



ÅNGBÅTEN Årg 52 • Nr 4 2016 • 163

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamm, Gamla Björkländavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamm@telia.com (ansvarig utgivare)

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatv. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se
Prenumerationsavgiften för år 2017 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarstedt,
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: Litotripd Media AB 2017. Miljömärkt Trycksak 3041 0834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2017 är 200 kr. Plussgro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62

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

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

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

Kassör: Anne Marie Erikson Techer, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarstedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinterupplagging vid Skeppshöjen.

För beställningstrafiken svarar Torsten Aberg,

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

Reguljära turar med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Vermer, tel 0706-68 47 08, charter_64@steamboat.se

Innehåll Ångbåten 163

Försalongen	2	Årsmötet 2016	9
Ångbåtsvänner!	3	Medlemsavgiften	9
Sommaren med BOHUSLÄN	4	Aktuellt från FARJAN 4	10
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	7	Lusséfika ombord i BOHUSLÄN	13
Generositet – ett glädjämne	8	Två vykort med ångaren KUNG RANE	14
Ångbåtshandboken	8	Akterspegeln	16

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 163!

Detta nummer av tidskriften är lättare lastad än den brukar vara men det är inte heller så länge sedan förra numret utkom. Tekniska missöden har dessutom försenat *Ångbåten*.

I *Ångbåten* 163 rapporterar vi om den gångna säsongen för BOHUSLÄN. Det finns även en utförlig rapport om aktuellt ombord i ångaren.

Vi har en tråkig nyhet och det är att FARJAN 4 drabbats av en pannlås och att säsongen fick avbrytas tidigare än planerat. Vad som kommer att ske med ångpannan är oklart i nuläget, men klart är att det inte blir några turor kommande sommar.

Ragnar Magnander skriver om två vykort med Ångbåts AB Bohuslänska Kustens ångare KUNG RANE.

På sidan 8 gör vi även reklam för den fina almanackan med bilder på ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4. Köp den gärna!
REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåts- trafik, gärna på västkusten.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 1 2017 (164) 13 februari 2017

Nr 2 2017 (165) 10 april 2017

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN på väg norröver i Katzerännan mot Vårhålsbålet 21 juli 2016.
Foto Bengt Starmark, Torslanda

Ångbåten Nr 4 2016

Ångbåtsvänner!

Snart är 2016 till ända och vi välkomnar 2017, ett nytt år med nya utmaningar!

2016 blev ett lugnt år efter 2014 års jubileumsfirande och 2015 års långresa Göteborg – Stockholm och åter. Trots lugnet blev det 75 seglingsdagar. Detta tack vare en duktig och uthållig besättning!

I våras kunde vi ställa oss den berättigade frågan: Vilken kajplats skulle bli vår? Stenpiren var inte färdig efter ombyggnaden när vi lämnade Gotehus i april. Men genom goda kontakter fick vi en temporär plats vid kajplats 22 i närheten av Järntorget. Här påstods vi kunna ligga till midsommar, då man trodde sig vara klar med den del av Stenpiren där vi ska ha "vår" kajplats.

Så blev det inte. Moringarna var odugliga och höll inte för pårestningarna när vi provade dem med att "köra på spring" med ångaren. De var dessutom inte tillräckligt säkra i piren. Det hade inte sett bra ut om vi dragit ner delar av Stenpiren i älven.

Vi blev kvar vid kajplats 22 hela säsongen 2016.

I början av oktober, för ungefär två månader sedan, upptäckte besättningen i FARJAN 4 att vatten läckte ut från ångpannan. Detta förde med sig att årets återstående turor måste ställas in.

Därefter lokaliserades läckan och reparationsåtgärder planerades. Självfallet räknade vi med att färjan skulle segla som vanligt under 2017.

Så blir tyvärr inte fallet. I skrivande stund, 30 november, måste vi fastslå att skadorna är betydligt allvarigare än vad



Om fyra månader är ångaren BOHUSLÄN med besättning på väg mot en ny säsong i skärgården. Befälhavaren Jerker Paulsson fotades av Gunnar Söderberg 27 juli 2016.

vi räknat med. I alla värsta fall måste pannan bytas ut. Ångpannor är dessvärre inte lagervara. Just nu pågår en kompetent inventering var en utbytespanna skulle stå att finna. Det ska också framhållas att förhandlingar ska ske med Sjöfartsmuseet, färjans ägare.

Ombord i BOHUSLÄN fortsätter vinterarbetena, framför allt i maskin. En ytterst noggrann genomgång av vissa nitar på pannan har skett samt godkänd provtryckning. Men låt oss inte en minut glömma bort att det är en snart 103-årig ångare vi har att bevara, värda och hålla i trafik. På däck har en hel kunnat göras

som rigg- och målningsarbeten. Ibland har vädret varit mildt vilket gynnar yttre jobb. Allt som kan göras på hösten underlättar den arbetsamma vårutrustningen.

