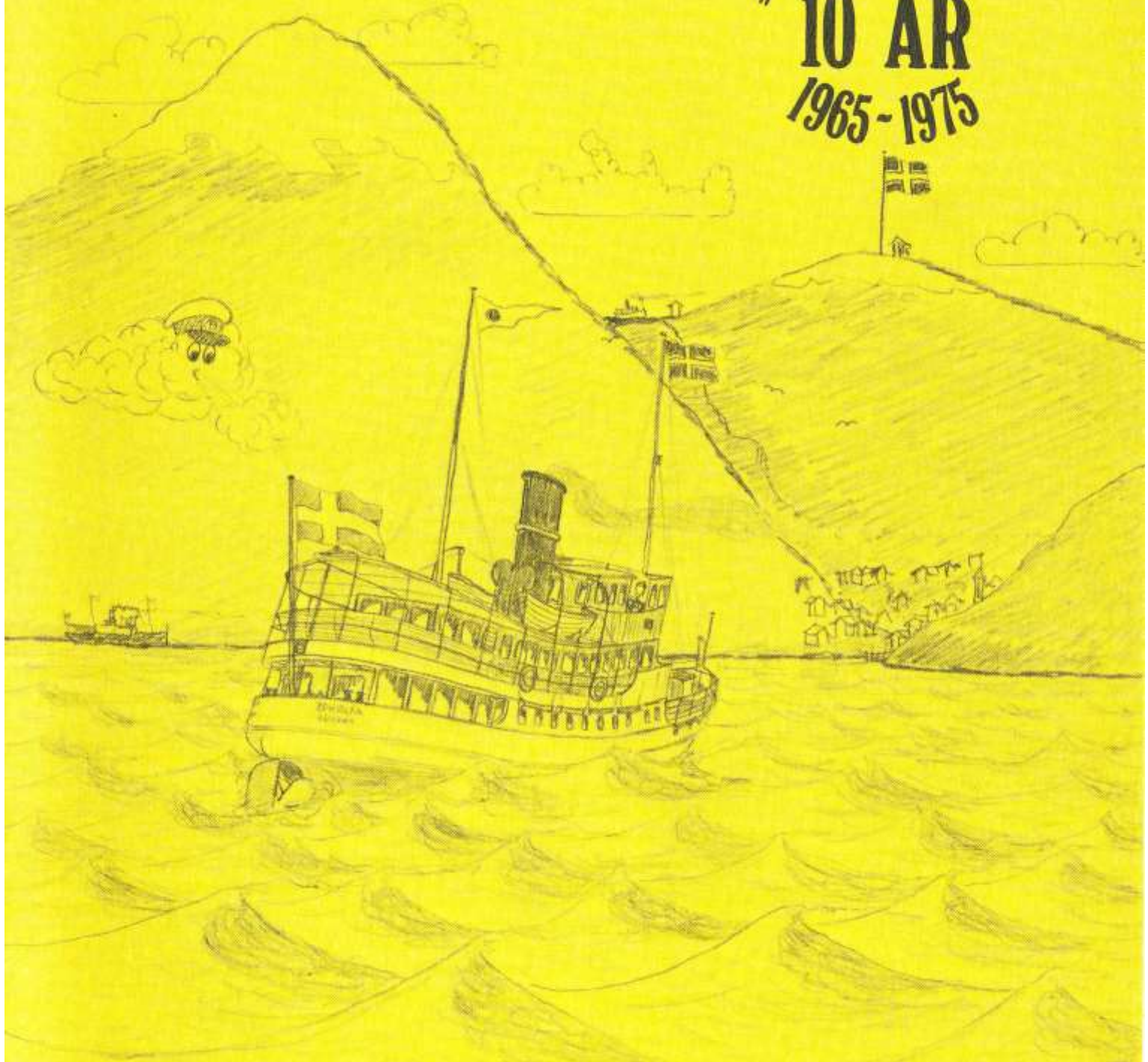


SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

10 ÅR
1965-1975



ÅNGBÅTEN



Årgång II • Oktober 1975 • Nummer

32

Redaktionens spalt



Så var det dags för höstens nummer av Ångbåten!

Efter en lång och händelserik sommar är det mycket som behöver in i tidningen. Den uppmärksamade norgeresan med BOHUSLÄN tar således en god del av detta nummer med både reseskildringar och presentation av de norska ångarna BÖRÖYSUND och KYSTEN I.

Dag Almén avslutar sin serie om marstrandshåtarna med MARSTRANDSFJORDEN, den snabbgående kustbåten som blev en märklig parentes i trafikhistorien.

Bohuslänska Kustens BYFJORDEN slutade sina dagar förra vintern och ångarens historia berättas av Gunnar Söderberg.

En glädjande nyhet är en artikel om ångaren BOHUSLÄNS maskineri av Bengt Fliesberg som vi hälsar välkommen i tidningen.

Debatten om brunt eller vitt på BOHUSLÄNS frontskott rullar vidare med en företrädare för "bruna sidan" den här gången.

Så har det varit årsmöte vilket refereras helt kort. Verksamhetsberättelsen medföljer tidningen som bilaga. Dessutom medföljer försäljningsbladet "Ångbåtskiosken" som bl a slår ett slag för planschen med BOHUSLÄN och den helt nyss utkomna ångbåtsstallriken. Kallelse till höstens sammankomster utsändes ävenledes.

I tidningarna har vi kunnat läsa om Ångbåtsmöte i Göteborg 1976 vilket presenteras lite närmare av Sällskapet Ångbåtens nyligen utnämnde PR-man Sören Alvegård.

Omslaget

Omslagets framsida föreställer ångaren BOHUSLÄNS resa över den stormiga Oslofjorden till Tönsberg i somras som vår tecknare tilläkt sig den. Baksidan är en turlista för Bohuslänska Kustens linje Uddevalla - Lysekil sommaren 1931.

Innehåll:

- 3 Årsmötet 1975
Ångbåtsmöte 1976
Ett bra vad!
- 4 Till utrikes ort
- 6 Minns du sommaren 75...
- 7 Norska veteranångare
- 10 Brunt eller vitt? Vitt och guld
- 14 MS MARSTRANDSFJORDEN
- 17 Gamla BYFJORDEN skrotad
- 20 Vinterarbeten
- 21 Båtar runt omkring
Ångbåtsstallriken
- 22 Ångaren BOHUSLÄNS maskineri

Detta nummer av Ångbåten var klart för tryckning 22 oktober 1975

Ångbåten 32

medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072

403 12 Göteborg 2
Postgiro 62 16 06 - 3
Bankgiro 673 - 68 62

Telefon till expeditionen måndag-fredag
kl 9-12 och 13-16: 031 - 13 14 20

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren - endast under seglationsäsong -
031 - 13 14 50

"Ångbåten" utkommer med fyra nummer
per år. Ansv utgivare Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:

| | |
|--------------------|---------------------|
| Ingvar Kronhamn | Gunnar Söderberg |
| Kringelgatan 6 | Övre Besväragatan 2 |
| 417 28 Göteborg | 411 29 Göteborg |
| tel 031 - 51 22 20 | tel 031 - 18 88 05 |

Medlems- och prenumerationsavgift är
20 kronor per år.

Glöm inte att meddela ev adressändring!

Årsmötet 1975

hölls ombord i ångaren BOHUSLÄN söndagen 5 oktober. Ångaren gjorde en speciell skär-gårdstur och under uppehåll vid Kalvsund skedde årsmötetsförhandlingarna. 55 medlemmar medföljde för att delta i årsmötet.

Ordföranden Stefan Forssblad öppnade mötet och valdes till mötesordförande. Verksamhetsberättelse och årsredovisning för verksamhetsåret 1 maj 1974 - 30 april 1975 presenterades och på revisorernas förslag beviljade årsmötet styrelsen ansvarsfrihet. Tre ledamöter ur styrelsen, Kristina Björkegren, Gunnar Söderberg och Jan Olofsson, avgick och mötet följde valkommitténs förslag på ersättare. Nya ledamöter är Ann-Sofie Möller, Christer Eliasson och Inge

Nilsson. Revisorererna omvaldes liksom valkommittén.

Inga motioner hade inkommit till årsmötet och ingen medlem tog upp några frågor varför Stefan Forssblad tog tillfället i akt att informera om vinterns arbeten. Om dessa står att läsa på annan plats i Ångbåten.

Dag Almén uttalade därefter sin belåtenhet med att högtalarna kommit på plats även om han var mindre nöjd med deras utseende. Dag fick lugnande besked om att de uppsatta provisoriskt och att de ordinarie kommer att monteras senare.

Efter en försiktig prognos om säsongens "överskott" av ordföranden och kassören fortsatte Stefan att berätta om planerna på de internationella ångbåtsdagarna 1976, även det omnämnt på annan plats i tidningen.

IK

Ångbåtsmöte 1976

Om det planerade ångbåtsmötet i Göteborg 24-25 juli 1976 berättar här Sällskapet Ångbåtens ny tillsatte PR-man Sören Alvegård:

En samling ångfartyg kring Stenpiren är något man inte trodde att man åter skulle få uppleva. Nu verkar det dock som om det kan bli möjligt igen. Visserligen bara för några dagar, men ändå.

