



ÅNGBÅTEN Årg 51 • Nr 3 2015 • 158

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamns, Gamla Björfandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85  
ingvar.kronhamns@telia.com (ansvarig utgivare)

Gunnar Söderberg, Bergslårkan 4, 426 69 V, Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatväg. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se  
Prenumerationsavgiften för år 2015 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,  
Asphycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litorepid Media AB 2015. Miljömärkt Trycksak 3041 0834

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2015 är 200 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

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

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

Kassör: Anne Marie Enkoon Techera, kassor@steamboat.se

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

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggspåsar vid Puckhuskajen 11, Göteborg.  
Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Torsten Axberg,

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från föjelaget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verret, tel 0706-59 50 60, charter\_f4@steamboat.se

## Innehåll Ångbåten 158

Försalongen	2	SANKT ERIK 100 år	14
Årsmöte	3	Med ångbåt till Sandhamn	16
Välkommen!	4	Maskinmanövrer i ångaren BOHUSLÄN	18
Nya medlemmar	5	Maskinhavariet i Skärhamn	20
Säsongen 2015	6	Vad vore vi utan våra maskinister	21
En inte så typisk sommarresa	7	Aktuellt från FÄRJAN 4	22
Mot Stockholm	8	Att uppleva en burricane i hamn	24
BOHUSLÄN på Stockholm Steam	10	Brittiska gängor	26
Wille!	13	Nostalgiisk TÖS-träff	27
Anten-Gräfinäs 50 år	13	Akterspegeln	28

## Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 158!

Sommaren är över och ångaren BOHUSLÄN har lagt upp för säsongen. Men hela september och oktober, varje lördag, gör FÄRJAN 4 sina historiska hamnturer, se programmet, besök hemsidan eller läs annonsen lördagar i G-P.

I det här numret av *Ångbåten* kan Du läsa om ångaren BOHUSLÄNS äventyrliga sommar med Stockholmsresan med anledning av isbrytaren SANKT ERIKS 100-årsjubileum.

Även FÄRJAN 4 uppmärksammas med ett uppslag. Kulturarvsdagen var ett lyckat inslag i samarbete med Sjöfartsmuseet och Gotenius Varv.

Medlemmarna har glädjande nog hört sammat vår vädjan i förra numret att höra av sig. Det mesta rör sig i den tekniska världen vilket inte är så konstigt.

Vår verksamhet grundar sig trots allt på det teknikhistoriska kulturarvet även om vi alla även har ett socialt intresse verksamheten runt våra ångare.

INGVAR KRONHAMN

## Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 4 2015 (159) vill vi ha manus senast 2 november.

## Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN framför Stockholms slott 13 augusti 2015.  
Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 3 2015

## Årsmöte!



Kim Forsblad, ordförande i Sällskapet Ångbåten. Foto Bo Starmark

Varmt välkomna till årsmöte i Sällskapet Ångbåten! Som ordförande i Sällskapet hoppas jag få se många av våra medlemmar på mötet.

I femtio år har vi lyckats hålla ångaren BOHUSLÄN i trafik och dessutom försörja sig själv. Senare har FÄRJAN 4 kommit till.

Vädret har genom åren påverkat oss i både positiv och negativ riktning. Detta får vi leva med.

Främst är det dock alla som jobbar ombord i fartygen och i Sällskapet som bär upp verksamheten. Utan människor med frivilligt engagemang blir våra fartyg liggande.

KIM FORSBLAD  
ORDFÖRANDE  
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Ångbåten Nr 3 2015

## Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte lördagen 24 oktober 2015 kl. 12.00 i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar bifogas tidskriften *Ångbåten* inför mötet.

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

Välkommen!

Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

## Arbete ombord

Även om ångaren BOHUSLÄN lagt upp för säsongen och snart även FÄRJAN 4, pågår arbete ombord i ångarna under hela vinteruppehållet.

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron, nedströms P-arken. Du är välkommen ombord, vanligen tisdagar och torsdagar från kl. 10.00.

FÄRJAN 4 ligger vid Ringön men är svårare att nå. Kontakta Gunnar Söderberg, telefon 0705-69 64 04.

Välkommen ombord i våra ångare!

# Välkomna!

Under året har vi fått ett stort antal nya medlemmar. Knappast något kan vara mer glädjande för en förening. Ombord har vi kunnat möta flera av dem under den gångna sommaren.

Under årens lopp har medlemsantalet hos oss legat tämligen konstant. Sällskapet Ångbåten har omkring 1600 medlemmar. Av och till har ganska låga försök gjorts för att få fler att engagera sig i föreningen. Några har tillstött men årligen har ungefär motsvarande antal försvunnit.

I april i år inbjöds alla medlemmar, både aktiva och passiva, att fira Sällskapet Ångbåten's femtioårsjubileum. Eftersom våra ångare ännu inte var i trafik, anordnades traditionsenligt en resa kors och tvärs i Göteborg med Ringliniens äldre spårvagnar. Senare på kvällen hade vi ordnat en större festmåltid på Restaurang Läppstiftet.

Det var mycket välbesatt vid bordet. Festen blev mycket lyckad. Åtskilliga av gästerna berättade att de skulle engagera sig i verksamheten ombord. Det låter bra, i synnerhet i festliga sammanhang, inomhus vid dukade bord.

Men med glädje kan konstateras att flera av gästerna har börjat ombord i ångaren BOHUSLÄN, framför allt på däckssidan. Några har tillstött efter att ha hört talas om ångaren genom vänner och bekanta.

Det hände till och med att på någon enstaka tur det var så många nya på däck att det blev aningen svårhanterligt.



Erik Schröder Fernöfj vid ratten, en av våra nya medlemmar som valt att tjänstgöra i ångaren BOHUSLÄN. Foto Bo Starmark

Vi räckte plötsligt inte till att introducera nykomlingarna i verksamheten ombord. Vem hade tidigare kunnat tro det?

Alla ombord ska känna sig välkomna. Alla ska känna sig "behövda" i det ideella strävandet att bevara ångaren för framtiden. Det är lätt att komma in i den arbetsamma gemenskapen.

Till Dig som är nytilkommen eller tidigare varit verksam ombord vill vi i Sällskapet Ångbåten framföra vårt allra hjärtligaste: VÄLKOMMEN ombord i ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4!

BO STARMARK

## Arbete ombord

Även om ångaren BOHUSLÄN lagt upp för säsongen och snart även FÄRJAN 4, pågår arbete ombord i ångarna under hela vinteruppehållet.

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron, nedströms P-arken. Du är välkommen ombord, vanligen tisdagar och torsdagar från kl. tio.

FÄRJAN 4 ligger vid Ringön men är svårare att nå. Kontakta Gunnar Söderberg, telefon 0705-69 64 04.

Ångbåten Nr 3 2015

# Nya medlemmar

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

Lennart Almqvist, Göteborg  
Lennart Alverén, Kullavik  
Mikaela Andersson, Mölndal  
Ingvar Axelsson, Floda  
Lars Axelsson, Göteborg  
Mats Berggren, Åsa  
Birgitta Berne, Billdal  
Mattias Blomgren, Göteborg  
Bengt Boge, Härryda  
Johan Bonander, Styrsö  
Henrik Bouvin, Göteborg  
Marcus Carlsson, Kungälv  
Mona Coldenberg, Täby  
Karin Damgaard, Göteborg  
Leif-Arne Damgaard, Sävedalen  
Ulrika Damgaard, Sävedalen  
Victoria Damgaard, Göteborg  
Karin Djärv, Malmö  
Lars Djärv, Malmö  
Titti Döme, Göteborg  
Eva Edolfsson, Kode  
Barbro Engholm, Torslanda  
Nicklas Englund, Tyresö  
Sofia Eriksson, Kungälv  
Olle Everlund, Västra Frölunda  
Michael Falk, Göteborg  
Tommy Fransson, Göteborg  
Ann-Katrin Gustafsson, Göteborg  
Niclas Hansson, Göteborg  
Uno Hilmersson  
Jörgen Holm, Skövde  
Anders Jakobsson, Gullholmen  
Raine Jansson, Göteborg  
Sture Johannesson, Floda  
Stefan Jonsson, Västerås



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

Lennart Järnensjö, Göteborg  
Jan Jönsson, Kode  
Lena Karlberg, Karlstad  
Lena Larsson, Göteborg  
Inga-Lill Lindberg, Kil  
Catharina Lindgren, Göteborg  
Marie Lindhult, Västra Frölunda  
Malte Ljungqvist, Göteborg  
Iris Lundh, Göteborg  
Bertil Löwendahl, Marstrand  
Thomas Magnusson, Sävedalen  
Birgitta Meldgaard, Skärplinge  
Finn Meldgaard, Skärplinge  
Mikael Michanek, Stockholm  
Dick Nestor, Västra Frölunda  
Benny Nilsson, Göteborg  
Gunnar Nilsson, Stockholm  
Karoline Näzman, Göteborg  
Jan Odencrants, Ålta  
Dan Olsson, Göteborg

Erlend Olsson, Ljungkile  
Tomas Olsson, Göteborg  
Per Peterson, Karlskrona  
Stig Petersson, Kungälv  
Hans Qyrist, Torslanda  
Peter Schager, Göteborg  
Göran Sjöstrand, Lerum  
Skärgårdsbåtar.se  
N Göran Stenneberger Höglund Kungälv  
Jeanette Stenneberger Höglund, Kungälv  
Jan Sundström, Göteborg  
Håkan Svensson, Askim  
Tom Syrén, Västra Frölunda  
Lars Tingbäck, Marstrand  
Monika Wallgren, Köpenhamn  
Lennart Warfstedt, Broaryd  
Frej Wymark, Habo  
Gudrun Würtz, Billdal  
Gunilla Öhrn, Alingsås

Ångbåten Nr 3 2015

# Säsongen 2015

När Bertil Egnell, ägare och direktör i Marstrandsbolaget, studerat verksamhetsberättelsen för "konkurrenten" Ångbåts AB Bohuslänska Kusten utbrast han: "Det är väl ingen väderleksrapport heller".

