



ÅNGBÅTEN Årg 44 • Nr 3 2008 • 131

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Bjölandsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@gothnet.se
Marias Jarlstedt, Anpkyckersgraven 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
maria@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 70 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2008 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan ständas på olika sätt efter överenskomst med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebunnsgatan 16, 426 77 Västra Frölunda,
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litomip Media AB 2008.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2008 är 150 kr, Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@pays.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, mallepe@passagen.se

Kassör: Öve Das, tel 031-69 89 34, kassore@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglotionssäsongen sin tilläggsplats vid Strepparna, Gumsborg,
tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Skeppstrossen, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barben och Clas Johansson

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Clas Verner, tel 0730-410 810.

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten 131!*

En stor del av förra numret ägnades åt ångaren ALBREKTSUND, en av de verkliga slitvargarna i Marstrands Nya Ångfartygs AB, det ångbåtsbolag som även ägde ångaren BOHUSLÄN. Även detta nummer av *Ångbåten* innehåller en hel del om ALBREKTSUND.

Vår lokalredaktör i Lysekil, Bo Starmark, har gjort en resa på Mjörn och skådat fyra. Han resenserar även den nya Fyrhandboken.

Bo har även gjort en resa till Grebbestad för att få veta att det goda ölet ombord kommer ifrån ett riktigt bryggeri.

Tack vare vår flitige fotograf, Ingolf Ibenhard Benjaminsen, som var med ombord i BOHUSLÄN, både på kustresan och under NORDSTEAM, kan vi bjuda på fotografisk dokumentation av dessa evenemang.

Det skulle vara trevligt att få höra av besättningen i form av självupplevda berättelser från resorna. Ni är hjärtligt välkomna!

Från FARJAN 4 kommer slutligen en rapport i ord och bild från säsongen som för färjans del pågår även under oktober. Tack för det!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 4 2008 (132) 17 november 2008

Omslaget

*Sol, sommar, kust och hav och en städfyllt ångbåt.
Vad kan vi mer begära? Bo Starmark stod på
Stångehuvud och förevigade ångaren Bohuslän*

Ångbåten Nr 1 2008

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Årets seglotionssäsong är över. Den fick ett snöpligt och hastigt slut. Tisdagen den 5 augusti gick vi med BOHUSLÄN från Kuogshamn till Lillesand i Norge. Denna lilla goda hamn ligger på sydkustens hörnet av Norge. Vi anlände på kvällen och efter iordningställande av fartyget samt en god middag gick besättningen till kojs.

Klockan 03.30 upptäcktes rök i maskinrummet, brandlarmet utlöstes och besättningen evakuerades land på kajen. Brandkåren larmades och var snabbt på plats. Det visade sig att isoleringen under pannan tagit fyr och branden släcktes med ångsläckningen som är installerad i maskinrummet.

Besättningen fick ett fint omhändertagande av Röda Korset som öppnade sina lokaler på kajen. Brandkåren stannade länge för efterkontroll och vi fick tillstånd av Sjöfartsinspektionen att gå till Stavanger. Dock låg vi kvar till den 7 augusti och gick tidigt på morgonen, med ankomst Stavanger på kvällen. Mycket folk på kajerna välkomnade oss på bästa sätt.

En resa med passagerare gjordes på fredagen, den 8 augusti, men då isoleringen under pannan var i dåligt skick, blev det jobbigt för maskinbesättningen att vistas nere i maskinrummet. Beslut togs att avbryta Nordsteam för vår del och på lördag middag avgick vi mot Egersund för bunkring och övernattnings.

Dagen därpå gick vi åter till Lillesand och låg där till den 12 augusti då vi avgick kl 05.30 direkt till Göteborg med

ankomst kl 17.00. Efter ett kort uppehåll vid Stenpiren gick vi vidare till Göteneus varv, där borttagande av all gammal isolering vidtog.

Brandorsaken är ej klarlagd, men dialog fördes med brandbefälet i Lillesand. Enligt brandchefen är det möjligt att ofjeblandat vatten i kölen skvalpade upp under pannan vid överfarten, då fartyget slingrade i dyning som låg in på styrbords läring. Alltså snett in akterifrån. Då vattnet i isoleringen har torkat är det olja kvar och denna antänder vid 70 till 80 grader. Möjligtvis har branden uppstått på detta vis.

Det stod tidigt klart att någon mer resa inte gick att genomföra i år. Fartyget ligger i skrivande stund (hörtan september månad) kvar på varvet och blir nog liggande där ett tag till.

En deppig tid har det varit sedan händelsen, men jag är glad att inga personskadorna uppstod och att vårt fina fartyg inte fick stora skador.

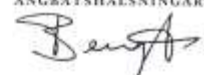
Ett stort tack vill jag rikta till besättningen som var ombord. Ni skötte Er storartat!

För övrigt har sommarens resor förflutit bra och försäljningen ombord får fullt godkänt. Strömstadsveckan var över all förväntan, både vädermässigt och intäktsmässigt. Alla Ni som jobbat ombord i sommar skall ha stort beröm. Vilka slitvargar Ni är!

FARJAN 4 har nu börjat med hamnturerna på lördagseftermiddagarna. Besättning dit behövs och det finns förhoppningsvis en del tillgängliga nu när BOHUSLÄN är upplagd.

Sällskapets årsmöte annonseras på annan plats i denna tidning. Ni är alla välkomna dit. Hoppas vi ses då!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 131

Försalongen	2	Ångbåtsl från Grebbestad	15
Ordföranden har ordet	3	I annerslunda vatten	18
Matros i ångaren ALBREKTSUND	4	Motorutveckling under 100 år	20
ALBREKTSUND som expressångare	7	Fregatten JYLLANDS maskin - igen	21
Sommaren 2008	8	RUNA vid Ångeviken	22
Tänkav kring en bild	10	ALBREKTSUND igen	22
NORDSTEAM 2008	12	Aktuellt från FARJAN 4	23
Vi har läst	14	Akterspegeln med FARJAN 4	24

Matros i ångaren ALBREKTSUND

Ombord i BOHUSLÄN har vi länge haft en synnerligen behörig och fin båtsman med stor erfarenhet. Han heter Edgar Blidberg och hörjade redan i ungdomen att arbeta i kusttrafiken. Bland andra båtar var han anställd ombord i Bohuslänska Kustens ångare ROBERT TYOBBURN, en arbetsplats med stor trivsel.

Bättre förhållanden ifråga om lön och arbetsbörda fick honom att söka anställning hos Marstrandsbolaget. Han kom där att arbeta ombord i ångaren ALBREKTSUND, som utförigt beskrevs i *Ångbåten* 130.

