



ÅNGBÅTEN Årg 35 • Nr 2 1999 • 95

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen: Bertil Holmström, e-post bestill@phc.chalmers.se, 031-21 61 73,
Ingvar Kronhamn, 031-51 22 20 (ansvarig utgivare),
och Gunnar Söderberg, e-post g.soderberg@telia.com, 031-29 88 65.

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, e-post markgraf@algonet.se, tel 0523-134 14, fax 0523-184 55.

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för 1999 är 100 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskommelse med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16, 426 77 Västra Fehölanda
eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 40312 Göteborg
www.steamboat.se

Medlemsavgiften för 1999 är 100 kr. Postgirot 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, sekreterare: Charles de Serres, tel 031-28 16 89,
kansli: Ove Iko, tel 031-69 89 34.

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatningssezonerna sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinterupplagning vid Skeppsbros, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Lenelotte Almqvist, tel 031-12 75 58.

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron (vid Stenpiren).

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, MBS 0746-37 91 28.

Ordföranden

Ångbåtsvän!

Hjärtligt välkommen ombord i den »nya» Ångbåten. Som Du märker är tidskriften förändrad och detta beror på att vi har ny redaktion. Den är numera belägen i Göteborg, men som alla tidningar av rang, har vi kvar vår lokalredaktör i Lysekil för att ha rikstäckning!

Yvonne och Bo Starmark har varit tidskriftsmakare i en räkta av år, men tidsbrist har gjort att de kommer att trappa ned och lämna över till Ingvar Kronhamn, Bertil Holmström och Gunnar Söderberg. Jag vill rikta ett tack och ge ett handslag till Yvonne och Bo för deras slit med vår tidskrift genom åren. Jag hoppas att vi medlemmar även framledes skall kunna ta del av Er pennföring i diverse spalter. Till vår nya redaktion säger jag: Bon Voyage!

Om Du som just nu läser dessa rader kan blunda ett litet tag, tänk Dig då följande: Sommar, sol, svag vind, blått hav, vacker ångbåt, trevliga passagerare, goda skeppskamrater, god mat. Låter det bra? Tycker Du det, så har Du alla möjlighe-

Årsstämma Ångbåten Ekonomisk Förening

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening hålles ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren onsdagen den 2 juni 1999 kl 17.30. Dagordning enligt stadgarna. Tillfälle att medföra ångaren BOHUSLÄN på första kvällen för säsongen!

Styrelsen

har ordet!

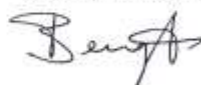
ter att få uppleva alltihop, alldeles gratis! Då kan Du ställa upp som besättning ombord i ångaren BOHUSLÄN. Vi behöver folk på däck, inom intendenturen och i maskin. Tag en promenad ned till Stenpiren, gå ombord och tala med besättningen. Välkommen!

Inför säsongen kan jag meddela att antalet bokade beställningsturer ser bra ut. Vad gäller turlistebundna resor, hoppas vi mycket på god tillströmning av passagerare. I år går vi till Marstrand varje söndag hela sommaren. Det är en fin resa med avgång 10.00 från Stenpiren. Sedan ligger BOHUSLÄN 4 1/2 timme i Marstrand med tid för bad och shopping. Åter gör Du med fördel ombord under hemresan. Vi avgår 17.00. Studera turlistan, det finns en hel del godbitar där.

Där finner Du även uppgifter om FÄRJAN 4, som inte får glömmas. Det är en jättevälkommen hamnfärja, som är väl värd att bekanta sig med. Hon drives av Sällskapets medlemmar.

Jag hoppas att sommaren skall bli härlig och önskar Er medlemmar välkomna ombord i våra fartyg. Det är också på sin plats att önska besättningar och naturligtvis fartygen, LYCKA TILL!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Walter Nilsson död

Walter Nilsson i Uddevalla har avlidit, 84 år gammal. Walter var den på senare år kanske främste förmedlaren av historisk kunskap om Marstrandsbolagets fartyg och trafik.

Han fick tjänst som kontorselev i ångbåtsbolaget, som man sade i Marstrand, då han var 16 år. Arbetet skulle vara över sommaren men det kom att fortsätta i 24 år. Ekonomisk redovisning lärde han sig av bolagets gamle kamrer Sandberg och när denne blev sjuk och sedan avled 1936 fick Walter efterträda honom.

Så blev Walter »ekonomichef» i Marstrands Nya Ångfartygs AB vid 21 års ålder. Han var uppenbart intresserad av sitt arbete vilket tog sig uttryck i att han förde dagbok och fotograferade flitigt. Detta har givetvis gjort honom till en mycket värdefull kunskapskälla för Ångbåtens redaktion.