Men det är just vad det kan vara. Ångbåtsbolaget skyllde det magra resultatet på vädret och det kan vara skäl nog.

Sommaren 2015 kan sammanfattas som kylig och blåsig. Inte förrän i augusti kom några veckors skön värme. Då blev även havsvattnet varmare och maneterna gick på djupet.

Varken ångbåtar eller andra fartyg i passagerartrafik har varit fullsatta denna sommar. Inte heller ångaren BOHUSLÄN.

Sammanlagt skänkte BOHUSLÄN drygt 4000 resenärer en upplevelse under resor i skärgården. Årets justering av biljettpriiserna kompenserade ändå inte bortfallet av resenäret.

Av de två kustresorna fick den till Lysekil ställas in på grund av maskinhaveri medan Kungshamnresan missgynnades av det rådande sommarvädret.

Kungshamnresan som i år utsträcktes till Fjällbacka, kommer att utvecklas till nästa säsong.

Andöpen av Marstrand har fungerat väl med den assistans vi blev utlovade och även erhöll. På nordgående anlöpets Hedvigsholmen, på sydgående träbryggan på Marstrandön.

Stockholmsresan var med sin längd och bunkeråtgång ett ekonomiskt äventyr men vad gör man inte för att synas?



Sista kvällsturen för säsongen den 9 september, bjöd på en vacker solnedgång. Här rundar ångaren BOHUSLÄN Kalsund. Foto: Eva Helmerzon.

Styrelsen har meddelat vid en första avstämning att resan gett nollresultat.

Under Stockholm Steam 14 till 17 augusti genomfördes sex turer för besökarna. Vi hade behövt bättre marknadsföring så att fler resenärer fått göra bekantskap med vår ångare.

De flesta turerna gick från Galärvarvet på Djurgården och rundade Vaxholms kastell. Kvällsturen på fredag gick genom Skurusundet, farleden mot Saltsjöbaden och Baggensfjärden, och tillbaka.

Kvällsturen på lördag nådde inte fram till Vaxholm utan vände vid Tegelön.

## FÄRJAN 4

När detta skrivs i slutet av september är FÄRJAN 4 mitt i sina historiska hamnturer, turer som annonseras för medlemmar och allmänheten. Turerna är ett samarbete mellan färjans ägare, Sjöfartsmuseet Akvariet och Sällskapet Ångbåten som ju står för driften.

FÄRJAN 4 har även medverkat vid Klippandagarna, Kulturarvsdagen 13 september och vid Kulturbåtsfestivalen på Eriksberg 27 september.

En sammanfattning av säsongen redovisas först i nästa nummer av Ångbåten.  
INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2015

# En inte så typisk sommarresa

Vi började som vanligt vid kaj 11/Stenpiren med att lasta ombord provianten för flera dagars resa, men planering och leverans visade sig inte riktigt ha stämt överens med byssa-besättningens intentioner och önskemål.

Bl.a. var mängden mjölk, fetaost och potatis lite väl tilltagen medans bröd, olivolja och vatten, dvs. Loka eller motsvarande kroppskylmedel, pga. den anlända värmeböljan, riskerade att kunna ta slut.

Resan startade mot väst för att något senare ta av norrut och efter inomskärsleden ansluta till inseglingen mot Marstrand.

För att visa för ett par nyare besättningsmedlemmar ombord rundades sedan några mindre öar och ett par trånga sund passerades. Det fina vädret gör att resan så långt blir riktigt angenäm.

Passagerarna ombord underhåller varandra i matsalen och besättningen i övrigt förbereder för lördagens resa som lär bli den första för året med pax så långt från Göteborg.

Det är lugnt på havet när vi den kvällen nattar vår båt och efter några minnesskrönor i salongerna styr vi kosan mot kojén.

## Lördag.

Disigt på morgonen, "tåka" sveper in från öppet hav. Det kommer att bli en fin dag bara solen får värma upp lite till. 40 + 60 sålda biljetter och så alla dom vi pratade med i går kväll. Men sjödiset måste lättas annars blir det inte så bra.

Ångbåten Nr 3 2015

En ½ timma kvar till avgång. Alla är på G. Frukostdisken är avklarad och alla förberedelser för både smörgås och lagad mat pågår för fullt. Tjabblet i byssan är ett gott tecken på att vi kanske vill mer än vi alltid klarar av, och NU släpper båtsman ombord paxen.

Biljetter visas upp och kollas, några skall betalas. Livliga ungdomar förmanas om att även om ev. likheter finns ombord med förskolans klätterställning så får det inte missbrukas, och föräldrarna om att medförd utflyktsmat endast får förtäras ute på däck samt att dito spirituosa, om än aldrig så hemmajäst som vin, inte får inmundigas ombord.

Vi stävar ut. Diset lättar. I högtaleriet meddelas både säkerhetsinfo och annan sådan om såväl platser som passeras som viktiga händelser som ägt rum utefter resrutten.

Passagerarna köper förtäring av både flytande och fastare karaktär. Allt verkar lugnt och avslappat. Ett bedrägligt lugn dock.

CM vad var nu det igen? Croud Management?

Av någon anledning registrerar vi i ögonvrån hur chiefen banar sig väg genom folkhavet på fördäck. Mot bryggan. Några minuter senare uppmanas vi, lugnt och stilla, några stycken, att lugnt och stilla förbereda ett ankare för utfäggning.

Inte skrika, inte springa, inte verka nervösa, inte veta hur det nu var man skulle göra?

För guds skull hämta INTE

beskrivningen utan gör bara vad som behövs för att hänga ut ankaret i fall att...

Så en kort stund senare, eller mitt under brinnande ankringsproblematik, meddelar kaptenen att ett "smärre" problem uppstått i maskin, vilket gör att vi på återresan inte kommer att kunna hålla önskad fart utan förväntas bli upp mot kanske två timmar försenade.

Underbart med två timmars extra resa i detta fina väder för samma pris, eller tar man ut extra betalt för de tillkommande timmarna. Passagerarna njuter och spekulerar i solskenet på fördäck, där orkestern nu börjar spela hambo, skillingtryck och annan lugnande musik.

Vid ankomsten till kaj igen gäller det att hålla tungan i rätt mun, för ångtrycket, som i detta läge behövs för minst en backmanöver, är långt under det för situationen önskvärda och nödvändiga.

En tacksam och förstående passagerarskara masar sig sakta och maktigt i land över fördäck, ivrigt avlevererande idel vänliga och uppmanande tack och kommentarer om en underbar tur, en fantastisk besättning och mycket god mat och smörgåsar mm mm.

Vi njuter av vetskapen att just vi är med idag.

Arbetet med att lösa det "smärre" problemet påbörjas, och ytterligare två timmar senare eldas det åter på i maskin och vi förbereder oss för nästa dags tur.

Middag, kväll och återkommande

Fortsättning på sidan 15

# Mot Stockholm

*En resa med en hundraårig ångare runt södra Sverige till Stockholm är en ovanlig upplevelse. Här några ord om ångarens resa dit. Ett minne för livet.*

Som tidigare nämnts hade ångaren BOHUSLÄN blivit inbjuden att fira isbrytaren SANKT ERIKS hundraåriga tillvaro. Styrelsen hade beslutat att vår ångare skulle delta.

Efter noggranna förberedelser lämnade vi kajplats 11 på eftermiddagen den 10 augusti i strålande väder. Det var en aning högtidligt för nu skulle vi ut på en "riktig" sjöresa med Stockholm som mål.

Göran Ringqvist var skeppare och ansvarig för resan med Dag Engström och Ingemar Petersson som styrmän.

Besättningen på däck och i maskin tjänstgjorde enligt sjövaktsystemet med i stort sett fyrtimmarsvakter.

Intendenturen, som skulle sköta all inre tjänst, matlagning och all annat "inomhus", jobbade i anslutning till vaktsystemet.

Mathållningen var fantastisk redan från början! Vi har aldrig haft anledning att klaga på den.

I god fart gick vi söderöver genom södra skärgården och i kvällningen såktes Nidingen i väster.

Resan hade hittills gått enligt planerna och vi njöt av den. Då började oljebrännarna att krängla, mildt uttryckt. Maskins frivakt försvann omgående ner i maskinrummet.

Tjock svart rök bolmade ur skorstenen. På avstånd skulle man kunna tro att koleldning återinförts. Farten sjönk till



*I det fina väderet kunde middagen avnjutas på övre akterdäck med Östersjöns horisont förövar.  
Foto Bo Starmark*

blygsamma 7 knop och ännu lägre. Oro för att inte kunna hålla tiden uppstod.

Felet avhjälpes så småningom tack vare skickligt arbete av dem i maskin. Man sotade dessutom pannans tuber, över 700 stycken. För hand. Bra gjort!

Vädrret blev sämre och i Öresund började ett mäktigt åskväder spela upp med dunder och dån. I Falsterbokanalerna blev regnet så intensivt att bron inte kunde ses på relativt nära håll.