Det är naturligt för oss i Sällskapet Ångbåten att så mycket som möjligt försöka dokumentera tidigare händelser och fartyg i den bohuslänska skärgårds-trafiken. Därför hade jag den stora glädjen att under några timmar få samtala med Edgar om hans arbete i ALBREKTSUND. Vi satt i lugn och ro i BOHUSLÄNS matsal, när ångaren låg vid Stenpiren i slutet av augusti.

Följande berättelse härstammar följaktligen från "en som var med".

Turlista och fartyg

Mot slutet av 1940-talet, noga räknat hösten och vintern 1947-48, var ångaren ALBREKTSUND som vanligt i trafik som vinterbåt. Den hade fått sin sedvanliga översyn vid tidtabellsskiftet och seglade nu på den mycket väderutsatta huvudlinjen Göteborg - Marstrand - Lysekil - Gravarne och åter. Ångaren gick norröver ens dagen, låg över natt i Gravarne och återvände dagen därpå till Göteborg.



Edgar är fortfarande aktiv och bär traditionerna levande ombord i ångaren BOHUSLÄN. Foto: Bo Starmark

I huvudsak befordrades gods i stora mängder medan passagerarna var få. Sedan krigsslutet hade de ekonomiska förutsättningarna blivit allt sämre för kusttrafiken och ångbåtsbolagen sparade på alla sätt. Ångaren LYSEKIL lades därför upp vid tidtabellsskiftet. BOHUSLÄN användes som avlösare för andra ångare under dess varvsöversyn. Vintertrafiken försökte man uppehålla med ångarna MARSTRAND, SET EBK och ALBREKTSUND på den yttre linjen. WESTKUSTEN seglade mellan hamnarna på Tjörn och Göteborg. Ångaren TJÖRN trafikerade Stigfjorden.

Besättningen i ALBREKTSUND

Befälhavare var Alf Johansson. Styrman var Benjamin Andersson från Mollösund. Han hade tidigare varit rorgångare i BOHUSLÄN. Rorgångaren i ALBREKTSUND vid denna tid hette Olsson och han var från Lytön. Hans bror tjänstgjorde i WESTKUSTEN. Fyra matrosar arbetade på däck och tre män i maskin.

Rederiet avlönade en akterstäderska. Hon var, berättade Edgar, mycket noggrann så det fanns inte ett dammkorn någonstans. Restauratrisen hette Ebba. Hon var stor och bastant och lagade mycket god mat. Hon bodde i Annedal och hennes syster var servitris ombord. Ebba avlönade även kokerskan. Som sagt, maten var förtärlig i ångaren ALBREKTSUND.

Rederiet höll med arbetskläder. Det var tillsagt att rena kläder skulle bäras på söndagarna. Låg någon ångare över helgen i Gravarne, kunde man gå på dans på lördagskvällen men det sågs med blida ögon om besättningen besökte kyrkan på söndagen. Vit skjorta kom då till användning.

ALBREKTSUND

Edgar berättade, att det rädde en inbördes tävlan mellan ångarna om vilken som var prydligast. Det fanns ingen obryta någonstans. Det var noga med pussen. Skrovets vita färg hölls efter. Däcket hade trallar för att inte få skador av handkärorna. Efter lossning lyftes trallarna och däcket spolades. En gång i veckan skurades hela ALBREK-

Ångbåten Nr. 1 2008



Ångaren ALBREKTSUND på ingående till Stenpiren i Göteborg 14 september 1946, något år innan Edgar Blidberg tjänstgjorde ombord. Ångaren gick mellan Göteborg och Gravarne två gånger i veckan. Foto: Dag Almqvist

SUND uppifrån och ner. Fenom och såpa borgade för en fräsch lukt.

Självtället spolades extra noga efter kolning. Den skedde en gång i veckan vid Stenpiren. Då kom bogserbåten MYRAN med en präml från Adolf Bratt & Co, "Bratten", lastad med kol. Den rietöjdes längsades och sidoporten öppnades. Kolningen sköttes av kolfirman.

Två mycket kraftiga karlar stod i prämlen och skyttade kol i en så kallad "bask". Denna var inte som i Flottan, en korg, utan en skackelforsedd låda

rymnande en hektoliter och vägande ungefär 90 kilo lastad. De två bar den sedan liksom en bär upp till luckorna i ALBREKTSUNDS mellandäck. Med en snabb sidorörelse tippade de ner kolet genom hålet i däckets ner i kolboxen. Ibland lades kolet i en krans runt brunnen och makades sedan ner.

Att bunkra ALBREKTSUND, sa Edgar, tog otroligt nog inte mer än en och halvtimme. Sedan fick kolgubbarna var sin pilsner, som drucks på däck under prut och skratt.

De här två männen hade som arbete att endast bunkra kust- och skärgårdsbåtar. Bogserbåten MYRAN var deras personalrum, prämlen deras arbetsplats. Efter kolningen spolades hela ångaren ren från koldamm.

Dricksvatten hämtades i stora kannor från en pump vid Residensbron. Vattnet fylldes sedan i mindre behållare vid köket och vid alla kommoder. Maskinfolket fyllde någon gång med slang.

ALBREKTSUND var förhållandevis snabb och höll utan svårighet sina 12 knop och ansågs jämförelsevis snabb och bränslensål. Sommartid fick den gå expresstur när BOHUSLÄN eller MARSTRAND hade liggedag. Då gick det undan och endast brådsnande gods togs med, till exempel grönsaker, frukt och blommor.

Ångaren var fin i sjön, anser Edgar. Den gick ju nästan hela året och fick verkligen visa sin duglighet inte minst på Marstrands- och Hjärteröfjordarna, när Sjöberg gick i skjortärmarna. Ångaren rullade inte tillnärmelsevis så mycket som BOHUSLÄN men visst steg Sjöberg in ibland över det korta färdvägarna.

Kräftesundsgap vållade inte något besvär medan Islandsberg i svår storm var, och är förtfarande, förfärligt och endast har den fördelen att passagen förbi är kort.

Här ligger vind och ström på från fem håll. Kustångarna gick här alltid vid svårt väder alldeles intill den lodrätta bergväggen, där återsjön ännu inte bildats.

Passagerare och gods

ALBREKTSUND medförde passagerare. Sommartid ofta fullsatt, endast några få under höst och vinter. Fullständig restauration hölls ombord. Maten var riklig och en passagerare kunde äta sig mätt. En middag bestod av förrätt, varmrätt och dessert samt kaffe. Rökning var tillåten ombord.

ALBREKTSUND var väl inte den mest omtyckta ångaren. En del tyckte det var obehagligt att sitta i den lågt belägna matsalen medan havet spolade förbi utanför fönstren. Sommartid föredrog man MARSTRAND samt BOHUSLÄN och S:t ERIK, vilka hade liknande disposition av passagerarutrymmena.

