

ÅNGBÅTEN

Årg 29 • Dec 1993 •

82

Ångbåten 82

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

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

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523 - 130 14.

Bidrag till tidningen sänds direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för 1994 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Mats Jedmo, Ranehedsvägen 144,
444 55 Järlanda, tel 0303-561 50 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031 - 15 15 01

Telefon till s/s BOHUSLAN vid Stenpiren under
seglationssäsong: 13 14 50

Under vinteruppläggningsen vid Skeppsbron: 13 14 20

Befattningshövare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande Kjell Granström 28 03 77

Sekreterare Charles de Servès 28 16 89

Kassör Ove Iko 30 75 92

Befraktare BOHUSLAN Liljan och Bertil Vagl 28 65 83

FÄRJAN 4 S-H Bengtsson 40 38 65

STORM-

PRINCESS Claes Verner 27 03 34

Arbetsledare däck Kennet Magnusson 19 02 15

maskin Steinar Lie 52 28 66

intendentur Kerstin Granström 28 03 77

OMSLAGSBILDEN är tecknad av E. Heurlin 1917.
Ångbåten 82 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
1 december månad 1993.

Försalongen

Decemberångbåten lägger till!
Under tvänne månader har hon byggts och rustats i febril takt. Redan innan bygget påbörjades var full last kontrakterad. Trots att redaktionen skakats av stormar, åska, gruvliga hagelskurar, influensa med mera, avseglar Ångbåten 82 som hon ska.

Som Hederspassagerare i första klass medföljer Gilbert Welbull, Årabarn med BOHUSLAN. Han berättar om Årgång 1914.

Att Sällskapet är en sammanslutning, där standardisering och automatik inte förekommer så ofta, framgår i ångmaskinisten Per Davidssons skildring av Den Polska Kabeln.

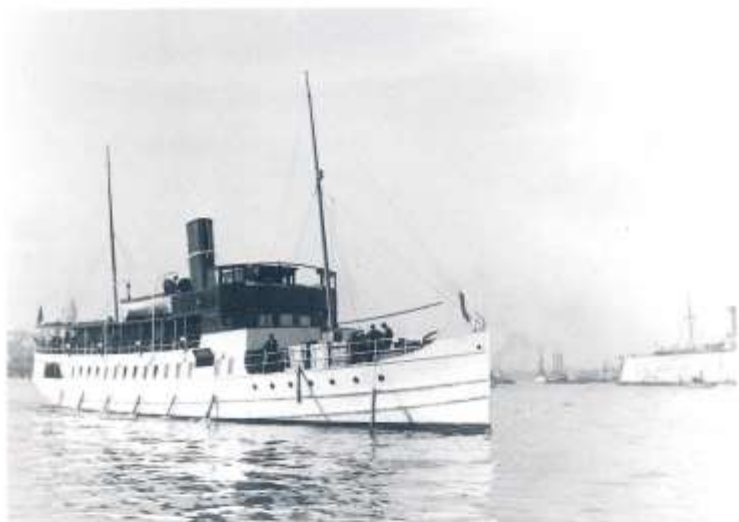
Mittuppslaget i förra Ångbåten har väckt stor uppmärksamhet. Fler bilder av samma kaliber har önskats. I detta nummer ett en bild från 1928 över Stenpiren stuvad midskepps.

Sällskapet Ångbåten har alltid månat om gott samband med dem som makten hava. Vår kassör Ove Iko redogör för vår Regeringskontakt.

Ombord finns även vår Ångbåtsantikvarie Bertil Holmström. Han ska bland annat bevakas vårt ständigt växande innehav av nautika, konst, tidskrifter mm. Han har synpunkter på detta.

Läsekretsen önskas en God Helg och ett lyckosamt 1994 av alla ombord i s/s BOHUSLAN, s/s FÄRJAN 4 och m/s STORM PRINCESS samt redaktionen!

ÅRGÅNG 1914 - en god årgång



Den 9 september 1920.
BOHUSLAN på väg
till Stenpiren. Foto
ur Ångbåten arkiv.

I senaste numret av Ångbåten, 81, avslutas rapporten från Försalongen med ett: Välkommen i spalterna!

Denna vänliga inbjudan tänker jag, som medlem i Sällskapet, av en särskild anledning ta ad notam. BOHUSLAN och jag fyller nämligen samtidigt 80 år, och det nästan på dagen, eftersom jag är

född den 20 maj 1914, alltså bara ett par dagar efter BOHUSLANs provtur.

Knappt fjorton dagar gammal åkte jag första gången från Göteborg till Gullholmen, en resa, som följts av många genom åren. Mina föräldrar var infödda göteborgare men min far var då kapellpredikant på Gullholmen;

prästtjänsten där hette så på den tiden.