I samband med ångaren BOHUSLÄNS besök i Norge i somras diskuterades möjligheterna att årligen ordna en ångbåtsträff. Vi i Sällskapet Ångbåten lovade att försöka ordna den första under sommaren 1976. De båda norska fartyg vi besökte, DS BÖRÖYSUND och DS KYSTEN I, lovade omedelbart att komma till Göteborg. Senare har vi varit i kontakt med systerföreningar i Stockholm, Danmark och Finland. Dessutom har vi talat med Förderederei i Flensburg och lotsbefälhavaren på Väneren och en del andra ångbåtsägare. Ångaren TRAFIK lär tyvärr inte hinna bli klar i tid. Beträffande SS EJDERN, som ligger i Göteborg till i juni nästa år, är det tveksamt om vi lyckas övertala ägarna att låta fartyget vara kvar i Göteborg ytterligare en månad.

Vid sidan av ångbåtarna kommer veteranföreningarna i Göteborg att ställa upp med ångtåg, ångvält och lokomobil. Göteborgs kommun och Göteborgs Hamn har lovat att hjälpa till med råd och råd. Det samma gäller även Sjöfartsmuseet och våra större tidningar. Avsikten är dels att ge allmänheten möjlighet att få se levande kulturhistoria på ett trevligt sätt, dels att ge ångbåtsföreningarna chans att träffas för att bese varandras fartyg och diskutera gemensamma frågor.

Mycket arbete återstår ännu innan vi kan säga att arrangemanget är i hamn. Vi hoppas dock att vi i början av 1976 skall kunna säga att allt är klart.

SÖREN ALVEGÅRD

Ett bra vad!

Christian von Sydow, verksam i Hongkong i göteborgsfirman Ekman & Co, slog vid ett besök i Sverige i somras vad om vem som skulle vinna Admiral's Cup. 1000 kronor skulle förloraren av vadet betala till ångaren BOHUSLÄN som händelsevis passerade förbi när det för oss så trevliga vadet ingicks! Det hade ju ingen betydelse vem som vann eller förlorade men nu fick vi glädjen att tacka Christian von Sydow för den fina presenten!

IK

Till utrikes ort

Sommaräventyr med ångaren BOHUSLÄN
nedtecknade av DAG ALMÉN



Ångarna BÖRÖYSUND, BOHUSLÄN och KYSTEN I i Tönsberg 23 juli 1975.
Foto: Dag Almén

Redan på ett tidigt stadium bestämdes, att besättningen skulle få disponera vår ångbåt en vecka i juli månad. Under resan, som skulle gå till norra Bohuslän, skulle vi göra rundturen med passagerare för att i någon mån finansiera företaget.

Men Stefan Forssblad hade andra planer i tankarna. Om vi fick tillstånd att besöka Norge, kanske det gick att ordna ett sammanträffande med de två veteranångare som finns i broderlandet - ss KYSTEN I från Tönsberg och ss BÖRÖYSUND - Norsk Veteransklubbens ångare hemmahörande i Dröbak.

Söndagen den 20 juli ångade vi iväg med Lysekil som första mål under idealiska förhållanden. Befälhavare var den trygge skäpnepågen Bo Möller. Nästa dag besökte vi Bovallstrand och Hamburgsund, varifrån uppskattade skärgårdsturer företogs. Den 22 fortsatte vi mot Strömstad. Tjurpannan var på dåligt humör och varslade om, vad som komma skulle, om vi nu fick tillstånd att besöka Tönsberg - vilket ryktet förtäljde ombord. I Strömstad mönstrade Bosse av och Stefan kom ombord med klarsignal för vår första färd till utrikes ort. Myndigheterna ställde hårda krav bl a en fullständig för-

teckning över besättningen med persondata och allt. Inga passagerare fick medfölja. Tullen hade också sitt att säga till om. Bestämmelserna är många och krångliga. Strax efter kl 14.30 kunde vi klarera ut med Tönsberg som mål.

Vi följde Långgrännan och girade sedan borbord ut mot Tisler och Tresteinerna. En lätt dnyning tydde på en ganska behaglig överresa med måttlig sjögång, varför Stefan via Tjöme radio kunde rapportera, att vi skulle komma i god tid till det planerade mötet utanför Tönsberg. Men det skulle snart bli andra bullar av. Sjön växte efter hand och rullningen ökade kraftigt men framåt gick det med full fart. Men så började den lede gubben Sjöberg hälsa på ombord och då var det allt bäst att sakta farten. Det gick långsamt fram och Stefan var än en gång tvungen att söka kontakt med våra kollegor och meddela, att vi tyvärr inte kunde komma i tid till det avtalade mötet.

Men kursen 300⁰ bar direkt på målet och snart såg vi de två ångarna i regndiset. De mötte oss vid Mågeröflaket utanför Tönsberg med flaggor i topp och under sirenernas tjut. Från ss BÖRÖYSUND sköts to m välkomstsallat.

Överresans besvärligheter var snart glömda och fartyget uppsnyggt. Inga skador på varken människor eller egendom, om man nu inte skall räkna någon enstaka kopp eller tallrik, som inte hunnit sättas i säkerhet. I en lång karavan gick fartygen för halv maskin in i skärgården. Först KYSTEN I, så BOHUSLÄN och BÖRÖYSUND, som gjorde så gott hon kunde för att hinna med. Sist kom marinens patrullbåt SKÖ-122 FOLDEN med högste chefen för anläggningarna på Bolerne ombord.

Kapten Rolf Wiik på KYSTEN I eskorterade oss under Vrengens ståtliga hängbro och runt Nötteröy. Trots det dåliga vädret stod människor överallt på stränderna och vinkade. Hälsningarna besvarades med ångvislornas sällsamma ljud effekter, som ekade mot de branta bergen längs de vackra lederna in till Tönsberg.

Det var mörkt, blött och blåsigt när de tre

ångarna till accompanjemang av Kaldnesvarvets sirener lade till vid kajen med ss BOHUSLÄN i mitten. När alla slagit väl i sina maskiner och tullen gjort sitt jobb i BOHUSLÄNS salong, bjöds på ärtsoppa i KYSTEN I:s rymliga matsal - inredd i lastrummet. Här glömde vi ruskvädrat utombords och möttes av värme både bokstavligt och bildligt. Kapten Rolf Wiik på KYSTEN I och Knut Bjerke på BÖRÖYSUND hälsade oss välkomna och Stefan besvarade artigheterna med en inbjudan till ångbåtsträff i Göteborg sommaren 1976. KYSTEN I:s eldsjälur Georg Kamfjord och Birte Wetlesen är stor tack värda för det ståtliga mottagande de beredde sina svenska ångbåtsgäster.

Nästa dag onsdagen den 23 juli var vädret om möjligt ännu sämre med regn och hårda vindar, varför vi låg kvar i Tönsberg hela dagen. Trots vädret passade många på att göra besök på de tre fartygen. Våra eleganta salonger beundrades med rätta. "Så pene salonger har vi ikke på vårt skib men våra lugare är mycket penere" sades det bl a - och det kan man ju hålla med om. Men i en icke alltför avlägsen framtid skall väl även våra hytter bli trivsamma för en övernattande besättning.

Eland besökarna märktes Tönsbergs kommunalordförande Kolbjörn Hogsnes och hamnchefen Yngvar Gretland. Vid en liten ceremoni i röksalongen utdelades minnesgåvor till de tre veteranångarna och som gengåva till representanterna för Tönsberg - Norges eldste by, överlämnade Stefan en gåva från hamndirektör Sven Ullman i Göteborg och önskade samtidigt de norska vännerna välkomna till det planerade ångbåtmötet i Göteborg 1976. Man får hoppas, att denna hans önskan verkligen går i uppfyllelse.

På kvällen anordnades en liten improviserad fest ombord på BOHUSLÄN för ångbåtsbesättningarna och glimden stod högt i tak tills långt in på småtimmarna.

Följande morgon sken solen igen och havet hade lagt sig efter gårdagens oväder. På förmiddagen avseglade vi från Tönsberg med kurs mot Strömstad. Somliga var väl lite oroliga efter tisdagens äventyr. Oslofjorden är ganska smal vid Tönsberg och man kan ju ▶

Minns du sommaren 75 - då vi gick till Tönsberg?

Det kommer vi som var med på resan att säga med ett smäleende till varandra i många år. Regnet öste ner och det blåste rätt kraftigt - och hade gjort så i flera dagar - så sjön var något gropig.

Dock! Vi hade stämt möte med DS BÖRÖYSUND och DS KYSTEN I vid Leistein utanför Tönsberg och norska flottan hade lovat att möta upp och eskortera de tre veteranerna in till "byn". Ett sådant möte kan man bara inte avstå ifrån. När vi kom ut på Oslofjorden började det rulla rätt kraftigt - de norska dagstidningarna skrev om lutning på 45 grader. Själv satt jag med min lilla dotter längst akterut i kafeterian och vinkade åt fiskarna som tittade in genom fönsterrutorna. Malena tyckte det var ungefär som att åka flume-ride.

Efter en timma på Oslofjorden: Uuuurk - den första. Uurkk - Uurkk. Den ena efter den andra började känna av sjögången och trots sjö-surrning var snart durkarna översållade av flyttbara föremål. Ja inte bara flyttbara. Ett väggfast skåp i köket tröttnade på sin plats och la sig på durken. Bänken i maskingången välte och en bänk på akterdäck började åka kaaa. Trots det gick inte mer än en TV-kanal och något fat sönder.

Väl över fjorden och åter i lä piggade samtliga mycket snabbt till och på mindre än tio minuter var hela BOHUSLÄN ren och snygg

gå inomskärs genom Fredrikstads skärgård innanför Hvaler men den vida fjorden låg snart spegelblank. Endast en litet dymning skvallrade om tidigare friska vindar, som förorsakade "45 graders krängning och 5 m höga vågor" om man får tro vad som stod i tidningen - och det bör man ju inte göra. Hälften kan vara nog och det är inte dåligt det hellre.