Vi skissar på kommande turlista för 2017 och de första förfrågningarna om beställningar har kommit.

Med dessa ord önskar jag er alla ett riktigt fint och givande 2017. Må det ge oss lika många trevliga upplevelser som tidigare år. Låt oss hälsa 2017 välkommet med tre långa signaler i ängvisslan!

EVA HELMERSSON
SEKRETERARE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Sommaren med BOHUSLÄN

I förra numret av *Ångbåten* skrev Ingvar Kronbana när och var sommarens segling gjordes. Som synes är det en ganska lång seglationsperiod vi har akter om oss. Men låt oss se lite närmare verksamheten. Vi utvärderar visserligen det hela inför kommande säsong men allt går att göra ännu bättre.

Nu ska inte beställningsturerna, "barten", behandlas så mycket utan de "öppna" turerna, de som är avsedda för dem som vill ha en fin skärgårdstur. Vår sekreterare, "stabschef", antyder också i sin ledarartikel att det funnits några mindre trevliga ting under den gångna säsongen.

Inledningsvis ska sägas att vi haft betydligt färre passagerare 2016 än tidigare år. Några enstaka turer har varit riktigt dåliga. Några andra däremot har varit relativt goda.

Som vanligt är onsdagsturerna de bästa. Totalt har vi under dessa onsdagar haft 1433 passagerare. Det ger ett snitt på 87 stycken. Det kunde varit fler.

Detta skulle kunna medför åsikten, att vi kanske skulle sluta med de öppna turerna och endast segla på beställningar, gärna från "ordentliga" kunder, sådana vi haft glädjen att ha hittills.

Våra vänner i Spärvägsällskapet Ringlinien har haft liknande problem. Varför köra nästan helt tomma turer till Liseberg för att i stället endast ha abonnemangskörningar? I senaste numret av tidskriften *Ringlinien* (Nr 3/2016) skriver dock Stig Hammarson följande kloka ord:



Rolf Larsson för ångaren *Boisvult* genom skärgården utanför Fjällbacka och Grebbestad med öker hand. En hämnare av farvattnen mellan Skåne och norska gränsen. Foto Bo Starmark

— Trots allt finns det ett värde i färjetrafiken, om än inte pekuniärt. Det skall finnas en möjlighet för alla att uppleva en resa utan att betala för en abonnemangspåravn. —

Denna tanke speglar också vår inriktning. Vi ställer aldrig in en segling om inte verkliga skäl finns, t ex hårt väder, skador på fartyget och liknande. Det får inte bli så att någon tror att våra fartyg endast är avsedda att göra beställningsturer. Då blir vi till ett reservat dömt att sakta tyna bort. De längre öppna turerna

till Marstrand, Klädesholmen, Skårhamn, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Kungshamn, Fjällbacka och Grebbestad uppvisar ett varierat antal passagerare. Trots föredömlig annonsering är några av turerna rena förluster. Bottenrekordet är en tur med 0 (noll) gäster!

Men det finns goda undantag; näst Tjörn från Skårhamn 130, Lysekil mot Hunnebostrand 140, Göteborg-Kungshamn 111, en skärgårdstur från Göteborg 121 resenärer. Gott så. Totalt för alla öppna turer har 5135 seglat med oss



Man kan undra över vad som fått dessa nöjda passagerare att se extra glada ut. Kanke en 102-årig välbäddad ångare till tjösa i vackert väder. Foto Bo Starmark 26 juli 2016

sommaren 2016. Det låter mycket men kunde vara bättre.

Som ovan nämnts har annonseringen skötts alldeles utmärkt genom annonser i tidningar, genom våra turistor samt genom en aktiv marknadsföring från oss ombord.

Vi vet även att våra passagerare varit synnerligen nöjda vad gäller bemötandet ombord, mat och dryck, ångaren som sådan med sin inredning, besök i maskin och på kommandobryggan samt längden på turerna.

Några mindre goda saker

Kajplats 22 har verkligen inte varit någon Amerikakaj! Det här krävs avancerade kunskaper om Göteborgs gatunät för att hitta till Emigrantvägen 30 (!) eller Kajplats 22. Flera taxichaufförer har villrädiga kört av och an sökande efter dessa okända destinationer.

Några passagerare har ansett Stenpiren vara utgångspunkten och sedan måst traska längs kajen bort till kaj 22. Inte bra, speciellt inte i regn och motvind. Inte heller har ångaren varit synlig

som vid Stenpiren eller vid kaj 11 vid Kasinot. 2017 måste bli året då vi återvänder till Stenpiren!

Vår turlista var på något ställe så formulerad att allvarliga missförstånd uppstod. Mer noggrann genomläsning av kommande turlista blir ett måste.