Men ALBREKTSUND hade sina goda sidor: den var lättarbetad, lätt att lasta och lossa, fin att tjänstgöra i och bra i sjön. Snabb dessutom.

Godset var viktigt såväl för kustsamhällena som för rederiet. Vid denna tid låg åkerirörelsen i sin linda. Alla större transporter i Bohuslän skedde med kustbåtarna, med mindre jakter eller på Bohusbanan.

Man skulle kunna säga, att allt som en större välsorterad lanthandel behövde och lagerförde, fraktades med ångbåtarna: rör, plank och bräder, cement, spisar, tegel, jord, järnvaror av alla slag, busgeråd som kastruller, baljor och grytor, fat med fotogen, oljor eller sprit, allt till konsverfabrikerna och varven.

Förseningar uppstod ofta vid längre lastnings- och lossningsprocedurer. Några lastsorter krävde lite extra, berättade Edgar. Konservindustrin använde



ALBREKTSUND anlöper Mollösund på sydgående. När är bilden tagen? LL 508 Dratt som ligger vid Holms plan börde komma i Mollösund mellan 1920 och 1957. Foto från Lena Bernhardsen

en del vin och sprit i sina inläggningar. Dessa frakter fick oftast ALBREKTSUND. Då förhalade man till Hultmans Holme där Vin & Spritcentralen då hade lager. Vätskorna låg i mycket stora fat eller tunnor. Dessa lastades under noggrann uppsikt och bevakning av personal och besättning i lastrummet eller på akterdäck. Uppsikten var lika sträng på ankomstorten, där ångaren då förtöjde vid fabriken egen brygga.

Socker var en annan stor produkt. Det lastades direkt vid Sockerbrukets kaj vid Carnegie. Sockret var fukt känsligt och lastades i lastrummet. Det gick åt i stora mängder i konservindustrin och en

last på 20 ton var inte ovanlig. Det var som synes helt riktigt att en ångare förhalade till en annan brygga, då det gällde stora laster.

IBLAND fraktade man fotogenfat till Flatholmen norr om Marstrand. Den var en tid kanske det minsta municipalsamhället i Sverige. Öns namn fanns inte i turlistan men ALBREKTSUND och WESTKUSTEN stoppade här för båt.

Eftersom Flatholmen inte var elektrifierad användes fotogen. Lossningen var originell. ALBREKTSUND låg still i "Flatholmshälet", sidoporten öppnades och så tippades fotogenfaten i sjön. De flöt om än djupt och drogs därefter

upp på land av öns invånare. Man kan nog ana att "bärningen", den stora båts-haken, som hängde mellan förstaget och masten, kom till användning ibland

Utanför Göteborg var det mycket stora mängder färdiga konserver från Lysekils många konserverfabriker. Därför hade Marstrandbolagets fartyg en timmes uppehåll vintertid i Lysekil på sydgående. Det var knappt denna tid räckte för att lasta alla produkter, trots att alla hjälpte till. Edgar, ung och stark, hade då sin arbetsplats i lastrummet, där det gällde att stuva varorna rätt och riktigt och stämpla lasten väl.

Det förekom relativt ofta att ALBREKTSUND var fullastad och fick lämna last till nästa ångare. Att sända med järnväg gjorde man inte i kustens samhällen. Man var beroende av sina ångare och rädd om dem samt hade överseende med "orsaker utom rederiets kontroll" liksom ombyte av fartyg.

Till sist

Ångaren ALBREKTSUND var ett fint fartyg, utmärkt i sjön, lättarbetad för alla parter, med skyddad och uppvärmd kommandobrygga, med god stämning bland besättningen, någorlunda snabb och förhållandevis ekonomisk. Slitvargen i Marstrands Nya Ångfartygs AB var kanske inte fullt så avhållen av sommar-gästerna.

Edgar Blidberg har ljusa minnen att blicka tillbaka på.

BO STARMARK



Ångaren ALBREKTSUNDS tove däck. Trappan till tove däck flyttades för om aktermasten sedan akter lastrummet tagits bort 1906. 1931 flyttades livbåtarna akteröver. Men var är bilden tagen? Foto från Valter Nyberg

ALBREKTSUND som expressångare

I Ångbåten 129 berättade Bo Starmark sina minnen om ångaren LYSEKIL. Han noterade bland annat att BOHUSLÄN på expresssturena ersattes måndagar av ångaren ALBREKTSUND "som faktiskt var ganska snabb". Tydligt tyckte inte alla det.

Bo Sandgren i Marstrand berättar om

hur hans mamma i slutet av fyrtioalet skulle köpa biljett till Gullholmen i expeditionen på Steopiren.

Biljettföresäljaren förklarade att det inte gick att få biljetter till expresssturen den dagen utan ryddar bara till ALBREKTSUND och den går ännu som lite småttigare!

STEFAN WESTERBERG

Kustresan 2008



Kustresan 2008, från 24 till 29 juli, gynnades av fint väder vilket gav god beläggning på alla delsträckorna mellan Göteborg och Idefjorden.

Övre bilden, vänster: Passagen av Kyrkesund är uppskattad av resenärerna på resan mellan Göteborg och Kungälv. Vi ser Magasinet med omgivande bebyggelse på Härön.

Nedre bilden, vänster: BOHUSLÄN vid Gravarnes ångbåtsbrygga i Kungälv. Här övernattar ångaren på nord- och sydgående. Gravarna var natthamn för BOHUSLÄN fler i världen.

Ångbåten Nr 3 2008

Övre bilden, mitten: Efter en lång arbetsdag är det trevligt med god mat och trevlig samvaro för besättningen. I Strömstad dukades supén diagonalt över fördäck i den varma kvällen.

Övre bilden, höger: Från Strömstad gjorde BOHUSLÄN två utfärder till Idefjorden. Här passerar ångaren gamla Svinesundsbron.

Nedre bilden, höger: BOHUSLÄN vid Krokstrand i Idefjorden på den Bohuslänska ostkusten.

Fotograf, samtliga bilder:
Ingolf Ibenhard Benjaminson

Ångbåten Nr 3 2008

Tankar kring en bild

På sidan 17 i nummer 130 av *Ångbåten* finns ett vältaget foto av Dag Almén, där ångaren ALBREKTSUND ses ligga vid dåvarande ångbåtsbryggan i Skärhamn. Bilden är tagen 5 augusti 1950. Det är en lördag. Bryggan sägs vara "belamrad med mer skräp än gods."

