

ÅNGBÅTEN

Årg 33 • Dec 1997 •

92

ÅNGBÅTEN 92

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

Postgiro: 62 16 06 - 3.
Bankgiro: 673 - 6862.

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523 - 134 14. Telefax: 0523 - 154 53.
E-post: markgraf@sallskapet.se

Bidrag till tidningen sändes direkt till redaktionen under adress:
"Ångbåten", c/o Starmark, Frogattvagen 3, 453 30 Lysekil eller
per telefax eller e-post.

Medlems- och prenumerationavgift 1997 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16,
426 77 V.Frölunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.
Telefon till expeditionen, "HK", oftast telefonsvarare: 031 - 701 7754
Telefon till ångaren BOHUSLÅN vid Stenpiren under seglating: 13 14 50.
Telefon till ångaren under vinteruppläggnings vid Skeppbron: 13 14 20.

Befattninghavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande: Bengt Cremonese	0301 - 407 89.
Sekreterare: Charles de Servès	28 16 89.
Kassör: Ove Iko	69 89 34.
Befraktare för BOHUSLÅN: Gunnar Nordström	28 65 83.

ISSN 1402-8360

Försalongen

Ångbåten 92 kommer i vinter-
skymningen. Vi har tur. Det ligger
ingen is någonstans.

Full last som vanligt. Många gla-
da människor i salongerna. De skall
väl fira helgerna hos de anhöriga.

Vår huvudlast ombord är måhån-
da lite dytter. Ute i våra vatten
ligger många vrak - stumma vit-
nen till hemska händelser. Läs om
två andra ångare, som ligger i våra
vatten - ANTARES och AMASIS.

Som vanligt får Du reda på vad
som görs och skall göras ombord i
våra fartyg. Den fulla sysselsätt-
ningen garanteras alltid. Likaså
den obegränsade arbetstiden.

Åramötet finns stuvat om styr-
bord. Lär Dig natten på de djärva
i styrelsen.

Tankenötterna har orsakat en
ström av brev. Ombord finns en
noggrann utredning om de två plat-
sorna.

Ja, så har vi en ny Tankenöt, för-
stås, och en efterlysning, minsann.

Ångbåten 92 fick tyvärr lämna
mycket gods på kajen. Vi hoppas
kunna bereda plats ombord i 93:an
för allt.

En nytt år ligger framför oss med
nya utmaningar och liften. Vi går
ut på vår trettiotredje säsong i Säll-
skapet Ångbåtens regi.

Ångare på älven



En ovanlig bild från sommarens seglingar. BOHUSLÅN på väg till Trollhättan och
Fullens Dag. Foto Leif Magnusson.

Omslagsbilden är tecknad av E. Heurlin, 1917.

Ångbåten 92 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil, i december månad
1997.



Ångaren AMASIS lämnar någon europeisk, sannolikt tysk, hamn bound för Peru. Sannolikt håller hamnlötsen just på att debarckera. Fartyget glider långsamt fram utan rusånga eller kolrök. Hon är lastad till märket och passagerarna har samlats på backen för att njuta av det vackra vädret. I skarp förstoring kan man urskilja några vitklädda par. De åtta förstaklasspassagerarna kanske?
Nu i december 1997 återstår inte mycket av överbyggnaden. Doch kan man ta sig in i hytterna på huvuddäck. Om läsekretsen är intresserad, kan vi ge en ganska noggrann beskrivning av ångarens nuvarande status.
Fotot är hämtat ur Arnold Kludas' påkostade och utmärkta "Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt 1850 - 1990", en bok att länge drömma över.

I våra vatten

När vår ångare stävar fram över Bohuslänns vatten sommartid, är det nog få ombord, som drar sig till minnes att dessa vatten rymmer ett rikt mått av skakande händelser genom århundradena.

Under ångarens köl ligger ibland vrah, tysta vittnen om sedan länge glömda händelser.

Har många erinrar sig GÖTHEBORG i Alvsborgsfjorden, OSCAR II vid Marstrand skeppen i Marstrands hamn, Slamans skepp i Ulebergshamn, AMASIS och ANTARES i Skagerrack?

Låt oss fästa uppmärksamheten på de sistnämnda.

Redan i slutet av artonhundratalet hade tyska amiraler påpekat att den som härskar på haven bestämmer råvaruflödena till de olika länderna, främst England. På den tiden "gick solen aldrig ned" i det brittiska imperiet, Royal Navy fanns överallt och drottning Victoria var kejsarinna över Indien.