Att skriva en turlista är mycket svårare än någon tror. Det är nästan omöjligt att få den helt felfri, lärtläst och lättbegriplig. Och så bör helst en blivande passagerare helst kunna landskapets geografi på sina fem fingrar och ha kustens sjökortsbild ingravaderad i huvudet.

En mindre detalj som våra passagerare inte märker av alls är den ökande bristen på att få färskvatten och el i hamnarna. Att fylla hektolitervis med vatten från en kommunal vattenpost med trädgårdslang kräver både tålmod och gott om tid. För att slippa köra vår högfjudda reservdieselmotor krävs landanslutning med gärna 63 ampere. 16 ampere orsakar sprängda säkringar iland och sorgsna hamnchefen.

Riktigt bra

Våra nästan alltid glada och nöjda passagerare betyder oerhört mycket för oss som jobbar ombord. Det är lön för mödan att bli uppskattade och "behövda". Ångaren är i nuläget 102 år och man förstår att en sådan gammal dam behandlar man inte hur som helst.

På våra "öppna" turer reser människor av alla slag medan det på våra beställningsturer, "chartern", oftast är folk av mer homogen karaktär. Här är det frågan

om "slutna" sällskap med egna önskemål beträffande mat, tider och hamnar. I sak är beställningstureorna oerhört viktiga för oss. De ger en fast inkomst, bestämda tider och är lätta att planera. De kan vara arbetsamma.

2016 års säsong ger ett hyggligt netto i betraktande av väder, kajplats och någon planeringsmiss. Men det kunde givetvis varit ännu bättre.

Säsongen 2017

seglar vi vidare med vår ångare. Vi hoppas att de öppna turerna blir många även om någon gång få passagerare följer med. Det är här vårt renommé finner sin grundval och bidrar till att ångaren BOHUSLÄN står som en sinnebild för ångbåtskultur, omtänksamt bemötande och konsten att vårda ett kulturarv. Här ges också inspiration att hyra ångaren för en tur i vår unika skärgård.

Om fyra månader är det teknisk provtur...

BO STARMARK

Övre bilden:

200 passagerare tog sig snabbt ombord från Tråbryggan i Marstrand 18 juni 2016. BOHUSLÄN måste anlöpa bryggan nästan vinkelrätt, inte alltid det lättaste i vind och ström. Foto Bo Starmark

Nedre bilden:

Ångaren BOHUSLÄN förtöjd i Gröbbestad 26 juli 2016. En vy vi sett tidigare men ångarens vackra linjer kan alltid beundras. Foto Bo Starmark



Ångbåten Nr 4 2016

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Som vanligt under vinteruppläggningsen pågår arbeten ombord i BOHUSLÄN. Vintergänget är i full gång. Denna bost har varit speciellt arbetskrävande. Å andra sidan har mycket blivit gjort.

Efter sista onsdagturen i september gick ångaren till Gotenius Varv för inledande vinterarbeten. Varvet hade underrettat oss om att en del av dess mark tillfälligt skulle hyras ut.

En av flytdockorna måste därför flyttas. Eftersom en del viktigare arbeten skulle utföras ombord, beslöt man att BOHUSLÄN skulle bli kvar en aning längre tid. Vårarbeten skulle kunna utföras redan nu på hösten.

I maskin

Höstens stora arbeten har utförts i maskin. På ångpannan har arbeten gjorts såväl om styrbords som babords sida. Några av åtgärderna har krävt stor arbetsinsats och har dragit ut på tiden inte minst genom att utrymmena är minimalt små. Inspektion av arbetena skedde i slutet av november av behörig firma. Sedan pannan godkänts återstår en mängd "småarbeten".

På ångmaskinen håller man i december på med sliden till lågtrycks-cylindern. Här är det fråga om rejäla don – själva sliden väger omkring 400 kg – och den behövde justeras för att gå helt ljudlöst.

Det har stundtals varit gott om folk i maskin, någon gång upp till fjorton! Det säger sig själv att mycket blir gjort av sådant som i stället måste göras till våren när mycket annat ska hinnas med.



Torsten Asberg renoverar skylt i maskinen. Enligt specifikationen från 1914 är samtliga skylt gjorda av guld tackjärn men lika fullt svåra att hålla helt täta från regn och stänk från gyll vid mycket hårt väder. Foto Bo Starmark

På däck

Vädret har varit något lunda för utomhusjobb. Men de flesta uppgifterna kommer vi att hinna med fram på västkanten.

Skorstenen måste målas liksom livbåtarna. Skyligheten ("takfönstret") är väderutsatta och ses ständigt över. Ett läckage kan åstadkomma skador på "inertaket".