Att jag ändå är född i Göteborg fastän hemmet var på Gullholmen har sin orsak i att min mor, första gången gravid, efter ett besök i föräldrahemmet i Göteborg på återvägen till Gullholmen fick hårt väder. När båten skulle runda klippan efter norra



s/s BOHUSLÄN lägger till vid Gullholmens ångbåtsbrygga 31/7 1992. Författaren har just gått iland och tagit bilden. Foto Gilbert Weibull.

utloppet från Marstrand, gjorde den en så kraftig överhaling, att min mor kastades i durken med missfall som följd.

Efter denna tragiska händelse föredrog min mor att vistas hos sina föräldrar i Göteborg sista tiden före nedkomst. Därav Göteborg som min födelseort och min första tur med båten till Gullholmen endast några dagar gammal. Vilken båt det var, kan jag av naturliga skäl inte minnas.

Vid min treårsålder fick min far tjänst i Halland men då han var starkt fästad vid folket på Gullholmen, blev det många resor dit, som jag fick följa med på. Från de första åren minns jag

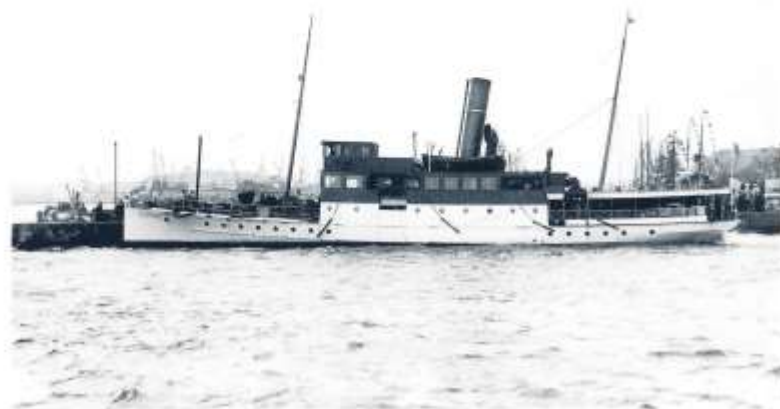
givetvis ingenting men från 8-10-årsåldern minns jag så mycket mer såsom oerhört fascinerad av båtar och därför vetgirig om allt som hände ombord. Jag stod därför helst längst fram på bryggan, där jag hade god insyn i styrhytten och ibland, när det blåste för mycket där framme, böjde jag mig in bakom glaset i styrhytten, vilket kaptenen underligt nog tillät, kanske därför att han hade roligt åt mitt lika barnsliga som ivriga intresse för vad man gjorde särskilt beträffande den märkliga maskintelegrafan. Jag beundrade samtidigt den store starke mannen bakom den för mig väldiga ratten. Han tycktes ha

ett otroligt hårt jobb särskilt vid sjögång.

Jag var en liten frågvis krabat, som ofta fick vänliga svar men en gång tyckte tydligen kaptenen att det kunde vara nog så han svarade: "Det kan du fråga din pappa. Han kan det lika bra!"

Jag förstod, vad han menade så jag blev sedan knäpp tyst, rädd att bli förpassad från bryggan. Där tyckte jag mig lära så mycket att jag trodde mig kunna vikariera för kaptenen, något som vid närmare eftertanke nog kändes som en viss överdrift.

Stod jag inte på bryggan, hängde jag över räcket mot ma-



s/s MARSTRAND, enligt uppgift bolagets absolut snabbaste ångare, lägger till vid Stenpiren omkring 1925. Foto Allard. Negativ från Statens Sjöhistoriska Museum (Fo 20675).

skinrummet och lyssande på ångmaskinen, undrande över vad skuggfigurerna där nere i gjorde. Tyvärr med en ouppnåelig förhoppning att få komma ned och se vad som skedde.

Därför var det en för mig verklig upplevelse, när jag den 31 juli 1992 på resa med BOHUSLÄN till Gullholmen fick komma ned i maskinrummet och där fick demonstrerat, hur allt fungerade. Det blev visserligen 70 år senare men bättre sent än aldrig

Jag har alltså gjort många barndomsresor på den välkända traden, där jag var mest förtjust i ångarna BOHUSLÄN och MARSTRAND.

Min barndoms båt står för mig i ett nostalgiskt och förtrollat skimmer med glada minnen från stillte och storm, det senaste mest spännande för en äventyrslysten yngling. Jag har också senare gjort många båtresor på traden "men det är en anden historia" för att citera H.C. Andersen.

Till sist vill jag nu när vi kommit ganska långt fram i åldern, BOHUSLÄN och jag, uttrycka min glädje över att just BOHUSLÄN av alla båtarna ännu finnes kvar. Säkert kommer åtminstone BOHUSLÄN att vara i fullt trim, när det blir dags att fira åttioårsdagen i maj 1994.

Gilbert Weibull.

Den Polska Kabeln

Att det inte alltid är så lätt att skaffa fram tidsriktigt byggnadsmateriel för restaureringar, kan väl de flesta inse.