Detta fick mig att närmare betrakta föremålen och ångaren. Det blev riktigt intressant. Efter en stunds slående i turflöster och ett antal samtal och mejl kom jag fram till följande:

Ångaren ALBREKTSUND har bara några månader kvar som ångare. I början av kommande år, 1951, avseglar den till Karlstad för att byggas om och bli försedd med en slårande dieselmotor. Trots detta har inte underhållet blivit eftersatt på något sätt, utan ångaren är synnerligen prydlig och välhållen.

Denna dag har ALBREKTSUND lämnat Gravarne klockan 9.30. Redan kl 6.30 har ångaren Marstrand lämnat Gravarne för sin expresstur till Göteborg och åter.

Efter några bryggor kommer ALBREKTSUND till Lysekil kl 11. Här blir ångaren liggande till kl 12, inte för rast och vila utan för att lasta framför allt konserver från stadens många konserverfabriker: Fyrtornet, Lyckes, Boviks, Öhnbergs, Luckeys och alla de andra. Allt stuvas i lastrummet så det blir svårt att hålla tiderna.

På väg mot Fiskebäckskil möter ALBREKTSUND "expressångaren" BÖHUSLÅN, som lämnat Stenpiren 07.30 och när slutbryggan Gravarne kl 14.



Foto med ALBREKTSUND vid Skärhamns ångbåtsbrygga togs av Dag Almén 5 augusti 1950. Bilden finns i förra numret av *Ångbåten*.

Bo Starnark tog fram luppen och studerade godset på bryggan.

Ytterligare ett möte sker någonstans i Gullholme halsat, där ALBREKTSUND möter ångaren LYSEKIL på väg mot Gravarne.

På tidiga eftermiddagen anländer så ångaren till Skärhamn. Här blir det också lossning och lastning och i sinom tid fortsätter turen söderöver. Marstrand, hemmahamnen, nås 16.30 och här blir det en halvtimmes liggetid, då bland annat styrman går till kontoret på Hamngatan och redovisar.

Den gamla avgångstiden 17.00 gäller även detta år och i Albrektsunds kanal kommer ångaren WESTKUSTEN till mötes. Denna ångare är på väg till sin slutbrygga Stockevik på Tjörn men sannolikt lastar man vid Klädesholmen redan på eftermiddagen.

Kl 19.15 anländer så ALBREKTSUND till Stenpiren i Göteborg. Kanske Dag Almén följde med på denna tur och gick iland nu.

Så var det "skräpet" på bryggan i Skärhamn. Det var intressant. I framkanten på bilden ligger en del grovt sågat virke. Det ser ut som om det skall till något båtbyggeri. Sannolikt ekvirke. Lådorna där bakom tycks vara Systembolagets spritlådor. De är otroligt kraftigt gjorda med järnbeslag och plats för ett stadigt hänglås. Den större lådan är avsedd för hellitrar, ett vanligt mått vid denna tid.

Tunnorna, eller faten, med de kraftiga banden omkring är fotogenfat. Dessa var tillverkade i tjock galvaniserad plåt och de kraftiga banden gjorde faten lätta att rulla. Fotogen var fortfarande en stor artikel i handelsbodarna.



Ångaren ALBREKTSUND vid en annan brygga som kan ge uppbav till funderingar. Är det en brygga i Brevfjorden? Reaktionen är frägarle och ber läsarna, om de känner igen sig, att bera av sig. Foto Hugo Hallgren, Lysekil

Faten vid staketet är mer av engångstyp och är avsedda för oljor, stenkolsolja eller asfalt.

Vid cyldarna står också några lådor. De är säkert ägglådor, som tomma ska tillbaka till leverantören. Tätt intill ångarens akter lastport står en trave fiskebackar. På lastbilsflaket finns gott om förenödenheter av alla slag.

Liv och rörelse råder. Förutom

passagerarna ombord finns ett femtontal människor på och omkring bryggan.

Tänk att bara känna lukterna kring allt detta: en svag tångdoft utifrån, aningen av stenkolslukt, fotogen och tjära och den lite sura doften från ekplankorna i förgrunden. En svag pust från någon pipa eller cigarrett. Sommar...

En bild kan verkligen berätta åtskilligt.

BO STARNARK

NORDSTEAM 2008



NORDSTEAM 2008 hölls i Stavanger som under året var europeisk kulturhuvudstad. Från 6 till 10 augusti var en mängd historiska fartyg samlade tillsammans med äldre bilar och bussar.

BOHUSLÄN deltog i fredagens utfärd till Lysefjorden där fartygen vände vid Preikestolen (Predikstolen, 600 m.ö.h.)

Övre bilden, mitten: BOHUSLÄN under vändning i hamnen med Stavanger byn i bakgrunden.

Vår egen BOHUSLÄN är en populär gäst vid NORDSTEAM.

Övre bilden, vänster: BOROSUNDA, den ena av årets 100-åringar, gjorde under sommaren en kustrut till sina gamla farvatten, som längat till Vesterålen.

Ångtåget Nr 3 2008

Övre bilden, höger: OSTER, den andra av årets 100-åringar. Under färd till födelsevarvet i Kristiansand fick OSTER grundbänning vid Filtjar men var snart igång igen.

Nedre bilden, vänster: Det fanns en tid när även motorfartygen var vackra...

SANDNES gick natttruten mellan Stavanger och Bergen från 1950 till 1974.

Nedre bilden, höger: Ångbogsvararen SVYRBJØRN och bilfärjan SKÅNEVIK på utfärd till Lysefjorden. SKÅNEVIK är tillsammans med hjulångaren SKJELADNEN de enda fartygen som fredats av norske Riksantikvarerna.

Fotograf, samtliga bilder:
Ingolf Ibenband Benjaminsen

Ångtåget Nr 3 2008

Vi har läst...

"Fyrhandbok" utgiven av Svenska Fyrsällskapet under författarskap av Esbjörn Hillberg. Den tidigare utgivna utgåvan av handboken är sedan länge slutsåld. Den nya utökade och helt omarbetade upplagan presenterades i vintras och väckte berättigad uppmärksamhet.

Det är ett gediget arbete Esbjörn Hillberg och hans fru Ulla har bakom sig. Här ligger mycken möda nedlagd.

Bokens mått är 24 x 125 x 174 mm, ungefär i storlek med moderna fågel- eller svampböcker. Den har dock hela 320 sidor och kräver en rymlig ficka att bäras i.

Härda pärmar, alla bilder i färg, två kartor med fyrarnas placering. Varje fyrplats beskrivs på två sidor. Här finns uppgifter om fyrens historia, tekniska data och hur man tar sig dit. Dessutom finns för varje fyr en sjökortsbild visande fyrens belägenhet.