På varvet finns ett numera sällan använt snickeri försedd med ett större loft. Här vi fått möjlighet att inomhus vårda och olja in samtliga teaktrallar från kommandobryggan. Mycken tid har vunnits på det.

Varvsvistelse och vinterkvarter

Ångaren har legat på varv hela hösten, något vi skattat högt. Trots att varvsvistelsen är kostbar för oss, medför den stora fördelar. Varvet har resurser och kompetenser som vi själva saknar.

Nu ligger ångaren åter vid sin vinterplats vid Skeppsbron. Mycket arbetet återstår att utföra under tisdagar och torsdagar under våren.

Men om några månader strävar vi åter ut längs kusten! Det väcker längtan efter sommaren och havet.

"Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN" blir aldrig inaktuellt!

BO STARMARK

Generositet – ett glädjeämne

För något år sedan hade Sällskapet Ångbåten den stora glädjen att vid resan till Stockholm få motta två stora summor pengar. Dessutom gav charterturen för Waxholmsbolaget ett netto med svarta siffror.

2016 har vi haft anledning till glada sinnen igen. För en tid sedan fick vi

ett arv på 400.000 kronor, som redan kommit oss till del. Kort före sin bortgång bestämde testator att beloppet skall användas till bevarande av ångaren BOHUSLÄN.

Det säger sig själv att denna frikostighet är till stor glädje för oss alla som jobbar i sällskapet och i fartygen.

Det blir ännu roligare att få smutsa ner sig tillsammans med kompisar i maskin, att slita i kök, café och matsalar, att ensam ha ansvaret för fartygen som befälhavare eller att rampas på däck med styrning, diskmaskin, för- och akterspräng och sophantering!

BO STARMARK

Ångbåtsalmanackan 2017

finns att köpa ombord på ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron, Göteborg de flesta tisdagar och torsdagar mellan 10 och 14. Hämtpreis 100 kr/styck (endast kontant betalning)

För er som inte kan komma ner till båten kan vi skicka mot tillägg för porto.

Hör av Dig till
eva@steamboat.se



Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, är båda upplagda för säsongen men ombord pågår arbete under hela vinteruppehållet.

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron, nedströms Parken. Du är välkommen ombord, vanligen tisdagar och torsdagar från kl. 10 på förmiddagen.

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

Välkommen ombord!



Ångbåten Nr 4 2016

Årsmötet 2016

Årsmötet i Sällskapet Ångbåten hölls den 29 oktober i Sjömanskyrkan – en tradition väl värd att bevara. Före mötet samlades alla till en stunds ångbåtsprat till en kopp kaffe/te och en smörgås. Deltagarantalet höll sig omkring 70.

Mötet började med att Sällskapets ordförande Kim Forssblad gav en fyllig redogörelse över det aktuella läget om våra ångare och kajplatserna.

Ångpannan i FÄRJAN 4 hade drabbats av skador på mycket svåråtkomliga ställen och Kim påpekade att reparationserna skulle sannolikt bli både svåra och dyrbara. I sista fall skulle färjan inte kunna segla 2017.

På BOHUSLÄN pågick arbeten på ångpannan. Efter besiktning av dessa arbeten skulle ångaren därefter flyttas till sin "ordinarie" vinterplats vid Rosenlundsverket (kajplats 17). Under tiden hade Sällskapet möjlighet att utnyttja varvets faciliteter. Vissa vårarbeten skulle utföras under hösten.

Kim framhöll också att Stenpiren ska användas kommande säsong. BOHUSLÄN ska använda sin plats i god tid före seglansstarten. Kostnaderna är ännu inte färdigförhandlade.

Årsmötesförhandlingarna skedde enligt stadgarna. Sällskapets kassör, Anne Marie Erikson-Techera gav en fyllig och noggrann redogörelse över ekonomin. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

Conny Segerdahl hade på grund av hög arbetsbelastning av sagt sig omval. Ingemar Petersson nyvaldes.

Efter årsmöte och konstituerande styrelsemöte fick styrelsen följande utseende:

- Ordförande: Kim Forssblad (1 år kvar)
V.ordförande: Björn Irwert (omval 2 år)
Sekreterare: Eva Helmersson (1 år kvar)
Kassör: Anne Marie Erikson-Techera (omval 2 år)
Ledamot: Mattias Jarlstedt (1 år kvar)
Ledamot: Stellan Rietz (1 år kvar)
Ledamot: Jerker Paulsson (1 år kvar)
Ledamot: Bert Johansson (omval 2 år)
Ledamot: Ingemar Petersson (nyval 2 år)
ÄEF* Agneta Eriksson (utses av ÄEF)
ÄEF* Linda Svensson (utses av ÄEF)
Ersättare: Allan Dahllöf (1 år kvar)
Ersättare: Marie Hjorthrink (omval 2 år)
Revisorer: Roger Mattsson (omval 1 år)
Lars Ola Jäxvik (omval 1 år)
Ersättare: Margareta Boman (omval 1 år)
Ersättare: Gunnar Bonander (1 år kvar)

*) ÄEF är Ångbåten Ekonomisk Förening – ångarens juridiske ägare. Medlemmarna är de som innehar andelar i ångaren BOHUSLÄN.