Komplicationerna kring de huvudkablar vi installerade ombord i s/s BOHUSLAN vintern 1992-93 var nog något alldeles extra.

Affären, som tog flera år i anspråk, spreds, om inte över hela världen, så åtminstone över mellersta och norra Europa, samtidigt som den inte på något sätt saknade sina lustiga poänger.

Allt började hösten 1992, då den första planeringen av en ny huvudeitavla av marmor gjordes. Själva tavlan bjöd på en lång serie mer eller mindre intressanta problem (tavlans tillblivelse borde nog ägnas en egen artikel någon gång).

De verkligt stora frågeställningarna dök dock inte upp, förrän vi insåg, att man har föga nytta av en aldrig så historisk, prydlig eller funktionell huvudinstrumenttavla, om man inte för binder den elektriskt med omvärlden. Givetvis skulle det se träkigt ut, om den tidsriktiga eittavlan kopplades in med modern gummikabel. För att reda ut hur detta kunde låta sig göras (om det över huvud taget var möjligt) skaffade vi en kopia av Sjöfartsverkets föreskrifter för utförande av elanläggningar på fartyg.

Den senast utgivna "klubbades" 1971! (Den nyfikne finner den ombord men den är numera mycket siltén).

Efter bara några timmars studium insågs, att man helt enkelt inte kan ha någon elanläggning i en ångdriven skärgårdsbåt, eftersom alla ledningar skall läggas från ångrör på ett avstånd, som är större än fria medelavståndet mellan dylika rör på den aktuella fartygstypen (enda möjligheten förefaller vara förläggning av sjökabel cirka en halv meter under fartygets köll).

Egen slutsats

Efter en del funderande kom vi till en egen slutsats, som vi sedermera diskuterade ingående med Sjöfartsverkets inspektörer i Göteborg. De var mycket glada, när vi kom och diskuterade saken, innan arbetet påbörjades.

Slutsatsen blev, att vi borde använda kabel med högsta möjliga temperaturklass inom de gränser, som bestämmelserna medger.

Här kanske man måste förklara några tekniska fakta:

Den största ström man får dra genom en kabels ledare bestäms av balansen mellan den uppvärmning strömmen ger upphov till och den avkylning omgivningen kan erbjuda. Uppvärmningen följer strömstyrkan. Avkylningen

bestäms väsentligen av isolationsens beskaffenhet och av omgivningstemperaturen. I samtliga fall sätts den yttersta strömgränsen av den högsta ledartemperaturen man kan tillåta med hänsyn till det använda isolationsmaterialet.

Pappersisolerad kabel

Det bästa konventionella isolerematerial, som nämns i föreskrifterna, är impregnerat papper! En lustighet i sammanhanget var att Sjöfartsverkets expert aldrig hört talas om pappersisolerad kabel. Han sa dock "eftersom det står så i våra föreskrifter så är det tydligen tillåtet". Vi (Göran Ahling och författaren) hade däremot båda en viss erfarenhet av kabeltypen från tidigare arbeten i land. I all litteratur betecknas typen som Urkablen, ja, som grunden till hela världens elektrifiering (utom möjligen i USA, där Edison använde konstiga bekkisolerade kopparskenor instoppade i järnrör).

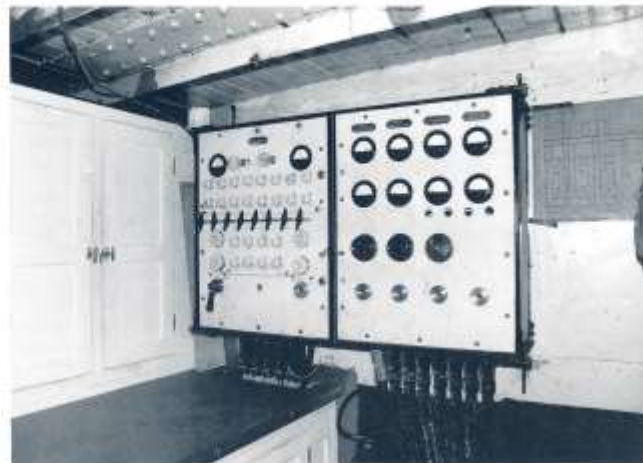
En teknisk beskrivning kan man få i "Die Elektrizität" av prof. Dr. L. Grætz, Stuttgart 1914.

Alternativt citerar jag dock Dahlander "Elektriciteten och dess förnämsta tillämpningar" ut-

Under den högra eittavlan syns Den Polska Kabeln åttafaldigt. Foto Bo Starmark.

given 1893 på Albert Bonniers förlag:

"I Europa har man föga använt Edisons metod för ledningarnas anbringande utan har i stället försökt lösa det svåra problemet på flera andra sätt. Siemens & Halskes s.k. patentblykablar hafva här vunnit vidsträckt tillämpning. Dessa äro antingen blanka blykablar, hvilka kunna användas på ställen, där hvarken skadlig kemisk inverkan eller mekanisk skada är att befara, eller asfalterade blykablar, hvilka kunna begagnas, när icke någon mekanisk skada i fråga kommer, eller ock med bandjärn öfverklädda blykablar. Vi skola taga dessa i något närmare betraktande.



