



ÅNGBÅTEN

Årg 28 • Sep 1992 •

78

Ångbåten 78

Medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg.

Postgiro 62 18 03 - 3
Bankgiro 673 - 6862

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.

Redaktionen utgörs av Yvonne Starmark, tel 0523-134 14
Bo Starmark.

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under
adress: Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för år 1992 är 75 kronor.

Adressförändringar meddelas till Mats Jedmo, Ranehedsvägen 144,
444 65 Jörlanda, tel 0303-561 50 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031-13 15 01.
Telefon till s/s BOHUSLÄN vid Stenpiren under
seglationssäsong: 031-13 14 50.
under vinteruppläggning vid Skeppsbron: 031-13 14 20.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Kjell Granström	031-28 03 77
Sekreterare	Charles de Serves	28 16 89
Kassör	S-H Bengtsson	40 38 65
Befraktare BOHUSLÄN	Lillan och Bertil Vogel	28 65 83
FARJAN 4	S-H Bengtsson	40 38 65
STORMPRIN- CESS	Håkan Järnström	47 03 51
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	23 87 05
maskin	Herbert Johansson	23 47 78
intendentur	Kerstin Granström	28 03 77

OMSLAGSBILDEN är tecknad av Sven-Anders Boman.
Ångbåten 78 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
i september 1992.

Försalongen

Efter en viss möda orsakad av inkörningsproblem och tilltagande senliljet, har redaktionen genom uppjudande av de yttersta krafterna lyckats få ännu ett nummer av Ångbåten av stapeln. Detta bygge var planerat att gå till sjöss långt tidigare men utlovat material av vikt kom oss aldrig till handa trots hot om fästning.

Doek, tidigare "gamla läder" ställde upp under frivilligt och glatt tvång så att Ångbåten kan gå till sjöss.

Vi tackar! Det ska Ni inte ha gjort för sista gången!

I detta nummer skriver Sven-Hugo Bengtsson ett hovsamt och noggrant svar på herrar Davidssons och Bomans artiklar. Hans inlägg är även en inträngande redogörelse om hur det är att tider som dessa driva en förening ideellt.

Läs och begrund, du medlem!

Nästkommande nummer av Ångbåten är redan kölstreckt. Den blir tungt lastad med bilder från den gångna säsongen.

Redaktionen tackar för alla inkomna bidrag med vänliga tillrop, hoppas på ännu flera bidrag samt önskar trevlig läsning.

Red.

Vilken ångbåtslycka!



s/s BOHUSLÄN passerar Kyrkesund den 2 augusti 1992 på väg söderöver efter sin flerdagsseglingar norr om Lysekil. Foto Bo Starmark.

Fredagen den 31/7 och lördagen den 1/8 medföljde vi ångaren BOHUSLÄN på en underbar färd i farvattnen mellan Göteborg och Fjällbacka.

För den som inte uppskattar det nästan hysteriska utbudet av aktiviteter och underhållning, som finns i vår tid, erbjuds ännu den unika ångbåtssupplevelsen. Jag skriver 'ännu', eftersom allting är så föränderligt och förgängligt. Men ångaren BOHUSLÄN, byggd 1914, går alltså i skärgården. Det är Sällskapet Ångbåtens förtjänst att denna kustens sista ångare

är räddad och bevarad och ännu kan göra en och annan tur på sin gamla route Göteborg-Gravarne-Göteborg.

I gott väder med svag vind lade vi ut från Stenpiren. Färden gick förbi Kalvsund, Röro och Långö genom Albrektsunds kanal till Marstrand, där Caristens fästning med sina krigsminnen också inrymde en liten handel, som förestods av en telegrafinspektors änka. En kort tid sommaren 1904 fanns också en postanstalt inom fästningsområdet.

Sedan såg vi Pater Nosterskären om babord, denna skärgård, som bär ett artnamn, Pater Noster, i likhet med öar i Engelska Kanalen, vid Osel, utanför St Helenabukten nära Afrikas sydspets och i Ostindiska arkipelagen, där både Stora Paternosteröarna i Javanska sjön och Små Paternosteröarna öster om Borneo vittnar om de farliga grund och rev, som ännu långt fram i den nya tiden manade de sjöfarande att bedja sitt Pater noster.

Färden gick vidare över Marstrandsfjorden, där vi såg förtoningen av Brattön, Mons brit-

te, utsatt redan på de gamla holländska sjökorten.

Vi passerade Flatholmen, varifrån Christine Kjellgren en gång brev till Halsbücksstrand. Vid Sysstrarna körde en liten ott-rig motorbåt tätt framför ångbåtens stäv - ett farligt okynne! Så för vi genom Kyrkesund, såg Skaboeholmen med sina husgrunder efter det fiskeläge, som dog 1847 och sedan ödelagts.

Efter Mollösund nådde vi snart Bråton, där Haastensvikens tomtningar minner om ett gammalt säsongsfiske. Längre in skymtade vi Edshultshall, där man en gång gjorde fyndet av skelettet efter en grönländsval, som drev iland för 12150 år sedan.

Vi passerade Porånäsuddes fyr, gårde babord och såg Hermanö Huvud, omnämnt redan på 1500-talet av prästen Peder Claussen Friis från Undal i Norge. Vid Gullholmen lade ångaren till en knapp timme och de som ville fick tillfälle att besöka Gullholmens skepparmuseum.

Utanför Islandsberg mötte måttlig sjögång så att fartyget rullade och persilinet kasade fram och tillbaka. Vi passerade Grundsund och Gåsö och gjorde ett kort uppehåll i Lysekil. Utanför Norra Hamnen ligger Stora Skeppholmen med sina bodgrunder från 1500-talet.