Vi valde därför samma väg som vi kom och nådde Strömstad lagom för att möta en svärm av norgebåtar som lämnade staden kl 14. Efter ett kort uppehåll fortsatte vi resan söderöver. Den underbara sommaren 1975 hade

igen.

Vid Leistein mötte oss en ståtlig syn i regnet. Två gamla vackra ångbåtar, en patrullbåt - under kommando av en kommandörkapten (fint värre) - och ett flertal småbåtar låg och väntade på oss. DS BÖRÖYSUND hyllade oss med salut. En besiktning som så när hade givit Rolf ett kännbart minne av resan, då en träplugg slog i skottet bara någon halv meter från honom med en hörbar smäll.

Med KYSTEN I täten och med BÖRÖYSUND efter oss och sist patrullbåten defilerade vi sedan i regndiset in till Tönsberg. Det var ett liv och ett kv. Strener från båtar hälsade oss och inne i Tönsberg tjöt varvsvisslan för att hälsa oss välkomna. Trodde vi. Vid ett samtal med vakten på varvet kom det fram att visslan hängt upp sig nästan en timma innan vi kom och att man just då lyckades få tyst på den.

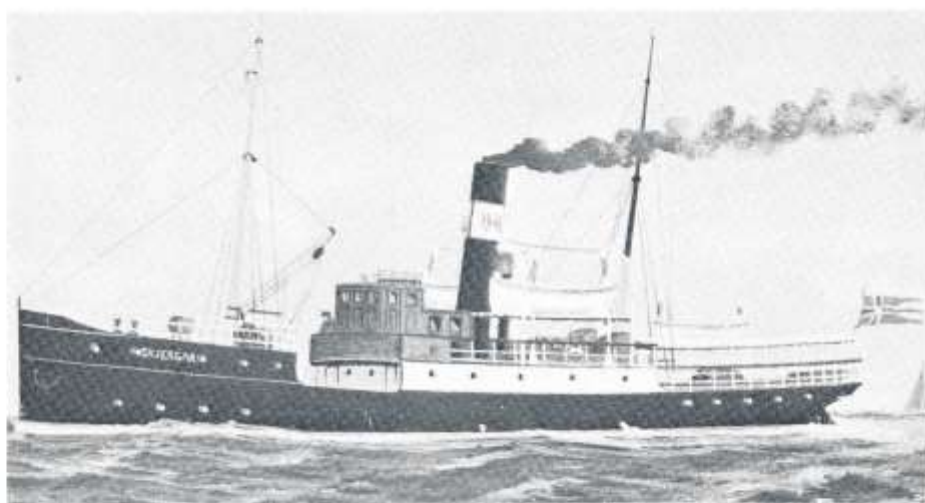
På kvällen åts sedan en traditionell sjömansmiddag ombord på KYSTEN I varefter BÖRÖYSUNDS besättning gästade oss ombord på BOHUSLÄN. Ett gäng som liksom vi jobbar ideellt för att hålla sitt fartyg i gång. Trots regn och rusk var stämningen god och vi lärde känna varandra rätt bra under de två kvällar vi låg i Tönsberg och "svingade på sejdelen".

JAN LANGENDORF

kommit tillbaka efter ett par dagars välbehövligt regnande. Synd bara, att det skulle inträffa just under det minnesrika besöket i Norge - den första utlandsresan i Sällskapet Ångbåtens regi.

Tänk om det kunde bli tradition med en årlig nordisk ångbåtsträff så långt det är praktiskt möjligt. De flesta ångbåtarna finns ju i stockholmstrakten och i Finlands insjösystem men dit lär det väl vara för långt att bege sig med dessa tre ideellt drivna veteranångarna från en svunnen tid som aldrig lär återkomma.

Norska veteranångare



Så såg BÖRÖYSUND ut under sin tid som SKJERGAR i Bergens skärgård. Foto efter målning av Olaf Gulbrandsen, Bergen 1924.

Nestorn bland norska ångbåtar är givetvis hjulångaren SKIBLADNER på sjön Mjøsa, byggd 1856 i Motala och fortfarande i trafik varje sommar.

När ångaren BOHUSLÄN besökte Tönsberg i somras möttes hon av två kustångare, KYSTEN I och BÖRÖYSUND. De är de enda som återstår av den en gång så stora flottan av kustångare som ersatts av motordrivna gods- och passagerarbåtar av olika slag från bilfärjor till snabbgående katamaraner. Kust- och skärgårdstrafiken är fortfarande ett livsvillkor för den norska kusten på grund av den särpräglade topografin.

BÖRÖYSUNDS historia börjar vid Trondhjems mek verksted varifrån hon levererades 1908 under namnet ODIN som passagerarförande bogserbåt för Trondhjems Laegter Compani. Bland arbetsuppgifterna förekom timmerbogseringar längs Tründelagskusten.

1923 såldes ODIN till Bergenrederiet Hjelme & Herdö (nuvarande Sotra & Öygarden Rute- lag) som satte in ångaren under namnet

SKJERGAR som skärgårdsbåt till åarna utanför Bergen. Redan under en av de första turerna gick ångaren på grund och det visade sig också att maskinen var allt för klen och ohanterlig för trafiken med 42 bryggor i trånga och strömriska farvatten.

Efter tre säsonger såldes ångaren 1925 till Vesteraalens Dampskibsselskap i Stokmarknes. Efter en omfattande ombyggnad sattes BÖRÖYSUND, som ångarens namn nu blev, i trafik i de utsatta farvatten omkring Vesterålen och Lofoten. BÖRÖYSUND tog 110 passagerare fördelade på första och tredje klass förutom en hel del gods. I 35 år trafikerade ångaren dessa stormiga vatten och övertogs 1960 av Hadsel Yrkeskole i Melbu som behövde ett stationärt skolfartyg innan skolan fick en byggnad iland. Namnet blev nu HYMA efter Hadsel Yrkeskole Maskinistlinjen.

Så lades ångaren upp och första januari 1969 förvärvade Norsk Veteranskibsklub HYMA för 10000 kronor, en närmast symbolisk sum-



BÖRÖYSUND utanför Tönsberg 22 juli 1975. Foto Dag Almén

ma. Ångaren återfick namnet BÖRÖYSUND och klubben fick tillstånd att använda Vesteragelens skorstensmärke och stävsköld. Våren 1969 gick den triumfartade färden längs kusten till Oslo där en omfattande upprustning vidtog innan den verksamhet kunde starta med BÖRÖYSUND som i stort liknar vår egen, dvs uthyrningar och medlemsturer med egen besättning. BÖRÖYSUND är kurlöst nog hemmahörande i Dröbak men har sin kajplats i Oslo mitt emot Rådhuset.

Norsk Veteranskibbsklub bildades 1964 för att rädda den lilla ångaren PELLE, byggd i Motala 1882, som gått i lokaltrafik i Arendal ända fram till 1961. Tyvärr räckte inte klubbens resurser till för båda ångarna när BÖRÖYSUND inköptes och PELLE ännu inte restaurerats. Tidningarna skrev den gången:

"PELLE är närmast att anses som en barkass och dessutom byggd i Sverige. BÖRÖYSUND är ett ordentligt fartyg som dessutom är norskbyggt."

Klubben har ca 200 medlemmar varav ca 20

är aktiva ombord. Medlemsavgiften är 30 norska kronor och medlemstidningen heter Dampskibsposten. Adressen är Postboks 1287 Vik, OSLO 1.

Tekniska fakta om BÖRÖYSUND; Längd 33,10 m, bredd 5,58 m och djup 2,86 m. Djupgående 4,5 m. Pannan är koleldad med två fyrar och drar 1,8 hl kol per timma. Tripleångmaskin om 283 hkr vid 120 rpm. Dimensioner 10, 16 och 26 x 18 tum. Fart 10 knop. Största passagerarantal 110.

KYSTEN levererades från Trondhjems verksted 1909 till Namsos Dampskibsselskap i Namsos för trafiken Namsos - Trondheim med mellanstationer.

Ångaren gick på samma trade fram till 1964. Vintern 1926 grundstötte KYSTEN i snötjocka och kom med akterskeppet under vatten. Under reparationen i Trondhjems torrdocka slogs dockporten in i hårt väder varvid ångaren kantrade med svåra skador som följde.

Reparationerna var färdiga 1927.



KYSTEN I utanför Tönsberg 22 juli 1975. Foto Dag Almén

1949 undergick KYSTEN en omfattande modernisering för 1,7 miljoner NKr. Ett nybygge ställde sig alltför dyrt och leveranstiden skulle bli lång. Ombyggnaden var så omfattande att det var endast en tillfällighet att inte ångmaskinen ersattes med en dieselmotor. KYSTEN förlängdes också 14 fot för att få större lastrum samtidigt som styrhytten byggdes in i lättmetall i hela sin bredd. Koleldningen lades om till oljeeldning och när KYSTEN åter lämnade varvet våren 1951 var ångaren även Norges första lokalbåt med radar.

1964 ersattes KYSTEN av ett nytt fartyg och köptes av Marcussens Rederi i Grimstad som genom kontrakt med Arbeidsdirektoratet använde ångaren för kurser för vuxen arbetskraft till sjöss, på däck, i maskin och "i byssa". Namsosrederiet behöll namnet KYSTEN för sitt nybygge och Marcussen gav gamla KYSTEN ett namn i sin Ask-serie, ASKAAS.

1966 såldes fartyget till ett konsortium i Oslo med fortsatt kontrakt för Arbeidsdirektoratet som emellertid önskade ett modernare

och mera ändamålsenligt fartyg. Åren 1967-70 låg ASKAAS som logementsfartyg för verkstadspersonal och led brist på underhåll.