Kejsar Wilhelm II av Tyskland var besatt av tanken att bygga upp en stark tysk flotta, en jämlike till den brittiska. Tysklands framtid låg på haven.

Efter första världskrigets nederlag och ekonomiska kriser dröjde det till 1928, då den tyske amiralen

Wegener i en skrift visade på hur viktig den norska västkusten var för den som ville behärska norra Atlanten. Redan då, före Hitlers Machtübernahme och innan Tyskland hade några stridskrafter att tala om, övade redan tyska pansarbefäl långt inne i den unga Sovjetunionen, vid Kasan, i djupaste samförstånd med sovjetiska myndigheter.

Samtidigt köpte tyska "intressen" ett holländskt skeppbyggnadskon- tor, som raskt konstruerade ubåtar, - inte för Tyskland, det var förbjudet, utan för Spanien, Turkiet och Finland. Goda prototyper för kommande egna ubåtar.

Stigande oro

Omvärlden hade nog med bekymmer, Arbetslöshet, ekonomiska kriser och politisk oro gav politiker- na fulla händer.

Nordeuropas småstater litade på Englands trygga imperium och Royal Navy's kanoner.

Europa lät sig bländas och bedras av Hitlers framfart. Många annars klarsynta politiker och journalister imponerades av det tyska åtgärdsfyrverkeriet. Tyska fyrverkerier väsnas av princip mer än alla övriga.

Olympiaden 1936 i Berlin blev det nya Tysklands skyltfönster mot världen. Moderna reklam- och propagandametoder blev utnyttjade på ett aldrig tidigare skådadt sätt.

Omvärlden ovetande fångades, föredrovs och förföljdes oliktankande. Världsberömda personer som Albert Einstein, bröderna Mann och andra lämnade landet. Bokbålen flammade.

Sjöfarten

Efter första kriget blev världssjöfarten drabbad av en omfattande nedgång. Mangler av fartyg låg stilla i hamnarna. Frakterna var obefintliga medan bunker och assurans blev kostsammare. Den tyska valutan blev värdelös.

Detta till trots lyckades de flesta rederier i Tyskland överleva. Åtskilliga fartyg hade man måst överlämna till USA och England, något som gjorde att man slapp äldre kolslukande jätteångars. Den tyska sjöfartens störste, Albert Ballin, hade gjort Hamburg-Amerika Liniens till ett av världens mest framgångsrika rederier i konkurrens med sin granne i Bremen - Norddeutscher Lloyd.

Rederiernas lastångare syntes i alla världens hamnar. Ofta tog de

även passagerare till fjorton orter.

AMASIS

Ångaren byggdes jämte sitt systerfartyg AMMON vid Vulkan-varvet i Bremen-Vegesack och sjösattes i Wesers bruna vatten 1923. Hennes bruttotonnage var 7134 ton; hon var 139,5 meter lång och 16,87 meter bred. Trippelångmaskinen om 3000 ihk fick sin ånga från tre koleldade pannor och drev fram fartyget i 12 knop. För passagerare fanns plats för 12 i första klass och 6 i andra.

Fram till krigsutbrottet sysselsattes hon på roderiets linje längs Sydamerikas västkust med Hamburg som hemmahamn.

1/9 1939

Krigsutbrottet drabbade AMASIS långt ute till havs, när hon var på väg hem. Över Kanarieöarna och Azorerna lyckades hon ta sig till Hamburg.

Sedan lasten lossats gjorde hon någon resa till Narvik och fraktade malm.

ANTARES

För Argo Reederei i Bremen byggdes 1937 i Lübeck ett styckegods-fartyg, som i dopet fick namnet ANTARES. Hon byggdes modernt med bland annat svetsat skrov. Eftersom ädlare metaller behövdes för andra ändamål, präglades ångaren av en viss enkelhet, vilket inte

alla gjorde henne till ett sämre fartyg.

Hon var på 2593 brt, var 97,5 meter lång, 14,3 meter bred. I fredstid bade hon en besättning på 31 man och kunde ta 8 passagerare.

Maskineriet var en dubbelkompensationsmaskin (två lågtrycks- och två lågtryckscylindrar) enligt Lentz-system. Maskinen hade alltså inte slider utan ventiler. Pannan var koleldad.

Endast några få resor hann ANTARES med före krigsutbrottet.

Weserübung

Norges fjordrika kust lämnade inte den tyska sjökrigsledningen någon ro. 1939 begärde stormiral Raeder, den tyska flottans chef, företämlade inför Hitler och påvisade de strategiska fördelarna av att besätta den.