Walter kom också att bli den som låg bakom en stor del av Marstrandsbolagets trafikupplägg så som vi känner det från turlistorna. Bland annat införde han de dagliga expressturena sommartid. Han var verksam i rederiet vid en tid då kusttrafiken fortfarande var betydelsefull, med många fartyg igång och tidvis täta turer.

Efter det gamla bolagets konkurs fortsatte Walter i Marstrands Rederi AB 1951. 1954 flyttade han till Uddevalla för fortsatt arbete i Thordén Line som då övertagit Marstrandsbolaget. 1968 lämnade Walter Thordén och arbetade de sista åren i Mattsson-företagen.

Walters intresse för sin samtidshisto-

Ångbåten på Internet

Endast den synnerligen uppmärksamme läsaren kan ha noterat att den webb-adress som anges i vår adressruta på sidan 2 inte är densamma som fanns i föregående nummer av vår tidskrift. Orsaken är denna:

Efter att i åratal har varit inhytt bland några medlemmars privata webbsidor har Sällskapet nu skaffat ett eget abonnemang på internet, med adressen www.steamboat.se.

Ett stort antal »nätgrannar» har fått information om ändringen, från Göteborgs-Posten, Mölndals Stadsbibliotek, Ringlinjen och Bergslagens Jernvägssällskap till mera avlägsna vänner som Max Kuhn i Schweiz och Peter Dunlop i USA.

Men alldeles säkert har vi glömt några. Vi vädlar därför till dig, surfande läsare, att meddela oss när du upptäcker en länk till någon av de gamla adresserna. Troligen fungerar dessa inte alla, men i värsta fall finns de kvar men med felaktig information.

För ett tag sedan ringde en presumptiv kund till vår charteransvarige och propade på att få tala med hennes föregångare - information kunden fått på en av de nu »borttagna» sidorna.

WEBBMASTER

ria har varit till glädje för många sjöfartshistoriker i Bohuslän. Vi är glada för att vi fick intervjua honom och ta del av hans arkiv- och bildmaterial för tidningen Ångbåtens arkiv.

STEFAN WESTERBERG

Innehåll Ångbåten 95

Ordföranden har ordet	2	Ångbåtsurer i väst	10
Walter Nilsson död	3	Båtar runtomkring	11
Ångbåten på Internet	3	BOHUSLÄN skändad	12
Försälongen	4	Pannbekymmer i Stockholm	13
Ombord - aktuellt från fartygen	4	Tankenöten	14
Aktuellt från FÄRJAN 4	6	Aktersalongen	15
Välkommen ombord	8	Akterspegeln	16
Medlemsrabatt	9		

Omslagsbilden: BOHUSLÄN passerar Lilla Kalvsund. Foto: Leif Magnusson.

Ångbåten nr 2 1999 är tryckt i 2000 ex av Tryckeri AB Framåt, Göteborg i maj 1999.

Försalongen

Som meddelades i Ångbåten nr 94 har redaktionen för vår tidskrift funnit tiden mogen för förfångning, efter sju år av framgångsrikt arbete. Det rör det sig inte om någon kursändring, lika lite som vid ett skifte vid ratten på BOHUS-LÄN, bara att nya armar tar över.

Den nya redaktion som styrelsen utsett är till två tredjedelar identisk med den som för ett lovtvått sedan, med nummer 27 (1974), tog över efter Bo och Yvonne Starmark, nämligen Ingvar Kronhamn och Gunnar Söderberg. Tredje man blir Bertil Holmström, däckare sedan 1966 och webbmästare för Sällskapets internetsidor.

Desibättre kan vi dementera uppgiften i föra Försalongen att »all aktivitet i Lysekil slopas». Den avgående huvudredaktören kommer även fortsättningsvis att delta i arbetet med tidskriften (förmedl i rollen som lokalredaktör för Lysekil), och därmed boga för bibehållande av nuvarande kontaktnät och för kontinuitet i verksamheten. Tillsammans har vi fyra över hundra trettio år av aktivt arbete inom Sällskapet.

Gamla ångbåturlistor hade alltid en »brasklapp» i stil med »Reservation för naturhinder och andra omständigheter utanför rederiets kontroll». I övrigt gällde att tidtabellen skulle hållas.

Den nya redaktionen ser som sin främsta strävan att hålla utgivningspla-

nen (februari, maj, september och december), och sätter extra tryck på sig själv genom att komplettera den löpande numreringen (Ångbåten Nummer 95) med årgångsnumrering (Ångbåten Nr 2 1999).

För att markera tidskriftens roll som Sällskapets »officiella» organ avser vi att i varje nummer ha en spalt med rubriken »Ordföranden har ordet». Detta innebär inte alls att tidskriften skall förfäktas styrelsens åsikter, snarare hoppas vi att den skall bli ett debattforum där olika åsikter om Sällskapets verksamhet kan mötas och brytas.