Snart var vi vid Kornöarna och såg Häskär, där skalden Wilhelm von Braun tillbragte sin sista sommar 1860.

Innanför Malmön såg vi Sköllborgsklippan, som doide de bakomliggande resterna efter bodgrunder från tiden för det stora sillfisket 1556-1589.

Så passerade vi Tullboden och Fisketången och var strax i Gravarne eller Kungshamn, som det numera så präktigt heter. En härlig ångbåtsfärd var så till ända.

Följande dag gick färden från Bovalstrand ut ur Bottnafjorden och upp genom skärgården. Vi passerade Ulön och Dannemark, gick genom Hornö Ränna, såg de vackra gamla husen på Kiddön, vidare Gånön och Florön, där gästgiverskan Abela Johansson drev krog i mitten av 1800-talet och på ett enda år kunde omsätta omkring 30000 liter sprit.

Vi gick norr om Valön in mot Fjällbacka, såg Vetteberget, där en gång en värakas stätt och tänkte tillbaka på den kolossala havreexporten från Fjällbacka, som en gång ägt rum. Här bodockså fordom författarinnan Hilma Strandberg. Angered, hon som skrev boken "Västerut" och slutligen måste lämna Fjällbacka hoted till livet.

Så vände BOHUSLÄN söderut och passerade Korsön, Kalvön och gick in i det smala Hamburgsund för sakta maskin. Vi såg på ganska nära håll Hoge slott med sin gula hjässa av torrt gräs döljande ruinen efter Karlsborgs fäste, som intogs av Gustav Vasas krigsfolk 1531.

En oförglömlig färd var sedan

snart till ända - i sommar, sol och gott väder. Man tänker med stor respekt på alla de kaptener, styrmän, rorgångare, maskinister och övrig besättning, som förr i ur och skur året runt förde dessa ångbåtar fram i en nödvändig nyttotrafik längs kusten - dessa människor, som nu nästan utan undantag vilar under mul.

Johan Pettersson,
Skärhamn



Sällskapetets målsättning

I nr 74 av Ångbåten gör Ralph Davidsson vissa påpekanden med utgångspunkt från den år 1974 publicerade målsättningen för Sällskapetets verksamhet. Samma tema berörs av Bengt Boman i Ångbåten nr 77.

En belysning av de aktuella frågeställningarna kräver, att man följer upp verksamheten sedan Sällskapetets start. Att åstadkomma en sådan detaljerad verksamhetsberättelse är ett förhållandevis stort arbete, som förmodligen skulle passa som jubileumsskrift. Det jobbet får anstå tills vidare. En redogörelse för de viktigaste faktorerna, som påverkat utvecklingen under årens lopp är dock ofrånkomlig.

Alltså!

Den stadfästa formuleringen av Sällskapetets målsättning finns i 1§ av Sällskapetets stadgar:

"Sällskapet Ångbåten, som är en ideell förening, skall åt eftervärlden söka bevara i första hand ångaren BOHUSLÄN som ett levande skeppstekniskt och kulturhistoriskt minne från en svansen trafikpek samt främja intresset för denna trafikultur."

Med denna målsättning som grund skulle de ansvariga ta hand om ett drygt 50 år gammalt fartyg, som dels under senare delen av trafiktiden slitits hårt med minsta möjliga under-



Ett av många större arbeten ombord; tillkomsten av det nuvarande caféet. Foto vid Roos & Hagström våren 1975 av Anders Holmström.

håll, dels legat upplagt i två år i avvaktan på upphuggning.

All verksamhet kräver en ekonomisk grund. Man var överens om att projektet skulle vara självfinansierande. De första intäkterna utgjordes av den ekonomiska föreningens andelsförsäljning, som åtgick för att täcka inköpssumman. Driftkapitalet var mirämt, eftersom det utgjordes av medlemsavgifterna. Det gällde alltså att få fram intäkter med det enda till buds

stående medlet; att segla med BOHUSLÄN. Jag vågar påstå, att grunden för restaureringsarbetet lades 1966, då fartyget gjorde sin första charterresa för Sveriges Television. Den inbringade inte mindre än 10000 kronor, vilket vid denna tid var ett mycket stort belopp.

Som jämförelse kan nämnas, att man då - om jag inte minns fel - kunde få en skrovplåt om cirka 5 x 1 meter bytt för ett par tusenlappar.

Oändligt mycket arbete låg framför oss.

Skrovet krävde enorma plåtbyten för vilka en tidsplan lades upp. Byssan var ett enda rosthål och krävde total förnyelse såväl ifråga om den yttre plåten som spis och övrig inredning. Masterna var slut. Den fula och dåliga inbyggnaden av akterdäck behövde bytas ut - plexiglasfönstren i sina enkla gummilister var inte pålitliga. Det enda som inte krävde omedelbara insatser av mera kostnadskrävande slag var maskineri och ångpanna, som visade sig vara i välvärdat skick.

På egen hand

Vi fick smällertid våra certifikat och seglade så mycket vi förmådde för att klara ekonomin. Tillfredsställelsen över att klara av alla problem och motigheter skapade också en underbar sammanhållning och ett gott kamratskap. Visserligen var den ekonomiska ställningen fram på våra rarna inte sällan bekymmersam men vi lyckades klara situationen utan att behöva låna.