1970 anmälde sig en köpare för fartyget, AS Jubileumsskibet, för att anlända det till rundturer och uthyrning i Tönsberg skärgård. Rederinetnamnet härrör från Tönsbergs 1100-årsjubileum 1971 då premiärturen också gjordes.

Med tillstånd av Namsosrederiet - i Norge är namnrätten olik den i Sverige - har ångaren återfått namnet KYSTEN med tillägget I, för att skilja sig från "nya" KYSTEN. Ångaren är ett "ideellt aktiebolag" utan vinstintresse. KYSTEN I har anställd besättning och gör kryssningar och beställningsturer sommartid.

Tekniska fakta om KYSTEN I; Längd 45,11 m, bredd 6,43 m och djup 4,67 m. Djupgående 3,05 m. Pannan är oljeeldad. Tripleångmaskin om 383 hkr. Dimensioner 12, 20 och 33 x 21 tum. Fart 10 knop. Största passagerarantal 150.

INGVAR KRONHAMN

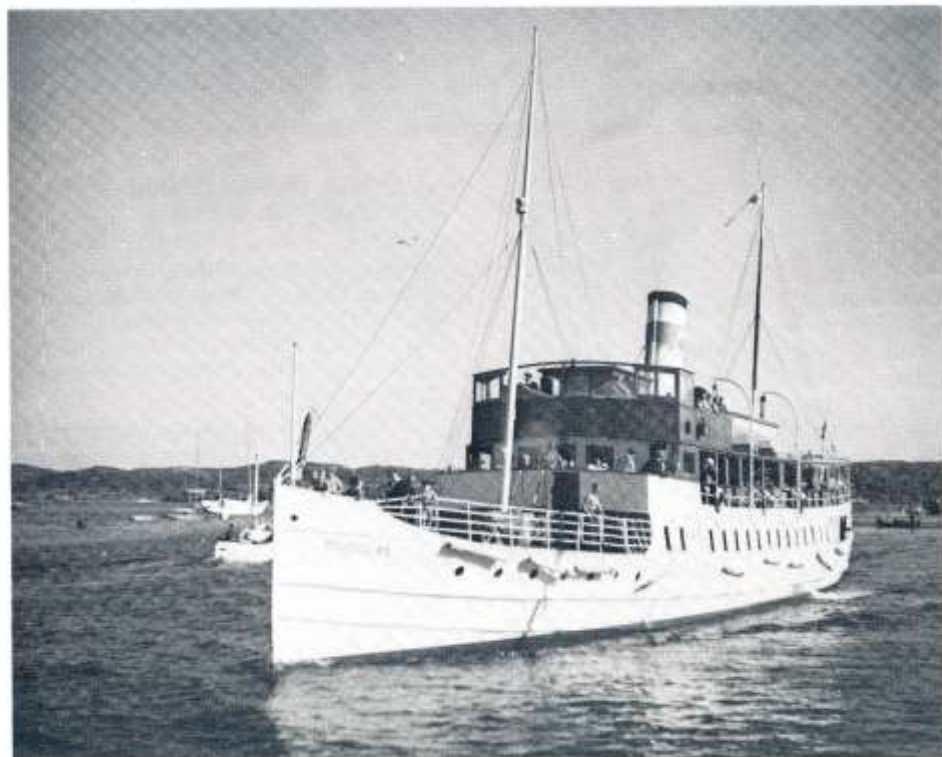
Brunt eller vitt? Vitt och guld!



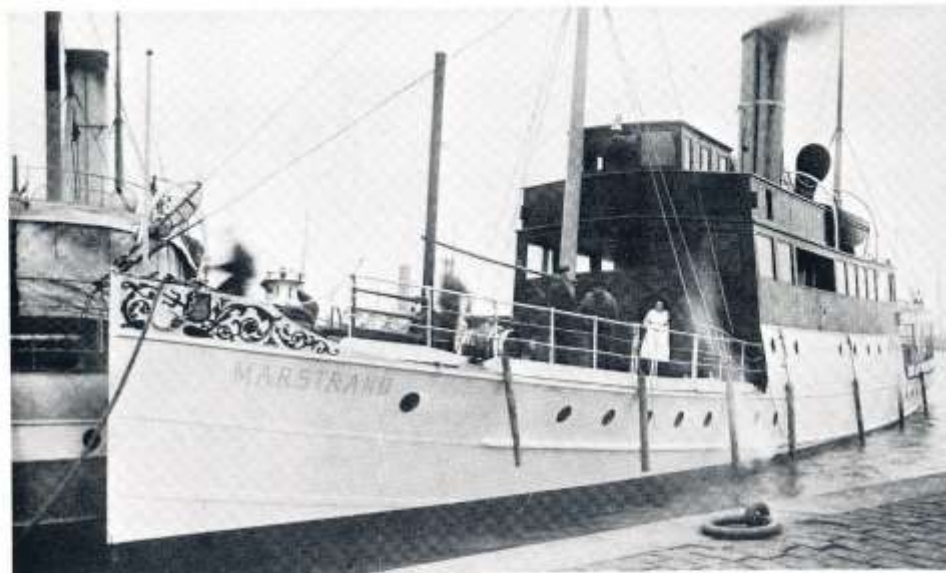
Ångbåtens läsare ser förmodligen med spänning fram mot ett nytt avsnitt av följetongen "Brunt eller vitt". Ursprungligen startade denna som en diskussion om vad som är den historiskt korrekta färgsättningen på BOHUSLÄNS salongsfrontskott. Dag Almén visade

(nr 30, sid 23) genom ett foto från 1941 att BOHUSLÄN åtminstone vid ett tillfälle under den "gamla goda tiden" gått i trafik med annan färgsättning än den vanliga, alltså med vitmålat frontskott i stället för det vanliga bruna. Eftersom ingen hittat något annat foto med "irreguljär" färgsättning, tyder allt på att det rörde sig om ett isolerat experiment från Marstrandsbolagets sida, något som inte kom att upprepas. En annan möjlighet är givetvis att BOHUSLÄN hade tvingats avbryta ett varvsbesök för att av någon anledning ersätta ordinarie båt på Käringörutten. (MARSTRAND? Mig veterligt gick aldrig BOHUSLÄN på Käringön i reguljär trafik.) Den vita färgen på Dags kort skulle då vara grundlag till den bruna färg som sedan målades på när varvsbesöket återupptogs. Men detta är ju bara spekulationer. Finns det ingen i läsekretsen som minns?

Mitt inlägg i nr 30 var baserat på en förmo-



Ångaren BOHUSLÄN med vimpeln i skorstenen. Foto Dag Almén 1 aug 1952.



En marstrandsångare med stävornament var MARSTRAND. Foto från 1922.

dan att de män och kvinnor som åtog sig uppdraget att fungera som Sällskapets styrelse därvid skulle känna sig bundna av den av årsmötet 1974 antagna målsättningen för Sällskapets verksamhet. Givetvis öppnar sig helt andra perspektiv, svindlande sådana, om man som Åke Almén i nr 31 vill hävda att "allt som rör den yttre dräkten på Hennes Majestät ss BOHUSLÄN är -- en estetisk fråga". Med den utgångspunkten skulle jag mycket väl kunna överväga att gå över till "den vita sidan". Bilden på baksidan av nr 31, från sprittrafikens dagar, tycker jag visar H Maj: från hennes exteriörmässigt allra bästa sida. Uppriktigt sagt har jag aldrig riktigt kunnat med Marstrandsbolagets tråkiga svarta skorstenar. Nej, låt oss försköna vår klenod genom att ersätta den dystra svarta färgen på skorstenen med en gläntigt ljusgul sådan, med en smal svart eller blå rand upptill. Eventuellt kunde man piffa upp skorstenen ytterligare genom en plåtversion av vår vita vimpel med dess blå boll.

En del damer strävar att dra åskådarnas blickar mot sin välvda barm genom att hänga ner t ex ett litet guldsmycke i lämplig blickhöjd. Varför förvägra vårt hjärtas sam samma möjlighet? Man kunde placera Bohusläns landskapsvapen i emalj mitt på balkongräck-