Lyckligtvis blev vädrret sedan allt bättre och dessutom mojade vinden. Sandhammaren sågs om babord och

Hanöbukten låg stilla.

Hundvakten mellan 0000 och 0400 inföll under min törn. I stiltje, mörker och sommarfjummen luft hade vi Öland om styrbord och snart Kalmar om babord. Staden och Ölandsbron passerades vid halvetriden i fyrarnas sken. Allt var tyst omkring oss.

Gryningen kom smygande och Blå Jungfrun sågs om styrbord. En strålande dag kom emot oss med solsken och total stiltje. Ett tomt hav utan färtyg, öar, landstrimma, fyrar... En förmån att få uppleva.

*Ångbåten Nr 3 2015*



*Äntligen framme! Ångaren BOHUSLÄN väl förtöjd vid Jagarpiren vid Galärvarvet i Stockholm.  
Foto Bo Starmark*

## Sömn och vila

Vi hade ju trott oss att kunna sköta tjänsten som vanligt med styrtornar och inre tjänst såsom disk och annat nödvändigt men det gick inte alls. Alla uppmånades redan på ett tidigt stadium att noga sköta sömn och vila.

Intendenturen skötte all inre tjänst: med dukning, riktig mathållning, städning och disk. Själva klarade jag i längden bara av att sköta min tjänst på bryggan – rorstörn och utkik. Det räckte mer än väl.

Under en frivakt i vaket tillstånd såg jag ett fenomen nästan okänt hos oss på västkusten: algblooming. Stora strim-

mor av gulbrun geggla fläckade den lugna Östersjön. BOHUSLÄNS bogväg var tonad i brungult.

## Mot Stockholm

På eftermiddagen denna strålande dag beslöt man att middagen skulle dukas på akterdäck. Vardagslyx! Sällan har väl maten smakat så gott och dessutom i goda kamraters trygga närvaro. Den sjunkande solen sken in akterifrån och det var frivakten i alla kategorier väl unnat att njuta av den.

Jag tillhörde Dag Engströms vakt och delade hytt med honom akteröver. Vi törnade in på natten och det var lätt

att somna till maskinens jämna puls.

Tidigt nästa morgon stävade ångaren in i Stockholms södra inlopp efter att tidigt ha passerat Landsort. Så här tidigt var det riktigt kyligt men solen värmdes och skulle göra så flera dagar framöver. Det hade ingen trott!

Kända öar seglade vi förbi. Nu hade vi hämtat in vår försening med råge och låg rejält före i tabellen. Trots att BOHUSLÄN gick för ömsom Halv ömsom Sakta Fart, låg vi före i tid. Några extra girar hann vi med, dels för att sätta Stor Flaggroing med ångarens namnvimpel i färtoppen, dels för att passera Vaxholm. Där spelade Ingemar Petersson "Inbjudan till Bohuslän" på sin trumpet. Mycket stämmingsfullt. Många ansikten vändes mot oss i denna alla Waxholmsbåtars hemmahamn.

Så stävade vi vidare och in i Stockholm där vi vände framför Slottet och lät ångvisslan ljuda.

Vi förtöjde vid Galärvarvet, först vid Jagarpiren sedan lite senare intill isbrytaren SANKT ERIK, festföremålet.

Denna händelserika dag avslutades med sedvanlig utsökt middag på fördäck i den fina kvällen. Efteråt blev det besök ombord i isbrytarens maskinrum, en sevärdhet i sig i sin världighet.

Följande dag måste jag dessvärre återvända hem men de fyra dagarna ombord i BOHUSLÄN var lön för mycken möda och jobb och många mils köring mellan Lysekil och Göteborg.

BO STARMARK

*Ångbåten Nr 3 2015*

# BOHUSLÄN på Stockholm Steam

Med anledning av isbrytaren SANKT ERIKS 100-årsjubileum 2015 inbjöd Sjöhistoriska museet landets ångbåtar till Stockholm Steam.

Ångaren BOHUSLÄN har besökt Stockholm två gånger tidigare, 1988 och 1992. Det var därmed 23 år sedan sist och det fanns därför ett stort intresse inom Sällskapet Ångbåten för att göra den långa resan runt kusten.

BOHUSLÄN som lämnade Göteborg under Göran Ringqvists befäl redan på måndag eftermiddag den 10 augusti anlände till Stockholm torsdag morgon. Resan beskrivs i annan artikel i detta nummer av Ångbåten.

## Vändning vid Slottet

BOHUSLÄN gick för sakta maskin upp för Stockholms ström där man mötte Waxholmsbolagets NORRSKÄR med Johan Jahnberg som skeppare.

Hälsningssignaler från de båda ångarnas ångvisslor ljöd över Strömmen samtidigt som NORRSKÄRS passagerare glatt vinkade åt BOHUSLÄNS besättning.

BOHUSLÄN fortsatte därefter in på Strömmen och vände framför Stockholms slott medan vår styrman Ingemar Petersson på trumpet framförde melodin till "Inbjudan till Bohuslän".

BOHUSLÄN rundade sedan Skeppsholmen och förtöjde vid Jagarpiren på Galärvarvet vid Djurgården.

Ett tiotal ångbåtar samlades i Stockholm mellan 14 och 17 augusti för att uppakta hundradringen. SANKT ERIK ligger som museifartyg intill Vasamuseet vid Galärvarvet på Djurgården.



Most välbesatt av turerna mellan Stockholm och Vaxholm var den där Waxholmsbolaget byrde in ångaren BOHUSLÄN lördag 15 augusti. Foto Ingvar Kronhamn

Redan under eftermiddagen förhalade BOHUSLÄN till hedersplats vid Museipiren där isbrytaren SANKT ERIK ligger.

## Öppen båt och skärgårdsturer

BOHUSLÄN hade "öppen båt" för besökarna på Stockholm Steam när ångaren inte var ute på de annonserade turerna. Besökarna visades runt i BOHUSLÄN och många passade på att sitta ner och avnjuta räksmörgåsar från vårt kök.

Varje dag under Stockholm Steam gjorde vi passagerarturer. De flesta gick till Vaxholm där BOHUSLÄN rundade Kastellet i Vaxholmsundet innan den återvände till Stockholm.



Vid passagen av Vaxholm spelade Ingemar Petersson på trumpet från kommandobryggan "Inbjudan till Bohuslän". Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 3 2015

Vi hade många nöjda passagerare ombord som tog tillfället i akt att färdas med BOHUSLÄN i Stockholms skärgård.

Ett äldre par berättade att de färlorvat sig ombord under en resa mellan Göteborg och Lysekil sommaren 1958.

En gammal dam, Johnie Duhse, berättade att hennes far, John F Plate, varit styrman i BOHUSLÄN i drygt tio år på 1920-talet.

## Extratur för Waxholmsbolaget



Med Waxholmsbolagets flagga i masttoppen. Foto Ingvar Kronhamn

Under lördagens första tur med BOHUSLÄN mot Vaxholm fick vi förfrågan från Waxholmsbolaget om vi kunde hämta passagerare i Vaxholm till Stockholm.

Ett av bolagets större passagerarfartyg hade drabbats av maskinhaveri och den inhyrda ersättaren hade gått på grund.

Med Waxholmsbolagets bolagsflagga i firtoppen gjorde BOHUSLÄN under eftermiddagen ännu en resa Vaxholm-Stockholm.

Ångbåten Nr 3 2015

Räksmörgåsarna hade en strålende åtgång och passagerarna föreföll trivas ombord på den tillfälliga "Waxholmsbåten".

## Isbrytaren SANKT ERIK

En grupp volontärer i Föreningen Isbrytaren Sankt Eriks Vänner hade inför 100-årsjubileet arbetat med att få festföremålet presentabelt inför jubileet.

De har målat och putsat mässing men framför allt arbetat med att få en av ångpannorna och huvudångmaskinen i driftdugligt skick.

Tack vare dessa insatser hade man som besökare den unika möjligheten att få se isbrytarens väldiga huvudmaskin i rörelse.

"Volångtärerna" har ambitionen att även få igång den förliga ångmaskinen och någon mer ångpanna för att SANKT ERIK någon gång i framtiden skall kunna lämna kajen.

## Flera gästande fartyg



Ångslupen GERDA är den sista ångbogsvarven som byggdes vid Lindholmens varv redan 1865. Foto Ingvar Kronhamn

Under fredagen anlände Värterns passagerarångare TRAFIK från Hjo. Från Mälaren kom bogserbåtarna REX från Torshälla och ÖRNEN från Västerås. Ångslupen GERDA kom från Näshultsjön söder om Eskilstuna.

REX är byggd vid Thorskögs varv, mitt emot Lödöse, 1902.



Ångslupen GERDA byggdes på Lindholmens varv redan 1865.

Ångslupen GERDA och ångfärjan DJURGÅRDEN 3 gjorde turer mellan Galärvarvet och Nybroplan med anlop av Skeppsholmen.

Tenderfartyget SPRÄNGAREN som vanligen ligger på Gälö i Stockholms södra skärgård för en omfattande restaurering, bogserades till museipiren.

De större passagerarångarna gästade Stockholm Steam när den ordinarie trafiken medgav detta. Arrangemanget pågick just under sommarturistans sista trafikhelg.

Således fick vi på söndagen besök av mälaringaren MARIEFRED och på måndagen av skärgårdsångaren BLINDÖSUND.



MOTORBÅT förbådat från Klara Målarstrand.  
Foto Ingvar Kronhamn

Från Södertälje kom EJDERN som byggdes 1880 vid Göteborgs mekaniska verkstad.