Öfver koppären finnes en öfverspinnning af flera lager papper, hvilken fullständigt torkas uti lufttomt rum, hvarefter den indränkes med en särskild isoleringsmassa. Den så isolerade kabeln förses genom kollpressning med en fullkomligt vattentät blymantel. Det härigenom bildade blyrörets godstjocklek är 0,5 till 3 mm, allt efter diametern. Om blykabeln skall asfalteras, förses den först öfver blyet med ett asfaltöverdrag, sedan med en öfverspinnning af tjärad jute samt däröfver ytterligare med ett asfaltöverdrag.

-Detta skydd är otillräckligt, då kabeln utsättes för yttre åverkan. Det bör härvid anmärkas, att blyet icke ens lemnar skydd för råttornas angrepp.

Man får därför ofta i stället anbringa en beklädnad af järn å den blanka blykabeln. För den skall öfverlindas denna med två mellan jute och asfalt inbäddade bandjärnsspiraler. Dessa lindas i öppna spiraler, så att det yttre skicket bandjärn betäcker mellanrummen till de undre bandjärnsspiralerna. Härigenom bibehålles kabelns böjlighet. För att skydda järnet mot rost, anbringas slutligen ytterst en beklädnad af jute och asfalt.*

Valet av kabeltyp föreföll alltså klart, så mycket mera som vi faktiskt fann ett litet stycke inhugget i maskinrumstaket, en tydlig lämning av originalinstallationen.

Nästa fråga var, hur vi

skulle kunna skaffa de erforderliga 120 metrarna av en kabeltyp, som inte tillverkats i Sverige på trettio år. (Den nu aktuella Baltic Cable, på sjöbotten mellan Sverige och Tyskland, är i och för sig av rätt typ men möjligen onödigt kvalificerad för oss: 450 000 Volt, 500 000 000 Watt, 13 cm i diameter...).

Vi kontaktade alla de tillverkare man kan tänka sig i norra Europa. Två i Sverige, en i Finland, en i Holland, en i Tyskland. Alla gav samma nedslående svar: "I dom dimensionerna har vi upphört med tillverkningen".

"Östblocket, kanske"

Slutligen antydde en äldre verkmästare i Tyskland, att kanske östblocket, "som ju ligger lite efter", skulle kunna tänkas ha något sådant...

Inte särskilt upplyftande med andra ord. Skam att erkänna men vi gav faktiskt upp över sommaren.

Dock, på en el-fackmessa i Göteborg blev det napp! Där, mitt i montern, låg ett otal broschyrer från "Krkowska Fabryka Kabli", ett kabelverk, som inte helt oväntat ligger i Krakow.

Den tillmötesgående damen, som Göran talade med, lyckades mellan alla bloss på de kraftigt rykande öststatscigarretterna berättas, att hon inte kunde berätta några detaljer. Hon var bara agent för Elektrim, en polsk

statlig försäljningsorganisation för elmateriel.

Mer om detta senare.

Broschyrer fick vi i alla fall och hon ville genast skriva en offert på några kilometer som provleverans av kabel typ NKBA (obegriplig tysk beteckning; själva föredrar vi det betydligt lättfattligare FCJJ).

Offertförfrågan

Gåda i hägen sände vi efter ett par dagar en offertförfrågan till Elektrim. En person, benämnd T. Góralczyk, svarade, att man inte kunde leverera den begärda kabeln men att man givetvis rekommenderade modern plastkabel (NY... vad den nu hette), som man kunde leverera.

Vi replikerade omedelbart, att vi inte kunde förlägga plastkabel samt att vi hade svårt att läsa det suddiga priset för papperskabeln.

Några turer senare stod vi faktiskt med en offert i handen. Enda felet var en ovillkorlig minnorder på två kilometer.

Efter denna missräkning minskade vår aktivitet i frågan under något halvår.

Då plötsligt kom ett brev från själve Stanislaw Sokolowski, som var utsänd av Elektrim som försäljare på firman ScanMinex i Stocksund. Man hade rotat i gamla papper och funnit en oavslutad affär. Polackerna planerade en rundresa i Sverige för att propagandera för sin elmateriel

och ville gärna besöka Sällskapet Angbåten.

Uppenbarligen trodde man, att Sällskapet var ett modelstort kommunalt elverk.

Vi gjorde upp om ett sammanträffande på en viss båt (man lät aningen förvånade men accepterade) en viss onsdagmiddag sommaren 1992.