I början av januari 1940 fick den totalt okände generalöversten Nikolaus von Falkenhöest i uppdrag att förbereda ett snabbt anfall på Norge i syfte att ta landet. Samtidigt, vet vi numera, planlades i England på Churchills initiativ ett engelskt anfall på Norge med bland annat syftet att hindra den svenska mallexporten på Tyskland.

Tyskland hann först. Genom att inte inneha svenskt territorium, var man helt hänvisad till sjötransporter. Alla sjöstridskrafter engagerades.

För att transportera trupperna användes dels flottans stridsfartyg

dels tyska handelsfartyg, vilka skyndsamt fick order att segla till Danzig, Stettin, Rostock med flera hamnar för lastning. Bland dessa fartyg fanns AMASIS och ANTARES.

Lastningen skedde huvudsakligen nattetid.

AMASIS last bestod av stenkol. Det har efter kriget spekulerats mycket över hennes last. Det har ansetts osannolikt att endast kol sändes till under "brinnande ockupation". På den tiden eldades allt – fältsjukhus, fältbagarier och annat – med kol. I den tyska planeringen ingick stora mängder kol för den egna verksamheten och sådant bränsle finns inte i Norge.

ANTARES fick mänsklig last: delar av 307. Infanteriregementet, 3. Signalsektionen, en pluton pansarbilar, ett batteri fälthabitser nr 234. Artilleriregementet samt stora mängder ammunition.

Eftersom trupperna var hästan-spända, ingick ett stort antal hästar i lasten.

Det var trångt om bord i ANTARES. De unga soldaterna, som till största delen kom från Berlin med omnejd, var ovana vid sjötransporter. Strax före avgång skalkades luckorna. Endast några smala lejdare ledde upp.

SUNFISH

På engelsk sida hade man vaksamt följt utvecklingen på fastlandet.

Redan tidigt förstod man Tysklands avsikter och på marinminister Churchills initiativ beslöts att mellan den 5 och 8 april minera norska farvattnen (Operation Wilfred). För att skydda detta företag sändes under befäl av chefen för det engelska ubåtsvapnet "Flag Officer Submarines" viceamiral Max Horton inte mindre än 26 ubåtar, däribland tre franska och den polska ORZEL, in till positioner invid den norska sydväst- och sydkusten och i Skagerack och Kattegatt.

Bland dem befann sig HMS SUNFISH under befäl av LCDr (Lieutenant-Commander = Kapten) Slaughter. Hon hade lämnat Harwich redan den 2 april och den 5 var hon på sin position norr Skagen.

Hon var en modern ubåt på 670/960 ton byggd 1937 av Cammell Laird. Hon gjorde 15 knop i övervattensläge och 10 under. Färdutrustningen var en 7,6 cm kanon var hon beväpning med 6st 53,3 cm torpedtuber.

Att i efterhand, med alla facit i hand, läsa hennes krigsdagbok är som att betrakta krigshistorien genom ett nyckelhål.

Den 7 april ligger hon i uläge i Marstrandfjorden

Sverige

Under dessa händelserika dygn bestod Flottans Göteborgsskader



Ångaren AMMON, identisk syster till AMASIS, här i hemmahamnen Hamburg. Fotat är hämtat ur Heinz Schön "Ostsee '45".

av ett fåtal fartyg med pansarskeppet MANLIGHETEN som flaggskepp. Vidare ingick de gamla jagarna WRANGEL och WACHTMEISTER och ubåtarna HAJEN, SÅLEN och VALROSSEN. Fiskeristyrelsens SKAGERACK var inmnöstrad som Hjälpkanoobåten 41.

Så fanns minsveparna STYRBJÖRN och STARKODDER, två före detta valfångstbåtar, som blev något av Flottans trotjänare på västkusten. Sist men inte minst fanns 14 hjälpvedetbåtar av typ I och II, som var inhyrda fisketåtar.

Den 8 april beordrades klargöring för gång och besättningarna kompletterades så gott det gick. KI 1240 rapporterade den tyska transport-

flottan på nordgående i Kattegatt. Under eftermiddagen avgick MANLIGHETEN till Kalvsund, som blev operationsbas för Göteborgsskadern.

Den 9 april bemannades allt som gick att bemanna och något senare lades svenska mineringar utanför Göteborgs skärgård, vid Hakofjorden och vid Lysekil. Alla fyror på kuststräckan Svinesund – Ölands norra udde samt på Gotland släcktes och radiofyrama tystnade.