Stora arbeten

Man talar ofta och med rätta om behovet av budgetering som styrmedel i ekonomiska sammanhang. Vårt enorma behov av reparationer och restaureringsarbeten vände på budgetproblematiken. Det blev istället att ta till en prioriteringsordning: i

vilken ordning skulle de angelägna arbetena utföras inom ramen för disponibla medel?

Man kan tycka, att den nu beskrivna situationen efter en tid borde ha förbättrats så, att man inte längre behövde leva ur hand i mun. Man måste dock betänka, att det är fråga om ett förhållandevis stort fartyg och att vare sig varu- eller timpriser blivit lägre. Jag skall bara nämna några av de större arbeten, som genomförts:

- * Fortlöpande plåtbyten i skrovet.
- * Ny inbyggnad av akterdäcket. Ny plåt och nya fönster i maskingång och byssa.
- * Nytt fördäck, varvid trädäckstiftat läggs om ytterligare en gång. Nåtning av promennaddäck.
- * Nya förskvattentankar (två gånger).
- * Omläggning av bryggdäcket och soldäcket för om skorstenen. Ny bryggskärm.
- * Ny innerskorsten. Ny propeller.
- * Nytt elsystem.
- * Nya master (två gånger).
- * Nya livbåtar.
- * Förnyelse av återstående del av soltaket.
- * Reparation av ångpannan. Utbyte av det gamla förslitna brännarsystemet, varvid sekundärluftfläkten (den ursprungliga Howden-maskinen) återuppbjogs.
- * Nytt hus och nya anslutningsrör till cirkulationspumpen. Nya kondensorgavlar.

- * Omfattande arbeten i akterskeppet: skrovplåtar, propellerhylsa, skädda och roder.

Till detta kommer upprepade mätningar och torrsättningar i samband med bottenmätningar.

Sammanlagt har vi till och med innevarande vår under de senaste 13 verksamhetsåren betalat ut i runda tal 5.800.000 kronor för reparationer och underhåll.

Till nyssnämnda direkta kostnader för arbeten ombord kom så kostnader för hamnavgifter, försäkringar och elenergi från land.

Framsynthet

Som nämnts har vi sluppit låna pengar för att klara utgifterna. Under senare år har det till och med varit möjligt att fondera en del av intäkterna. Detta har visat sig vara en mycket välbetänkt åtgärd. Vi bör därför även framledes segra in så mycket, att vi kan avsätta medel för kommande behov. Vi kommer nämligen alltid att behöva reparera och förnya ombord. Vi får heller inte glömma, att vår gamla ångpanna - nu 78 år - inte kan hålla i evigheter utan kostnader. I sämsta fall får vi räkna med att - som flera fartyg i Stockholm - byta pannan till en kostnad av 4-5 miljoner kronor. I bästa fall kan det stanna vid tubbyte och byte av andra detaljer. Kostnaderna härifrån kan uppskattas till mellan en och två miljoner kronor.



Vi sitter alla i samma båt! Ordning, reda och god ekonomi är A och O för oss. Livbåtsövning i Bavalstrand sommaren 1969. Foto Dag Almén.

Det krävs därför en tryggad ekonomi även i framtiden.

En tryggad ekonomi är också betydelsefull ur en annan synpunkt. Vi har haft och har ambitionen att ta alla museala och historiska hänsyn, som går att beakta, när det gäller att genomföra reparations- och restaureringsarbetet. Eftersom det är ett gammalt fartyg, är det fråga om att tillämpa gamla arbetsmetoder - exempelvis nitning vid

plåtbyte. Detta kostar mycket pengar, eftersom det rör sig om arbetsmetoder, vilka inte längre förekommer inom industrin. Kanske skulle vi för framtiden börja fundera över att i likhet med normmännen starta ett specialföretag för reparation och service av veteranfartyg.

Men i Norge har man ju stöd av statsmakterna! Vår enda chans i detta avseende är vil att söka samarbete med Beckholmsdockan

i Stockholm, vilkens verksamhet verkar mycket intressant ur museal synpunkt.

Negativa statsmakter

Jag nämnde nyss statsmakterna. I Sverige struntar staten i veteranfartygen såvitt avser någon form av egentligt stöd. Museifartygen är underkastade de allmänna reglerna för att få hållas i trafik och finansiering av verksamheten. Visserligen åtnjuter Sällskapet Angbåten i egenkap av ideell organisation befrielse från inkomstskatt och skyldigheten att debitera utgående moms. Men från och med 1 januari 1991 ökades skattetrycket på oss mycket kraftigt. Då slopades nämligen den tidigare befrielsen från moms för fartyg i inrikestrafik. För kommersiellt arbetande rederier innebär detta i praktiken att man får dra av ingående moms från utgående moms. För en ideell förening är den ingående momsen en definitiv kostnad. För vår del innebär omläggningen således, att våra under flera år hopspasade reparationsfonder över en natt förlorade 25% av sin köpkraft, det vill säga alla reparationer, reservdelar och förnödenheter utom livsmedel ökade i pris med 25%. Det skall nämnas, att en framställning till finansdepartementet om tillämpning av reglerna för teknisk skatteskylldighet för mervärdesskatt lämnats utan avseende. Det är kärva tider, när det gäller att driva verksamhet på ideell grund samt-

digt som man är tvingad att rätta sig efter för kommersiell verksamhet fastställda regler.

Våra kunder

Mot bakgrunden av det anförda skall jag nu försöka visa, hur vi måste resonera för att utforma trafikprogrammet. Vi skall genom trafiken trygga tillräckliga intäkter för att täcka både löpande och framtida utgifter så att vi slipper skuldsätta oss. Vi har två målgrupper, som vi kan vända oss till med våra bekymmer. I första hand kommer givetvis medlemmarna, eftersom de utgör organisationen. Sedan kommer allmänheten. Av realistiska skäl bortser vi från stat och kommun.