I bokens början efter förordet finns en uppräknings av alla fyrföreningar i Sverige (det finns 32 (!) stycken). Sedan följer ett i mitt tycke fantastiskt 36-sidigt avsnitt om fyrhistoria och fyrteknik. En företeckning över fyrlitteratur finns också. Boken är illustrerad med cirka 450 färgbilder inklusive en sjökortsbild per fyr. Fyrkaraktären återges i färg.

För oss västkustbor kan nämnas att följande fyrar behandlas: Helsingborg, Kullen, Hallands Väderö, Työ, Morups Tånge, Nidingen, Fjordskärr, Tistlarna, Valö, Vinga, Trubaduren, Böttö, Gäveskärr, Pater Noster, Måseskärr, Islandsberg, Hällö, Väderöbod, Ursholmen, Svängen och Nordkoster.



På Vinga kastar fyren förefarande sin starka ljuskägla horisonten runt. Vinga fyr uppfördes 1890. Intill står boken från 1854 och den gamla lotsutboken som byggdes på den gamla fyren från 1841.
Foto Bo Starmark

Det är ett djupt imponerade arbete bakom denna handbok. Den är ett måste för varje vän av skärgårdskultur och kulturbyggnader, som många av våra fyrar numera är.

Hur kommer man nu över denna goda cigarr och vad kostar den? Boken kostar 235 kr (200 + kuvert & porto 35) för medlemmar i Svenska Fyrsällskapet och

310 kr för icke medlemmar (275 + 35). Beställ den enklast genom att sätta in aktuellt belopp på Svenska Fyrsällskapets Pluskonto 1968 420 - 8.

Glöm inte skriva ditt eventuella medlemsnummer i Fyrsällskapet och, inte minst, namn och adress.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 1 2008

Ångbåtsöl från Grebbestad

Ombord är vi vana att få beröm för vår mat, våra smörgåsar och inte minst för våra priser. De sista åren har vi blivit prisade för det fantastiskt goda öl vi för ombord. Ja, det måste konstateras att ölet "Bohuslän" blivit en storsäljare i vår matbällning.

Till främjningen bidrar också att ölflaskorna har egna etiketter med Stig Gists klassiska bild på ångaren. Faktatiteln ger ingen upplysning om själva ölet utan dess mer om Sällskapet Ångbåten och ångaren BOHUSLÄN. Lägst ner står med små bokstäver: Grebbestads Bryggeri.

Tidskriften Ångbåten utsände försöker visa hur ölet - jäst hos verkligheten i Grebbestad - blir gäst hos verkligheten i ångaren BOHUSLÄN.

Bryggeriet ligger nere i hamnen inrymt i en äldre fabrikslokal. Ingen ställig entré syns utan ingången går via lasthyggan mellan travar av fyllda och tomma ölbeackar. Inne i lokalen luktar det jäst och malt, väggarna är kakelklädda, golven är täckta med rödbrun klinker. Det slamar från flaskor, brusar från rör och kranar, pyser och väser från mask- och vörtpannan i glänsande kopparplåt, manöverskyltarna på instrumentpanelen är på tyska. På lite håll hörs



BOHUSLÄN

Ett friskt helmaltsöl bryggt enligt gammal hantverkstradition. Tappat för Ångaren BOHUSLÄN, västkustens enda skärgårds-ångare.
BOHUSLÄN bryggdes 1914 för trafik mellan Göteborg och Sunnågen och drevs sedan 1966 av Sällskapet Ångbåten på öppna turor och i beställningstrafik.
BOHUSLÄN är ett levande karaktärsölet med ännu maskin och inredning i ursprungligt skick.

Alkoholhalt: 4,8%
Självtitryck: 11,6%
Halt: 50 cl

Specialbrygg och tappat av:
Grebbestads Bryggeri

några röster höjta men ingen människa syns. Det blir lite överkligt. Så står han där, bryggmästare Robert Bush, "der Braumeister".

Självlärd och kunnig

Han kommer från Eskilstuna där ölkarriären började hemma i köket. Hans utrustning var enkel - ett 50 liters kärl från försvaret och några plasthinkar.

Böcker lästes, recept provades, sorter som lager, porter och ale framställdes och utsmakades. Efter en tids provande och smakande, sände Robert in sex flaskor av sin produkt till Öl-SM 1996 - och vann! Framtiden

låg utstakad.

Efter en tid blev han erbjuden anställning på det lilla Grebbestads Bryggeri. Kopparpannorna köptes från ett bryggeri i Tyskland i samband med att detta moderniserades.

Utrustningen är inte modern. Tillverkningen är traditionell och mycket görs för hand. Inga processer är datorstyrda. Der finns inga flashiga kontrollrum och inte heller några ljuddämpande väggar och tak.

Klassiska ingredienser i klassisk framställning

Malt, humle, jäst och vatten igår i ölet.

Den mesta malten görs på sädeslaget korn. Det finns både ljus pilsnermalt och mörk svartmalt. Den senare används mest som krydda även i mörka sorter som exempelvis ale.

Malten blöts och groor och torkar sedan i varmluft. Den får då en rostad arom. Maltkornen krossas sedan till en lagom storlek.

Därefter fylls den ena kopparrannan – mäske- och vörtpannan som den kallas – och malten får dra i 60-70-gradigt vatten under två timmar. Då bildas en viktig vätska: *vörten*, som alltså är den sockerhaltiga vätska vilken bildas när malten drar.

Den pumpas sedan till den andra kopparrannan. Där skalas korn och skal bort. Återstoden kallas *drav*, urlakad malt. Den duger till kreatursfoder.

I vörtpannan kokas vörten med humle. (Ur en förpackning tog Robert fram lite humle, små gröna pellets med en fränsöt lukt.) Det är stor skillnad mellan humle, humle och humle. I vörtpannan stormkokar vörten och humlen i en och en halv timme.

"Champagnemetoden"

Sedan kylls hela innehållet och tappas över till stora jäskar rymmande 5000 liter (det är inga "kar" utan rostfria tankar). Brygden håller nu endast 10 grader, när Robert tillsätter 50 liter *jäst*.

Under sex dagar omvandlar brygden sockret till *aldehyd* och *kolsyra*. Robert menar att detta är det riktiga sättet att göra öl och kallar detta *champagnemetoden*. Då bildas naturlig kolsyra och det blir en fin hållbar skumkrona i glaset.



En av kopparrannorna på Grebbestad Bryggeri. Foto Bo Starmark

Stora bryggeriet, berättar Robert, använder istället den tidsbesparande "sodaström-metoden", där kolsyra tillsätts några sekunder i varje flaska innan kapsylen sätts på.

En andra jäsnings sker sedan i en lagertank under ungefär en månad. Därefter filtreras ölet och tappas på flaska.