Waxholmsbolagets båda passagerarångare NORRSKÄR och STORSKÄR, fick däremot avnjutas i ordinarie trafik.

Sveriges Ångbåtsförening hade hand om de gästande ångsluparna, SILJA (1911), STIMMAREN (1993), PYSÉN (1928) och INA av ÖJA (2003).

Ångbåtsföreningen hade även försäljning och medlemsvärning.



Ångsluparna INA av ÖJA och SILJA.  
Foto Ingvar Kronhamn

## Ångbogseraren STOCKVIK



Ångbogseraren STOCKVIK undergår ett långvägigt restaureringsarbete. Foto Ingvar Kronhamn

Till stor överraskning anlände under söndagen från Stocka i Hälsingland ångbogseraren STOCKVIK. Den byggdes i Frederikshavn i Danmark 1931 för Odense hamn.

Därifrån såldes ångaren till England för bogsering på Themsen för att därefter hamna på museum. Museet orkade inte med underhållet och 1998 köpte Christer Strandell den förfallna båten.

För att klara den omfattande restaureringen skaffade sig Christer ett varv med slip i Stocka, norr om Hudiksvall.

Stora delar av bordläggning, spant och balkar är bytta och allt är nitat på plats. Men än återstår en hel del arbete.

## Avslutningsmiddag

Stockholm Steam höll på fram till måndag men redan på söndag kväll anordnades avslutningsmiddag för besätningar och närstående ombord på SANKT ERIKS breda däck.

Efter tal och uppvaktning av jubilarer överlämnade Sveriges Ångbåtsförening diplom och standar. Från Sällskapet Ångbåten överlämnade Eva Helmerson en tavla.

Även några andra ångare uppmärksammades med Ångbåtsföreningens diplom och standar: GERDA som blivit 150 år, MOTALA EXPRESS 120 år samt NOCTURNE som var 120 år förra året.

Christer Strandell fick standar och hedersomnämnande för den pågående restaureringen av STOCKVIK.

Stockholm Steam blev en lyckad tillställning som gav nyttiga kontakter inom ångbåtsrörelsen. Det är alltid bra att höra hur man har det i andra båtar och ta del av varandras erfarenheter.

Tack arrangörer, medverkande och besökare för denna fest!

INGVAR KRONHAMN



Fluggen balar på ångaren BOHUSLÄN.  
Foto Christer Samuelson

## Wille!



För en tid sedan skrev vi här i Ångbåten om Wilhelm Jacobsen, allas vår Wille, kocken som alltid ställde upp. Alltid gjorde sitt bästa och som levererade god mat och många sällsamma historier från krogarnas brokiga värld.

Under vintrarna ställde han alltid upp för oss i BOHUSLÄN och lagade mat åt Vintergänget varje tisdag som torsdag. Vi kunde alltid lita på honom.

I somras nåddes vi av budskapet att Wille hade ankrat upp för gott. På sluttampen var han inte vid allra bästa hälsa. De många årens slitsamma verksamhet tog till slut ut sin rätt.

Wille var utbildad kock och hade varit krögare med egen restaurang.

Förutom sin mat blev Wille känd ombord av alla. När BOHUSLÄN härom året blev påseglad av färjan ÄLV-VIRA fick Wille ett tungt fönster över sig. Helt kort meddelade han oss andra att "det var inget att hetsa upp sig över".

Vi alla ombord söker en god kamrat och en lojal vän, som ville alla väl.

TEXT & BILD RO STARMARK

## Anten-Gräfsnäs 50 år



I Kvarnabo stannar ångloket för att fylla på vatten. 1500 liter vatten och 350 kg stenkol går åt för en resa Anten-Gräfsnäs och åter. Foto Ingvar Kronhamn

Veckoslutet 8-9 augusti firade Anten-Gräfsnäs Järnväg sitt 50-årsjubileum med en stor trafikhelg på den 11 km långa museibanan utmed sjön Anten.

Jubileet gynnades av vackert väder och lockade åtskilliga besökare. De nio avgångarna var vilfyllda av förväntansfulla passagerare och trängseln var tydvis stor i vagnhallen/museet liksom i kafet. Flera närbesläktade föreningar visade upp sig vid Antens station.

I jubileumstrafiken deltog ångloket "24an", ett diesellok littera Tp, femtiotalstrålsbussar liksom den unika "Gullbönan", rälsbussen från 1923. Ångloket "sexan" tuffade fram och tillbaka på

bangården. Den som så önskade fick lära sig hantera pådrag och broms för att få diplom på visad duglighet.

Det är alltså 50 år sedan som idén väcktes att bevara en del av smalspårsnätet i Västergötland och trafikera den med ånglok och vagnar från förr. 1965 bildades Stora Lundby Järnvägsmuseum för ändamålet och man förvärvade några ånglok som annars skulle skrotats.

1968 påbörjades etableringen i Anten samtidigt som föreningen bytte namn till Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg. 1971 kom trafiken igång.

INGVAR KRONHAMN

# SANKT ERIK 100 år

Isbrytaren SANKT ERIK byggdes som ISBRYTAREN II vid Finnboða Varf i Nacka utanför Stockholm och leverades 18 mars 1915 till Stockholms stad.

Redan 1897 hade Stockholms stad låtit bygga ISBRYTAREN I vid Kockums varv i Malmö. Den var betydligt mindre och inte lika avancerad som sin efterföljare.

Båda isbrytarna var avsedda för att bryta isen i farlederna genom Stockholms skärgård för att underlätta sjöfarten på Stockholms hamn vintertid.

ISBRYTAREN II, senare SANKT ERIK, fick för sin tid ovanliga dimensioner. Skrovet är 61 meter långt och 17 meter brett. Djupgåendet är 6,6 meter och displacementen (fartygets vikt) 2350 ton.

## Maskineriet

SANKT ERIK har fyra eldrörsångpannor av skotsk typ med tre eldstäder och 229 m<sup>2</sup> eldyta i varje panna. Arbetstrycket var 13 bar. Ångaren var koleldad med forcerat drag fram till 1958. Bränsleåtgången var 3 å 4 ton per timme, kolboxarna fymde 360 ton vilket medgav en aktionstid på 5 till 6 dygn.

1958 installerades oljeeldning med sex bunkertankar på totalt 297 m<sup>2</sup>. Med oljeeldning mer än fördubblades aktionstiden medan antalet eldare minskades från åtta till två.

Den akre maskinen (huvudmaskinen) är en tripplexpansions kolvångmaskin med Flodmans slidstyrning och en dubbelcyklindrig ångmaskin för omkastningen. Maskinens cylinderdiametrar är 590-960-1550 mm, slaglängden är 1000



SANKT ERIK ligger vid Mucipiären vid Galärvarvet, alldeles intill Vasamuseet på Djurgården. Foto Ingvar Kronhamn

mm. Effekt enligt specifikation 1800 indikerade hästkrafter vid 102 varv per minut. Vid forcering 2500 ind. hkr.

Den förliga ångmaskinen är även den en tripplexpansions kolvångmaskin men med Klugs slidstyrning. Cylinderdiametrarna är 405-650-1050 mm, slaglängden 450 mm.

Effekten är 800 indikerade hästkrafter vid 158 varv per minut. Den förliga propellern var avsedd att spola vatten mellan skrovet och isen.

Båda maskinerna byggdes vid Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm som var ägare till Finnboða Varf.

## Besättning

Besättningen i isbrytaren uppgick före oljeeldningen till drygt 30 personer. Den bestod av befälhavare, två styrmän, telegrafist, övermaskinist, fyra maskinister, båtsman, fem matrosar, sex smörjare, sex eldare, restauratris, kokerska, köksbiträde, mässoappasserska och städerska.

Besättningen var säsonganställd av Stockholms stad.

## Isvintrar

SANKT ERIKS aktiva tid varade från 1915 till 1980 då SANKT ERIK slutligen blev museifartyg.

Under dessa 65 år genomfördes 32 isbrytningsår då islaget krävde isbrytarens insatser. Säsongernas längd varierade avsevärt, från några dagar till som mest 73 dagar.

I början av sin karriär var ISBRYTAREN II, som den då hette, ute på dramatiska uppdrag. Efter Finlands självständighetsförklaring 1917 utbröt inbördeskrig i landet.

Isen låg tjock över Ålands hav när ISBRYTAREN II 1918 togs i anspråk av svenska staten för att med hjälp av eskorterade passagerarångare och örlogsfartyg evakuera flyktingar till Sverige från såväl Finland som Åland.

Så besvärlig var isen att Sveabolagets passagerarångare VINETA, som eskorterats av isbrytaren, skruvades ner av isen och gick till botten utan att ISBRYTAREN II kunde förhindra detta.

Genom åren hände det att ISBRYTAREN II under besvärliga isvintrar togs i anspråk av staten för isbrytning utomskärs, i Östersjön men även i Öresund och Kattegatt. 1922 bunkrade man kol i Göteborg.

Den huvudsakliga tjänstgöringen var annars att hålla farlederna öppna genom Stockholms skärgård. Farleden mot Ålands hav var givetvis viktig för Finlandstrafiken.

I samband med upprustningen 1958 då isbrytaren fick radar och inbyggd kommandobrygga ändrades namnet till SANKT ERIK efter Stockholms stads skyddshelgon.

INGVAR KRONHAMN

Fortsättning från sidan 7  
"En inte så typisk sommarresa"

besättningstjöt avslutar dagen och mätta efter den första riktiga högsommarvärmen tömar man in i sin tilldelade koj.