Några rader ur programförklaringen från 1974 förtjänar att upprepas:

»Vi vill i Ångbåten följa föreningens fartyg. BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, berätta om arbetet ombord och i deras närhet samtidigt som vi försöker informera om fartyg av liknande slag i Sverige och utlandet. Vidare tänker vi behandla den kvarvarande hätrafiken i Bohuslän.»

Vi skall heller inte blunda för ideella insatser för levande teknikhistoria i vår närområde, även om det inte handlar om flytetyg. Under rubriken »För trettio år sedan» vill vi komplettera rapporteringen om dagens verksamhet med återblickar tillbaka till pionjäråren hur mycket är sig likt, hur mycket har förändrats? Tidiga nummer av Ångbåten innehöll åtskilliga kåserier om livet ombord, och en del av

dessa tänker vi nytrycka. För nyttillkomna läsare ger de en inblick i arbetet ombord under de första åren, för gamla trogna läsare blir det förhoppningsvis en igenkännandets glädje.

Sällskapet Ångbåten (liksom medlemsbladet Ångbåten) kom till 1965 vid en tid då ångbåtarna hade spelat ut sin kommersiella roll. I vår tidning vill vi försöka spegla tiden dessförinnan, ångbåtstrafikens guldålder – i första hand på Bohuskusten, i Göteborgs skärgård, i Göteborgs hamn, och på Göta Älv. Vår framtidne vän Dag Almén skrev en serie artiklar om Marstrandbolagets passagerarångare som publicerades i Ångbåten. Vi skall försöka komplettera och utvidga denna serie.

I sammanhanget kan vi göra ännu ett citat ur programförklaringen från 1974:

»Det skulle glädja oss mycket om läsarna ville komplettera den historiska avdelningen med egna berättelser från kust och skärgårdstrafiken, som passagerarv eller anställd eller med annan anknytning. Välkomna som medarbetare i Ångbåten!»

Denna inbjudan skall fattas i vidaste bemärkelse – välkommen med allt material som du tycker bör vidarebefordras till Ångbåten läsare! Till alla medlemmar och läsare säger vi: välsågad, här är vår första tidning, hoppas att ni skall trivas, och på återseende!

REDAKTIONEN

Ångbåten Nr 2 1999

OMBORD – aktuellt från fartygen

När våra fartyg åter stävar ut på säsongens första tur ligger mycket arbete och stora ideella ansträngningar bakom. Trots slitet och mödan känner vi stolthet och vet att vi inte behöver skämmas för fartygens utseenden.

Vad har då utträttats under den gångna vintern?

På däck

Höstens stora arbete är att täcka fartyget med presenningar, ett arbete som kräver många händer speciellt om det blåser. Noggrannhet fordras även, eftersom vinterns oväder inte får härja fritt.

Sedan allt ömtåligt stuvas undan eller magasineras vidtog arbetena för »vinterbesättningen», som alls inte är några horder utan oftast kan räknas på ena handens fingrar.

Ett stort arbete har lagts ner på Nedre Hallen (den utanför toaletterna). Vackra målningarna har gjort hallen till ett ljus och fräscht utrymme. Antikvit och guldocker (laseringen) är färgkulörerna.

Petarbete är att renovera läsen i alla ytterdörrar men tyvärr nödvändigt för inbrottsrisken skull.

Stora resurser har lagts på däckets i cafeet. Sedan allt möblemang avlägsnats, slipades och nåtades däckets samt lackades. Samtidigt renoverades rännstenarna under sofforna med ny cement och målades.

Inför premiärturen stovaskas hela ångaren i alla upptänkliga utrymmen. Läsaren anar inte, hur många skrymslen och vrår det finns ombord!

Ångbåten Nr 2 1999



Däcket i kafeterian har under vintern genomgått en välbetäckt förvandling. Däcket har slipats, nåtats och lackats, rännstenarna i sidorna har lagts om och målats. Foto: Kennet Magnusson.

I maskin

Pannan urkokades och klassades av Norske Veritas. Det gäller givetvis all armatur också. Pannan provtrycktes på sedvanligt sätt med vatten upp till 15 kg/cm² (bar). Säkerhetsventilerna sattes på 14 bar. Pannan är sålunda i gott skick och har kvar sitt gamla tryck. Brännarna och hela bränslesystemet har gåtts genom, varvid brännarna fått nya munstycken och sekundärfläkten uppe på gretingen nytt fläkthjul.

Ångmaskinen har fått nya smörjoljor i mässing från lubrikatorerna till respektive smörjställe. Cirkulationspumpen har renoverats.

Elsystemet har noga gåtts genom och »meggats».

Slutligen har målningarna fortsatt. Maskinrummet skall vara fräscht i alla lägen.