8 – 10 april 1940

Måndagen den 8 april blev SUNFISH anfallen av tre tyska armerskade trälare ("Vorpostenboote"), var

nära att bli rammad och drevs in på svenskt vatten.

Kl 1812 siktade hon tunga kryssaren BLÜCHER jämte två andra kryssare och en jagare.

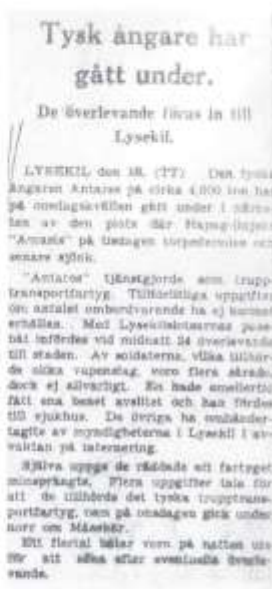
Tisdagen den 9 april kl 1324 nåddes hon och övriga allierade ubåtar i området av Amiralitetets order. Denna gav eldtillstånd "mot alla som inte förde brittisk flagg". En intressant formulering.

Vädret var, enligt Slaughter, kvav lugnt och han "proceeded to vicinity of Måseskär Light" men besvärades i sin verksamhet av flygplan, trålar och en oräkneligt antal smärre fiskebåtar tätt intill Måseskär. SUNFISH började patrullera av och an utanför Måseskär.

På svenskt vatten

Under tiden hade AMASIS på sin resa mot Norge kommit tätt inpå den svenska kusten. Farten var ungefär 10 knop. Strax före klockan 17 observerades två torpedströmmor, vilka ångaren kunde gira undan för. Strax därpå ytterligare en styrbord akter och tvärs. AMASIS, som nu fyrade på för fullt, girade styrbord in mot Tovas Ungar. Ångaren befann sig nu inne på svenskt vatten.

Klockan 1706 sköt LCdr Slaughter på nära håll två torpeder mot en lastångare förande den tyska flaggan. En träffade och ångaren började så småningom sjunka. Slaughter gick in under akterskepp-



En notis ur Sydsvenskan om ANTARES undergång. Den 10 april 1940 var det endast en parantetisk händelse.

pet för att kunna läsa fartygets namn men jagades bort av flyg.

AMASIS ankrade med båda ankare. Till en början såg det ut som om fartyget skulle kunna hållas

flytande men efter 5 timmar sjönk hon cirka 1 kbl NW Tovas Ungar. Hela besättningen räddades och lokala fartyg försökte bogsära in ångaren på grunt vatten men misslyckades.

Det var följaktligen flera ubåtar tätt intill AMASIS och sköt torpeder mot henne.

Sjökrig på svenskt vatten sålunda.

Under natten mellan den 9 och 10 gick SUNFISH sakt i övervattensläge och laddade batterierna. Ljud från andra ubåtar hördes tätt intill men ingen kunde ses.

Dagen började inte bra. Klockan 11.50 missades en tysk ångare med ett torpedskott likaså 1520, då två torpeder sköts mot ett handelsfartyg på cirka 4000 ton. 19.40 var SUNFISH tätt intill en mörklagd ångare strax söder om Bonden men genom att styra varierande kurser undkom även detta fartyg.

I samma ögonblick såg Slaughter en ångare komma nära akterut. Båda fartygen var då någon sjömil väst Hermanö Huvud. Ångaren, det var ANTARES, som smugit sig helt nära Måseskär och ännu norr där om, anfalls med en torped kl 20.00.

ANTARES träffades i maskinrummet och började långsamt sjunka.

SUNFISH stannade kvar nära ANTARES för att ta reda på dess identitet. Inne i ubåten hördes en



En bild från djupet. Närmast syns en nock till en ångvinsch. Inland är sikten mycket bra härnere och strömmen nästan obefintlig. Det växer inte så mycket på skrovet. Foto Kjell Ashede, Marine Photo, Göteborg.

mängd ljud från det sjunkande fartyget men 21.50 blev det lugnare. I övervattensläge såg engelsmännen, hur vraket lystes upp av räddningsfartygens strålkastare.

Hemaka scener utspelade sig. Bruset från utrusande ånga blandade sig med förtvivlade rop på Mutti därhemma och de fasttjundra hästarnas dödskrin.

SKAGERACK var snart på plats liksom andra fartyg och småbåtar från Gullholmen och Grundsund. Man gjorde sitt allra bästa för att rädda så många som möjligt men många drunknade.