Öl brygges två gånger i veckan, vilket ger 8000 liter. Ölet från Grebbestad finns på Systemet, dock inte med BOHUSLAN på etiketten

Flaskorna och etiketterna

är värda några rader. Mariestads Öl saluförs på samma flasktyp. Flaskorna kommer från glasbruk i Sjuhäradsbygden. Man är beroende av returglas. Detta medför en viss hantering för att ha tillräckligt med flaskor i lager.

Flaskornas tvättning, torkning och vandring fram till tappningen, kapsyleringen och etiketteringen, sker mekaniskt med mängder av rörliga delar av

alla slag. Ett eldorado för den mekanikintresserade.

Etiketterna trycks i Ale. Också här måste viss hänsyn tas. Så måste papprets fiberriktning vara korrekt annars fastnar inte etiketten på flaskan utan vecklar av sig. Etiketterna måste även lagras korrekt.

Till sist...

några ord om personalen som uppgår till mellan fem och sju personer beroende på säsong och ordergång. Då ingår även Robert som alltid måste hugga i när det gäller. Företaget har endast en enda lastbil och föraren skall förutom att arbeta i ölproduktionen också köra och sköta lastbilen. Det är honom vi möter på Stenpiren eller Anderssons kaj.

Ångbåten lokalredaktion tackar för en oförglömlig förmiddag i ett företag på väg framåt med full fart och med en toppenpersonal, som gav sig tid att svara på otaliga frågor.

Ångbåtens lilla öllexikon

Malt – Säd som blivit mältrad, innebärande att den är grodd och rostad.

Mäsk – Läta malten dra i 70-gradigt vatten i cirka två timmar. Stärkelsen i malten omvandlas till socker.

Mäsk – Blandning av vatten och krossad malt.

Vört – Sockerhaltig vätska bildad när malten dras.

Humle – En klätterväxt bärande till hampväxterna. Det är "kottarna" som används. Ger smak åt ölet.

Drav – Urlakad malt. Kan användas som djurfoder.

Druv – Humlerester och proteiner. Blir kvar när vört och humle kokats samman.

Vivelkar – Här är vörten innan den går till kylning. Druven samlas upp här.

BO STARMARK

Båtar runtomkring

Nya bilfärjan AMANDA

Vrängö Transport invigde den 29 augusti den nya bilfärjan AMANDA vid frakterminalen i Fiskebäck. AMANDA används främst för att på Kretsloppsnämndens uppdrag transportera sopor från södra skärgården.

Numerera är det ovanligt att mindre ställfartyg byggs i Sverige, men rederiet valde att låta Källandsö Varv vid Väners bygga färjan. Den är 40 m lång och 9,7 m bred och drivs av två Scania-motorer på vardera 470 kW.

GÖTA tillbaka i stan

Styrsöbolagets gamla godsfärja GÖTA som såldes för skrotning i Grenå för två år sedan återkom i somras till Göteborg med hjälp av bogserbåt. Nu ligger färjan vid Gullbergskajen strax öster om Göta Älvbron. De nya ägarna har planer på att bygga restaurang ombord.

Snabbåtar beställda

Styrsöbolaget beställde i somras två passagerarkatamaraner vid det norska varvet Brødrene Aa i Høy. De beställda katamaranerna byggs i kolfiber som ger ca 40 % lägre vikt än om de byggs i aluminium. Det medför lägre effektkrav och därmed mindre svallvågor.

De nya båtarna blir 27 m långa och 8,4 m breda. Kapaciteten blir 162 passagerare. Med två motorer på vardera 750 kW blir farten 28 knop. Första båten levereras 15 januari 2010 och den andra 15 juni. De kommer att trafikera Saltholmen-Donso-Vrängö.

I annorlunda vatten

Svenska Fyrällskapet anordnade i samarbete med Mjörns Ångbåtsförening en resa med ångaren HERBERT på sjön Mjörn. Syftet var främst att studera de fyror som Mjörn har. Resan blev annorlunda eftersom den företogs med ångbåt. Vädret var regnigt men blev bättre fram på middagen. 23 deltagare var med däribland Ångbåtens utiände.

Den 6 september stod jag vid Ångbåtsvarvet i Alingsås nere vid Siveåns utlöde i Mjörn. I än vid sin brygga låg ångaren HERBERT, ägd av Mjörns Ångbåtsförening, med ångan uppe, klar för avgång. Vädret var regnigt. På vägen till Alingsås gavs goda tillfällen i att se hur en bil uppför sig på motorväg i tre dm djupa vattensamlingar. Resan fick en maritim prägel redan i begynnelsestadiet.

Turen gick i större delen av sjön motsols. Alla fyror, det finns sex av olika utseende, besöktes. Tyvärr hade gädden, som är en eldsjal i Mjörns Sjöskotsförening, blivit svårt sjuk och ersättare kunde inte ordnas. Besättningen i HERBERT skilde sig dock från guideuppdraget med heder.

Mjörn

För mig var Mjörn helt okänd. Det var därför med viss förvåning jag såg sjöns storlek. Den är 55 km² stor, har ungefär 60 öar och skär, och är 48 meter som djupast. De flesta öar är trädbevuxna. Stränderna är dels bevuxna med lövskog dels bergiga och dels flata med sand. Mycket fågel finns det också och man



Nära Siveåns utlöpp i Mjörn ligger ångbåten HERBERT vid Ångbåtsvarvet i Alingsås. Varje sommar sedan 1992 gör HERBERT turer på Mjörn.
Foto Bo Starmark

kan till och med se trut, sjöer och strandskata här.

Gott om fisk finns det också, inte bara gädda, abborre och gös utan också sill-syntheter som id och nejonöga. Men fisket är inte fritt som i havet utan fiskekort är ett måste.

Mjörns Sjöskotsförening har gett ut ett sjökort över sjön. Utförandet är detsamma som vanliga sjökort men är mer detaljerat "på land". Farleder, utprickning och fyror markerar på sedvanligt sätt.

Det finns sex fyror vid sjön. Två sköts

av Alingsås kommun och de övriga av Mjörns Sjöskotsförening. Fem är elektriska. Huvdens fyr är alljämt gasdriven. Vid vår tur var samtliga fyror tända.

HERBERT

HERBERT har tidigare seglat i Ångbåtens spalter. Byggt vid Eriksberg 1905 finades 100-årsdagen 2005 med en jubileumsresa från Vargön, dit den frakts landvägen, till Strands Ångsåg i Nössemark vid Stora Le. 1907 såldes ångaren till Lennartsfors. Ångaren an-



Ångmaskinen i HERBERT är tillverkad av Ljunggrens Mek Verkstad i Kristianstad. Det är en tvåcylindrig compoundmaskin på 45 indikerade hästkrafter försedd med Hackworths slidstyrning.
Foto Bo Starmark

vändes främst att bogsära timmermoser till sågverken. En mosa omfattade ungefär 40 m³. Ett timmersläp kunde bestå av upp till 35 mosor. Farten blev 2-3 knop i bästa fall. Ett timmersläp vägde sålunda 2000 ton. Det motsvarar ett fullt godståg.