Det säger sig självt, att ett antal medlemmar, som uppgår i snitt till 1500, inte genom bidrag eller medlemsavgifter kan finansiera investeringar, vilka växlar mellan 200.000 kronor och 1,5 miljoner per år. Detta är ju också anledningen till att fartygsverksamheten skall vara självbärande så som det angivits i den år 1974 formulerade målsättningen.

Kunder och kalkyler

Då återstår allmänheten, som kan delas in i två grupper: slutna sällskap och övriga. Vi vänder oss som bekant till båda kategorierna genom att vi dels arrangerar charterturer efter

kundens önskan dels anordnar turer, som är öppna för alla och envar. De sistnämnda turerna var från början avsedda för i första hand sällskapets medlemmar men också för andra, som ville resa med ångbåt. Denna verksamhet har under årens lopp utvecklats och presenteras genom den årliga Sommarturistlistan.

En kalkyl för ett verksamhetsår innehåller på intäktsidan medlemsavgifter och seglationsintäkter. På utgiftssidan har vi föreningsaktiviteter, driftutgifter och fasta utgifter. För verksamhetsåren 1992/1993 kan följande kalkyl i sammandrag uppräntas. Intäkterna har därvid baserats på genomsnittssiffror för innevarande verksamhetsår.

BERÄKNADE INTÄKTER:

Medlemsavgifter	100.000
Räntor	100.000
Turisttrafik	264.000
Chartertrafik	396.000
	<u>860.000</u>

BERÄKNADE UTGIFTER:

Försäkringar, larm	300.000
Hamnavgifter	35.000
Nyror	60.000
Eikraft	10.000
Tidningen ANGBÅTEN	100.000
Telefon, porto	20.000
Övrigt	25.000
	<u>550.000</u>

Säger
Avsättning till
reparationsfonder

	310.000
	<u>860.000</u>

Kalkylen bygger på ett sammanlagt antal trafikdagar av 44.

Enligt numera fastställd turistlista skall vi segla 24 turistturer. Antalet charterresor kan bara uppskattas på grundval av föregående år. Tyvärr är det nog realistiskt att räkna med färre resor i år. Sedan kan var och en själv bedöma hur många såsönger vi måste segla för att fylla upp reparationsfonderna till tillräcklig nivå.

"Öppna turer"

Davidsson och Boman tar även upp begreppet medlemsresor och dessas utformning. Av skäl, som torde framgå av vad som hittills anförts, tror jag inte, att det är ekonomiskt möjligt att anordna separata resor för enbart medlemmar. Vi får nog samsas med allmänheten under de turistlagda seglingarna, vilket hittills så vitt jag vet fungerar utmärkt. Begreppet medlemsturer bör utgå och ersättas med "öppna turer" i motsats till charterturerna. Priserna, som för övrigt inte höjts i år, är satta med hänsyn till att de skall kunna accepteras av de flesta intresserade. Den som vill kan ju göra jämförelser med allmänna kommunikationsmedel, där sådana förekommer. Vi har inte uppfattat, att våra gäster anses vare sig biljettpriser eller serveringspriser för höga. Många har tyckt tvärt om. Vad beträffar serveringens omfattning, har tillhandahållandet av varma rätter utökats. Mat finns således att tillgå på turerna till Marstrand och längre bort. Att ha lagad mat på en

onsdagstur är knappast realistiskt med tanke på att dessa turer glädjande nog är mycket välbelagda i synnerhet vid tjänligt väder.

Beträffande turernas sträckning och möjligheterna till variationer kan vi bara konstatera, att Göteborg ligger fast på sjökortet och att skärgården inte heller ändrar på sig. Restidens längd bestämmer ju hur långt vi kan segla. Vid längre resor finns det inte möjlighet till övernattnings ombord för andra än besättningen. Därför planeras dessa resor så att man kan fara med BOHUSLÄN i ena riktningen och med andra färdmedel i den andra.

Driftskostnader

I det här sammanhanget kanske många, som upplevde våra första år, erinrar sig vecko-slutseglingarna till mellersta och norra Bohuslän. Dessa resor betingades av att vi fick beställningar på charterturer med utgångspunkt från någon ort däruppe. Dessa turer var möjliga, eftersom driftskostnaderna då höll sig på en rimlig nivå. Efter oljekrisen 1973-1974 blev kostnaderna mycket högre, vilket givetvis minskade efterfrågan. Som exempel kan nämnas, att vi i slutet av 80-talet betalade som lägst 88-89 kronor per kubikmeter eldningsolja! I dag ligger priset på omkring 1400 kronor och det har varit högre!

Det är min fasta övertygelse,

att utan en solid ekonomisk grund kan vi i dagens samhälle inte driva vår verksamhet lika litet som vi kan driva den helt utan ideella arbetsinsatser från de aktiva medlemmarnas sida. I grund och botten är det just denna arbetsinsats vi tar betalt för av våra kunder utöver kostnaderna för driften.

Det är dessa intäkter, som samlas i våra fonder.

Full fart framåt!

I nummer 2 av ANGBÅTEN formulerades framtidsvyerna så här (rubriken löd "BOHUSLÄN ÄR RADDAD!):

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

Jag vågar påstå, att vi idag har uppnått både denna en smu-

la romantiskt formulerade målsättning och den i inledningen nämnda mera formellt utformade. Resultatet som helhet måste betraktas som gott.

Allt kan dock bli bättre!