Ångaren ANTARES sjönk 22.30 och SUNFISH lyckades i övervattensläge styra till havs trots att

hon belystes akterifrån med strålkastare.

Enligt samtida pressuppgifter räddades endast 34 personer.

December 1997

AMASIS är ett omtyckt objekt för erfarna dykare. Hon är utmärkt på sjökortet – ett vrakteen nordväst, om Tovas Ungar väster om Lysekil.

Överbyggnaden har sjunkit ihop och skorstenen är borta liksom toppstängerna. Fortfarande kan man se in genom ventilerna till passagerarhytterna på huvuddäck. Skrovet har sjunkit ner i botten-sanden till vattenlinjen och hon ligger med något förligt trim med ankarna ute. I rummen har endast kol hittills påträffats.

Det är 35 – 40 meter ner till däck och strömmen är oftast inte så stark här. Bränningarna Tovas Ungar ligger mycket nära.

ANTARES ligger något djupare söder om grundet Skrämskäla väst om Hermanö Huvud. Hon ligger något tiotal meter djupare men dykförhållandena är betydligt sämre. Strömmen, ytströmmen ner till cirka 10 meter, är ofta mycket stark. Dykning här är betydligt mer riskfylld.

I ettans rum ligger stora mängder hästskelett. För om dem har soldater transporterats. Kvarlevor finns. I tvåans rum finns lastfordon med försädnheter sannolikt ammunition. Bordwärts ligger stora mängder ammunition.

Treans rum är svåröverskådligt med en mängd försädnheter. Sannolikt ligger sambandsutrustning här. Få, om ens någon, har kunnat dyka här.

Fyrans rum innehåller artilleri på hjul. Här finns all artilleriutrustning samt kvarlevor av människor.

ANTARES står på rätt köl men är bräckt midskotts för om pannrummet. Överbyggnaden är svårt upprotad och förstörd. Skorstenen är borta. En mängd väjer ligger på däck sannolikt från riggen.

SUNFISH ligger i Nordatlanten. Efter en hedersam insats för Royal Navy överläts hon i juli 1944 till den sovjetiska flottan. På väg från

*Albrötsund i våra hjärtan. Allt är stilla och tyst.
Solen håller just på att ned någonstans utanför
Pater Noster. Carlstens Fästning avtecknar sig mot
himlen. Husen på Marstrand har suddats ut av
skymningen.*

*En vårkväll i Bohuslän med tusen dofter och läften
om sommaren. Gräslukt uppsifrån ängarna, lukten
av tång från stränderna, ejdarna ruvar i sina bon...
Vi var på väg norrifrån i vår nyköpta Folkbåt till
Lilla Varholmen men vinden dog helt vid Klöverön.
Sakta drev och paddlade vi till Långö, där vi sökte
natthamn.*

*Bilden är tagen om aftonen den 7 maj 1959.
Foto Bo Starmark.*



Dundee till Murmansk anfalls hon av misstag 27/7 och sänktes med man och allt.

Slutord

Att känna vad som hänt i våra vatten under tidernas lopp, ger perspektiv åt vår verksamhet och kanske ibland även manar till en stilla eftertanke, när havet ligger sommarblått och BOHUSLÄN seglar i sina vatten som hon gjort sedan 1914.

Bo Starmark

(Erhållen genom Ministry of Defence, Naval Branch, Historical Section, London).

Rohwer, J. - Himmelchen, G.: Chronik des Seekrieges 1939 - 1945.

Oldenburg och Hamburg u.å.

Schön, H.: Ostsee '45. Menschen, Schiffe, Schicksale. (2.Auflage), Stuttgart 1984.

Turlistor för Marstrandsbolaget och Bohuslänska Kusten (aktuella tidsperioder).

Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1938. München/Berlin 1938.

Muntliga källor:

Kristina Nilsson, Fiskebäckskil.

Håkan Berntsson, Fiskebäckskil.

(Dessa har genom åren företagit seriösa dykningar på fartygen).

Ett antal samtida ögonvittnen har också lämnat uppgifter. För dem var ANTARES undergång något förfärligt och de har bett om anonymitet.

Tryckta källor:

Bojerud, S.: Norgefälttåget 1940 - en studie i ett operativt misslyckande 6: 1940 - Blixtrkrigens år. I redaktion av Bo Hugemark). 1990.

Churchill, W.: The Second World War, I, London u.å.

Fredh, T.: Samtliga skrifter.

Marinstaben: Flottans neutralitetsvakt 1939 - 1945. Tryckt 1969.