HERBERT kom efter nedläggning av timmerverksambeten att byta ägare flera gånger och förföll alltmer. 1985 kom ångaren till Alingsås. Efter 12 000 timmars renovering, restaurering och reparation kunde ångaren 1992 trafikera Mjörn. K-märkt och T-klassad är den också.

Ångbåten Nr 3 2008

fartyg hade både propeller och maskindrivna rälshjul.

HERBERTS maskin är för övrigt försedd med Hackworths slidstyrning. Intressant nog, eftersom jag för första gången såg en sådan i arbete. (Påminner om Klags styrning och därmed också om Flodmans).

En längre rorstöten var en upplevelse. Det var frapperande hur lättstyrd ångaren var. Känsligheten är mycket stor. Det behövdes endast några centimeters rörelse på ratten för att gira. Så krävdes också bara tre varvs ratt Rörelse från dikt till dikt.

Trots regnet var resan en upplevelse i alla avseenden. Mjörns Ångbåtsförening är att gratulera till en välkött ekonomi, ett välkött fartyg i kunniga händer stöttat av en förestående stad och ett eget välutrustat friköpt ångbåtsvarv.

Och åter kan konstateras att Svenska Fyrällskapets resor håller sedvanlig båg kvalitet.

BO STARMARK



Svenska Fyrällskapet
www.fyr.org

Fartygsmotorutveckling under 100 år

När man under förra vinterns arbete på BOHUSLÄN tittade in i lågtrycks cylindern, där kolven var uttagen för byte av busning och uppriktning, såg man vilket imponerande hål som en cylinderdiameters på 930 mm utgör.

Samtidigt slår det mig att det är en cylinderdiameters som är ganska vanlig på stora fartygsdieselmotorer både nu för tiden och förr. Det som skiljer är effektuttaget per cylinder, som är många gånger högre numera.

Som jämförelse använder jag maskinerierna som redovisas i tabellen nedan. BOHUSLÄN, DEUTSCHLAND och GRIPSHOLM har omräknats till enkelverkande motorer för rätt jämförelse. MAN B&W K90 är den vanligaste motorn i dagens container- och tankfartyg.

De största kolvångmaskiner som tillverkats var två 8-cylindriga kvadrupelmaskiner på totalt 44 000 hkr till KAISER WILHEM II byggd 1907.

Den största fartygsdieselmotor som tillverkas idag är en 14-cylindrig MAN B&W K108 med cylinderdiameters 1080 mm, slaglängd 2660 mm, varvtal 94 rpm, effekt 97 000 kW (132 000 hkr).



Ångaren BOHUSLÄN lågtrycks cylinder med Mats Demker på kolstoppet.
Foto Bert Johansson februari 2008.

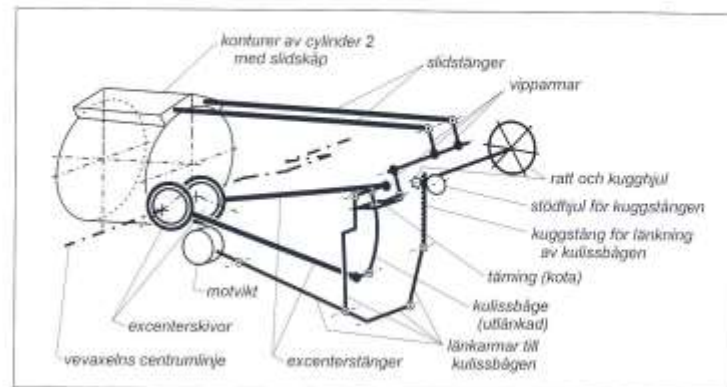
Motorn är 32 m lång och väger 2800 ton.

BERT JOHANSSON

Källor:
Burmeister & Wain, MAN B&W, Götaverken och Lloyd's Register.

Fartyg	BOHUSLÄN	DEUTSCHLAND	GRIPSHOLM		
Maskineri	Ångmaskin	Ångmaskin	Dieselmotor	Dieselmotor	Dieselmotor
Motor typ			B&W	Götaverken Lange Bore GV 850-1700	MAN B&W K90
Byggtår	1914	1900	1925	1960	2007
Cylinderdiameters i mm	Lågtryck 930	Högtryck 930	840	850	900
Topstryck P-max	1,3 bar	8 bar	45 bar	75 bar	150 bar
Effektivt medeltryck Mep			6 bar	9 bar	20 bar
Effekt per cylinder	100 kW	900 kW	600 kW	1500 kW	5800 kW

Fregatten JYLLANDS maskin – igen



Ritad schematisk bild av slidrörelsen för cylinder 2 i JYLLANDS maskin. För den andra cylindern var slidrörelsen spegelvänd. Manöverrattarna befanns sig därmed i mitten på maskinen (som framgår av fotot i Ångbåten 127) Ritning av Ove Iko

I Ångbåten 127 (Nr 3 2007) berättade Ove Iko om fregatten JYLLANDS ångmaskin. Här rättar han ett fel som fanns i artikeln.

Slidrörelsen

I artikeln om JYLLANDS maskineri visades ett fotografi av den "dubbelvikta" maskinen enligt engelsmannen Maudslays princip. JYLLANDS maskin ritades av William Wain och tillverkades i Danmark.

Fotografiet var återgivet från DVD-skivan om fregatten JYLLAND. Fotot är beskuret så att man ser slidmekanismen bara för cylinder 2 – och ganska ötydligt dessutom.

Jag hade också tillgång till en bild av en Maudslay-maskin från Science Museum i London. På den syns att vardera cylinderns kulissbåge styrdes av en ratt som via en konisk kuggväxel påverkade en skruv.

Utgående från detta ritade jag en schematisk bild av slidrörelsen i JYLLANDS maskin, med konisk kuggväxel och skruv.

Men efter publicering av artikeln kom jag över en bok om JYLLAND där hela fotot från 1860 finns återgivet. Där ser man slidrörelsen även för cylinder 1. Den syns i ett tydligt perspektiv som visar att Wain konstruerade sin maskin med kugghjul och kuggstång för styrning av kulissbågen.

Jag har ritat om den schematiska bilden av slidrörelsen, så att den visar den slidstyrning som Wain använde.

Även fotot i Ångbåten 127 kräver en liten korrigerig. Men där är det bara texten "skruv för..." som byts ut mot "kuggstång för länkning av kulissbåge, cyl 2".