Grunden för framåtskridandet är fortfarande densamma och kommer så att förbli: massor av ideellt arbete och en solid ekonomi.

Den dag vi tvingas låna pengar har vi fått en läcka i ekonomin, en läcka värre att täta än en läcka i skrovet på BOHUSLÄN, som bara blir bättre och bättre för varje år.

Behovet av reparationer och underhåll kvarstår för all framtid. Endast kostnaderna storlek varierar år från år.

Därför krävs en god kassareserv.

S-H B.

MITTUPPSLAGET:

Ett stor händelse i Sällskapets historia fyllt av stolthet: Den allra första seglingen i vår egen regi. Provturen den 27 juni 1966. Foto Thure Christiansson, Göteborgs Handels- och sjöfartstidning. Angbåten Arkiv.



Den gångna vinterns arbeten ombord i BOHUSLÄN

I tidningen Ångbåten har tidigare nämnts en del om det stora arbetet, som utfördes ombord i BOHUSLÄN från augusti 1991 till april 1992.

Vad det handlade om var byte av båtdäcket från akterkant av bryggan, eller med andra ord från röksalongens akterskott, och hela båtdäcket till aktern. Inte så märkvärdigt arbete kan man ju tycka, men när Gotenius Varv var klara med sitt åtagande, började kraven på medlemmarnas arbetsinsatser att öka i oroväckande takt. Med nöd och näppe var BOHUSLÄN klar för den sedvanliga provturen den 1:a maj. Med en prislapp på ca 1,8 Mkr förefaller arbetet vara det största ekonomiska åtagandet hittills.

Inredningen demonteras

Under de två första veckorna i augusti 1991 demonterades all inredning i salongerna på övre däck. Endast röksalongen lämnades orörd, men fick istället bli upplag för inredning från de andra utrymmena. Med inredning menas här möbler, listverk och belysningsarmaturer.

I damsalongen demonterades all björkpanel på skotten. Den fina originalspeglen visade sig vara tillverkad i Paris våren 1914 enligt tillverkarens etikett.

Båtdäcket skrotas

Efter förhållning till Gotenius, demonterade varvet all utrustning som skulle bevaras från båtdäcket. Aktermasten

var rötskadad i nederkant och kasserades därför. Innertaken av spontade furubrädor revs ner och blottade däcksbalkar och undersidan av båtdäcket. Både balkar och båtdäcket såg betydligt bättre ut än befart.

Båtdäcket kapades tvärskepps i mindre delar, separerades från däckshus och takstötter och lyftes bort. Med lyftet följde i stort sett hela det gamla elsystemet.

Nytt aluminiumtak

För varvet vidtog nu arbetet med att bygga en ny balkkonstruktion av galvaniserade stålprofiler som nitades ihop. Av de gamla originalbalkarna behölls endast några meter långskepps akter om däckshuset. Över däckshuset lades sedan ett tak av aluminiumplåt. De gamla skyligheten i salongerna monterades på plats och vi hade nu hunnit fram till mitten av oktober.

Ovriga delar av båtdäcket, som skulle vara direkt synligt underifrån, skulle täckas med nytt trä. Det gamla båtdäcket var av pärlade furubrädor. Av någon anledning valde styrelsen istället att beställa lärkträ, trots museikommitténs protester. Kvaliteten på det nya virket var ytterst tveksam och halva partiet var oanvändbart. Nytt lärkträ fick istället beställas från Danmark, vilket försenade arbetena väsentligt.

Andra arbeten pågick dock ombord. Varvet fick i uppdrag att blåsa och vitmåla skrov och överbyggnadens

sidor. På fördäck förnyades några dåliga däcksplankor.

Roderarbeten

Den gamla roderstopparen var skadad efter sommarens seglation. Roderstopparen, som sitter på hjärtstocken strax ovanför promenaddäcket, har funktionen att hindra för stora roderutslag. Eftersom vi har helt manuell styrning är det viktigt att vid backgång ha roderet i något ändläge, eftersom det inte går att hålla roderet med enbart muskelpkraft. Tappar man ratten under backgång kan i ex roderstopparen skadas.

I samband med detta arbete upptäcktes att hjärtstocken var krökt och BOHUSLÄN dockades för kontroll av akterskeppet. Det visade sig då att skäddan var krökt efter en grundstötning under sommaren. Efter riktning av skädda och hjärtstock samt nytillverkning av roderstoppare kunde båten sjösättas.

Stora elarbeten

För att återgå till båtdäcket så nytillverkades maskinskylligheten i nitat utförande. De gamla dagljustventilerna med sina mässingsramar överflyttades till det nya skyligheten.

I salongerna vidtog arbetet med att sätta upp takreglar och isolera taket med mineralull och diffusionspärr. För det nya elsystemet drogs plaströr i taket där sedan elkablarna förades.

Därefter snickrades innertaken av råspont på plats. Taket fick dock juste-

ras några gånger innan rätt takhöjd erhöles för att få den gamla inredningen att passa.

Våra egna elkällor fick nu ett styvt jobb med att montera elcentraler och koppla ihop elsystemet.

Inredningsarbeten i salongerna

Under vintern hade nya tapeter till matsalongen beställts. Med en bit originaltapet som hjälp lyckades Engelska Tapetmagasinet att få fram en mycket snarlik tapet i rätt röd nyans. Den hade dessutom troligen samma tillverkare som originaltapeten!

Taken i salongerna hade ursprungligen varit klädda med en tapet av småmönstrad peganoid. Detta hade vi läst oss till i boken Fartygsinteriörer, författad av inredningsarkitekten Otto Schulz, som hade i uppdrag att rita inredningen på övre däck när BOHUSLÄN byggdes.