Delegationen bestod, förutom av Stanislaw Sokolowski från ScanMinex, av Bogdan Bursztynowics från Fabryka Kabli "Zalom" i Szczecin (Stettin) och Ryszard Awlas från Krakowska Fabryka Kabli samt Teresa Góralczyk från Elektrim. Hon visade sig vara damen Göran träffat på mässan (pinsamt nog; vi hade tidigare vördsamt inlett våra brev med "dear Mr Góralczyk"). Besökarna lät sig villigt bjudas på kaffe och vallas runt på fartyget.

Hoppfullt

Efteråt lovade man att göra vad man kunde för att sända oss den behövliga kabeln. Man trodde, att det antingen fanns kabel i lager eller snart skulle bli aktuellt med tillverkning av en större mängd för en annan kund.

Några månader senare fick vi så slutligen beskedet, att man, trots höga ställkostnader, kunde tänka sig att tillverka 200 meter speciellt för oss. Ytterligare några brev med tekniska specifikationer, provningsföreskrifter et cetera behövdes, innan vi

kunde ställa vår order. Samtidigt sände kassören den begärda forskottsinsbetalningen.

Efter den dagen hördes ingenting. Inte förrän i januari, då vi börjat efterforska kabeln, som enligt avtalet skulle skeppas på svensk köl från Szczecin, fick vi veta, att leverans skett med en ordinarie transportlägenhet med m/s JAN HEWELIUSZ till Ystad. Då detta var några dagar efter det att Sverige nåtts av beskedet om detta fartygs tragiska förlisning, fick vi långsamt försöka finna oss i att vår mödosamt beställda ka-

bel snyggt låg upprullad på en trätrumma, vilken i sin tur vilade på södra Östersjöns botten.

Två dagar senare ringde man från en speditönsfirma och undrade var man kunde sätta av trumman. Lasten hade tydligen avseglat turen före katastrofen.

Förläggningen och inkopplingen av denna berömda kabeltyp visade sig både tungt, intressant och lärorikt samt ytterst välgörande för samarbetsförmågan hos den aktiva vinterbesättningen. Vid ett fall krävdes inte mindre än tolv aktiva,

som fick till uppgift att dra exakt samtidigt i tre kabelstumpar, som skulle passera genom en gemensam genomföring. En annan upptäckt var att det asfalterade höljet, som sommardag har en starkt försmutsande inverkan på händerna, vintertid inte låter sig släpas på något underlag utan en massiv insats av talk eller vetemjöl, som vi tog till då talken tröt.

Förutom det tekniska och historiska gav den ledendariska kabeln på sin trumma en god inblick i hur det är att handla med de forna öststaterna likaväl som en god portion underhållning.

PDn.

Årsmötet 1993

Årsmötet 1993 hölls den 30 oktober på Sjöfartsmuseet under ordförandeskap av Kjell Granström. Till skillnad från föregående årsmötet förekom debatt på detta möte. Denna rörde frågan om än bättre kostnadsbevakning inför stora arbeten ombord. Beslut fattades om att arbeta ut strikta regler för upphandlingsförfarande och kontraktsskrivning.

Till ordförande och sekreterare för två år i Sällskapet omvaldes Kjell Granström respektive Charles de Servas.

Styrelsen för 1993-94:

Ordf	Kjell Granström
v. ordf	Steinar Lie
Sekreterare	Charles de Servas
v. sek	Björn Persson
Kassör	Ove Iko
v. kassör	Gunnar Bonander
Ledamot	Kerstin Granström
"	Kerstin Bäckdahl
"	Kenneth Magnusson
Suppleant	Bertil Vogl
"	Bert Johansson
Angbåten Ek.	
Förening	Ingvar Kronhamn
"	Christina Gustavsson



På många begäran: Stenpiren sommaren 1928. Marstrandsbolagets ångare är inifrån räknat S:t ERIK, ALBREKTSUND och LYSEKIL. Den senare har ångan uppe, flagga och vimpel satta, medan de två andra sannolikt har liggedag. Jakten lönsides ALBREKTSUND heter VALAND eller något liknande. Hon är lastad med livbåtar och ALBREKTSUND har fått sin babordslivbåt ötgärdad. Vid andra sidan ligger utifrån räknat GÖTEBORG, KUNG RANE samt UDDEVALLA, som just ska avsegla. Även den bihistoriskt intresserade finner ötskilligt att betrakta. Foto Träff, förlag Jolin & Wilkenson, Göteborg. Bo Starmarks samling.



Regeringskontakt

tar inte Sällskapet Ängbåten så ofta, medan regeringen som bekant vill ha kontaktvägarna öppna åt många håll. Den 23 oktober, i samband med Sällskapets motorhögsrera 'STORMPRINCESS' höstresa, var det läge för ett möte mellan representanter för Sällskapet och regeringens företrädare, kommunikationsminister Mats Odell, som ville informera sig om det mindre tonnagets roll för Sveriges kommunikationer.