Hubatsch, W.: Weserübung (2.uppl.) Göttingen 1960.

Kludas, A.: Der Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Hamburg 1989.

Lloyd's Register (aktuella årgångar)

Marinkalender: Aktuella årgångar.

PublicRecordOffice, London.: Utdrag ur krigsdeboken för HMS SUN-FISH.

Upplysningar önskas

Rubriken *I våra vatten* kommer att synas ombord vid flera tillfällen framöver. Stoffet är mycket stort.

Vi önskar upplysningar, hänvisningar och dokumentationer om ångaren ZEPHYR, som förläste på Kleningen vid Smögen 1886, ångaren OSCAR II vid Marstrand 1883, Slamans skepp vid Ulebergshamn, skeppen i Marstrands hamn samt *s/s* SKYTTEREN sänkt 1 april 1942 utanför Käringön.

Det finns oändligt mycket mer i denna genre. Vi är mycket tacksamma för varje stoffkorn, även hänvisningar till utländska källor är av största intresse.

I Ångbåten kommer vi framledes också att skriva om kända och kära ställen utmed vår kust, *Albrechtsund, Kalvsunds stångmärke, Lekskärs båth, St Olofs valar, Kråkesunds gap, Gullholme Halsar, Islandsberg, Stångehuvud, Sotekanalen, Tjurpannan* med flera. Även om alla dessa tar vi gärna mot varje bidrag.

Ord med historia är en rubrik, som kan finnas med ombord. Många öars namnhistoria är otroligt intressant och ger anknytningar till vårt landskaps kulturhistoria.

Det kan bli mycken last och många passagerare ombord.

Ombord - aktuellt från fartygen

Det finns som vanligt önskvärdt att utföra ombord i fartygen under vinteruppläggnigen.

Trots att de är i mycket gott skick måste vi alltid bemöda oss att hålla dem sådana.

Inför förra seglatsen blev mycket stora arbeten gjorda, så stora att de flesta fick utföras på Gotenius Varv. Här kommer en liten, mycket liten, översikt över våra jobb ombord.

Ombord i BOHUSLÄN blir det på däck mest underhållsarbete vintertid.

Upp under däck på mellandäck (maskingången) pågår färdigställning, ett krävande jobb som all "takmålning". Samtidigt laseras balkarna så att det blir extra prydligt. Alldeles i närheten finns lastporten. Denna måste rostknäckas, grundas, målas och laseras - ett tidskrävande åtagande. Dessutom måste besättningstoletten där bredvid göras helt klar.

Utombord finns också att göra. I princip hela kommandobryggans teak måste slipas och oljas liksom livbälteslärarna på fördäck. Det är en speciell känsla att hänga på utsida kommandobrygga och arbeta! För den träningsintresserade ska nämnas, att vi numera inte lackar teaken utan behandlar med Benarolja efter efter eventuell skrapning och oljning. Speciell varsamhet krävs

med olja, linolja och terpentin. Självantändningsrisken finns alltid.

Ja, så skall hela fartyget förstas målas i vit färg, allt ska fejas och ses över. Här finns plats för många flitiga händer!

I maskin

Här finns lika mycket att göra. När vi förhalat till vinterplatsen vid ångkraftverket i Pustervik, påbjudes genast vinterställning av maskineriet: dränering av maskinen, alla pumpar och rör.

Sedan monterades vintervärmen och anslutningen för elförsörjningen. Först därefter vidtog själva konserveringen av maskin och pumpar.

På *huvudmaskinen* behöver en del smärre justeringar göras: lagret i kulissbågen till mellantrycksrörelsen, sliden till omkastningscyllindern. Nya smörjoljeror av mässning från lubrikatörerna skall monteras.

Ångpannan skall nog sotas och göras ren på vattensidan. Vattenståndsglasat om bubord måste packas om.

På maskinsidan finns mängder med arbeten, små men viktiga: inbrottslarmen ska ses över, ångvärmeledningarna nog gås genom, lås och regler oljas, maskintelegrafens mekanismer nog justeras.

Så ska allt vaskas och målas: skott, däck, panna och maskiner.

Efter ångarens vinteruppläggning har allt på *intendentursidan* kontrollerats. Alla köksredskap nog gjorts rena liksom alla glas och allt porslin. Mycket av detta görs så länge det finns ånga ombord. Kökspisen görs ordentligt ren.

Det ser ut som om BOHUSLÄNS goda kondition gör att reparationsarbetena blir av betydligt mindre omfattning kommande vintersäsong men, som sagt, för Flitiga Händer finns alltid plats ombord!