BO STARMARK

Medlemsavgiften

Redaktionen vill härmed tacka dem som bidrar med texter och foton för att göra vår medlemstidskrift läsvärd. Välkomna även i fortsättningen att lämna bidrag!

Vi vill även tacka alla våra läsare av Ångbåten. Inför det nya året hoppas vi att få behålla Ångbåtens alla läsare och ser gärna att få flera!

Vi fortsätter att rapportera om arbetet och turerna med våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Som medlem och läsare av Ångbåten har du möjlighet att själv påverka innehållet. Kontakta oss gärna!

Det är med andra ord dags att betala medlemsavgiften. Inbetalningskortet bifogas som en påminnelse med detta nummer av Ångbåten.

Medlemsavgiften för 2017 är 200 kronor.

Vil mött ombord 2017 i spalterna och ombord i våra ångare!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN



Foto: Gunnar Söderberg 2016

Aktuellt från FÄRJAN 4

Höstens turer med FÄRJAN 4 fick avslutas oplanerat trots att hamnrundturen lördagen den 1 oktober hade genomförts utan några som helst driftproblem.

Pannläcka

Två dagar senare, när det var arbetsdag ombord och färjan var stillaliggande, upptäcktes att det hade läckt vatten från pannan. Det hade runnit fram genom askugnen och ut i asklådan.

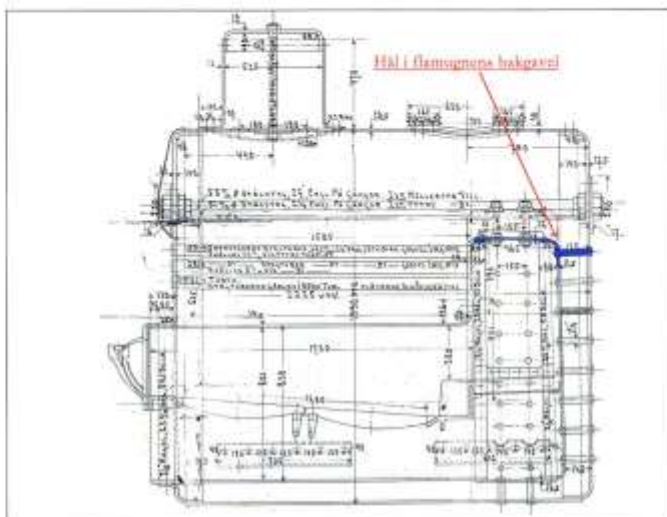
Vid en enklare undersökning med hjälp av kamera, som fördes in i eldröret och vidare till flamugnen, visade det sig att vattnet kom från en läcka i plåten där flamugnens bakre gavel är bockad för att bilda underlag för flamugnens tak. Det misstänktes först att läckan kom från en eller flera läckande nitar.

Det var bara att inse att det inte skulle vara möjligt att köra fler turer med färjan under hösten. Färjan skulle varit igång resten av oktober och fyra hamnrundturer och en beställningstur fick därför ställas in.

Noggrann undersökning

För att kunna konstatera den verkliga orsaken till läckan demonterades rostern och fyrluckan, så att en direkt okulär besiktning kunde göras inne i flamugnen samtidigt som pannan tryckprovades med tryckluft.

Det kunde då konstateras att vattnet läckt genom en pora i plåten. Det var förstas synnerligen oroande och gav anledning till närmare undersökning.



Längssektion av färjans panna. Den blå markeringen visar det som i nuläget anses behöva förnyas i flamugnens tak och baksida. Ritningsbearbetning Åke Karlsson

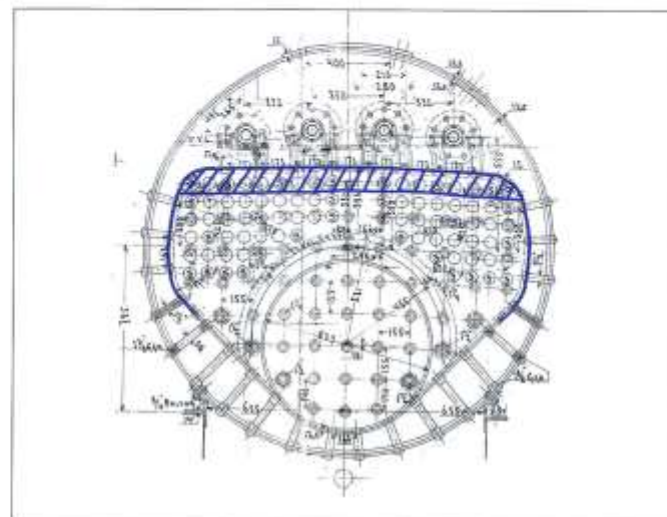
Pannan tömdes på vatten och manluckorna öppnades. I flamugnen revs eldbryggan. Efter rengöring på vattensidan gick det att se att det fanns gropar i plåten där hästarna, som fungerar som förstärkning till flamugnens tak, ligger an mot flamugnens bockade del av bakgaveln.