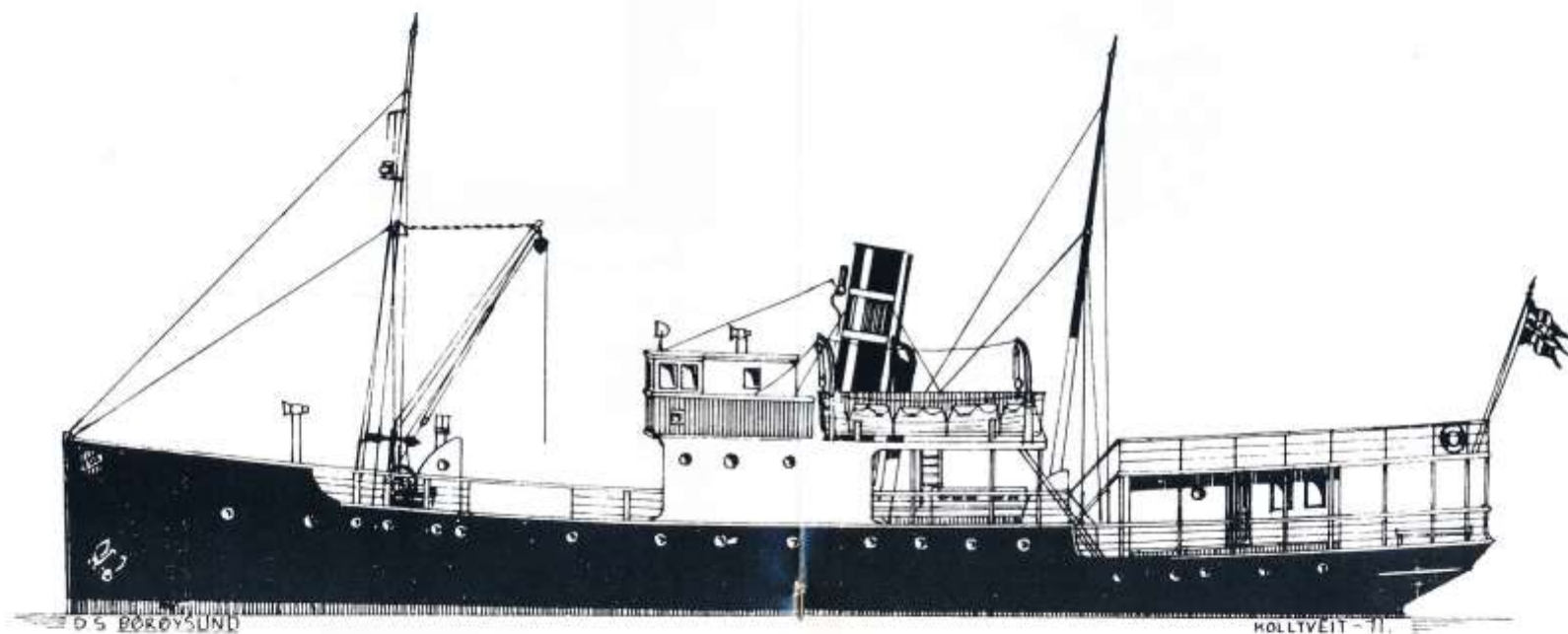
ets framsida. "I silverfält krenelerad fästning, röd, med två portar, guld, med gångjärn och lås svarta, till höger ett upprätt svärd, blått, till vänster ett upprätt lejon, naturlig färg, rest mot fästningen" - se där ett blickfång värdigt en drottning! (Tycker man det är tråkigt med svarta lås och gångjärn kunde dessa naturligtvis göras blå.)

Ty bohuskustens okrönte drottning har BOHUSLÄN onekligen varit, ända sedan GÖTEBORG örevann ur trafik i början av sextio-talet. På Svante Geggens porträtt av den förre drottningen, på sid 19 i nr 31, ser man för övrigt hur hon på äldre dar berövats sin kanske vackraste prydnad, det otroligt vackra stävornamentet. Detta lär finnas i privat ägo hos en ångbåtsvän i göteborgstrakten. Nog vore väl det en dröm att till nästa års jubileumsåsång få se GÖTEBORGS underbara förgyllda stävornament på BOHUSLÄNS stäv.

Eller skall vi kanske fortsätta vår strävan att återställa BOHUSLÄN så nära som av praktiska skäl är görligt, till det skick hon hade då hon under Calle Skjortas befäl i sommarsol och i vinterstorm arbetade upp och ner längs bohuskusten, en viktig kugge i bygdens liv?

BERTIL HOLMSTRÖM

ÅNGFARTYGET BØRØYSUND



Byggd 1908 vid Trondhjems Mek Verksted. Längd 33,10 m, bredd 5,58 m. Ångmaskin 283 ihk. Fart 10 knop.

MS MARSTRANDEFJORDEN



MARSTRANDEFJORDEN utanför Stenpiren 14 september 1951. Foto Dag Almén

Den vida Marstrandfjorden fick ge sitt namn till den största skärgårdsbåt som byggts för västkustförhållanden sedan ss BOHUSLÄN. Om denna märkliga skapelse handlar Dag Almén's artikel, som avslutar historiken över Marstrandsbåtarna.

Jag har i föregående artiklar vid flera tillfällen berört Marstrandbolagets rekonstruktion - dess förvandling från Marstrands Nya Ångfartygs AB till Marstrands Rederi AB vid årsskiftet 1950/51. För 275.000 kr övertog Marstrands Rederi AB det gamla företags fartyg. Med hjälp av ett statsbidrag på hela 200.000 kr satte företagsledningen med sjökaptan Bertil Skanse i spetsen igång med modernisering av de gamla fartygen, som successivt motoriserades och i januari 1951 meddelades, att man i Hamburg beställt ett nytt, snabbgående motorfartyg för leverans till sommarsäsongen. En nyteckning av aktiekapitalet verkställdes och hos August Pahl Schiffswerft i Hamburg-Finkenwerder arbetade man för högtryck för att få nybygget, som döptes till MARSTRANDEFJORDEN, färdigt i tid.

Men inte kom det något fartyg i juni som avtalat. Bolaget var därför tvunget att sätta in ångaren GÖTA i trafik på Marstrand (se Ångbåten nr 30). Inte förrän lördagen den 28 juli 1951 anlände MARSTRANDEFJORDEN till Göteborg direkt från Hamburg med kapten Bertil Skanse vid ratten och fr o m den 1 augusti ingick det nya fartvidundret i Marstrandbolagets turlista med tre turer om dagen till Marstrand, dit det endast tog 1 tim 30 min mot 1 tim 45 min med den hittills snabbaste båten.

MARSTRANDEFJORDEN såg inte så illa ut i sin moderna design, som så vitt skiljde sig från den traditionella uppfattningen om hur en skärgårdsbåt skall se ut. Det var något i stil med Styröbolagets FRÖJA - också hon byggd 1951 men MARSTRANDEFJORDEN var betydligt större. Här följer några tekniska uppgifter: Längd över allt: 35,50 m. Bredd: 6,50 m. Bruttotonnage: 256,14 ton. Maskin: Tre 12-cylindriga Daimler-Benz dieselmotorer om tillsammans 2400 hkr. Fart: 20 knop. Passagerarantal: 372 i inre fart Göteborg-Marstrand genom Albrektsunds kanal och 306 i kustfart.



MARSTRANDEFJORDEN byggdes med stålskrov och lättmetallöverbyggnad. Här ligger fartyget vid Stenpiren efter den första, korta och sista säsongen på bohuskusten. Foto Dag Almén

MARSTRANDEFJORDEN väckte berättigad uppmärksamhet. Äntligen hade man fått en modern, bekväm och snabbgående båt, som så många resenärer önskat sig. Men det fanns också de, som tyckte illa om nykomlingen. Det var främst de, som sällan eller aldrig reste med någon av Marstrandsbåtarna. MARSTRANDEFJORDENs brummande hördes på långt håll och störde onekligen friden under stilla sommarkvällar. Småbåtsägare fick se till sina förtöjningar, då svallvågorna ofta orsakade skador på både båtar och bryggor. Det har som synes även sina nackdelar med höga farter i tätbebyggda, livligt trafikerade skärgårdar. Jag fick aldrig tillfälle att resa med MARSTRANDEFJORDEN. Hon förblev en främling för mig och en parentes i bolagets växlingsrika historia. Förutom sina få reguljära turer - huvudsakligen på marstrandstraden - gjorde hon lustresor till olika platser. En resagick sålunda till Särö i AB Pressresors regi och G-P anordnade mystiska resor med hemligt mål. Allt gjordes för att göra ny-

komlingen populär bland allmänheten.

Men Marstrandbolaget hade inte råd att låta det dyrbara fartyget, som kostat ca 800.000 kr, gå i en förlustbringande höst- och vintertrafik. MARSTRANDEFJORDEN sattes därför i Öresundstrafik mellan Malmö och Köpenhamn i AB Sundfarts regi. Hon kom aldrig mera i bohuslänsk kustfart.

År 1952 var det sommarolympiad i Helsingfors. Enligt tradition föres den olympiska elden från Aten till värdlandet. MARSTRANDEFJORDEN fick i uppdrag att föra elden över Öresund. Den 1 juli stoppade man mitt i sundet och elden överlämnades av de danska budbärarna till de svenska för vidare befordran till Helsingfors.

Trots bidrag från stat och kommun orkade Marstrandbolaget inte med kostnaderna för MARSTRANDEFJORDEN utan överlät henne till AB Officina i Stockholm sommaren 1952. Fartyget värderades då till 816.000 kr. Hon fortsatte tills vidare sin verksamhet i Öresund, men våren 1953 var det slutseglat i



Vid ombyggnaden 1953 fick MARSTRANDEFJORDEN soltak över övre däck. Här ses fartyget i sydliga vatten som AEGINA 8 maj 1967 i Piraeus i Grekland.
Foto Dag Almén

svenska och danska farvatten. Efter en mindre ombyggnad vid Falkenbergs varv, varvid ett välbehövligt vindskydd kom till på övre däck, såldes hon nämligen till Grekland. Under namnet AEGINA sattes hon i trafik mellan Piraeus och den ö i Egeiska havet,

som givethenne sitt nya namn. Försäljningssumman hade nu stigit till 877.250 kr.

AEGINA lär fortfarande segla i grekiska farvatten - i varje fall om man får tro Lloyds register.

MARSTRANDS REDERI AB

Turlista fr o m 1 augusti t o m 15 augusti 1951

ss Bohuslän (B), ms Lysekil (L), ss Marstrand (M), ms Albrektsund (A),
ms S:t Erik (SE), ss Westkusten (W) och ms Marstrandsfjorden (Mfj)

GÖTEBORG-MARSTRAND-GÖTEBORG

FRÅN GÖTEBORG

Söndagar kl 7.30 ss B
8.15 ms L
9.00 ms Mfj
13.00 ms Mfj
16.00 ms SE
18.30 ms Mfj

Vardagar kl 7.30 ss M/ ms A/ ms SE
8.15 ms L
10.00 ms Mfj
14.15 ss W
15.00 ms Mfj
16.00 ss B (lördag ss M)
19.30 ms Mfj

FRÅN MARSTRAND

Söndagar kl 10.45 ms Mfj
11.00 ms SE
16.30 ms Mfj
17.45 ms A
19.10 ss M
19.30 ms L

Vardagar kl 7.15 ss W
8.00 ms Mfj
11.00 ss B
12.45 ms Mfj
16.00 ss M/ ms A/ ms SE
17.30 ms Mfj
19.30 ms L

Lördagar extratur från Marstrand
kl 22.00 ms Mfj.