Påföljande dag, som är en söndag, strålar solen från en molnfri himmel och erfarna besättningsmän o kvinnor inser att det kommer att bli ännu varmare i dag. Under frukostens ägg och baconintag meddelas att antalet sålda biljetter och med lite hjälp från annonsen i lokaltidningen mm så kan det förväntas bli så bra som ca 200 idag.

Efter ca 10 minuters väntförsening vid avgång, backar vi ut och genomför en fyra timmars sjöresa med, såvitt jag kan komma ihåg, årets mest nöjda passagerare.

Det är ett gott gäng trötta, dock inte hungriga, Bohuslänter, kan det verkligen heta så, som förtöjer och avslutar en underbar sommarveckend vid kaj 11 igen.

Skräp och tomglas bort, städa och svabba, stäng och lås, hem och sov.

I morgon är en annan dag.

Tack för att jag får vara med.

BLET

Fortsättning från sidan 21  
"Vad vore vi utan våra maskinister"

Tänk på det, där Du sitter i godan ro och undrar varför ångaren inte kan göra den eller den resan, eller varför vi inte kör hela året om eller har julbord eller vad det nu kan vara. Tänk istället på vilken tur vi har som har dessa underbara maskinister som ställer upp i ur och skur för att båten skall fungera för oss alla.

Är det då inte skit att vi ibland har så svårt med däck- och intendentur-besättningar att ansvariga ibland måste fundera på att ställa in, när våra maskinister sliter för att båten inte skall ligga still en enda dag för länge.

Nej tacka någon högre makt för att vi har fått glädjen av att ha dessa arbetsmyror med oss ombord. Det är nästan så man blir religiös.

En på däck ibland

BJÖRN IRWERT

## Till salu

Medlemstidningen *Ångbåten*  
*Ångbåten* Nr 1 1965 - 132 2004,  
pris 700 kr

*Ångbåten* Nr 3-66 enstaka nummer  
saknas, pris 200 kr

*Ångbåten* nr 12-63 flera nummer  
saknas, pris 100 kr

Säljare är Klubb Maritim, Göteborg.  
Kontakta Bertil Söderberg telefon  
0708-135848. Avhämtning i Klubb  
Maritim Göteborgs lokal Kajutan i  
gamla Sockerbruket.



# Med ångbåt till Sandhamn

Inför besöket i Stockholm och Stockholm Steam blev Gunnar Söderberg och jag inbjudna av Johan Jahnberg att följa med ångaren NORRSKÄR under en resa till Sandhamn.

Johan är en av befälhavarna i ångaren BÖHUSLÄN, annars är han skeppare i Styröbolaget. Han rycker även in som skeppare i Waxholmsbolagets passagerarångare NORRSKÄR och STOR-SKÄR.

Förväntansfulla infann vi oss på Strömkajen inför sommarens sista ångbåtsstur till Sandhamn söndagen den 16 augusti. Dit började ångaren NORRSKÄR gå redan 1910 när den levererats från Eriksbergs mekaniska verkstad i Göteborg som SANDHAMNS EXPRESS.

Vi fick förmånen att göra resan på kommandobryggan, på båtdeck, ovanför matsalen, mot löfte att inte störa kapten vid tilläggningarna.

Så backade vi ut på Strömmen och med en elegant gir stävade vi ut i farleden mot Vaxholm. Här är båttrafiken livlig med färjor, rundturs- och skärgårdsbåtar. Det gäller att hålla sin sida i farleden.

Vi bekantade oss med den digitala biljettmaskinen som accepterar lokaltrafikens Accesskort och ger biljett och kvitto. Det går även att även köpa resan kontant eller med kortkort. En enkel resa till Sandhamn kostar 130 kronor, för pensionär 80 kronor.

NORRSKÄR var ganska välfylld med utflyktsresenärer av vilka de flesta emellertid lämnade ångaren redan i Vaxholm efter en dryg timmes resa.

Vi fortsatte resan genom Lindalssundet



Waxholmsbolagets ångare NORRSKÄR i Sandhamn. Dit började ångaren gå 1910, levererad från Eriksbergs mekaniska verkstad som SANDHAMNS EXPRESS. Foto Gunnar Söderberg

norr om Värmdö. Måndag till fredag anlöper NORRSKÄR några bryggor före Södra Grinda och vänder vid Gällnö. Lördagar och söndagar fortsätter NORRSKÄR på sin ursprungliga linje till Sandhamn.

Anlöpen av bryggorna går snabbt. Båten backar upp, trossen kastas med precision om pollären, landgången läggs ut och innan vi vet ordet av är vi på väg igen.

Besättningen består av skeppare, två man på däck, maskinist och eldare förutom köks- och restaurangpersonal.

Givetvis besökte vi maskinrummet

vilket är särskilt intressant under tilläggningarna. Där finns en bildskärm där man kan följa anlöpen från en kamera på styrhyttstaket.

Ångpannan från år 2000 har tre eldrör med helautomatiska oljebrännare. Arbetstrycket är 12 bar och ingående ångtrycket i högtryckscylindern 9 bar. Den behändiga compoundångmaskinen är på 350 indikerade hästkrafter. Den körs med 135 varv per minut då NORRSKÄR gör 10,5 knop.

Ångmaskinen har försetts med hydraulisk omkastning men maskinchefen anser att det går fortare för hand.

Ångbåten Nr 3 2015

Manövrerna är snabba och svarstelegrafan används normalt inte.

Ljudnivån i maskinrummet är behaglig, de två dieselgeneratorerna står i ett eget rum för om ångpannan.

Det var fascinerande att notera samarbetet mellan brygga och maskinrum, hur man utvärderade de gjorda anlöpen och planerade för nästa.

Så gick vi över den relativt öppna Kanholmsfjärden innan vi efter tre timmar och fyrtio minuter nådde Sandhamn, seglarmetropolen i havsbandet. Det är så långt ut i denna del av skärgården man kan komma med reguljära båturer.

Sandhamn ligger på Sandön. Här finns sandstränder och klippor för den badsugne men också en hel tallskog att gå vilse i. Man kan också promenera på stigarna mellan husen i byn

Det finns även ett museum som beskriver Sandhamns historia. Sandhamn hade tidigare tullstation men lotsstationen är ännu kvar.

NORRSKÄR ligger knappt två timmar i Sandhamn. Äta kan man göra ombord, antingen i matsalen på övre däck eller i kaféet på akterdäck.

En ångbåtsresa till Sandhamn är en upplevelse för alla ångbåtsvänner.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: Johan Jahnberg i den trevilliga styrhytten ombord i NORRSKÄR.

Nedre bilden: Maskinchefen Jesper Werle klar att slå manövrer vid NORRSKÄR's ångmaskin. Foto Gunnar Söderberg



Ångbåten Nr 3 2015

# Maskinmanövrer i ångaren BOHUSLÄN

Vår veteran i maskin, Bert Johansson, som numera ägnar sin tid åt FÖRÅN 4, började ombord i maskin i BOHUSLÄN redan 1966. Här delar han med sig sina erfarenheter av sin tid i BOHUSLÄN.

När vi började köra BOHUSLÄN 1966 var det ingen i maskin som hade någon erfarenhet av kustångare. Maskinchefen, Henry Brunevall, hade tidigare varit i lastångare.

På vår första långtur fick vi hjälp vid rodet av en gammal rorgångare, Axel Simonson, som varit i BOHUSLÄN under Marstrandsbolagets tid. När vi fått upp farten, undrade han när vi skulle köra fullt, maskinen gick då med 108 varv i minuten. "Maskintoppen skall skaka när man kör fullt", sa Axel. Vi trodde inte på honom.

Vi hade upptäckt ett kritiskt varvval vilket gjorde att vi inte körde fortare under hela 1966. Vi förstod av dem vi träffade under resorna, och av gamla tidtabeller, att maskinen skulle gå mycket fortare. En dag öppnade vi pådraget för fullt, och efter det att kritiska varvtalet passerats så gick maskinen mjukt och fint vid 125 till 130 varv per minut.

Normalt panntryck på den tiden var lite över 11 bar, trycket in i maskinen var då 8 bar vid full fart.

De senaste åren i trafik hade man kört med lägre fart, för ångmaskinen var inlänkad på ett felaktigt sätt. Högtrycks-cylindern var inlänkad maximalt till 45 % fyllning och lågtrycks-cylindern var maximalt utlänkad.



BOHUSLÄNS maskin på 1960-talet med en ung Paul Johansson vid pådraget som taknar-spak på ratten. När man ser Pauls oljiga händer inser man varför det är svårt att greppa om ratten. Foto Bert Johansson

Det gjorde att effektfördelningen mellan cylindrarna blev felaktig och att maskinen blev mycket svårstartad vid frammanöver.

Maskinen ändrades till fullt utlänkad vilket gjorde att vi fick sänka trycket in i maskin till 6 bar för samma fart. Den gick sedan mjukt och fint, och det kritiska varvtalet var lättare att passera. När vi senare bytte propeller blev det ännu bättre.

Då det är mycket prat om den låga farten som båten gör idag kan jag berätta hur vi körde under mina 30 år ombord.

Normal fullfart var 128 till 135 varv per minut, ingående tryck mellan 6 och 6,5 bar. En resa till Karlstad kördes på 8 bar, Stockholmsresan 1988 på mellan 7 och 7,5 bar.