Ett problem är att det är synnerligen svåråtkomligt på vattensidan där plåten är skadad. Enda ingången är genom

manluckan i mantelns ovasida.

Beroende på vattensidans mycket begränsade utrymme måste flamugnspåtarnas godstjocklek mätas från rök-gassidan, dvs. inifrån flamugnen, där utrymmet är något större.

Mätning görs med ultraljudsinstrument, som dock kräver att plåten först slipas jämn. Slipningen är tidsödande eftersom arbetsställningarna är obehövliga.



Tvårsnitt av pannan. Den blå markeringen visar det som behöver förnyas av flamugnens sidor och den streckade markeringen visar ungefärlig omfattning på flamugnens baksida. Ritningsbearbetning Åke Karlsson

På vattensidan har partier av flamugnens båda sidor sandblåstrats för att möjliggöra vidare undersökning. Ultraljudmätningarna har gjorts med färjans egna mannar under ledning av Jan Olofsson.

Även vid pannmantelns nedre del under eldröret har mätning av plattjockleken utförts, men här har det inte gått att komma åt att ultraljudmätas. Djupet på frätorna har fått mätas manu-

ellt för att få fram plattjockleken.

Vad som hittills framkommit vid ultraljudmätningen, som även är grund för vår egen bedömning, är att flamugnens tak, övre delen av flamugnens bakgavel och större delen av flamugnens sidor ned till nitväxeln måste förnyas.

Dessutom måste några stagbultar mellan flamugnens bakgavel och pannans bakgavel förnyas.

Vad säger Inspecta?

Inspecta, som sköter den årliga pannbesiktningen på färjan, kontaktades direkt efter den upptäckta läckan. Deras inspektör har besiktigt pannan vid några tillfällen sedan dess.

Vid det senaste besöket, som gjordes den 7 december, var Inspectas inspektör överens om att det som i föregående stycke nämnts om flamugnen måste förnyas. Förutom detta anser de att frätorna i pannmantelns nedre del under eldröret är för djupa för att kunna godkännas.

Kan pannan repareras?

I nuläget vet vi inte om det går att reparera pannan. Avsikten är att skriva en specifikation över vad som skall repareras på pannan och sedan skicka ut en förfrågan till verkstäder som kan tänkas ha kompetens att göra en reparation.

De får då göra en bedömning om det går att reparera pannan och hur det skall kunna göras. En svårighet är att det är synnerligen trångt för att komma åt att utföra det som behöver göras i pannan. Det gäller både bortskrotning av plåt och inte minst att kunna svetsa dit ny plåt.

Färjans ägare Sjöfartsmuseet hålls fortfarande informerad om pannans status.

En 96 år gammal ångpanna kan inte vara i nyskick, men den måste vara i sådant skick att den klarar de årliga besiktningarna för att kunna användas.

Om pannan kan repareras kommer kostnaden bli hög, men den blir ännu högre om pannan döms ut och vi måste skaffa en ny panna.

Just nu känns det ganska motigt, men vi har tidigare genom årens lopp klarat av stora reparationer på färjan.

Allt från när stora delar av skrovet var utdömt 1980 och vi därefter lyckades få skrovet reparerat med nya nitade plåtar. Sedan dess har stora delar av trädäcken och överbyggnadens sidor förnyats liksom tuberna i pannan.

Att behöva lägga upp färjan är ingen lockande tanke för oss som lagt mycket tid på färjan sedan Sällskapet Ångbåten tog hand om den 1973.

Munters avfuktare

Genom Christer Eliassons goda kontakter fick färjan i våras som gåva en avfuktare från Munters Europe AB.

Avfuktaren är avsedd att användas för torrkonservering av pannan och har sedan mitten av oktober använts med gott resultat. Metoden med torrkonservering är välbeprövad inom försvarsmaktens anläggningar och för tidigare uppställda beredskapsånglok där hela loket i princip stod i en stor avfuktad plastpåse.

Uppskjuten skrovreparation

Med anledning av problemen med pannan i FÄRJAN 4 har vi beslutat att skjuta upp den planerade skrovreparationen som skulle utföras i vinter. Reparationen är dock inte tidsstyrd och kan göras vid ett senare tillfälle.