Till maskinsidan hör även den oljeledade spisen i köket. Den har renoverats och dess eldstad murats.

På varvet

Under våren har ångaren bottenmålats på Gøtenius Varv. Varvet har även vitmålats fartyget samt målats skoestenen. Detta är stora arbeten, som får bedrivas

Fortsättning nästa sida!

Förtäring från föregående sida!

med fart och schvung och är mycket väderberoende. Vi köper dem sålunda.

Den 15 april förhalade ångaren från varvet till Steapiren. Det är en tradition att BOHUSLÄN bogseras till varvet men går därifrån själv för egen maskin.

FÄRJAN 4

Färjan hade en lyckosam säsong 1998 trots miserabelt väder och seglade själv in en bra slant.

Det är klämmigt gjort. Fartområdet är ju inte så stort men det finns en efterfrågan på fartyget i festliga sammanhang.

Under våren har sedvanliga arbeten gjorts och snart hör vi den kända visslan på rivieret.

Färjan runnas av ett eget gäng, som ser till att hon utgör en prydnad för hamnen.

Säsongen kan börja!

BO STARMARK

Ångbåtsurer 1999

Heter årets turlista för ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Hjälp till att sprida den! Ge bort den till vänner och bekanta eller »glömden hos frisören eller tandläkaren! Flera turlistor finns ombord.

Aktuellt från FÄRJAN 4



Det är ett tag sedan vi rapporterade om vad som händer med FÄRJAN 4. När färjan dockades för besiktning förra våren fick vi föreläggande från Sjöfartsverket att byta en bordläggningssplåt under vattenlinjen på styrbords sida i akterpiken och en bit in i maskinrummet.

Vid det tillfället hade vi inte tillräckligt med egna pengar för att omedelbart få arbetet gjort, åtminstone inte om vi skulle ha plåten i nitat utförande. Arbetet var ju dessutom av den arten att färjans ägare Sjöfartsmuseet borde stå för kostnaden.

Museet höll vid det tillfället på med

tillsättning av ny chef och det låg inte rätt i tiden att diskutera pengar till färjan. Vi begärde därför och fick anstånd med att byta plåten till efter seglätionsens slut i höstas. Under tiden upprättades vi en utförlig specifikation över nödvändiga arbeten och lämnade ut arbetet på anbud.

Vi frågade de två varv i Göteborg som kunde komma ifråga för plåtbyte i nitat utförande. Det ena varvet avböjde och det blev Gøtenius Varv som fick arbetet.

I början av januari träffade vi den nytillträdde museichefen Thomas Thieme och berättade om verksamheten med FÄRJAN 4 och begärde samtidigt



Några foton från Åke Karlsson från vårens arbeten med färjan. Väster sida: FÄRJAN 4 i docka vid Gøtenius varv. Nya plåten i B-strecket istycknad akterut. Övan: Vaskning av överbyggnaden från flotten vid Stormking på Ringön

pengar till plåtbytet och lite andra arbeten som behövde utföras på varvet.

Några veckor senare fick vi 150 000 kronor till färjan och kunde därmed beställa arbetet. För att övervaka arbetena anlät vi den numera pensionerade rederiinspektören Bert Westerberg.

Den 26 februari dockades färjan och det visade sig att främst de nedre partierna av skrovets undervattensdel hade mycket pitting, punktvisa rostangrepp som krävde någon form av åtgärd för att förhindra fortsatt korrosion.

I samråd med färgleverantören Jotun sandblåstrades hela skrovet från strax under vattenlinjen och nedåt. Skrovet har sedan rostskyddsbehandlats med Jotamastic. Att vissa fläckar behövde blåstras visste vi innan dockningen, men inte att det skulle bli så stor yta.

Inuti skrovet utfördes slamsugning och hetvattenspolning av kölen. Sjulva plåtbytet gick mycket bra. Den nya plåten är 8 mm tjock och i nitat utförande. En del nitar funns i Sällskapet Ångbåtens lager medan resten fick köpas från Tyskland.

I samband med arbetet upptäcktes att en angränsande plåt i maskinrummet var rostangripen på insidan efter tidigare läckage från den ångdrivna pumpen. Plåtbytet fick därför utökas en bit föröver.

Färjans skrov är från början byggt med 6 mm plåt utom kölstråk och vattenlinjestråk som är tjockare. Sjöfartsverket accepterar inte tjocklekar under 5 mm i befintliga plåtar på färjan.

Genom att gå upp till 8 mm vid plåtbyten har vi ju betydligt större marginal för eventuell framtida avrostning. Den tjockare plåttjockleken användes för övrigt redan tidigare när plåtbyten gjordes på 1940-talet.