Vi har ju många olika medlemmar i besättningen som kör maskin och även olika skeppare, som gör att vi borde ha gemensamma varvval för de olika telegrafågen. Detta gjorde att vi installerade en varvräknare som kom från någon av jagarna SUNDSVALL eller VISBY.

Vid låga varvval har maskinen en



Manometrarna på BOHUSLÄNS maskin vid full fart under Stockholm Steam visar från vänster vakuüm i kondensorn, trycket i lågtrycks-cylindern, i mellantrycks-cylindern samt i högtrycks-cylindern. Foto Gunnar Söderberg

mycket ojämn gång, vilket gjorde att varvtalet var svårt att avläsa när vi som bäst behövde det. Innan mätaren togs bort mätte vi maximala varvtalet och det var 150 varv per minut.

Det var segt att nå dit, då man måste öppna pådraget helt, och under tiden maskinen varvar upp, sjunker panntrycket så fort att man kan läsa av det på manometern. Då kunde man få se det som Axel Simonsson pratade om, hela maskintoppen rörde sig i längdled cirka 5 cm.

För att få en uppfattning om hur BOHUSLÄN kördes under de tidigare åren med expressturer och tuffa turistor, är det bara att jämföra hur Waxholmsbolagets STORSKÄR körs idag.

Tabellen visar ingående ångtryck i bar i de olika cylindrarna (hög-, mellan- och lågtrycks-cylindrarna).

	HT in	MT in	LT in
BOHUSLÄN	6,0	2,5	0,2
STORSKÄR	12,3	5,0	1,5

Tyvärr har vi under åren inte kunnat få reda på hur BOHUSLÄNS maskinmanövrer gjordes förr. Jag gjorde ett sista försök nu 2015 med en eldare som tjänstgjorde ombord sommaren 1950. Han är nu 94 år, men detaljerna hade runnit ur minnet.

Det är troligt att man körde som man gör med STORSKÄR. Man kör med hög fart mot bryggorna och kastar om maskinen till back under stoppmanövern. Då måste man köra med snabbavstängningen, det vanliga pådraget är för svårhanterligt.

Det handtag som nu finns på pådraget finns inte då, det monterade vi då det var svårt att få grepp om ratten. Högtrycks-cylinderns vev står då i mycket bra läge för back, men det första farten minskar för mycket, går veven i botten och maskinen vägrar att backa.

Som vi kör idag kör vi för sakta in till bryggan för denna manöver. Då är det bättre att vi gör som vi gjort under hela Sällskapet historia, kör helt sakta fram ända till backmanövern.

Ett annat hett samtalsämne under åren är hur mycket man skall dra på under backmanövern. Man måste alltid dra på över normalt ångtryck vid fullfart, men samtidigt spara lite i reserv för nödlägen.

Så kör man inte normalt på skärgårdsbåtar, jag refererar åter till STORSKÄR.

Alla manövrer sker med fullt panntryck in i maskinen, det vill säga 13 bar.

BERT JOHANSSON

# Maskinhaveriet i Skärhamn

Lördagen den 11 juli gick ångaren BOHUSLÄN från Göteborg med ett 60-tal passagerare till Skärhamn och Träbåtsfestivalen. Det var en härlig resa i fint väder med svag rullning.

Det var massor av folk i Skärhamn där vi låg vid ATENES brygga och hade "öppen båt". Många intresserade besökare besåg kommandobryggan, salongerna och vårt fina maskinrum.

Medan våra passagerare reste tillbaka med buss blev det sedan middag för besättningen. Vi njöt av kvällen för BOHUSLÄN skulle inte avgå förrän klockan elva dagen därpå.

Mer än 110 passagerare följde med på resan runt Tjörn söndagen 12 juli. Vi var tillbaka i Skärhamn vid tredjen varefter besättningen skulle åta före återresan mot Göteborg.

Maskinbesättningen gjorde maskinen klar och klockan fyra kom signalen "Stand by" och "sakta back". Då hände något! Cirkulationspumpen, båtens största pump, som drivs av en encylindrig ångmaskin, stod plötsligt stilla!

Cirkulationspumpen förser kondensorn med det kylvattnet som behövs för att kyla och kondensera den ånga som passerat ångmaskinen. Pumpen är en förutsättning för att ångmaskinen skall kunna arbeta.

Maskinchefen meddelade bryggan om haveriet. Som tur var hade vi bara kommit någon meter från kajen så däckspersonalen kunde göra fast igen.

Det blev nu ett intensivt arbete med att försöka få igång cirkulationspumpen men den satt orubbligt fast.



Ångmaskinen som driver cirkulationspumpen står på bakhjulsidan bredvid kondensorn. Foto Ingvar Kronhamn

Alla tänkbara verktyg drogs fram. Det pyste ånga över allt. "Gubbarna" var som dimfigurer. Allt annat som var igång fick stängas av och vi samlades för att söka finna en lösning.

Så kom följdhaveriet. Vi behövde stoppa ånggeneratoren som annars gav avloppsånga till den nu obrukbara kondensorn. Därför skulle Deutz-dieseln startas för att ge elström till fartyget.

Varken batteriet eller reservbatteriet klarade av att starta motorn så det fick bli landström med reducerad effekt.

För de passagerare som tänkt resa med oss till Göteborg ordnades buss.

För maskinpersonalen blev kvällen jobbig. När all ånga i maskinrummet vädrats ut försökte vi finna orsaken till haveriet. Felet satt i själva ångmaskinen där kolv och vevstake satt orubbligt fast. Ok, spett och taljor kom till användning. Hettan kring maskin och kondensor fick oss till slut att "lägga av" för att ta "nya tag" nästa morgon.

Under måndagen gick BOHUSLÄN med reducerad fart till Göteborg. Kondensorn kan även kylas med hjälp av den stora donkeypumpen, en form av reservkylning.

BOHUSLÄN gick direkt till Gotenius Varv där man stod och väntade på oss, trots semestertider. Flera av vårt maskinfolk kom ombord för att hjälpa till.

Kolven kyldes nu med is varefter den lossnades. Cylindern, som skadats av de träsiga kolvringarna, demonterades och borrades upp på verkstad. En ny kolv tillverkades vid annan verkstad och försågs med nya kolvringar.

Kondensorns gavlar lossades och det befanns att den till all lycka inte tagit skada av haveriet. Ångpannan tömdes eftersom den tagit in sjövattnet.

Så monterades cirkulationspumpens ångmaskin igen. Pannan fylldes och eldades på varefter ångmaskinen kunde provköras innan vi gjorde en provtur med BOHUSLÄN.

En onsdagstur samt Lysekilsresan fick ställas in men onsdagen 22 juli gick vi som vanligt på kvällstur i skärgården.

BENGT FLIESBERG

Ångbåten Nr 3 2015

# Vad vore vi utan våra maskinister?

Dom är ofta lite buttra och otillgängliga för oss något spralligare däck- och intendenturbesättningar.

Dom värdat ömt inte bara sin moto.... panna o maskin utan även sitt fikabord, det första om BB i kafeterian, som om dom inte skulle hitta tillbaka till maskin om det kanske stod lite längre bort. Dom sitter ibland hellre i maskingången med en flaska vatten än går ända ner i besättningssalongen.

Dom gillar inte att vi andra frågar varför det skakar eller låter från någon skrovdetalj eller riggdal, inte ens om själva hjärtstocken håller på att skaka sönder vill dom gärna acceptera att det inte är ett däckproblem trots att det i huvudsak har med styrning och fartygets föremåga att välja väg att göra.

Hela vintern, ja nästan hela hösten och våren också, plockar dom isär, räknar och polerar allehanda skruvar och bultar, ventiler och rördelar. Dom sotar pannan och byter packningar och smörjer och räknar bultar en gång till. Allt för att nästa sommars resor skall gå att genomföra med vår älskade 100-åring.

Ja ja 101 då.

Men vad skulle vi göra, för att inte säga var skulle vi vara, utan dom, våra maskinister. Deras samlade kunskaper om ångmaskinens invecklade personlighet, vilka verktyg som gäller och för att inte tala om alla nödvändiga kring-system, allt från vatten- och oljetankar via brännare och fläktar till kondensor och kylvattenpumpar. En krånglande diskmaskin, stopp på damtoan eller en skorrande högtalare och en träsiga glöd-

lampa, allt skall och kan dom lösa. Och så måste dom elda varje dag på sommaren, även när vi ligger still.

På tal om just kondensorn och dess viktiga kylvattenpump så är det just den som just i år är en av anledningarna till att vi måste känna lite extra stolthet för våra fantastiska maskinister. Inte för att det var svårt att tala om att den, pumpen alltså, liksom brännarfäkten någon vecka tidigare, har slutat fungera och att vi troligen inte kan köra vidare. "Ja väldigt väldigt långsamt i så fall". Nej utan för att dom, utan krav på extra lönepåslag eller OB-tillägg, eller efter att först ha fått ett OK från facket eller miljökontoret, griper sig an problemen som ofta är mycket varma just då och sitter så placerade att man helst skulle vilja ha minst en extra hand för att kunna hålla sig fast med. Och ljus och fint är det ju överallt i maskin också.

Vet ni föresten varför dom har en haj 0:a i ena bakfickan och en trasa och ficklampa i andra? Jo det är just därför.

Dom lokaliserar vad som är fel, plockar isär, mäter och demonterar för att laga eller låta reparera och dom gör det vardag som söndag, bittida som sent och med alla oss andra runt omkring ivrigt frågande hur det går och varför det blev så.