Vi behöver emellertid göra en mellanbesiktning av skrovet under 2017 för att inte bryta femårsintervallerna av Transportstyrelsens besiktningar. Vi vill för-



Christer Eliasson visar upp avfuktaren som Färjan 4 fått som gåva från Munters. Här är den inkopplad till pannan. Foto Gunnar Söderberg 19 november 2016

stås också se till att skrovet under vattenlinjen behåller sitt goda skick.

Redan nu gör vi den bedömningen att färjan inte kommer att vara i trafik under säsongen 2017. Vi måste först ha en fungerande panna innan vi gör någon skrovreparation.

Seglotionen 2016

Färjan har under 2016 varit i drift under 20 gångsdagar (26 under 2015). Första turen, som var en teknisk provtur, gick den 23 april och sista turen 1 oktober.

Säsongen avslutades därmed en må-

nad tidigare än planerat.

Antalet beställningsturer var 13 (21), vilket tyder på antingen en försämrad marknad för färjan eller ökad konkurrens från andra rederier.

Antalet hamnrundturer var 5 (9). Medelbeläggningen på hamnrundturerna var 27 passagerare (36). Vädret under september var kanske för fint för att locka till en tur med färjan.

Intäkterna under 2016 har blivit lägre än under föregående år, men borde ändå generera ett överskott till färjans fond.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 4 2016

Lussefika ombord i BOHUSLÄN

Söndagen den 11 december bjöds de aktiva ombord i våra två ångare och föreningen på traditionsenlig lussefika ombord i BOHUSLÄN. Veckan innan hade ångaren bogserats från Gotenius Varv till vinterkajplatsen vid Skeppsbron.

Ombord hade de flitiga i intendenturen dukat upp med lussekatter, pepparkakor, muffins och andra goda kakor samt frukt på långbordet i kaféet på akterdäck. Vid prentryt fanns både glögg och kaffe att hämta.

Stämningen ombord var på topp med idel glada minner och hög ljudnivå. Alla hade fått var sin lott och vid dragningen var det ganska många som lyckades vinna en julklapp att ta med hem.

Det är förstas trevligt att kunna använda ångaren för sammankomster även vintertid. Visserligen är det många som träffas ombord och arbetar med underhåll på tisdagar och torsdagar under dagtid. För oss som inte styr sima tider själv (ännu) är det inte lätt att delta i det ideella arbetet ombord när det är lönearbetet som får styra dagarna.

Den maskinintresserade kunde passa på att titta in i maskinkappen och se hur mellantryckscylinderns demonterade kolv och kolringar samt cylinderväggarna ser ut. Som förväntat ser en ångmaskins inre som regel mycket fin ut även efter drygt 100 års drift.

TEXT O FOTO GUNNAR SÖDERBERG



Ångbåten Nr 4 2016

Två vykort med ångaren KUNG RANE

Ibland stöter man som bätvykortssamlare på ett fint fartygskort, som man aldrig tidigare har sett, och som man väldigt gärna skulle vilja införliva i sin samling. Det hände mig för en tid sedan med detta intressanta vykort från hamnen i Uddevalla, eller som det står på vykortet nere till höger: *Uddevalla. Hamnen vid järnvägsstation.*

I bildens vänstra del syns några järnvägsvagnar och Uddevalla hamnstation, en byggnad som uppfördes redan 1864 (den revs 1961) och som kom att fungera för *Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga Järnväg, UVHJ*. Från 1895 användes den som station även för *Uddevalla-Lelångens Järnväg, ULB*.

Men det är ju ångbåtarna på det fina och härliga vykortet, som tilldrar sig mitt största intresse.

Närmast ligger ångaren KUNG RANE, och bakom detta pampiga fartyg skymtar ångaren ROBERT THORBURN. Lite längre bort på kortet kan man även notera ångaren BYFJORDEN. Skall vi vara lite *knappologiska*, så är det förmodligen ångslupen GUSTAFSBERG, som bara till viss del kan skönjas bakom BYFJORDEN.

Vykortet har inga uppgifter om fotograf eller förlag, men det har skickats och stämpelplats den 8 maj 1940. Vykortsfotografen har dock tagit denna härliga bild mycket tidigare, förmodligen redan på 1920-talet.

Tyvärr har någon klämfingrig person varit framme och klippt lite i vykortet, innebärande att den vita kant som kan ha funnits runt bilden då har avlägsnats. Ångbåtarna i Uddevalla förtöjde i Bä-



KUNG RANE på 1920-talet i Bäveån i Uddevalla utanför Uddevalla hamnstation. Härifrån gick tågen till Vänersborg, Herrljunga, och Dalshand. Akter om KUNG RANE ligger ROBERT THORBURN, BYFJORDEN och GUSTAFSBERG.

veån, och stationshuset låg alltså ganska nära detta vattendrag. Vid några tillfällen har Bäveån under årens lopp stigit högt över sina breddar, något som då givetvis har varit till stort besvär för både sjö- och järnvägstrafiken i staden.