Över vattenlinjen reparerades bordläggningen i stävorna genom istyckning och swetsning av plåtar. Dessa plåtar kommer på sikt att behöva förnyas helt. Slutligen flyttades fröbordsmärkena upp 100 mm beroende på felaktig uppmärkning när de tillkom 1970. Färjan var klar på varvet den 22 mars. Varvsfakturan slutade på 150 000 kronor.

Efter återkomsten till Stormkings brygga på Ringön har egna arbeten fortsatt ombord. Ångpannan skall genomgå besiktning av Det norske Veritas.

När detta skrevs höll främst Åke Karlsson och Bert Johansson på med arbeten inför besiktningen. Pannans

inre är inspekterat och godkänt.

Därefter fylls vatten i pannan för provtryckning. Vid körning med FÄRJAN 4 behöver påeldning normalt ske två dagar innan körning. För maskinisten är detta mycket arbetskrävande eftersom påeldningen sker med kol och förstas kräver passning.

I år har en elektrisk värmepatron installerats. Den förvärmer vattnet under en dag och det reducerar koleldningen med en dag. Förutom mindre arbetsinsats är det också positivt ur miljösynpunkt.

Under påskhelgen togs färjans vinterpresenningar bort och vaskning av utsidan påbörjades. Till vårens och sommarens arbetsuppgifter hör oljning av stythyttor och trädäck, målning av överbyggnadens långsidor samt kittning av fönster. Fler personer är förstås välkomna att hjälpa till ombord.

Årets planerade turer är Klippandagarna 28-29 augusti med trafik Residensbron-Klippan. Färjan går från Residensbron varje hel timme kl 11-16 och från Klippans Ångbåtsbrygga 30 minuter senare.

De traditionella stadsvandringarna körs lördagar i september och oktober med avgång från Residensbron kl 14.00. I år är turerna förlängda 30 minuter till 2 1/2 timme. Resmålen för promenaden iland blir Lindholmen eller Klippan.

För övrigt används färjan för beställningsturer i hamnområdet. Bokningar sköts av Claes Verner med mobilsökare 0746-37 91 28.

GUNNAR SÖDERBERG

Välkommen ombord!

Äntligen!

1999 års ångbåtssäsong står inför sin början. Äntligen tycks vi, vädermässigt, gå mot ljusare tider. Risken för frustande snöoväder och knäpsande frostknappar syns minska alltmer.

Ombord i detta nummer av Ångbåten är på sedvanligt sätt säsongens turlista lastad, ett säkert värtecken. Sällskapetets trågna turistmakare har förvisso inte legat på latsidan.

Ons- och söndagsturer

Trafiken är uppbyggd på de sedvanliga ons- och söndagsturerna. De förra seglas från den 2 juni fram till den 1 september. Avgången är alltid kl 18.30 från Stenpiren med återkomst kl 21.25. Turen går genom Göteborgs skärgård. Vi håller kaféservice med öl och vin. Det går även att i förväg köpa en »paketbiljett» för 200 kronor. Då ingår även reserverad bordplats, råkbaguet, öl eller ett glas vin.

Söndagsturerna går i år till största delen till Marstrand. Avgången från Stenpiren är alltid kl 10.00. Den gamla fina kuststaden är och tycks förbli vårt mest omtyckta resmål. Alltid sevärd, alltid rofylld och med goda matsällen. Turen dit går över skyldade vatten. Marstrand är ett resmål, dit man kan bjuda gäster på en fin upplevelse. På återresan serveras middag i matsalen. I övrigt kaféservice. Kl 19.30 är ångaren åter vid Stenpiren.

Dessa resor är en tradition i Sällskapet. De lockar alltid passagerare och



Till sjös igen! BOHUSLÄN har just lämnat Stenpiren 1 maj 1998. Foto: Leif Magnusson.

är, självklart, en god inkomstkälla i vårt ideella Sällskap.

Kustturerna

För dem som vill ut och se vårt Bohuslän från sjösidan erbjuder våra kustturer utsökta tillfällen.

Under två veckoslut i juli seglar BOHUSLÄN norrut längs kusten.

Torsdagen den 8 juli avgår vi kl 8.00 och när om aftonen Hunnebostrand kl 20.45. Under vägen har Marstrand, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Malmön samt Kungshamn (Gravarne) anlöpts. Två timmars uppehåll på Gullholmen.

Följande dag, fredag 9 juli, gör BOHUSLÄN turer med utgångspunkt

ter från Hunnebostrand och Kungshamn. Här får dels bosatta i dessa trakter en möjlighet till ångbåtsresor, dels Sotekanalens alla vänner ett gyllene tillfälle att se kanalen på det rätta sättet.

Lördagen den 10 juli går ångaren tillbaka till Göteborg längs kusten och kommer till hemmahamnen kl 19.30. Två timmars uppehåll görs i Marstrand.