Vi har praktiskt taget hela vår sommarverksamhet, dvs. den tid på året vi behöver segla in alla slantarna till båtens underhåll på, vilande på axlarna av dessa våra grovarbetande teknikfreaks till bröder och syster. Utan dom och deras exklusiva kunskaper, villvilliga inställning

till ångaren och förhoppningsvis även till oss andra, hade vi suttit kvar på kajen, dinglat med benen och önskat att vi lärt oss lite mer om ångmaskiner. BOHUSLÄN hade legat, ja om den ens funnits kvar, vid kaj som ett monument över en svunnen tid.

Men nu gör hon inte det. Hon har än en gång reparerats av några av våra bästa yrkesmän. Först reparerades brännarfäkten så att vi kunde fullfölja den helgens resor. Sen beställdes svarning och tillverkning av nya delar till kylvattenpumpen och kondensorns täthet kontrollerades, för pannan mär inte bra av för mycket saltvatten. Jag borde självklart räkna upp vilka jag menar, men med risk för att glömma någon, avstår jag nog från att säga mer än att det rör sig bl.a. om Walter och hans gäng, Håkans käcka gossar, Haralds norska undersåtar och kanske till och med Stellans klädfingriga adept. Krister måste ges en särskild eloge som tillsammans med bl.a. Urban, Lennart, Bosse o Roger jobbat intensivt med pumpen i över en vecka, men även Torsten, Flisan, Mats, Lasse, Eva .....och se där, nu har jag nog redan glömt några stycken. Mogens tex.

Ja Ni vet alla vilka Ni är, Ni som räddat situationerna och Ni som så snyggt och snabbt gjorde jobbet efteråt. Ni är våra hjältar.

**TACK alla, men kanske ändå mest Krister denna gång.**

Fortsättning på sidan 15

## Aktuellt från FÄRJAN 4

Nu är turerna med FÄRJAN 4 inne på höstsäsongen med hamnrundturerna varje lördag som återkommande tema och med sista tur på Alla helgons dag den 31 oktober.

Den hittills gångs säsongen har haft en bra beläggning av beställningsturer tack vare ett bra jobb från Claes Verner, som även hinner med att vara befälhavare i färjan samt styrman i ångaren BOHUSLÄN och besättningsanskaffare.

Vi har fått en ny befälhavare i färjan. Det är Johan Bonander som till vardags är styrman i Styrsöbolagets Rivö.

### Hamnrundturerna

När detta skrivs i mitten av september har det bara varit två lördagar med hamnrundtur. Första lördagen den 5 september blev det inte riktigt som det var tänkt.

En ventil på pannan hade stått och smälkt under natten med följd att det var för lite vatten i pannan när Åke Karlsson skulle börja elda på lördagsmorgonen. Det fanns då inte tid att både felsöka, fylla vatten och få upp trycket i pannan.

Dagens befälhavare var Per Ahlquist, till vardags skeppare i Styrsöbolaget. Genom några snabba beslut kunde han låna ÄLV-SNABBEN 3 och däckaren Cecilia. Hamnrundturen och den efterföljande beställningsturen genomfördes även om det blev motorfartyg.

*Färjan 4 under gång mot Residensbron och vid SVT-huset i Lundbyhamnen.  
Foto Åke Karlsson 12 september 2015*



*Ångbåten Nr 3 2015*



Den andra hamnrundturen den 12 september var färjan åter i drift. Turen var den första med rundvandring på Götaverkenområdet. Resenärerna gick iland vid SVT-huset i Lundbyhamnen och hämtades sedan vid Lindholmen. Genom att Jubileumsloppet pågick med mål vid Lindholmen var det ovanligt nog knökat med besökare där.

Som en avslutande bonus på turen mötte vi ostindiefararen GÖTHERBERG när den återkom till Eriksberg efter sommarens seglingar.

### Kulturarvsdagen

Söndagen den 13 september var det Kulturarvsdagen som initierats av Riksantikvarieämbetet landet runt.

På uppdrag av Sjöfartsmuseet Akvariet körde vi tre gratisturer från Residensbron till Gotenius Varv på Ringön. På varvet var det guddad rundvandring i tre grupper under 50 minuter. Ombord i färjan guidade Åsa Lilliestam från museet.

Totalt körde vi 140 besökare till varvet. Att döma av de nöjda resenärerna var det ett lyckat upplägg med ett intressant besök på varvet. Något som finns goda skäl att upprepa.

GUNNAR SÖDERBERG

*Övre bilden: Tre glada gubbar vid Eriksberg 12 september; Bo Starvmark, Ingemar Krimhamn och Ingemar Bengtsson.*

*Nedre bilden: Mats Gotenius (gul hjälm) och Peter Wallberg (vit hjälm) 13 september.  
Foto Gunnar Söderberg*



*Ångbåten Nr 3 2015*

# Att uppleva en hurricane i hamn

Från en av våra män i maskin, Bengt Fliesberg, här vi fått en spännande berättelse. Vi låter Bengt berätta.

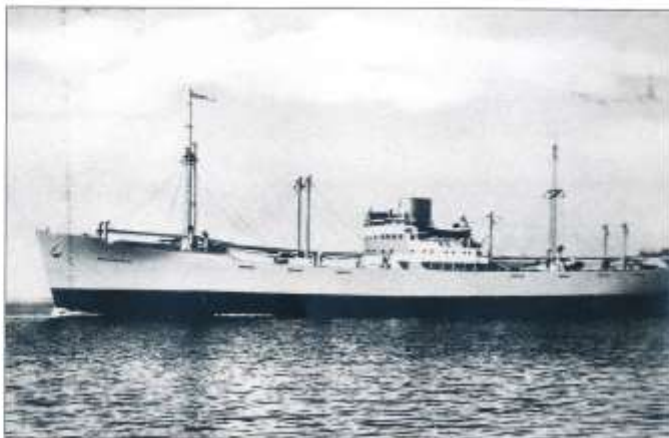
Det här var ganska länge sedan. Året var 1948. Jag var mönstrad som 2:e motorman ombord i Broströms M/S SPARREHOLM. Vi gick på den så kallade "sockerfarten" mellan Caribien och USA/Canada.

Det var en härlig tid. Caribien var för vår del Cuba, Haiti/Dominikanska republiken samt Mexico. Båten hade laster som socker i bruna jutesäckar, fyra och fyra i hiven och många gånger bananer lastade från prämar och som bars av kraftiga, svettiga mörka stuvare. Bananer lades på pallar ombord och vinschades sedan ner i rummen.

Vi hade kylrum i akter rummen på SPARREHOLM. Det var säkert även andra godsflag men jag var ju i maskin och stod ju på ledig tid bara och såg när vinschgubbarna körde "Tridge"-vinscharna så det knakade i de ofta tillplattade vinschvajerarna.

Några dygn tog sedan resorna norröver, oftast till New York eller Boston, men någon gång till Philadelphia. Vi lossade oftast i New York med båtens egna vinschar men i USA fanns andra anordningar på land.

Gaffeltruckar, utan hytt, tråpallar och vagnar som drogs in i magasinerna med truckliknande fordon som saknade gafflar. Vi låg alltid centralt på Manhattan bland alla de pirer som stack ut i Hudsonfloden men märkligt nog, inga kranar på någon pir, utan allt gods hanterades med fartygets egna vinschar.



Swenska Amerika Linien SPARREHOLM byggdes 1944 vid Kockums Mekanismfabrik i Malmö. Längden var 123 meter, bruttodräktheten 3695 och dödsvikten 6350 ton. Med sina 5400 hästkrafter gjorde SPARREHOLM 17 knop.

Det här var tidsmässigt före containerarnas intåg. Överallt i de hamnar vi besökte låg vi länge i hamn, flera dagar ibland, så vi fick chansen att se en hel del av de platser vi besökte.

Det var likadant i alla hamnar. T. ex. i Canada, där vi lastade trävaror för Caribien eller som i andra båtar jag "seglade" i mest i Sydamerikas hamnar. Där var rekordet Buenos Aires med M/S FIDRA. Där låg vi ibland i tre veckor, en vecka för lossning, en vecka i väntan på last och en vecka för lastning.

Men nu till berättelsen om en hurricane i en mindre stad på Cuba,

Matanzas, ett tiotal landmil öster om Havanna. Vi hade lastat socker i säckar. Det var en lördag och vi slutade kl. 15. Vi hade "kannhalning". Två av de stora kolvarna var upptagna ur sina cylindrar och placerade på toppgretingen där plåtlock kunde tas bort så att kolvstängerna stack ner under gretingen.

SPARREHOLM hade en Kockum MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) dubbelverkande sexcylindrig huvudmotor på 5400 hk. Kolvarna var stora: 850 mm i diameter och cirka 1400 mm långa.

Vi hade börjat på fredagen.

Vi vaskade kolvarna med diesellojja. Maskinisterna mätte kolvringar och eventuellt cylindrarlitage. Det var ofta en vändkant på toppen av cylindrarna så en maskinist stod i någon av cylindrarna och slipade bort vändkanten. Men nu var det ju lördag och det var meningen att jobben skulle fortsättas och bli färdiga på måndagen.

Lastningen av sockersäckar pågick ännu, men slutade nog samtidigt med oss. Det blev rundvaskning efter det ganska skitiga jobbet och sedan gick vi iland vid 17-tiden.

Matanzas var en ganska liten stad och vad jag minns, utan större byggnader. Vi gick en sväng upp genom den lilla staden och satte oss, några grabbar från båten, på en bar inte långt från båten. Vi fick inte sitta länge ty en av maskinisterna kom gående och berättade om en annalkande hurricane. Han bad oss komma tillbaka till båten och till maskin för att göra klart och få ner kolvarna. SPARREHOLM skulle gå ut och invänta stormen till ankar.