Den dagen var det ett strålande höstväder. Vi på STORMPRINCESS avgick från Lilla Bommen, tuffade genom hamnen ut till älvmynningen, och satte kurs västerut. Långt ut skymtade den nya bron mellan Fotö och Hönö som skulle invigas samma dag, och litet längre söderut blånkte Vinga fyr som den alltid gör.

Ministermötet ägde rum i Hönö-Klova hamn och var helt informellt och inofficiellt. Därför hade ministern undangett sig flaggviftning och burrarop, vilket naturligtvis respekterades av besättning och passagerare å STORMPRINCESS. Resan hade också annonserats som hemlig resa för att undvika överbokning och onödig upptäckelse.

Bestiket ombord infeddes med en grundlig rundvandring i maskinrummet under guidning av chefen Bert Johansson. Därefter blev det en kort visit i styrhytten, där navigationsutrustningen förvisades av befälhavaren Claes Verner. Intendenturavdelningen var för dagen obemannad, varför serveringen ombord inskränkte sig till smörgåsar på maskinkappen (se bild).

Ministern tar igen sig på skansskyligheten. Foto Kerstin Böckdahl.



Mats Odell kommer upp från maskinrummet. Observera smörgåspaketet. Foto Kerstin Böckdahl.

Avslutningsvis tog minister Odell igen sig en stund på skansskyligheten och gav en kort sammanfattning av läget. Närvarande ombord var också delar av Sällskapets styrelse, med ordföranden Kjell Granström i spetsen, samt ett antal aktiva medlemmar.

Sedan överläggningen avslutats förfogade sig samtliga ombordvarande till det



närbelägna Fiskemuseet på Hönö, där våra och ministerns vägar skildes och var och en vandrade runt i sin takt och efter sitt intresse.

På vägen till mötet i Hönö-Klova hamn passade minister Odell på att inviga Fotöbron, eftersom han ändå var i närheten. Vi på STORMPRINCESS hann också med invigningen, och före det även

med ett kortare strandhugg på Vinga.

Besättning och passagerare på STORMPRINCESS var mycket nöjda med dagen. Vi har anledning att tro att kommunikationsministern också var nöjd med sin dag.



ÅNGBÅTSARKIVARIE - kan det va' nåt?

Under någon av förra sommarens seglingar råkade jag säga någonting om att det är själva E&S* att ingen försöker hålla ordning på Sällskapets arkiv. Om några och tjugo år är det dags för femtioårsjubileum och då är det dags att undra, vad som egentligen hände i mitten på sextiotalet.

Så gick det som det brukar gå, när man sticker ut hakan för långt. En välplacerad styrelseledamot kommenterade snabbt någonting i stil med att "det vore väl någonting för dej. Bertil; du gör ju ändå aldrig något ombord under vintern".

Och på den vägen är det.

En första insats har varit att titta igenom, vad som döljer sig i plåtskåpet i vårt förråd på Tullpackhusets vind. Där finns mängder av protokoll. Där finns dokumentation om beställnings- trafikerna 1968 och från 1974 till 1986. Där finns medlemsregister i form av pyjamasbuntlar och kortlådor, pärmar med besättningslistor. Där finns ekonomiska redovisningar från 1981 och framåt - med undantag av 1985/86 samt det dagsaktuella -. liksom Huvudbok 9/1969 - 4/1973 samt kassaböcker 1965 - 9/1969.

Dessutom finns också lite papper från tiden, innan vi tog över, alltså från AB Sundfart.

Under årens lopp har vi helt utan kostnader samlat på oss ett bibliotek genom gåvor från förlag och från systerföreningar. En "guldklump" i sammanhanget är en klippbok (från okänd donator) med tidningsklipp framför allt från Sällskapets begynnelse-år.

Till "arkivet" hör ju också annat än papper-med-tryck-på. Sällskapet har under årens lopp mottagit gåvor av olika slag, från enskilda personer, bland annat flera konstnärer, liksom från olika systerföreningar. Det mesta(?) finns väl i vår klubblokal, kajskjul 207. En del intressanta föremål finns i enskild omvårdnad och kommer att redovisas i Angbåten efter hand.

Som framgår av beskrivningen ovan, finns det luckor i vårt arkiv. Förhoppningsvis finns det bland Angbåtens läsare någon som kan tipsa om ytterligare material eller som rent av själv förvarar saker och ting tillhöriga Sällskapet Angbåten. Som det nu är, är det det mer intressant att kartlägga var saker finns än

att samla in det - vi vet inte hur länge vi kan bo kvar i 207 och vart vi tar vägen därefter.

Har Ni materiel i Er ägo hör av Er till redaktionen eller till

Bertil Holmström
Angbåtsarkivarie
Box 2072
403 12 Göteborg.