När vi hade monterat ned laminattakskivorna i damsalongen, fanns smala remсор av den gamla taktapeten kvar under de yttre taklisterna. Med dessa som förlaga beställde vi nya taktapeter hos Lim- och Handtryck. Det gick dock inte att tillverka tapeten på samma sätt som den ursprungliga. Vi fick nöja oss med reliefmönster i acrylatfärg på papperark istället för linoljekitt på pappersulle. Mönstret är dock exakt lika det ursprungliga. Färgen är benfärg i damsalong och matsalong och vitt i övriga utrymmen.

Eftersom originaltaklisterna i damsalongen och matsalongen var ersatta med andra redan när vi tog över BOHUSLÄN 1965, fick nya taklister tillverkas, varefter de målades i samma färg som taktapeten.

Skotten i vestibulen och tamburerna var ursprungligen klädda med japan-

väv. Någon japanväv har vi dock inte lyckats uppbriaga, istället har vi valt en galonväv i beigebrun nyans som passar fint till listverket i valnöt.

I avvaktan på att innertaken skulle justeras till rätt höjd revs de gamla mattorna och golvmasoniten i tamburer, pentry, mat- och damsalongen. Däcken slipades för att få bort ojämnheter och ny golvmasonite lades på plats. Ångvärmeleningen demonterades och rören förnyades, medan radiatorerna behölls.

Nya fällbara bänkar

Under vintern pågick tillverkning av nya fällbara bänkar till mellandäck. Som förebild användes Eriksbergsbyggda BJÖRKFIJÄRDEN, som har samma modell på bänkar som BOHUSLÄN ursprungligen haft. De gamla livbältslådorna hade ursprungligen sitt på det tidigare öppna akterdäcket. Alla övriga livbältslådor reparerades, slipades och oljades.

I köket lyftes spisen för att kunna reparera underliggande plåt. Inredningen i köket kompletterades och slutligen målades köket.

Slutsparten

Den 28 februari återkom BOHUSLÄN från Gotenius Varv till Stenpiren. Båtdäcket var nu klart och täckt med takpapp. Styrledningar, aktermast och livbåtar var på plats.

Inredningsarbetena i salongerna gick trögt. Det berodde dels på att det inte fanns tillräckligt med kunniga medlemmar för tapetsering och återmontering av gamla inredningsdetaljer och dels på att arbetet var mycket tidsödande. Det är inte helt lätt att återmontera inredning när inte de gamla måtten stämmer längre. Det går inte att göra en sådan här jätteombyggnad och tro

att allt skall bli exakt som tidigare.

Genom att BOHUSLÄN var så försenad från varvet, leverans hade utförats i oktober, förväntades närmast orimliga arbetsinsatser av vissa medlemmar för att få båten klar i tid. Man kan inte påstå att kamratskapet ombord når bra av sådana förväntningar av arbetsinsatser som man hamnat i utan egen förskyllan.

Dock, inför provturen den 1:a maj, såg ångaren representabel ut och det mesta av inredningen var på plats. En proffsmattligare hade lagt nya blågrå linoleummattor och provturstågerna kunde säkert inte ana tidigare vedermödor.

På fördäck hade den nyzenoverade nedgångskappen till skansen kommit på plats, efter att ha varit ilandtagen sedan bytet av fördäck 1976. Trevligt och praktiskt att kappen åter är på plats.

Maskinarbeten

För att återgå till vinterns arbeten får vi inte glömma bort maskinavdelningen. Där var allt klart till den tekniska provturen, som gjordes redan den 25 april.

Dessförinnan hade sedvanlig översyn av maskineri och punna gjorts. På huvudmaskinen hade högttrycks cylinderns packbox justerats för att uppnå bättre tätning.

Ett mycket synbart resultat av vinterns arbetsinsatser är målningen av maskineriet, där alla maskinröna partier återfått den ursprungliga grå färgen. Även bordläggning och maskinkapp har målats, vilket har förhöjt utseendet väsentligt.

En mycket vital hundraåring



S/S TRAFIK lägger ut jubileumsdagen 11 juli 1992. Foto Sven-Hugo Benatsson.

Lördagen den 11 juli 1992 var en stor festdag i Hjo. Då firades nämligen ångaren TRAFIK AF HJO, som i år uppnår den aktningsvärda åldern av 100 år.

Mycket folk var tillstades i det vackra högsommarvärdet. Draghjälp hade man förstås av den samtidigt pågående Slöjd-mässan, vilket ingalunda minskade feststämningen. Hamnpiren i Hjo var stundtals så fullsatt av åskådare, att det var ett under att ingen föll i sjön. Nä-

ja, båtarna låg så tätt att risken var ganska liten.

Förutom den glänsande, sköna TRAFIK låg långväga och närgäster i form av ångbåtar i olika storlekar vid de vanligtvis fria delarna av hamnpiren.

Bland besökarna märktes POLSTJÄRNAN från Karlstad, KURIREN från Stockholm samt flera mindre fartyg från de närmaste farvattnen.

På piren representerades Rubens Maskinsamlingar i Götene

av en lokomobil och en vägväit. Båda maskinerna är givetvis ångdrivna och var igång hela dagen.

Festligheterna inleddes med invigningstal av den för dagen tillreste borgmästaren från närbelägna Grönköping. Därefter pågick visning av TRAFIK och övriga fartyg hela eftermiddagen.