Boken med den fullständiga bilden rekommenderas för den intresserade.

OVE IKO

Referens:

Kure, Berndt: *Historien om fregatten JYLLAND*. København 1995. ISBN 87-14-29310-2.

RUNA vid Ängeviken



Kapten Svartholm på den lilla lastångaren RUNA konkurrerade i början av 1900-talet med de stora ångbåtsbolagen på linjerna från Orust, Tjörn och Inland till Göteborg. Foto med RUNA vid Ängeviken i Kyrkesund tagt av Emil Almqvist.

Den siste brukaren av gården Ängen på Herrön, Ragnar Andersson, dog på 1990-talet. Han hade testamenterat gårdsbruket och all lösegendom till Sjöriiddningen. Bland kvarlåtenskapen fanns detta intressanta fotografi.

Ett litet ångfartyg har lagt till i Ängeviken på Tjörens västsida. Fotografiet är taget av Emil Almqvist. Denna fotograf var verksam åren närmast efter 1900.

Så vitt jag förstår, måste ångfartyget vara före detta kanalbåten RUNA, byggd på Thorskogs varv 1898. Fartygets bredd

var bara 4 meter. RUNA, förd av kapten Svartholm, konkurrerade med kustens övriga ångbåtar genom att erbjuda lägre fraktpåsar på spannmål med mera. RUNA unolpöte bland andra ställen också Säbyö på Tjörn.

JOHAN PETTERSON

RUNA byggdes som lastfartyg av ek och fur på järnspant 1898 vid Thorskogs Mek. Verkstad och Skeppsvarv 1898. Ångaren hade en ångmaskin på 50 ind hkr. RUNA höjgs upp 1918. Ingen ålder för en ångbåt.

ALBREKTSUND igen

I Ingvar Kronhamns artikel i *Ångbåten* 130 beskrivs maskinen i ALBREKTSUND omsorgsfullt. Den är således en kom-poundmaskin, en tvåcylindrig ångmaskin; om 290 indikerade hästkrafter. Den tycks inte ha varit av allra högsta kvaliteten utan fick under tid repareras ganska drastiskt. Skadorna förväntas en smula. Kockums i Malmö har ju inte varit okända för dålig kvalitet utan det finns ett drag av gedigenhet över varvet.

Kan man tänka sig att de skador maskinen fått berott på hårda och snabba omständigheter och manövrar. Om en ångmaskin inte värms tillräckligt före igångsättande, ökar risken för vattenslag, det vill säga ångan kondenserar till vatten inne i cylindern, vilket skulle kunna leda till cylindersprängning.

Maskinen är utrustad med Marshalls slidstyrning. Stephensons slidstyrning som är den vanligaste har dubbla slidstänger och slidskåpen ligger mellan cylindrarna. Detta ger en robust konstruktion men maskinen blir lång.

Vid Marshalls styrning ligger slidskåpen vid sidan om cylindrarna och endast en slidstäng krävs liksom färre rörliga delar. Den syns mig dock inte lika robust. Varför utrustades ALBREKTSUND med denna typ av maskin?

Var det endast för att spara utrymme ty maskinen synes ha varit kompakt.

Ja, detta är några okunniga och amatörmässiga funderingar men det vore intressant om någon eller några läsare hörde av sig med eventuella kunskaper om olika slidstyrningar.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 3 2008

Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs går FÄRJAN 4 in i höst-säsongen med de traditionella hamn-rundturenna lördagar under september och oktober. Första lördagen var det bara fem passagerare, men så var inte vädret det bästa med ihållande regn på morgonen. Fler resenärer var det på den extrainsatta hamnrundturen onsdag 6 augusti när ångaren BOHUSLÄN var i Stavanger. Avsikten var ta hand om dem som inte hade observerat att BOHUSLÄN var i Norge. Färjan fick 43 passagerare, men det var nog mest tack vare annonsen i GP.

Succé för Klippandagarna

Årets Klippandagar den 30-31 augusti blev de bästa hittills för färjan med 120 passagerare under lördagen och 310 under söndagen. Vädret var det bästa tänkbara för en tur på älven.

Färjan gjorde rundtur från Klippan var 30:e minut från 12.00 till 15.30. Turerna tog 20 minuter och kostade 20 kr. Det var så billigt att inte ens någon kom med den annars vanliga frågan om Västtrafiks maxirabattkort gällde på färjan.

För övrigt har årets seglotionssäsong bestått av beställningsturer med främst bröllopsgäster från Klippans färjeläge vid S:ta Birgittas kapell.

Arbeten ombord

Under sommaren har en del yttre underhåll gjorts på färjan. Trädeckens och skarnäcket har fått en omgång med linolja, balsamterpentin och lite trätjära. Styrhytternas teak kräver också

Ångbåten Nr 3 2008



Per Almqvist njuter av doften från färjans nyoljaade akterdäck och skarnäcket. Foto Gunnar Söderberg 14 juni 2008

ett ständigt återkommande underhåll men här är det skrapning, slipning och behandling med Benarolja som gäller.

För maskingönet blir det många kvällar eller dagar som får sättas av för eldning inför varje tur. Mest rationellt är förestås att köra så många turer som möjligt när färjan väl är påeldad. När kolboxarna börjar bli tomma blir det några timmars jobb för flera man att köra ombord nytt kol.

Underhållsbidrag

Från Riksantikvarieämbetets medel som

är avsedda för arbetslivsmuseer har FÄRJAN 4 glädjande nog fått ett bidrag på 95 000 kr. Vi sökte pengarna med syfte att reparera den dåliga överbyggnadssidan på färjans styrbordssida.

Det är plåt- och träpartierna runt fönstren som behöver styckas i med nytt material. Även stringerplåten under takkanten är helt upprostad och måste bytas. Det finns viss risk för att även en del takbrädor behöver bytas. Arbetsena kommer att göras under kommande vinter

GUNNAR SÖDERBERG

Bröllopsfärjan



Den 6 juni 2008 agerade FÄRJAN 4 anslutningsfärja för ett bröllopsällskap som haft vigsel ombord i ångaren BOHUSLÄN under en skärgårdstur. Målet för resan var det militära Kåringberget vars hamn är för trång för BOHUSLÄN.

Resenärerna gick iland från BOHUSLÄN vid Sörballs kajen på Eriksberg och gick ombord på FÄRJAN 4 vid Sörballsbergets gamla

färjeläge. Färjans destinationskylt med texten Nya Varvet verkar förvirrande, men motsvarade vad skepparen Claes Verner visste om resans mål.

Efter en korrigering av kursen kom gästerna till Kåringberget som de planerat.

Foto Gunnar Söderberg