Gamla BYFJORDEN skrotad



Leveransfoto av BYFJORDEN år 1903.

Förra vintern skrotades en av de gamla välkända skärgårdsbåtarna. Det var Öckeröbolagets BURÖ som mötte sitt slutliga öde.

Båten byggdes 1903 vid Göteborgs Mek Verkstad för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten under namnet BYFJORDEN. Ångaren var 29,86 m lång och 6,41 m bred. På övre däck fanns förutom styr- och navigationshytt en damssalong och röksalong. Däckshuset var av teak och salongerna hade "spårvagassoffor" av trä. På mellandäck fanns expedition, "allmogesalong", matsalong, kök, penry och hytter för befälet. På fördäcket fanns ångvinsch för att underlätta godshanteringen. För om lastrummet, under baken, låg skansen. Under det öppna akterdäcket fanns två passagererhytter med fem bäddar samt en damssalong. I maskinrummet stod en compoundmaskin på 245 ihk. Där fanns också en hytt för eldarna. Ångaren var byggd för att kunna gå i trafik hela året och hade därför isbrytarstäv. Farten var endast 10 knop mot kontrakterade 12 knop.

Efter leveransen sattes BYFJORDEN in på traden Uddevalla-Lysekil, en sträcka som med ett tiotal anlop avverkades på cirka fyra timmar. Ångaren gick genvägen genom Nordströmmarna - samma väg som våra dagars BYFJORDEN går på turerna från Uddevalla till Lysekil och Käringön.

En dag i veckan fortsatte BYFJORDEN från Lysekil till Åbyfjorden, Gravsarne och Smögen. Även bryggorna i Gullmarsfjorden fick besök av ångaren en gång i veckan. En populär rundtur var att åka med tåg från Uddevalla till Saltkällan, byta till BYFJORDEN och med den resa över den vackra Gullmarsfjorden till Lysekil och genom Nordströmmarna till Uddevalla. Efter Sotekanalen invigning 1932 gjorde ångaren uppskattade lustresor på söndagarna från Uddevalla till Hunnebostrand.

Redan under 1920-talet började busstrafiken som alltmer kom att anlitats av den bofasta befolkningen. Sommartid var det huvudsak-

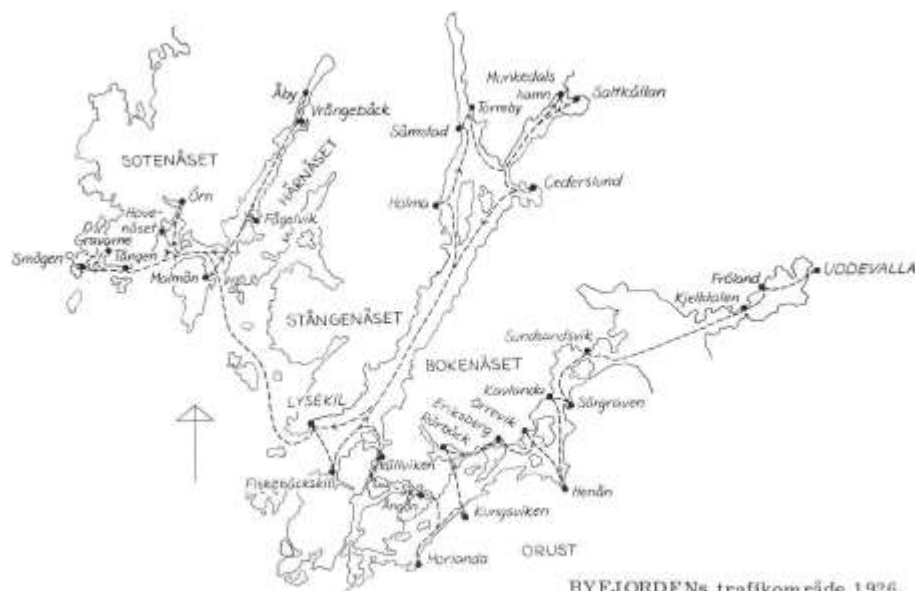


BYFJORDEN på väg in till Fågelvik i Åbyfjorden. Fotot togs något av BYFJORDENS första år medan affären ännu fanns kvar. Vykort.

Igen nöjesresor som företogs med bolagets båtar. Från att ha haft 15 båtar minskades flottan med fem båtar under krigsåren, trots

försäljningarna gick Bohuslänska Kusten med förlust dessa år.

1943 såldes BYFJORDEN till Marinförvalt-



BYFJORDENS trafikområde 1926.



Ångaren BYFJORDEN efter 1949-års ombyggnad till motorfartyget BURÖ. Bilden togs av Dag Almén något av BURÖS sista år i norra skärgården.

ningen, varefter Kustartilleriet använde ångaren som transportbåt i Stockholms skärgård under namnet SKARPÖ. Efter kriget utbjöds ångaren, som var i gott skick, till försäljning.

1949 köptes ångaren av Trafik AB Öckerö Skärgård som bytte ångmaskinen mot en No-hab diesel på 360 ehk. Ångmaskinläggningen flyttades över till Marstrandsbolagets ångare WESTKUSTEN. Främre delen av övre däck byggdes in - salongerna behölls dockinredningen på mellandäck ändrades, lastrummet togs bort och backen sänktes. I september 1949 sattes den under namnet BURÖ in på traden Göteborg-Rörö som året runt båt. Öckeröbolaget fick därmed en bra båt som kunde ersätta ångaren ÖCKERÖ i vintertrafiken. Sommaren 1950 ersatte den ångaren TESSIN som hade lagts upp efter föregående sommars trafik. Sommaren 1955 fick BURÖ ersätta ångaren ÖCKERÖ på traden Göteborg-Hönö Klovs. ÖCKERÖ återkom först 1959 på norra skärgården, men då var den ombyggd till egenkännlighet som fraktbåt.

På Klovatraden gick BURÖ i samtrafik med Paul Olofssons HÖNÖ varje sommar t o m sommaren 1966. Övriga delen av året gick BURÖ på Rörötraden. De sista somrarna

1967-1969 alternerade BURÖ med REGENT och TURUSTEN på dessa trader.

De sista årens vintrar gick BURÖ bara en tur per dag måndag till fredag till norra skärgården och åter. Då var alltid för- och mellandäck fyllda av gods till öarna. Det var inte ovanligt att båten låg en halvtimme vid Knippla och lossade. Före varje tilläggning gavs en lång signal och på bryggorna stod öborna som skulle möta "ångbåten" och hämta gods. Till skillnad mot Linjebuss båtar som kallades "tärjor" var Öckeröbolagets båtar "ångbåtar" trots att de var motoriserade sedan lång tid tillbaka.

Sedan först FALKEN och därefter SVEA sålts blev BURÖ bokbåt två gånger om året för att sedan åter ersättas av nys BYFJORDEN även inom denna del av skärgårdsrederiernas verksamhet.

Efter sommarsäsongen 1969 lades BURÖ upp och sommaren därpå hyrdes båten ut som diskotek i Fjällbacka under namnet "Klubb Burö". Därefter lades BURÖ upp på Björkö till sommaren 1972 då hon såldes till Söderhamn. Även där kom hon att användas som diskotek och nattklubb. Hösten 1974 såldes BURÖ av köpman Per Modin till entreprenör C W Christensen i Örnsköldsvik som lät skrota fartyget.

GUNNAR SÖDERBERG

Vinterarbeten



Nu är vi där igen! Åter en vinter med massor av arbeten och akterdäck förvandlat till verkstad. Villervallen ovan är hämtad från varvsbesöket i våras då röran emellertid var större än vanligt. Foto Anders Holmström

Under BOHUSLÄNs vinteruppläggning planeras följande arbeten:

Vid dockningen i höst byts några bordläggningsskivor, D 10 på både styrhords och babords sidor samt C 2 och C 3 på babords sida. Dessutom kommer förpiktankens tak att bytas.

Under vintern kommer vidare fördäcket att

förnyas varvid ett väl stagat stäldäck läggs underst och på detta ett trädeck i oregon pine. Nya master kommer att ersätta de nuvarande som kom på plats vintern 1966-67. De nya masterna blir bättre akterstagade än de förra som faktiskt inte lutade tillräckligt. Inom kort levereras den nya propellern som gjuts i England i brons och som kommer att ersätta den nuvarande gjutjärnspropellern.

Mittuppslaget

Över Stenpiren i förra numret hade vi inte satt någon bildtext till, istället hoppades vi att någon minnesrik person skulle ta kontakt med redaktionen och berätta om bilden. Ännu har dock ingen hört av sig. Det enda vi på redaktionen vet, är att bilden togs mellan 1928 och 1934.

I nästa nummer:

Ångaren BOHUSLÄNs sommar 1975.
Ångaren GÖTEBORG skrotad
Hur många passagerare tar BOHUSLÄN?
Ångaren EJDERN i Göteborg

Båtar runt omkring



FÄRJAN 3:s överbyggnad har nu skurits ned helt. Samtidigt har maskin och panna plockats ur. Skrovet kommer enligt uppgift att användas som flytande uppställningsplats för en fritidsbåt.