Det blev full fart med att klargöra maskineriet och under kvällen kom resterande maskinkillar så alla var ombord. Ena kolven kom ner och monterades i tvärstycket. Men när den andra skulle ner hade stormen redan nått staden och SPARREHOLM rullade lätt där hon låg vid kajen. När kolv och kolvstång skulle ner i cylindern svängde kolvstången så att det var svårt att hitta till den nedre kolvstångsboxen.

I:e maskinisten frågade om någon ville krypa ner i cylindern och styra kolvstången rätt. Jag anmälde mig

och halade mig ner mellan de grova cylinderbultarna och kolvens nederkant. Kolven hängde i traversen ovanför.

Att styra kolvstången rätt var inget problem men nu skulle jag upp. Kolven var sänkt något för att få styrning för kolvstången i boxen. Där satt jag med kolvens nederkant i magen och två cylinderbultar i ryggen. Medan två man drog upp mig i armarna, tittade jag på traversens vajrar som svängde litet i takt med fartygets rullning. Tänk om traversen rappade...

Men jag kom upp. Med två stora blåmärken i ryggen efter cylinderbultarna. Alltnog, även denna kolv blev monterad och ganska snart efteråt kördes SPARREHOLM ut och lade sig först med ett ankare, men senare med båda ankarna.

Det blåste nu ordentligt och huvudmotorn gick snart för fullt. Min hyttkompis Kåre och jag försökte faktiskt ta oss fram från babord akterkant till styrbord genom att hålla i räckverket och dra oss runt, men det gick inte. Vi var också rädda att få något på oss. Det flög plåttak och trädgrenar och regnet slog mot oss. Några enstaka bilar stod parkerade med lyset på. Det var spännande, vinden tjöt och regnet forsade ner. SPARREHOLM drev iland med aktern före. Detta trots två ankare i och full fart i maskin.

På morgonen var det helt lugnt och människor promenerade intill båten och tittade på en halvlastad stor vit båt med propellern halvvägs uppe med ett skadat propellerblad mot kajskoningen.

En liten bogserbåt kom med prämar

och under några dagar lossades mängder av de tidigare inlastade sockersäckarna och bananerna.

"Däckarna" fick fram långa vajrar som kom iland till motsatta kajen och med hjälp av en bogserbåt plus vinscharna på fördäck kunde SPARREHOLM dras till fritt vatten.

Vi kom sedan till kaj och sockersäckarna från prämarna vinschades åter ombord. Allt gods vi lastat var avsett för Montreal i Canada och vi gick dit med reducerad fart.

Den stora långslagiga huvudmotorn gick ojämnt med ett skadat propellerblad. Det fanns ju skeppsvarv i USA, men just propellerhaveriet blev orsaken till att vi fick gå hem från vår Canada, USA Caribien-trade.

Vi hade en lugn hemresa över Atlanten. Den Atlanten som jag i en tidigare båt, M/S KRAGEHOLM, gjort nio resor med. Nästan alltid i busväder med svåra stormar, reducerad fart och jättevägor. Den Atlanten bjöd nu på fint väder. Vi kom till Kockums i Malmö i slutet av september 1948.

Där fick jag mönstra av ty jag skulle göra en försenad värnplikt i Flottan i gamla ängsbrytaren ATLE och i jagaren VISBY. Jag tyckte att det var inga dåliga kommenderingar.

BENGT FLIESBERG

## Brittiska gängor

I begynnelsen gjordes varje skruv och mutter för hand. Varje smed hade sina egna gängverktyg med egna stigningar och dimensioner.

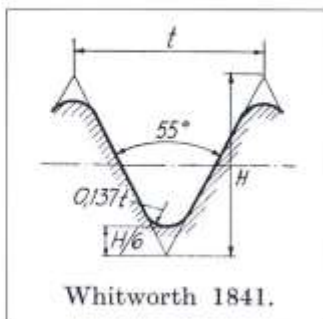
Först i slutet av 1700-talet konstruerades en svarv som kunde massproducera identiskt lika skruvar och muttrar. Uppfinnaren hette Henry Maudsley och 1825 anställde han Joseph Whitworth som ritade sig på att det inte fanns något gemensamt gängsystem i världen.

Därför började Joseph räkna ut hur riktigt starka skruvar, muttrar och bricker skulle se ut. Hans system presenterades 1841 och 20 år senare använde praktiskt taget hela England hans gängor.

Whitworths verktyg märktes med respektive skruvs gängdiameter. Numera känns det lite knasigt men systemet är faktiskt inte så dumt eftersom det också överensstämmer med gängverktygens märkning.

Whitworths skruvskallar var alldeles för klumpiga när motorcyklar och bilar började tillverkas. Det blev alltså dags för ett nytt Whitworth-system med finare gängor (fler gängor per tum). Det döptes till British Standard Fine (BSF). Skruvskallen var en dimension mindre än "gamla" Whitworth, därför är en Whitworth/BSF-nyckel märkt med två olika mått i samma ände, exempelvis 3/16 W och 1/4 BSF (stiffrorna anger ju gängans diameter).

Efter introduktionen av B.S.F. minskades även skallen på de vanliga Whitworthskruvarna. De småskaliga kallades "Auto Whitworth" och tillverkades parallellt några år med de



Figur från *Maskindement*, Gustaf E. Meijer Göteborg 1962

storskaliga "Old Whitworth". För att spara material slutade man tillverka "Old Whitworth" under andra världskriget.

Cykelindustrin fick en egen gänga kallad C.E.I. (Cycle Engineer's Institute) som senare döptes om till B.S.C. (British Standard Cycle). Ytterdiametern anges i tum och stigningen är 26 t.p.i. (gångor per tum) på de vanligaste dimensionerna. På cyklar förekommer även ganska ofta vänstergängade skruvar.

1903 kom B.A.-gängen (British Association) vilken baserades på en schweizisk urmakargänga. Den finmekaniska industrin i Storbritannien har alltid haft ett gott öga till B.A.-gängen. Bland annat hittar man de här skruvarna i Lucas prylar samt vissa instrument och redskap. Den största diametern kallas B.A. 0 (noll) och är ganska lik en vanlig M6-skruv. Från B.A. 0 minskar

dimensionerna via B.A. 1-2-3 och så vidare ned till B.A. 25 som har en gängdiameter på 0,0098" (ca 0,25 mm). Problemet med B.A. är att skruvarnas skallar har egna gripvidder som inte stämmer med några andra.

Whitworths gänga var för grov för tunna rör, rörväggarna skars helt enkelt sönder och 1905 kom därför British Standard Pipe (B.S.P.), som även kallas gasgंगा. Ett gängsnitt som är märkt 1/4" B.S.P. ger en gänga som är cirka 1/2" i diameter, märkningen syftar nämligen på rørets ursprungliga inändiameter.

I Sverige betecknar vi B.S.P.-gångor med R (cylindrisk rörgंगा) eller KR (konisk rörgंगा) KR är vanlig på oljepluggar och liknande. Än idag är B.S.P. den internationellt härskande rörgängen, trots att den är baserad på Whitworthprofilen, det vill säga med 55 graders spetsvinkel – alla andra moderna gängor har 60 graders vinkel och millimeterbeteckningar.

För att ytterligare förvirra begreppen finns det även två andra brittiska rörgängen men deras märkning anger gängans utvändiga diameter. Dessa är B.S.B. (British Standard Brass) avsedd för mässingsrör och E.C. (Electric Couinduct) avsedd för skydds-rör till elledningar. Internationellt förekommer det metrisk rörgängen på belysningsarmaturer och liknande.

Förvirrad? Vänta bara tills jag berättar om de tyska, franska och amerikanska gängsystemen!

WALTER FOGELSTRÖM

Ångåttan Nr 3 2015

## Nostalgisk TÖS-träff

En kväll i slutet av maj träffades några personer, intresserade av Öckeröbolaget, hos Gunnar Söderberg, för att då titta på gamla bilder och prata om Trafik AB Öckerö Skärgårds (TÖS) passagerarbåtar.

Bolaget trafikerade öarna i Öckerö kommun från centrala Göteborg från 1935 till senhösten 1969.

Med den gamla, hederliga *analog* fototekniken, medelst diaprojektor och filmduk, hanns även med att titta på en del härliga färgdiabilder på några av Öckeröbåtarna.

Tyvärr går ju tiden fort, när man har trevligt, och innan kvällen blev alltför sen, var det därför tid för uppbrott, men många intressanta och roliga TÖS-minnen hann dock med att diskuteras och ventileras.

RAGNAR MAGNANDER



Övre bilden: Bertil Söderberg, Gunnar Söderberg, Per Ahlqvist, Ingvar Kronhamn och Ragnar Magnander. Bertil och Gunnar är inte släkt. Foto: Elisabet Söderberg

Nedre bilden: Gunnar Söderbergs trevliga vatteninjenjörmodeller av Öckeröbolagets båtar.

REGENT har som synes inte hunnit att bli helt färdigtilld. Notera också Öckeröbolagets mycket vackra smaljokyl! Foto Ragnar Magnander

Ångåttan Nr 3 2015



# Akterspegeln



*Vinga – i våra sinnen. Vinga – Göteborgs utblick mot havet och sjöfarten.  
Här i sommarens kvällstid tagen från en av ångaren BOHUSLANS onsdagsturer.  
Foto Bo Starmark*