Färjan 4

torrsattes i Gotenius' flytdocka i mitten av december. Skrovet skall besiktigas och speciellt stävvarna kontrolleras. I övrigt är ångfärjan i gott skick. Ångpannans goda kondition är ett glädjeämne.

Självklart finns även här ombord mycket att utföra främst målnings- och lackningsarbeten och reguljärt underhåll.

FÄRJAN 4 har haft goda seglingar med fin beläggning på "Stadsvandringarna".

Våra fartyg är i mycket gott skick och det är vi stolta över. I massmedierna nämns de i smickrande ordalag och så skall det förbli.

Årsmötet 1997

Sällskapets årsmöte avhölls den 25 oktober i Broströmska Stiftelsen i Majorna.

Ordföranden Bengt Cremonese ledde mötet och efter sedvanliga redovisningar beviljades styrelsens ansvarsfrihet för det gångna förvaltningsåret.

Styrelsen fick följande sammansättning:

Ordförande: Bengt Cremonese,
V. ordförande: Steinar Lie,
Sekreterare: Charles de Serres,
V. sekreterare: Björn Persson,
Kassör: Ove Iko,
V. kassör: Gunnar Bonander,
Ledamot: Lenelotte Almqvist,
Ledamot: Agneta Eriksson,
Ledamot: Göran Ringqvist,
Suppleant: Bert Johansson,
Suppleant: Paul Johansson.

Revisorerna René Sjöstrand och Roger Mattsson med suppleanterna Ingela Wallén och Leif Forsberg omvaldes.

Till ledamöter i valnämnden valdes Britta Andersson och Gunnar Nordström med Gunnar Björnhag som suppleant.

Årsavgiften, 100 kronor, förblir oförändrad.

Två motioner hade blivit inlämnade till årsmötet:

* Nå aktivt föreslår att bogserbåten STORMPRINCESS överläts till

den eller de som är intresserade av att hålla fartyget i kondition. Styrelsen föreslås utreda ärendet. Motionärerna anförde fyra skäl för sin motion.

Årsmötet gav styrelsen i uppdrag att utreda ärendet.

* Agneta Eriksson föreslog i sin motion att valberedningen skall bestå av tre ledamöter: en sammankallande vald på ett år samt två övriga ledamöter valda på ett respektive två år. Vidare att val av valberedning skall ingå som § 10 i Dagordningen för årsmötet.

Förslaget medför stadgöändring och kommer sålunda att föreläggas nästa årsmöte.

Från årsmötet kan vidare nämnas att mötet avsåg en flerfråga från ett större politiskt parti om att få charter ångaren för en kampanjvecka i norra Bohuslän.

Sällskapet vidmakthåller följaktligen principen att inte förekomma i politiska eller religiösa sammanhang.

Årsmötet avslutades med en videofilm över förra vinterns stora arbeten på BOHUSLÄN.



Kerstin Wilson till minne

Just vid sjöstötningen av detta nummer av Ångbåten nådde oss budskapet, att vår kära och oändligt uppskattade vän, kollega och "allas Mamma" Kerstin Wilson hastigt lämnat oss och våra fartyg i stor saknad och sorg.

Kerstin har varit med ombord åtskilliga år. Vissa säsonger seglade hon med varje tur på ångaren och hann dessutom med att fara någon tur i FÄRJAN 4 och STORMPRINCESS.

Vid alla festliga tillfällen ombord – och de är inte så få – stod alltid Kerstin för de bästa tårtorna och bullarna.

På senare år hörde hon även till den så kallade vinterbesättningen, som flera dagar i veckan arbetar ombord. Varje måndagskväll tänkte hon alltid på dem som arbetar ombord och infann sig i kvällen medförande mängder av hembakt till kaffet.

Kerstin Wilson betydde oerhört för stämningen och sammanhållningen ombord i BOHUSLÄN. Det är vemodigt där dessa dagar.

Om det högt där uppe finns en s/s BOHUSLÄN har Kerstin Wilson redan mönstrat på och njuter för fullt av det.

God resa, Kerstin.

Alla ombord.



*Kerstin Wilson såg alltid till att alla hade det bra ombord och månade om alla. Alltid höll hon reda på bemyrkelsedagar och festdagar. Här får Kjell Granström en alldeles egen choklad- efterrätt med vispgrädde.
Foto Kerstin Bäckdahl.*

Tankenöten



Nu måste läsekretsen verkligen bjuda till och hjälpa redaktionen med identifikationen av dessa fartyg. Vi är osäkra på vilka de är. Bilden är tagen på 1890-talet i Göteborgs hamn. Mer vet vi inte. Fatta pennorna och skriv till oss. Foto ur Bo Starmarks samling.

