I en hundratvårig ängares miljö?

Här ska inte namn nämnas men ett står helt klart: att om inte "Köket" och "Intendenturen" hade varit som de gångna åren, hade ängaren BOHUSLÄN inte kommit från kaj. Utan den varma omsorgen, den utomordentliga maten, de rara leendena och den robusta kamratligheten från dem, vore vår ängare ett livlöst föremål.

Med "Köket" och "Intendenturen" seglar vi vidare med förtröstan.

BO STARMARK

Ängbåten Nr 3 2016

# Ängbåt på sjön Anten

Sjön Anten ligger nordväst om Alingsås. Den är 28 km<sup>2</sup> stor och som mest 30 meter djup. Utmed sjön gick tidigare Västgötabanen, mellan Antens station och Gräfsnäs sträcker sig numera museibanan Anten – Gräfsnäs Järnväg.

I Kvarnabo, mellan Anten och Gräfsnäs, finns en vattenhäst där ångloken på museibanan tar vatten under turen. Här finns också ett båthus för kyrkbåten ROANTA som byggdes på Sollerön 2003 och ägs av Kvarnabo Kyrkbåtsförening.

Innan Antens kyrka byggdes 1915 rodde befolkningen över sjön till Långareds kyrka med kyrkbåt. Vintertid gick man på isen och när isen varken bar eller brast fick man gå runt sjön.

När järnvägen byggts sattes en motorbåt i trafik på Anten. Den reguljära båttrafiken slutade på 1920-talet när buss-trafiken kom igång.

## Antens Kommunikationsmuseum

Antens Kommunikationsmuseum som drivs i föreningsform, har sina samlingar i det nedlagda sågverket i Kvarnabo.

Förutom renovering av maskiner av olika slag och mycket annat har föreningen länge planerat att få till stånd ängbåtstrafik på sjön Anten som komplement till museijärnvägen mellan Anten och Gräfsnäs.

Gräfsnäs med sin slottspark är ett uppskattat besöksmål och ängbåtsurer därifrån skulle förmodligen vinna uppskattning bland besökarna.

Våren 2016 kunde kommunikationsmuseet köpa ångslupen FORSVIK.



Ångslupen Forsvik, byggd 1867, har inköpts av Antens Kommunikationsmuseum i Kvarnabo för framtida trafik på sjön Anten. Här ligger slupen på sin trailer i Anten under Museibanans Dag 13 augusti 2016. Foto Ingvar Kronhamn

FORSVIK är 9,5 meter lång och 2,0 meter bred. Den kan ta 12 passagerare.

Slupen har kvar sin ursprungliga encylindriska högttrycksmaskin på fem hästkrafter, med Carlsunds gänga för omkastning mellan fram och back. Den har, enligt uppgift, även kvar sin ursprungliga ångpanna, en liggande, cylindrisk tubpanna.

Slupen byggdes 1867 vid Lindahl & Runer i Gävle och fick namnet DAVID efter konstruktören, David Runer. Efter en tid i lokal trafik i Gävle kom slupen till Uppland. 1885 kom den till sjön Tåmnaren och bar därefter namnet

TÅMNAREN under många år.

1975 kom TÅMNAREN i trafik på Sjövelängen vid Näås. 1997 deponerades slupen hos Föreningen Forsviks varv i Forsvik där ERIC NORDEVALI II byggdes. Det var då slupen fick namnet FORSVIK.

Nyförvärvet presenterades 5 juni vid Hjulets Dag i Gräfsnäs, den årliga träffen med teknikhistoriska fordon och maskiner med mera.

Vi ser med intresse fram emot när FORSVIK kommer i trafik på Anten för sina nya ägare.

INGVAR KRONHAMN

Ängbåten Nr 3 2016



# Akterspegeln



*Ångaren BOHUSLÄN vid Kåvsunds brygga under skärgårdsturen i Göteborgs norra skärgård 12 juni 2016. I Lilla Kåvsund får man ta hänsyn till vind och ström. Till höger Bremerska villan. Foto Bo Starmark*