Medlemsånga

Angbåtsflotten växer. Vår medlem Nils Kristensson i Kungshamn är ägare till ångslipan HAMFRI (efter Humphrey Bogart; han med AFRICAN QUEEN). Nils planerar att trafikera Laxsjön till sommaren. HAMFRI är en väver-snipa, byggd i lärk 1983 och 6,8 m lång. Ångmaskinen är en compound om 8 hk och har ingen kondenssr. Pannan är stående med 4 m² eldyta. Farten är cirka 5 knop.



s/s HAMFRI av Dals-Långed fotograferad i Höverud av Nils Kristensson.



Ångmaskinen i s/s HAMFRI. För om maskinen syns den stående ångpannan. Foto Nils Kristensson.

Apropå SVEA...

Här ligger s/s SVEA ut från Tråpiren omkring 1947. Hon har Öckeröbolagets band på skorstenen. Långt borta på rivieret skimtar isbrytarna GÖTA LEJON och ISBRYTAREN II. Fotograf okänd. Ur Dag Alméns samling.



På mittuppslaget i Angbåten 81 påstås ångaren ÖCKERÖ stäva ut mot skärgården vid Eriksberg.

Flera läsare har hört av sig och påpekat, att ångaren är SVEA, vilket är helt riktigt.

Fantastiskt nog är bilden i tidningen tydligare än originalet, ett vykort. På detta är det omöjligt att tydligt urskilja fartyget. Man kommer långt med modern teknik!

SVEA är ett känt fartyg, som levde länge. Hon byggdes jämte

systerfartyget GÖTA 1895 vid Eriksberg för Göteborgs Nya Ångslups AB och seglade såväl i norra som södra skärgården.

Ångslupsbolaget gick i konkurs 1921 varvid SVEA och GÖTA köptes av Marstrandsbolaget. De fortsatte sin trafik i norra skärgården.

1936 sålde Marstrandsbolaget henne till det nystartade Trafik AB Öckerö Skärgård, Öckeröbolaget. Här gick hon ofta på den långa turen till Rörö.

1952 var ångpannan dålig och

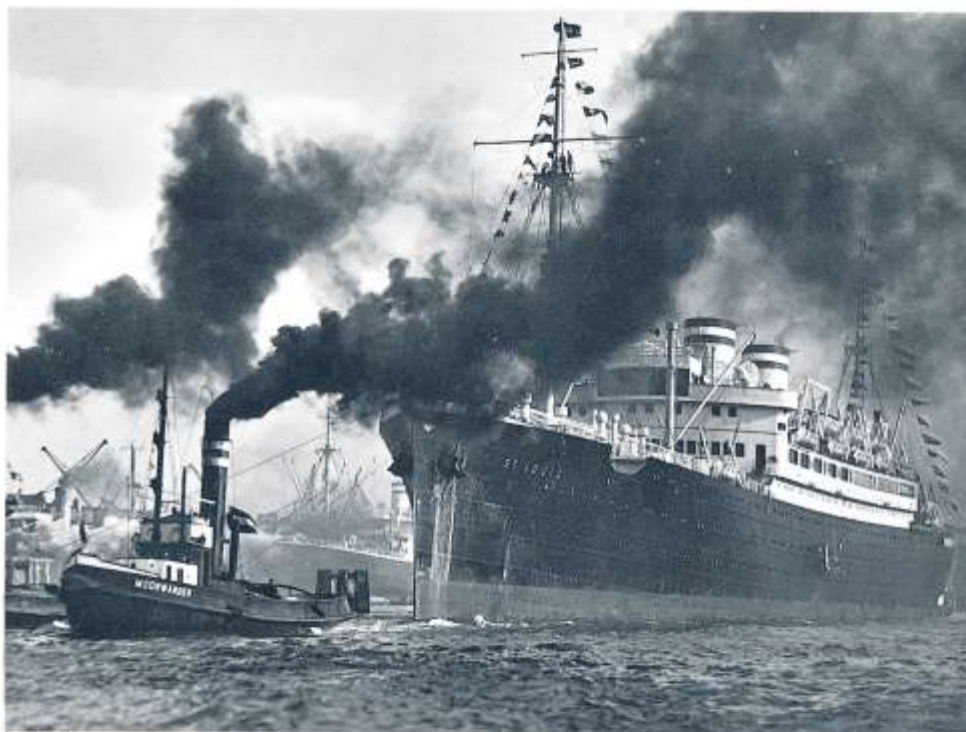
ångmaskinen byttes ut mot en dieselmotor. Några år senare byggdes överbyggnaden om och hon fick även fallande stäv.

Hon är som bekant skrotad.

SVEA var en ångare känd för sin snabbhet och sin långa skorsten.



En förtjusande bild från 1916. s/s SVEA med Ångslupsbolagets skorstenmärke ligger till vid Kustens brygga. Foto från Sjöfartsmuseet. Angbåten Arkiv.