Den verkligt Stora Kustturen görs under veckoslutet 22, 23 och 24 juli, då ångaren tar sig ända till Fjällbacka och Grebbestad. Under mellantiden görs en kvällstur från Lysekil.

Kustturerna kräver goda anslutningar med tåg och buss. Detta är nog angivet i turistlan. Läs nogta och planera!



Ångaren BOHUSLÄN går in i Varholmsundet utanför Hjvevik på resa norrut.
Foto: Leif Magnusson

Specialturer

Lördagen den 3 juli tillägnas fartygets gamla hemmahamn Marstrand samt även Skärhamn. Denna tur utgår från Marstrand kl 9.30 samt från Skärhamn kl 11.00. Kyrkesund, Skäpesund, Dyrön och Klädesholmen passerar. Kl 17.00 lämnar vårt fartyg Marstrand för Göteborg. Matsal och café.

På sedvanligt sätt avgår vi till Fallens Dag den 17 juli till Trollhättan. Här alterneras resan med veterantåg (änglok om brandfaras tillåter).

En annan rekommendabel tur i all stillhet går den 29 augusti till den gamla replagarbanan i Älvängen. Mycket sevärdt och absolut ingen risk för våldsamt sjögång!

Ångbåten Nr 2 1999

gemenskap ombord i fartygen. Det finns alltid »rommes» för för en insats ombord.

Gynna Sällskapet genom att åka med som »paying passenger» tillsammans med några inbjudna vänner. Vår skärgård till att ses från en ångbåt! Välkommen ombord säsongen 1999!

BO STARMARK

Medlemsrabatt!

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får Du rabatt på följande turer:

Med ångaren BOHUSLÄN på söndagsutflykter och kustturer, dock inga rundturer. Du får även rabatt på stadsvandringar med FÄRJAN 4.

Biljettpriset är 50 % avrundat till närmast högre 20-tal kronor. Det går inte att förköpa biljetter med medlemsrabatt! Rabatten kan endast utnyttjas vid köp av biljett vid landgången.

För att få medlemsrabatt skall Du visa upp medlemskortet för året eller på annat sätt styrka att Du är medlem.

Välkommen ombord i båtarna i sommar!

STYRELSEN

FÄRJAN 4

Vår ångfärja seglar också den. Under Klippandagarna 28-29 augusti trafikerar hon linjen Stora Bommen (Residensbron, vid Stenpiren) - Klippans Ångbåtsbrygga. En fin tur på rivieret!

Så vidtar de årliga Stadsvandringarna, då Klippan eller Lindholmen besöks under sakkunnig vägvisares ledning. Stadsvandringarna äger rum varje lördag under september och oktober.

Säsong 34!

Ja, så länge har vi kunnat hålla på helt ideellt utan några löner. Vissat är vi nog lite stolta över det och hoppas innerligt kunna hålla på framgent.

Du är så välkommen att delta i vår

BOHUSLÄN skändad!!!

Vår medlem »Frithiof» Andersson, befälhavare i STOLT AVANCE, har sänt oss ett brev från New York, där han gjort en intressant iakttagelse.

Ombord m/t STOLT AVANCE Persiska Viken 15/12-98

Vid min senaste påmönstring i New York måste jag bo två nätter på hotell på grund av båtens försening.

Detta gav ju ett oväntat tillfälle till sightseeing i den stora staden med dess trafik och skyskraper.

Som gammal sjöman sökte jag mig till ned kajerna och hamnade så småningom på ett ställe vid namn »South Seaport» och pier 17.

Detta är ett levande sjöfartsmuseum vid sydöstra delen av Manhattan och denna Pier 17 är en trevåningsbyggnad på en pier med restauranger, souvenirbutiker och utsiktsdäck mot East River. Allt i god och glad amerikansk anda med flaggor och musik.

När jag slagit ner mig vid en bardisk för ett glas öl på en av pubarna där, fick jag se en syn, som först glädde mig men som vid närmare åsyn fick mitt patriotiska hjärta att slå dubbelslag.

Ner från taket över den U-formade bardisken hängde ett antal båtmodeller av olika handels- och luftfartyg.

Där fanns också en modell av s/s BOHUSLÄN som klart lyste fram som det vackraste fartyget i samlingen.

Mitt hjärta svällde plötsligt av stolthet efter dubbelslaget och det brände



BOHUSLÄN/OLYMPIA fotograferad av kapten Andersson på baren. Inte för att BillingBoats-modellen var särskilt vackert men visst känner vi igen vår ångare. Undrar om hon ångar fram på fler bryggor runt om i världen?

lätt under ögonlocken av rörelse.

Modellen verkade välbyggd och av det danska märket »Billing Boats».