FÄRJAN 4 skiljer sig välgörande från sin systerfärja. I höst har pannrengöring gjorts och färjan kommer nu att sliptagas på f d Hamnens varv på Ringön. Där kommer bottenbesiktning och bottenmålning att utföras.

NALLE heter det senaste tillskottet till ångbåtsflottan i Göteborg. NALLE som är byggd 1923 var från början Oskarshamns stads bogserbåt. Efter ett mellanspel hos Avelins bogserbåtsbolag på Lidingö och en privatperson i Stockholm lägs nu bogseraren av samma person som tidigare har ångbogseraren STRAND. Båda bogserarna ligger vid Gullbergskajen.

Styrsöbolagets VESTA kommer i höst att förlängas med 4,5 meter vid Gotenius Varv. Det är den ökande åretruntrafiken som gjort att VESTA behöver kunna ta fler passagerare. Efter förlängningen ökar antalet sittplatser i salongen från 90 till 147. Förutom en helt ny inredning får fartyget nya fönster i salongen och en ny större styrhytt. VESTA som är isgående kommer att vara klar att sättas i tra-

fik till vintern. VESTA byggdes 1937 vid Lödöse Varf och är systerbåt med DISA som byggdes ett år tidigare.

VEGA 2 heter nytillskottet på fraktlinjen Göteborg-Gravarna. Lastfartyget VEGA 2 byggdes under namnet MONICA vid Gustavsfors Varv 1961. Det var den sista lastbåten som byggdes för Snäcke kanal som är en biled till Dalslands kanal. MONICA gick med kvarts på kanalen fram till 1971 då transporterens överfördes till lastbil. Efter att en tid ha varit hemmahörande i Stockholm köptes MONICA av Lindberg Shipping - Fastighets AB Novator - och sattes i september in under namnet VEGA 2 som lastbåt på kusten. VEGA 2 är 22 m lång, 4 m bred och lastar 125 ton.

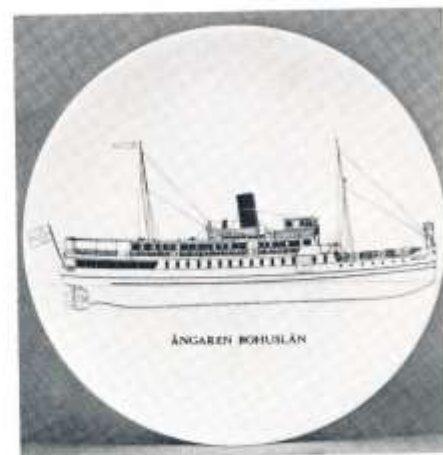
EJDERN kom tillbaka till sin gamla hemstad Göteborg den 21 sept. Sista biten från Älvängen till Lindholmens varv medföljde en del av BOHUSLÄNs besättning för att lära sig köra EJDERN inför en kommande utfärd i oktober för Götaverken. EJDERN har inte varit i Göteborg sedan 1899 då den såldes av Ångslusbolaget till Linköping. EJDERN kommer att medverka vid invigningen av Götaverkens cityvarv i juni 1976.

Ångbåtstallriken

Nu har Ångbåtstallriken kommit!

Ångbåtstallriken med ångaren BOHUSLÄN är tillverkad i vitt benporslin från Gustavsfors Fabrik. Den är 21 cm bred och på framsidan ligger ångaren BOHUSLÄN i profil i blå dekor. På tallrikens baksida finns en kort historik om fartyget. Upphängningsanordning medföljer tallriken som levereras i stabil kartong godkänd för postbefordran.

Passa på att beställ Ångbåtstallriken i god tid före jul! Priset är 60 kronor plus portotillägg på 6 kronor, summa 66:- Se för övrigt bilagan Ångbåtskiosken, Ångbåtens försäljningsblad!



Ångaren BOHUSLÄNs maskin

De flesta som varit med på resorna med vår båt har väl någon gång tittat genom maskinrumsdörren som alltid står öppen under gång. Endel av oss kanske inte vet så mycket av vad som försiggår där nere utan har bara stannat i dörren och lyssnat hur tyst det går och känt värmen och lukten av ånga och olja. Njut av lukten och ljudet nästa gång, ty det finns inget fartygsmaskineri som är så tyst så slitstarkt och så föga fordrande som ett ångmaskineri. Tyvärr är det oekonomiskt och därför finns inte många kvar. Men låt oss inte stanna kvar på maskintoppen. Vi frågar vakthavande maskinisten om vi får gå ner.

Nere på den blankslitna durken kan man verkligen låta ögat fröjdas över kolvstångernas och tvärstyckenas snabba upp- och nedgående, vevstakarnas mjuka rörelse och excentrarnas malande på slidomkastningens kulissbågar. Maskinen är en s k trippelexpansionsmaskin

där ångan expanderar i tre steg på sin väg från pådragsventilen till kondensorn. Under sin expansion avger ångan stegvis energi på kolvarna i högtrycks- medeltrycks- och lågtryckscylin-drarna. Då trycket blir lägre efter varje expansionssteg och man vill ha lika kraft på varje kolvstång, får kolvarna göras allt större och man ser tydligast på maskintoppen hur maskinen blir allt bredare akteröver.

Ångan leds in i cylindrarna med hjälp av slider som indirekt får sin rörelse från excentrarna i vevhuset. För att kunna slå fram och back finns två excentrar för varje kolv, en för fram och en för back och excentrarna är förbundna med ändarna av krökta stänger - kulissbågarna - varifrån sliderna sedan får sin rörelse.

Men det finns andra saker att titta på i maskinrummet. På styrbordssidan för om verk-

stadsbänken står lysmaskinen, också den ångdriven men den har högre varvtal och är därför inkapslad. Den driver generatorn som på ss BOHUSLÄN ger något numera så ovanligt som likström. 110 volt levereras via knivar och ålderdomliga brytare från marmortavlan vid nedgången. När ångaren ligger vid kaj får hon oftast växelström från land som då måste omformas och transformerar ner för att passa fartygets elnät.

Längst förut ligger ångpannan men det man ser är endast främre gaveln med tre oljebrännare och sotskåpet som i maskinkappen mynnar ut i skorstenen. Oljebrännarna som förbränner "3:ans olja" till intensivt gulvitt sken avger genom rökgaserna väldiga mängder värme. Pannans konstruktion - skotsk sjöångpanna - gör att rökgaserna vänder i pannans bakre del - flamugnen - och går ge-

nom en stor mängd rör tillbaka mot frontgaveln och upp i skorstenen via sotskåpet. Hela pannan, runt eldrör, flamuga och tuber, är fylld med vatten som häftigt avkokar och ju högre trycket är i pannan desto högre blir temperaturen på ångan som avleds från en stor pådragsventil på pannans topp till ångmaskinens pådragsventil. Panntrycket regleras i viss mån genom justering av oljebrännarna men vid alla manövrar släcks resp tänds någon av brännarna. Trycket på manometern på styrbordssidan hålls vid 150 pund/kv tum d v s ca 10,6 kg/cm².

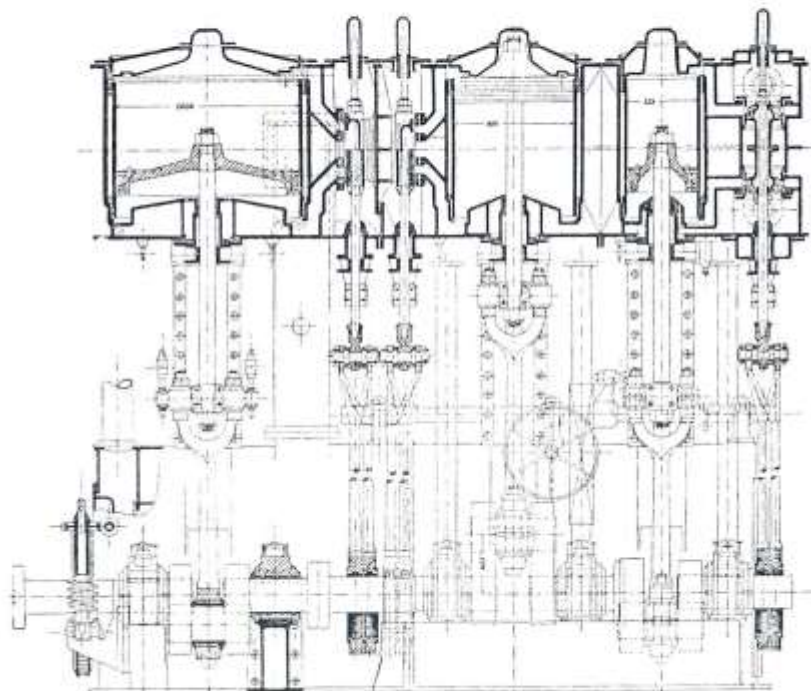
På baksidan av maskinen ligger kondensorn dit avloppsångan från maskinens lågtryckscylin-drer leds och kondenseras, d v s övergår till varmvatten - kondensat - som sedan pumpas till pannan och åter kokas upp till ånga. BOHUSLÄN kondensor är en s k yt-kondensor och består av en stor cylinder inuti försedd med två gavlar. Mellan gavlarna löper ett stort antal mässingsrör genomspolade av sjövattnet från den ångdrivna cirkulationspumpen som står längst skterut på bordsida. Vid ångans kondensering mot de kalla mässingsrören och genom utsugning av luft erhålles ett vakum i kondensorn. Ju "högre vakum" d v s ju lägre tryck man kan få, desto högre effekt kan man få ut av ångmaskinen. Utsugning av luft och kondensat och vidare pumpning av kondensat till pannan sker med pumpar drivna av "balansen" - en hävstångsanordning kopplad till högtryckscylin-drarnas tvärstycke.