På kvällen samlades gäster och medlemmar till en festlig sammankomst på Park, där hyllnings-

talen blev många. Man lade särskilt märke till det positiva intresse, som visades från Hjo kommun. Givetvis fanns företrädare för in- och utländska ångbåtsföreningar närvarande och framförde lyckönskningar.

Sällskapet Ångbåten företrädades av en handfull medlemmar.

Festligheterna avslutades vid midnatt med ett praktfullt fyrverkeri. Hela arrangemanget var mycket välordnat och fullt värdigt festföremålet.

TRAFIK AF HJO levererades således 1892 av Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Fartygets data har tidigare redovisats i Ångbåten men förtjänar dagen till ära att upprepas:

*Längd i hufuddäcket: 29,68 m.
Bredd: 6,28 m.
Djup i rummet: 2,55 m.
Ångmaskin: Compound, utvecklade 240 ind.hkr.
Ångpanna: Skotsk eldrörspanna med tvenne fyrar, kplfyrad, ångtryck 6,9 kg/cm².
Fart: 11 knop.*

Fartygets historia kan i korthet sälunda sammanfattas: Först "färjetrafik" mellan Hjo och Hästholmen i Östergötland, varigenom de båda järnvägsnäten på ömse sidor om Vättern bands samman. Såväl passagerare som gods utväxlades.

När underlaget för järnvägstrafiken minskade, sviktade å-

ventrafikunderlaget för fartyget. Ångaren fick tas ur drift. Den användes sedermera under lång tid som café i Hjo hamn. Fartyget blev inte bättre av stillaliggandet.

Verkligt bekymmersamt blev det, då TRAFIK sjönk i hamnen.

Den förening, som tidigare räddat TRAFIK från upphuggning, dignade under bördan. 1972 kom räddningen i form av Föreningen S/S TRAFIK ekonomisk förening, som förvärvade ångaren och förde den till varv. Senare bildades den ideella föreningen S/S TRAFIKS VÄNNER med samma funktion som Sällskapet Ångbåten visavi ångaren BOHUSLAN.

Prövningarna blev många. 1978 kunde dock TRAFIK sättas i drift för att själv bära sina kostnader. Att S/S TRAFIKS VÄNNER lyckats alldeles utomordentligt i sitt arbete med att restaurera fartyget, utgör hundraåringen själv det bästa beviset för. Skönheten är påtaglig och kvaliteten på arbetena tål även den mest kritiska granskning. Särskilt på trä- och inredningssidan märker man de positiva effekterna av att många aktiva medlemmar har sin hemvist i finsnickeriorten Tibro.

Ångaren TRAFIK AF HJO går en ljus framtid till mötes!

Lycka till!

Litet i skymundan firade samtidigt S/S TRAFIKS VÄNNER sitt tjugoförstjubileum. Denna ideella förening, liksom vårt eget Sällskapet Ångbåten, utgör talande bevis för att enda möjligheten att bedriva den kulturgärning, som exempelvis bevarandet av äldre ångfartyg utgör, är en verksamhet baserad på ideell grund. Vare sig stat eller kommun har resurser eller vilja att klara denna verksamhet, som dock är lika viktig som annan museiverksamhet. Ja, måhända är den till och med lite mera betydelsefull, eftersom den visar objekten i funktion och drift under verkliga förhållanden.

Det är nödvändigt att hålla sambandet bakåt i tiden för att få perspektiv på framtiden!

Vi upprepar våra vid festligheterna framförda varma önsknin- ningar om all framgång för S/S TRAFIKS VÄNNER och ångaren TRAFIK AF HJO.

Må lycka och välgång följa Er över alla de vatten Ni färdas på!

S-H B.

Ett ångbåtsminne

Det var sommaren 1932. Familjen gjorde en av sina sedvanliga resor ut till Marstrand för att där bosätta sig en tid hos nära släktingar, som sedan länge var regelbundet sommarboende i staden i ett vitt litet hus alldeles invid Södra Strandverket, som på den tiden benämndes Skeppsgossekären.

Angfartyget LYSEKIL hade just lämnat Albrektsunds kanal och låg i styrbordsgirt in mot Marstrand med stäven till en början pekande nästan mot resterna av den gamla väderkvarnen, som fanns på Koön och där nu den stora varvshallen reser sig.

På kommandobryggan stod den lille gossen tillsammans med sin mormor. Hon santalade med kaptenen. Den lille gossen hade tydligen för tillfället råkat vara särdeles välartad så den snällefarbror kaptenen lyfte upp honom på en stor livbojsläda framför - eller var det bakom? - den stora stälratten. Där fick gossen lov att på en given order dra i ett handtag, som hängde i en lina strax ovanför huvudet. Och då blev det ett väldigt T U U U T, som skrämde HELA Marstrand och ja, kanske halva Isndet!!!

Den sommaren blev påfrestande för gossens omgivning. Var



s/s LYSEKIL lägger ut från Marstrand någon gång kring 1930. Fullback på babords maskin och sannolikt full fram på styrbords. Vykort. Foto Tråff. Gåva av Walter Nyberg. Ångbåten Arkiv.

gång ångaren LYSEKIL passera-
de på in- eller utgående pekade

och ropade gossen till dem som ville eller orkade höra på - sannolikt vare sig ville eller orkade någon - att: "Där har jag tutat!"

Livet är vist ordnat och ingen får skäda in i framtiden. Om nu den lille gossen då fått veta, att han femtio och sextio år senare skulle få tillfälle att vara

delägare i och få stå på bryggan till ångaren BOHUSLÄN, den finaste av alla marstrandsbåtarna, och få styra detta fartyg, ja, då skulle gossens omgivning med all säkerhet ha måst låta spärra in honom för att få ro.