På så sätt skall Bäveån ha översvämmat hamnen i augusti 1912, liksom i december 1914 och även i januari 1925. Då lär vattennivån ha varit cirka 180 cm över normalvattennivån. Man kan tänka sig, hur det vid sådana tillfällen var för de stackars resenärerna att någorlunda torrskodda ta sig ombord på ångbåtarna

eller upp på tågen.

Eftersom jag tycker att ångaren KUNG RANE verkar ha varit en så snygg skärgårdsångare, kan jag inte låta bli att visa ytterligare ett vykort med fartyget.

På detta kort håller KUNG RANE på att backa ut från Stillingösns ångbåtsbrygga. Utgivande förlag till vykortet är det mycket kända *T-Foto* vars logga också syns nere till höger.

På kortets baksida (adress- och skrivsidan) finns dessutom *T-Fotos* lite mer noggrannare företagslogga. På den kan man se den trekantiga *T-Fotosymbolen*,



KUNG RANE backar ut från Stillingösns ångbåtsbrygga på löva Orust. Stillingön, som inte längre är någon ö, blev badort på 1860-talet. Bilden är tagen innan KUNG RANE målades vit i slutet av 1930-talet. Foto C. A. Träff

vidare den underliggande texten *C. A. Träff, Göteborg. Reproduktion Förbjuden*. En omslutande ring innehåller också texten *Varumärket gasanterar högsta kvalitet*.

Även detta vykort har skickats, men så sent som den 13 augusti 1958, och då hade ångaren KUNG RANE för länge sedan lämnat Bohuslän. Min gissning är därför att vykortet kan ha plåtats av fotografen Carl August Träff (1880-1947) redan på 1930-talet, kanske under sent 1920-tal.

Några data om KUNG RANE kan väl

vara på sin plats. Ångaren byggdes på Göteborgs Mekaniska Werkstad och levererades 1896 till Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla.

Mestadels gick ångaren i trafik mellan Göteborg och Uddevalla, med anlop av ett antal mellanliggande stationer, Höviksnäs, Stenungsund, Svanesund, Stillingön, Ljungskile, Lyckorna och Slussen. KUNG RANE var också en populär ångare vid lustresor och liknande.

I likhet med Bohuslänska Kustens övriga båtar (dock med några få undantag) målades KUNG RANE så småningom

vit, efter att tidigare haft svart skrov, förmodligen för att förstärka intrycket av att den allt mer fungerade som turistångare.

1945 var det emellertid slutseglat i den bohuslänska skärgården för KUNG RANE. Den såldes för trafik i norra Öresund och fick namnet URANIENBORG. Ångaren fick där även ett lite nytt utseende, tyvärr till det sämre, i och med att styrhytten flyttades upp på båtdeck.

1953 utstrangerades dock den gamla, tidigare bohusångaren, och URANIENBORG såldes då till belgiska skrotare.

Vissa mer eller mindre otroliga skrönor gjorde emellertid gällande, att KUNG RANE - URANIENBORG - efter sejouren i Öresund i stället för skrotning skulle ha synt på någon av Afrikas stora floder, men som sagt, detta var nog mycket fria fantasier.

KUNG RANE var ca 37 meter lång, ca 6,8 meter bred och hade en trippelmaskin på ca 500 Hkr (dessa uppgifter varierade lite i Svensk Skepplista), vilken lär ha möjliggjort en fart på omkring 13 knop.

Några av KUNG RANES befälhavare under tiden i Bohuslän var kaptenerna O. August Ohlsson, Cad Wilhelm Stiernstam och K. Bruce. August Ohlsson förde KUNG RANE från 1896 till 1912 och efterträddes av Wilhelm (kallad Willie) Stiernstam, född 1868, som stannade kvar till sin död i december 1929. Därefter var kapten Bruce befälhavare på KUNG RANE, troligen fram till andra världskriget.

RAGNAR MAGNANDER

Akterspegeln



Ångaren BOHUSLAN förtöjd vid en pontonbrygga i Fjällbacka. Hit blev vi anvisade vid ankomsten dagen före men man kan undra om en sådan brygga är mest lämplig att förtöja vid. För om ångaren ligger den forna ångbåtsbryggan skenbart stabil. Där var all förtöjning förbjuden. Något senare fick vi ligga där och bryggan står fortfarande kvar. BOHUSLAN hade tur med vädret, hela veckan bjöd på sol, värme och knappt någon vind. Tyvärr var detta enda veckan under denna sommar med gott väder. Fotot taget från Vetteberget kl 9.25 24 juli 2016, Bo Starmark.