Innan vi går upp från maskinrummet kan vi bakom lejdaren se ett stort lager för propelleraxeln, det s k bantlagret. Namnet är inte illa valt ty lagret består verkligen av flera lager, en bunt, och dess uppgift är följande:

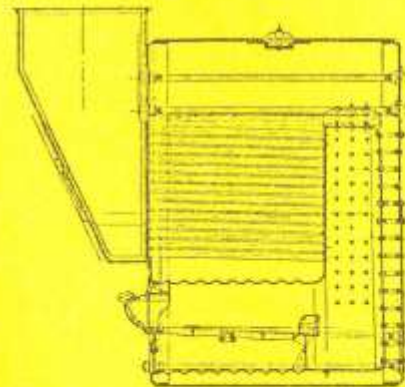
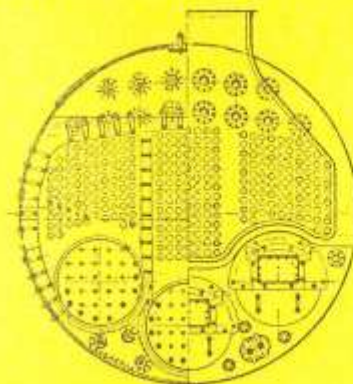
När maskinen går och propelleraxeln slitter propellern i rörelse uppstår på varje propellerblad en tryckkraft. Det är denna kraft mot vattnet som driver BOHUSLÄN framåt. Tryckkraften vidarebefordras i axeln men får inte komma in i maskinen. Buntlagret upptar den här kraften och fördelar den på bädden under lagret som är fast förbunden med fartygets skrov.

Så tackar vi för besöket och lämnar upp. Kanske kan vi få återkomma någon gång och få lite teori bakom ångmaskinen - lite ångteknik.

BENGT FLIESBERG



Genomskuren trippelångmaskin med Stephensons slidrörelse



Så här kan en ångpanna som BOHUSLÄNs se ut. Överst gaveln t h och genomskuren t v. Nederst genomskärning i längdled.

Tab. 3.

UDDEVALLA—LYSEKIL—UDDEVALLA

Ångarne "Valborg" = Vbg, "Byfjorden" = Bfj, "Berglia" = Bga, "Bohus" = Bhs, "Viken" = Vkn.

| Stationer: | Söndagar | | Månd. | Tisdagar | | | Onsdagar | | | Torsd. | Fredagar | | | | | Lördag | | |
|-----------------|-----------|-------|-----------|---------------------|-----------|-------|----------|-----------|---------------------|---------------------|----------|------------|---------------------|-------|-------|--------|-----------|-------|
| | Vbg b) | Vkn | Vbg a) | Bff. | Vbg a) | Vkn | Vkn | Vbg a) | Bff. | Vkn a) | Bga | Bff. a) | Bhs | Vkn | Bff. | Bff. | Vbg a) | Bga |
| Fr. UDDEVALLA | 9,00 | 10,30 | 10,30 | 7,00 | 10,30 | 15,15 | | 10,30 | 15,00 | 10,30 | 9,45 | 10,30 | 13,00 | 15,15 | 15,45 | | 10,30 | 15,00 |
| " Kjelldalen | — | 10,50 | — | — | — | — | | — | 15,20 | — | — | — | — | — | — | | — | 15,20 |
| " Havsten | 9,30 | 11,15 | — | — | — | — | | 11,00 | — | — | — | — | — | — | — | | 11,00 | 15,40 |
| " Sundsandvik | 9,45 | 11,30 | 11,15 | 8,00 | 11,15 | 16,15 | | 11,15 | 16,00 | 11,30 | — | 11,30 | — | 16,15 | 19,45 | | 11,15 | 16,00 |
| " Sörgravan | — | — | — | — | — | 16,30 | | — | 16,15 | — | — | — | — | — | 20,00 | | — | 16,15 |
| " Kavlanda | — | 11,45 | 11,30 | — | — | 16,45 | | — | 16,30 | — | — | — | — | 16,30 | — | | — | 16,30 |
| " Henån | 10,15 | 12,15 | 11,45 | 8,30 | 11,45 | 17,00 | 5,30 | 11,45 | 17,00 | 12,00 | — | 12,00 | — | 16,45 | 20,30 | 5,30 | 11,45 | 17,00 |
| " Orrövik | — | — | — | — | — | — | 5,45 | — | — | — | — | — | — | 17,00 | — | 5,45 | — | + |
| " Eriksberg | 10,30 | — | — | — | — | — | 6,00 | — | 17,15 | 12,15 | — | — | — | 17,15 | — | 6,00 | — | 17,15 |
| " Kungsviken | — | — | — | — | — | — | 6,15 | — | — | — | — | — | — | — | — | 6,15 | — | — |
| " Morlanda | 11,15 | — | 12,30 | 9,15 | 12,30 | — | 6,45 | 12,30 | 18,00 | 13,00 | 11,45 | 12,45 | 15,00 | — | — | 6,45 | 12,30 | 18,00 |
| " Flatön | — | — | — | — | — | — | 7,00 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Ellös | — | — | — | — | — | — | 7,15 | — | — | — | 12,15 | — | 15,30 | — | — | — | — | — |
| " Rågårdsvik | — | — | — | — | — | — | 7,30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| " Källviken | — | — | × | 9,45 | × | — | 8,00 | × | 18,30 | × | — | × | — | 18,00 | — | 7,30 | × | 18,30 |
| " Fiskehäckskil | 12,40 | — | 14,00 | 10,30 | 14,00 | — | 8,30 | 14,00 | 19,00 | 14,30 | — | 14,00 | — | 18,30 | — | — | 14,00 | 19,00 |
| Ank LYSEKIL | 13,00 | — | 14,15 | 10,45 ¹⁾ | 14,15 | — | 8,45 | 14,15 | 19,15 ²⁾ | 14,45 ³⁾ | — | 14,15 | 16,30 ⁴⁾ | 18,45 | — | 8,15 | 14,15 | 19,15 |

| Stationer: | Sönd. | Söndagar | | Måndagar | | | Tisd. | Onsdagar | | | Torsd. | Fredag | | Lördag | | |
|-----------------|---------|----------|-------|----------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|
| | Bga | Vkn | Vbg | RT | Bhs | Vbg | Vbg | Bffj | Vkn | Vbg | Bffj. | Vkn | Bffj. | Vkn | Bffj. | Vbg |
| Fr. LYSEKIL | 8,00 | | 16,00 | 8,30 | 14,00 | 14,30 | 14,30 | 5,30 | 13,30 | 14,30 | 14,30 | 8,15 | 14,30 | 5,30 | 13,30 | 14,30 |
| " Fiskehäckskil | 8,15 | | 16,15 | 8,45 | — | 14,45 | 14,45 | 5,45 | 13,45 | 14,45 | 14,45 | 8,30 | 14,45 | 5,45 | 13,45 | 14,45 |
| " Källviken | — | | — | 9,00 | — | × | × | 6,00 | 14,00 | × | × | 8,45 | × | 6,00 | 14,00 | × |
| " Rågårdsvik | — | | — | — | — | — | — | — | 14,30 | — | — | — | — | — | — | — |
| " Ellös | 9,00 | | — | 9,45 | 14,45 | — | — | — | 14,45 | — | — | — | — | — | — | — |
| " Flatön | — | | — | — | — | — | — | — | 15,00 | — | — | — | — | — | — | — |
| " Morlanda | 9,30 | | 17,15 | 10,00 | — | 15,45 | 15,45 | 6,45 | 15,15 | 15,45 | 15,45 | — | 15,45 | 6,45 | 14,45 | 15,45 |
| " Kungsviken | — | | — | — | — | — | — | — | 15,45 | — | — | — | — | — | 15,15 | — |
| " Eriksberg | 10,00 | | 17,45 | 10,30 | — | — | — | 7,15 | 16,00 | — | — | 9,30 | — | 7,15 | 15,45 | — |
| " Orrövik | — | | — | — | — | — | — | — | 16,15 | — | — | 9,45 | — | — | 16,00 | — |
| " Henån | 10,15 | 12,30 | 18,15 | 11,00 | — | 16,30 | 16,30 | 7,45 | 16,45 | 16,30 | 16,30 | 10,15 | 16,30 | 7,45 | 16,30 | — |
| " Kavlanda | — | | — | 11,15 | 16,00 | — | — | — | — | — | — | 10,30 | — | — | — | 18,45 |
| " Sörgravan | — | | — | — | — | — | — | 8,00 | — | — | — | — | — | 8,15 | 16,45 | — |
| " Sundsandvik | 5)11,00 | 13,00 | 18,45 | 5)11,30 | — | 17,00 | 17,00 | 8,15 | 17,15 | 17,00 | 17,00 | 10,45 | 17,00 | 8,30 | — | 17,00 |
| " Havsten | — | | 19,00 | — | — | — | — | — | 17,30 | — | — | — | — | — | — | 17,10 |
| " Kjelldalen | — | | 18,40 | — | — | 17,30 | 17,30 | 9,00 | — | 17,30 | 17,30 | — | 17,30 | 9,15 | 17,30 | — |
| Ank UDDEVALLA | — | | 14,00 | 20,00 | — | 17,15 | 18,00 | 18,00 | 9,30 | 18,30 | 18,00 | 12,00 | 18,00 | 9,45 | 18,00 | 18,00 |