Erinrat och nedtecknat av Charles de Servés.



Kapten Arthur Ericson på s/s BOHUSLÄNS kommandobrygga tillsammans med sin syster. Foto Christer Eliasson.

In memoriam

Sällskapet Ångbåten har åter drabbats av en mycket stor förlust.

En av våra mångåriga befälhavare, sjökaptenen och lotsen Arthur Ericson, har mönstrat av för gott.

Arthur är djupt saknad av besättning, passagerare och övriga vänner, inte bara ombord i våra fartyg utan även längs hela Bohusläns kust.

Länge kommer vi att minnas hans förmåga att i de knivigaste

situationer på ett suveränt sätt manövrera vår ångare. Vi minns hans vänliga men alltid märkbara känsla för ansvaret ombord under våra seglingar. Vi minns hans förtjusning och stolthet, när ångaren i gott väder med god fart plöjde havet och mötande fartyg och båtar saluterade. Om då hans älskade familj fanns ombord, helst på kommandobryggan, ja, då var det en av livets höjdpunkter.

Arthur trivdes alltid väl där

glädjen, musiken och sången fanns. Hans myste alltid vänligt, när glada ungdomar fanns ombord. Våra yngre besättningsmedlemmar hade alltid en extra plats i hans hjärta och han hade alltid ett gott öga till "nya" besättningsmedlemmar.

Våra tankar går till hans tappra hustru Gunborg och hans barn och deras anhöriga.

Farväl, Arthur, och tack för god vakt.

Vi ombord.



AKTERSALONGEN.

Bilden till vänster har tecknats av vår Angbåtstecknare Sven-Anders Boman.

I alla riktiga tidningar och tidskrifter som SvD, DN, GP med flera finns alltid någon gång redaktionen avbildad.

Länge får ni dock vänta på redaktionbilder.

Vidstående teckning får tjäna som fullgod ersättning. Nu måste sägas att teckningen på intet sätt överensstämmer med verkligheten förutom att vi ständigt ser och hör havet utanför fönstren och att en stor del av arbetet sker manuellt. Redaktionen är inte datoriserad men heller inte fotogen-driven ehuru lampor för sådan vätska ofta kastar sitt milda sken över skrivmaskin, saxar och klister. Medan Skagerrack går i skjortärmarna och en majestätisk västan försöker spela orgel i redaktionsskorstenen, drömmer vi oss tillbaka till säsongen, då våra fartyg har fullt upp.

Ett roligt och trevligt arbete minsann.

Omslagets baksida är hämtat ur Göteborgs-Posten den 22 augusti 1992. Under rubriken "Kampen går vidare..." skri-

ver Ingrid Wirsin om kultur och pengar och värdet av att bevara äldre ting.

RÄTTELSE:

Ombord i Angbåten 77 saknades flera namn i funktionärslistan. Redaktionen ber om ursäkt. Angbåten 79 kommer att ha en korrekt förteckning stuvad ombord.

Om bidrag.

Vi har fått många bidrag och svar på vår efterlysning. Vänliga brev har bifogats. Fler bidrag är välkomna. Speciellt önskas:

* **Libertyångaren.** Här har flera artiklar brev och böcker kommit från befarna, sådana vilka har seglat i dem. Ytterligare stoff är välkommet. De fåtaliga svenska libertyångarnas intresserar.

* **s/s DROTTNINGHOLM.** Endast några få tidningsartiklar har kommit.

* **Angbogserbåtarna i Röda Boglaget.** Här behövs många bidrag. Det är tänkt bli en fortsättnings-

serie, som skall gå i många tidningar. Ett stort projekt.

De övriga efterlysningar har givit napp. Vi återkommer.

Om arbete.

Våra fartyg väcker berättigad beundran, där de uppenbarar sig. Deras propra utseende prissas, deras handhavande beröms. Hantverksarbetet lovordas.

Det är en hjärtesak att hålla fartygen i fullgott skick. En god vara gör alltid reklam för sig själv.

Våra fartyg behöver alltid arbetsvilliga händer. Det finns otaliga arbeten att utföra, stora som små. Under heis uppläggningsperioden pågår arbeten på fastställda dagar och kvällar.

Hjälp till att hålla våra fartyg i allra bästa skick.

Hör av Dig till våra arbetsledare på däck, i maskin eller i intendenturen. Deras telefonnummer finns i redaktionsrutan.

Du är alltid välkommen ombord i våra fartyg!

***Räddad till eftervärlden blev dock en annan klenod, nämligen ångaren BOHUSLÄN. Den tog mig ut i vår vidunderliga skärgård, en lisa för själen. Där ute på havet, i en gammal båt, kärleksfullt restaurerad och underhållen av oavlönade entusiaster, kände jag att allt hopp om kulturvård ändå inte var ute.

Ångaren BOHUSLÄN var också dömd till döden. Den skulle huggas upp men räddades i sista stund av en skara båtfrälsta. Nu är den som ung på nytt, med hela sin vackra exteriör och inredning intakt. Vackra trädetaljer, samettsoffor, dam- och herrsalonger, matsalar för första, andra och tredje klass passagerare, en riktig ångmaskin, som ett dunkande hjärta där nere i mörkret, och en styrrätt, som skepparen får använda hela sin armvidd för att greppa.

Det borde finnas fler entusiaster i världen - även bland politiker. Och kultur borde få stavas med lika stora bokstäver som PENGAR. Men det är väl en önskedröm.

Likväl fortsätter vi att kämpa!

Ingrid Wirsin.