Men något verkade vara helt fel. Vid närmare åsyn såg jag att man helt fräckt och omotiverat döpt fartyget till OLYMPIA utan någon flagga och hemmahamn.

Hade s/s BOHUSLÄN plötsligt satts under någon konstig bekvämlighetsflagga med underbetald besättning från något asiatiskt land?

Vid en diskret förfrögan hos den i käck matrosmössa klädda bartendern upplyste han glatt och ogenerat, att »den

där» (pekande på OLYMPIA,) »seglade på kusten av Irland och går ännu sina dagliga turer där».

Han sade sig minnas att som barn åkt med den mellan Cork och Limerick. »Nice old lady» lade han för säkerhets skull till, när han såg min bekymrade min.

Fartyget såg ut att vara ship shape and Bristol fashion.

Så var det med den saken!

Ångbåten Nr 2 1999

Pannbekymmer i Stockholm



STORSKÄR bukar ut från Linnarås för att fortsätta mot Väsbystrand, juli 1996. Foto: Per Ahlqvist

Waxholmsbolagets ångare STORSKÄR har fått en ny ångpanna. STORSKÄR byggdes 1908 vid Lindholmens varv i Göteborg som STRÄNGNÄS EXPRESS, med en trippelångmaskin på 665 ind hkr.

Den var Mälarens snabbaste ångare innan den såldes 1939 till Waxholmsbolaget och fick namnet STORSKÄR. Som waxholmsbåt trafikerade STORSKÄR den långa linjen Stockholm-Arholma. Marschfarten är 13 knop.

Sedan slutet av sextioalet har STORSKÄR haft två dagliga tunga gods- och passagerarturer. Dels tolvturen till Vaxholm och närliggande bryggor, dels kvartifemman till Laggarsvik på Ljusterö. Båda turerna är omyckta lunch- och middagsturer för alla som vill se Stockholms innerskärgård från en riktig ångbåt.

Ångbåten Nr 2 1999

vet i Oskarshamn. Det var svårt att hitta en tillverkare av en skotsk panna. Motvilligt (?) åtog sig Aalborg Industries underleverantör Novikat Oy i Finland att tillverka en skotte. Den gamla pannan togs ut genom ett stort hål i styrbordssidan. Den nya pannan från Finland tog samma väg in i ångarens maskinrum i början av april.

Förutom pannbytet har varvet lagt nytt trädäck, bytt fönster i salongerna och bytt en del plåt i skrovet. STORSKÄR beräknas vara i trafik till midsommar för att som vanligt gå sina lunch- och middagsturer i sommar.

Waxholmsbolagets NORRSKÄR (byggd vid Eriksberg 1910) fick ny ångpanna 1970. Under vintern har Ålborg Industries (tidigare Sunrod) reparerat den långa eldrörspannans spruckna tubändar samt en buckla i eldröret.

DROTTNINGHOLM har kvar sin ångpanna från byggnaden 1909. Trots att den saknar kondensator har den klarat sig relativt länge genom att fartyget mestadels gått i färskvatten. 1948 byttes manteln och 1995 tuberna.

I vinter har även panngavlarna bytts ut. Aalborg Industries AB gjorde reparationen vid kaj vid Klara Mälarstrand.

Tre av ångpannorna på isbrytaren SANKT ERIK behöver reparaseras. Det gäller främst tubbyten. Reparationerna beräknas kosta 4,7 miljoner kronor. Så mycket pengar finns för närvarande inte tillgängliga varför SANKT ERIK får ligga en tid med släckta pannor vid Vasavarvet.

INGVAR

13

Tankenöten 1

Här kommer en fräsig bild på BOHUSLÄN fotograferad 1938 av Bengt Hubendick.

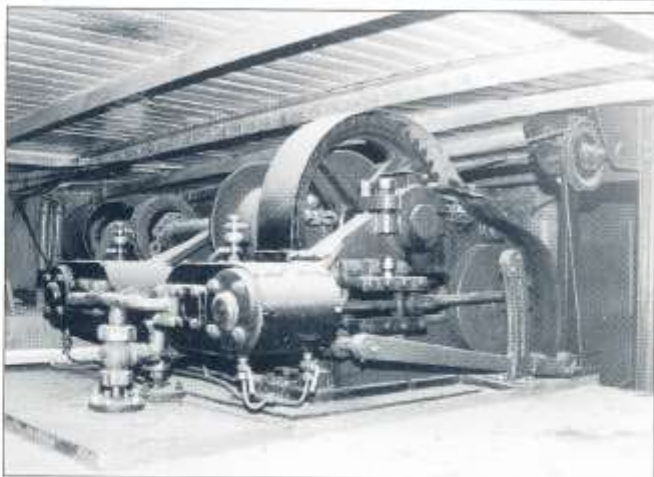
Här går det undan. Är det männe expressturen i full fart? Men var befinner ångaren sig? Vi vet faktiskt inte riktigt själva. Fatta pennan, skriv till Lysekil och berätta!