AKTERSALONGEN.

Tankenöt 1/91

Mittbilden är tagen i Hjuvik strax norr om Göteborg. Ångaren är Öckeröbolagets ARLAN. Fötöt är taget sommaren 1945.

Yngve Sagevall, Hjuvik, som gjorde värnplikt vid KA4 vid denna tid, berättar, att jakten antingen är ELVY eller TYRA. Innanför ligger sannolikt TORDMULEN. Innanför den kan man skymta en tiohuggare.

1940 byggdes kanonbatteriet öster om Hjuvik. Det utgjordes av två 24 cm kanoner från Oscar II:s fort på Kåringberget. Batteriet var ständigt bemannat till juni 1945. Desutom hade KA4 ett kanonbatteri på Björkö-Bovik, dit man ofta hade ärenden från Hjuvik.

Torsten Olsson, Hjuvik, berättar att hans far, handlanden Leopold Olsson, lät Göteborgs Konstförlag trycka vykortet 1945. Torsten berättar vidare, att Stenbryggan norr om ångbåtsbryggan – den är numera moderniserad – härstammar från 1700-talet. Då låg ett sillsalteri strax norr om kiosken. Vid bryggan förtöjde de barlastade akutorna, tömde sin barlastsand i land och lastade. Torsten har hittat barlastsand i marken. Linjebuss byggde kiosken 1945 och Leopold Olsson övertog den 1948.

Den stannade i familjens ägo till 1967.

Öckeröbolaget upphörde att anlöpa Hjuvik 1947, då busstrafiken blev övermäktig. Linjebuss började själv med båttrafik från Hjuvik med den lilla stånkan HJUUVIK.

ARLAN, slutligen, var byggd för Göteborgs Nya Ångslups-A.B. vid Lindholmen 1884. Hon såldes 1922 till Höno men gick på Norra Skärgården i Marstrandbolagets regi. 1936 köptes hon av Trafik A.B. Öckerö Skärgård och trafikerade bolagets linjer. ARLAN blev 1948 helt ombyggd och motoriserad. Namnet blev RÖN. 1962 blev hon skrotad.

* * *

Akterspejeln

Måseskärsvisan är skriven och tonsatt av Blenda Valdner 1910. Hon kom som lärarinna till Väderöbod och gifte sig senare med fyrmästaren Torsten Valdner. Han var i tur och ordning fyrmästare på Väderöbod, Ursholmen och Vingö.

* * *

Till läsekretsen

Vi på redaktionen har under det gångna året haft glädjen att få mängder av telefonsamtal och, framför allt, brev. Efter 91:an kom inte mindre än 64 brev till oss. Hur gärna vi än vill, så kan vi inte besvara alla. Det finns inte tid till det. Var dock förvissade om, att allt nog läses och studeras, ibland med sjökort i hand.

Tack för alla uppmuntrande ord men kom ihåg, att vårt arbete ombord i tidskriften Ångbåten är ringa i jämförelse med det som utförs ombord i den riktiga Ångbåten.

* * *

God Vakt och God Seglats

1998 önskas alla tidskriftens läsare av redaktionen i Lysekil.

Vi hoppas kommande år bjuder Er alla på ett övermått av glada upplevelser och händelser.

Yvonne och Bo Starmark.

* * *

MÅSESKÄRSVISAN

Ytterst på bergets håll,
glattspolad, kal och grå,
står jag i fager kväll,
blickar mot böljor blå,
Solen sig sänker snart,
månen i stället klart,
tävlar med skenet från Måseskärs fyr.

Menar du ledsnaden,
ute vid fyren bor?
Kommer du hit, min vän,
längre ej så du tror.
Här uti lugn och ro,
lyckliga människor bo,
tidtals jag själv får mig räkna bland dem.

Stundom med åskligt dån,
bryter ett vredgat hav,
bäddande havets son,
djupt i sin våta grav.
Ån ligger stillnad sjö,
spegelblank kring vår ö.
Blånande våg, du är nyckfull men skön.

Att lilla Måseskär
med sina hållar grå,
är mig så sällsamt kär,
kan jag ej förstå.
Himmel och berg och hav
här jag vet endast av.
Dock allt det övriga saknar jag ej.