Ångfartyg har mestadels utstött ordentliga rökmoln, när pannorna varit kalfyra. Ibland funderar vi på köledning på BOHUSLÄN (det blir bara funderingar). Bilden visar Hamburg-Amerikaliniens ST. LOUIS på väg ut ur Hamburg någon gång på trettioalet dragen av bland andra bogserbåten MOORWARDEN (kaleldad!). I bakgrunden vimlar det av fartyg och rök. En bild från en tid, när trafiken mellan kontinenterna sköttes med fartyg. Foto: Hans Hartz. Förlag: Hans Andres, Hamburg. Bo Stormarks samling.

AKTERSALONGEN.

s/s BOHUSLÄN 80 ÅR.

Den 14 maj 1914 premiärvisades ångren med en tur till Marstrand och åter via Styrsö.

Den 14 maj 1994 gäller följande preliminära program för s/s BOHUSLÄN:

Avsegling från Stenpiren för en kort rundtur till Eriksberg med media. Medlemmar och särskilt inbjudna far med FARJAN 4 för (eventuellt) en kort ceremoni på Eriksberg.

Därefter jubileumstur från Eriksberg via Styrsö till Marstrand och åter.

LIBERTY-ÅNGARE.

Den 6 juni 1994 är det femtio år sedan den stora invasionen vid Normandie inleddes. Man planerar stora högtidligheter både från allierad och tysk sida. Bland mycket annat avses de två kvarvarande Libertyångarna s/s JOHN W. BROWN och s/s JEREMIAH O'BRIAN samt Victoryångaren s/s LANE VICTORY segla över Atlanten "konvojerade av äldre bevarade örlogsfartyg.

Ångbåten planerar en längre artikel om Libertyfartygen och har också fått en hel del gott material från folk, som seglat i dem.

Vi önskar dock ytterligare material. Hör av Er!

NORDSTEAM - 1994.

För Ångbåtsmötet den 8 - 11 juli 1994 gäller följande preliminära program:

Freddag: Fartygen samlas vid Stenpiren i Göteborg. Särskilt välkomnande planeras.

Lördag: Kl 1130, Ungdomsorkestern Göta Lejon, Kl 1200, Mötet öppnas. Mottagning. Öppet hus för allmänheten. Rundturer i hamnen (1300-1600) med FARJAN 4. Gemensam middag för besättningar och särskilt inbjudna.

Söndag: På förmiddagen särskilda aktiviteter för besättningarna. Rundtur i skärgården för besättningar och allmänhet (1300-1600). Informell avslutning på kvällen.

Måndag: Fartygen ligger kvar till måndag för kompletteringar av förråden.

OM KRUSIDULLER.

I de senaste numren har det här och var funnits typografiska ornament, krusiduller, av en marint utseende. Dessa krusiduller är tagna ur 'Sveriges Sjöfart' av Nils Gustaf Nilsson och Gustav Asbrink. En rikt illustrerad bok på 666 sidor, tryckt och utgiven 1921 på A.B. Hasse W. Tullbergs Förlag.

Krusidullerna är gjorda av konstnären E. Heurlin 1917.

ÅNGBÅTEN 83.

Bygget är påbörjat och måste avsejla i februari. Ombord finns bland annat inbetalningskort för medlemsavgiften (lägg undan redan nu!). Välkomna med material!

Ångbåten 84 kommer enligt planerna i april i god tid före Jubileumsturen den 14 maj. Ombord finns som vanligt sommarens turistor.

EFTERLYSNING!!

Redaktionen efterlyser äldre bilder på s/s BOHUSLÄN att användas ombord i 83:an och 84:an.

Vidare ytterligare gott material om LIBERTY-ångaren, framför allt goda bilder.

AKTERSPEGELN.

Hjalmar Gullberg är författare till dikten på akterspegeln.

Föddes 1898 i Malmö. Fil.lic. 1927. litterär rådgivare vid Dramatiska teatern 1934. Teaterchef i Radiotjänst 1936-1950. Invald i Svenska Akademien 1940. Död 1961.

BEBÄDELSE I HAVET

*En konung som ej vet vartill han ämnas,
är född i natt av jordisk kvinnofamn.
Så helig är han, att han ej får nämnas,
Men fiskens bild är tecknet för hans namn.*

*Till djup som intet mänskoöga skådar,
sjönk jag i drömmens havsblå dykardräkt
för att berätta er vad ängeln bådär,
ni folk som med hans tecken är i släkt!*

*O hajstim som är sysselsatt vid fyren
med sönderstyckandet av sjömanslik,
tag tyst ur munnen sågtandsgarnityren
och kasta dem på botten av en vik!*

*O svärdfisk, lova mig att smida svärdet
till plog att plöja vattenfåror med!
Spjutrocka, skruva spjutet av och bär det
till sjön där alla vapen läggas ned!*

*Jag bådär er en glädje utan like
bland bruna alger och bland röd korall.
Ty jord och hav skall ingå i det rike,
vars kung i natten föddes i ett stall.*

Hjalmar Gullberg.