Tankenöten 2

Att den här ångmaskinen sitter ombord i en båt är ganska tydligt när man ser balkarna i taket. Men om man känner igen maskinen hur har fotografen då nått motivet? Bilden är inte spegelvänd. Fotografen är tills vidare anonym.

Det går bra att skriva till Göteborg eller Lysekil, och det underlättar dessutom att företa en resa mellan dessa metropoler, företrädesvis med ångbåt, någon gång i sommar. Se turlistan. Svar kommer i nästa nummer av Angbåten.



Aktersalongen

Tankenöten i nr 94

Fotot ombord i förra Ångbåten har lockat en del att skriva till oss. Motivet är välkänt för alla våra passagerare. Ångaren befinner sig i Lilla Kalvsund på väg norröver.

Håkan Edman (jodå, sonson till en av bröderna Edman, delägare till den numera mångomskrivna BRIS) bor på Kalvsund och förtäljer, att byggnadsverket på öns topp är Kalvsunds stängmärke uppfört redan 1855.

Stängen är 14,85 meter hög. På 5/12 av stängens höjd nerifrån finns sex kraftiga trästötter. Spiran och korset är av järn. 1863 förstördes stängen av en orkan men lagades och stagades.

Sjöfartsverket ansåg 1971 att stängen saknade betydelse men hade mycket stort antilevariskt värde. Den såldes 1974 för 1000 kronor till Öckerö kommun. Genom Kalvsundsbornas försorg finns numera en orangefärgad fasadbelysning.

Strax nordost om Stängen låg en stormvarningsstation, där man hissade varningstecken för kulje (kuling) eller storm. Ett system med svarta koner, trattar eller klor varskodde om vindens styrka och riktning. Detta meddelades även i rundradion. Under orkanen 1969 förstördes den då nerlagda stationen.

Stormvarningsstationer (SVS) finns på flera ställen längs kusten: Havstensund, Grebbestad, Fjällbacka Bovalstrand, Hunnebostrand, Smögen, Gravarne, Malmön, Lysekil, Gullholmen, Uddevalla, Kåringön, Mollösund, Klädesholmen, Marstrand, Kalv-

sund, Vinga och Göteborg (Navigationskolan).

Strax efter andra världskriget började dåvarande Lotsverket att lägga ner stormvarningsstationerna. I takt med förbättrade radiokommunikationer försvann de sedan en efter en.

Vem i läsekretsen har foton på någon SVS och kan berätta om dem? Skriv då till »Ångbåten», c/o Starmark, Fregattvägen 3, 45330 Lysekil.

Ryska fartygsnamn

Märkvärdig marskalk

I min artikel i Ångbåten nr 94 nämnde jag vad PORTHAN, ex J L RUNEBERG, och BORGÅ fick för nya namn när de överlätits som krigsskadestånd. Jag försökte då translitterera från kyrilliska alfabetet till vårt latinska alfabet. Det lyckades bara till hälften.

Därför transskriberar jag istället till svensk stavning. Då blir det LERMONTOV förstås, och MARSJAL ZJUKOV, där *zj* står för sje-ljud och *zj* för tonande sje-ljud.

OVE IKO

Nycklar

För att komma in genom entrédörren på ångaren BOHUSLÄN behövs både nyckel och en personlig kod när båten är läst och larmad. För att vi skall slippa oönskade besök och även onödiga larm har läset nu bytts ut och nya koder delats ut. »Nyckelperson» är Björn Persson men det är styrelsen som beslutar vilka medlemmar som skall ha nya nycklar och koder.

Efterlysning!!



Vem ombord bland Ångbåtens läsare kan exakt säga vad detta föremål är och på vilken sorts fartyg det har suttit. Det är av mycket gedigen mässing. En skylt på sidan har det tyska riksvapnet med hakkorsen samt beteckningen KM 4438. Står möjligen KM för »Kriegsmarine». Föremålet är bärgat till sjöss av dykare. Vi är mycket ungelägna om varje svar! Skriv till Lysekil!

Akterspegeln

Sista strofen i »Invitation till Bohuslänspryder Ångbåtens akterspegel. Den hör till de mest älskade av Taubens dikter.

Kom ut till stränderna, de ödsligt sköna
med slån och hagtorn, böjda djupt av storm,
med gamla båtvrak som ha multnat gröna,
men än, i brustna skrov, bär vågens form!
Där, mellan hav och land, på sand som skrider,
på tång som gungar, kan du ensam gå,
och leva i de längst förflydda tider,
och i ditt släktes framtid likaså.

Evert Taube