



Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Ångbåten

Årg. 4 - December 1969
Nummer

12

EN LÅNGTUR

Vår ångares turer under veckosluten kan ibland bli ganska långa, och rekordet hittills sattes 25-27 juli, då ångaren likt en jo-jo forsade fram och åter längs kusten.

Redan i början av säsongen hade befraktaren antytt, att detta veckoslut "nog skulle bli lite jobbigt". I början av juli kom direktiven: ångaren skall vara i Bovallsstrand kl 8 lördagen 26 juli och gå tur och retur Marstrand samt följande dag, söndag, avgå Strömstad för en tur till Fjällbacka och åter.

Efter bunkring avseglade vi tomma fredag 25 juli kl 17. Kapten Göran Noréen och styrmännen P-J. Ekelöf och Bo Lundström kunde verkligen njuta av solen upp på bryggan, då ångaren med stadiga 11 knop gick norröver. Förste natthamn blev Lysekil dit vi kom kl 22. Efter aftonvarden kojade besättningen.

En härlig sommardag grydde, då ångaren nästa dag kl 5 på morgonen lämnade Lysekil och utomskärs fortsatte mot Bovallstrands redd. På bryggan väntade redan våra vänliga passagerare: Bovallstrands Fritidsförening. Som vanligt var ångbåtsbryggans ena sida reserverad för BOHUSLÄN. Så blev det tid för avgång och fartyget skar Bottnefjorden i en mjuk gir. Över Ösöfjorden genom Sotenkanalen. Strax sydabron i kanalen stod två figurer och vinkade. Det var två, som akterseglats och tagit en droska till kanalen i förhoppning att kunna komma ombord där. Så Skedde. Ångaren snek ledverket helt sakta med någon centimeter tillgodo, de två rycktes ombord av tjänstevilliga armar och loggboken

Omslagsbilden visar fartygets tillverkningsskylt, en massiv, graverad mässingplatta med måtten 19 x 21 cm. Front cover showing the yards sign on board SS Bohuslän, a solid, engraved brass plate measuring 19 x 21 cm.

blev en anteckning rikare. I svag vind och sol gick seglatsen söderöver genom lederna till Marstrand, där en timmes uppehåll gjordes. Vår trägna kökspersonal fick här äntligen tillfälle till svalka och frisk luft. Så la vi ut mot en solglittrande tur tillbaka. Den svalka luften gjorde sitt till och det blev ganska tyst ombord. Om aftonen gled ångaren i bleke in till Bovallstrand, där passagerarna helt nöjda debarkerade och besättningen, efter att ha tärt en vällagad supé, gånghälsent drog sig tillbaka till sina hytter.

Även nästa morgon blev fin. Reveljen gick tidigt för första vakten. Allt skulle vara klart till avgången kl 8, då vi tomma avseglade norröver mot Strömstad. Det hade tillsagts, att ångaren skulle anlöpa Strömstad precis kl. 11, men redan vid 10-tiden låg vi tvärs Koster. Helt sakta gjordes några stora girar på Kosterfjorden medan stor flaggning sattes. Så gled vi in mot Strömstad. På redde fick ångaren eskort av två åttor från Roddklubben, vilka visade in oss till Norra Hammen. Vi förtöjde akter om ångaren GÖTEBORG, som även hon flaggade över topp. Så vidtog ett pampigt mottagande med tal av stadsfullmäktiges ordförande, musik, hurrarop och sång. Från Strömstad Stad överlämnades en peeninggåva till fartyget. 150 passagerare och en norsk hornmusikkår embarkerade. Loss och gång söderöver till Fjällbacka där HMS GLADAN och FALKEN låg vid kaj. När såg man sist två skonserter och en ångare i Fjällbacka?

Efter att ha återvänt till Strömstad och passagerarna och hornmusikkåren debarkerat, gick vi kl 18 på söndag tomma söderöver mot Göteborg. Visserligen rådde stiltje, men det hade mulnat på och från sydväst och väst marscherade tunga, praktfulla åskväder mot oss. Vid Väcker kom den första himlasaluten och snart ritade blåvita blixtrar ett galler på den mörknande

himlen. Men inte en vindpust, ine en regndroppe. Frivakten lät sig inte störas av det celesta skådespelet utan intog i godan ro en stadig, mycket god och välförtjänt middag i matsalongen. Utanför gled fjällbackaskärgården förbi i ljudlöst dunkel. I matsalongen maskinslagens klirr i porslinet, lågmält samtal, ett och annat gott skratt, lukt av kaffe och cigarr. Småningom blev det natt och med ett befäl och en rorgångare på bryggan och två vakthavande i maskin plöjde BOHUSLÄN stadigt söderöver. Utanför Hällö, Måseskär och Pater Noster och in vid Stora Oset, där himlafyrverkeriet spelade upp finalen med vita blixtar, hårda knallar och skydrag.

Kl 4 i gryningen på måndagsmorgonen smög vi oss uppför Göta Älv och in till vår plats. "Fin tur, denna här", sa frivakten när den purrades ut tvärs Klippan i åska, ösregn och kyla. S.

VÄN AV ORDNING har frågat hur Ångbåten nummer 11 kunde sluta på sidan 127 - som regel brukar vänstersidor ha jämna nummer, precis som babords livbåt bemannas med personal med jämna skeppsnummer. Förklaringen är mycket enkel - red. ville se i vilken utsträckning våra medlemmar verkligen läser vår tidning. Det saknade sidnumret, 128, skall självfallet gälla första omslagssidan, den med den vackra maskinskylden. BH

Till ovanstående kan läggas att den som noga läser bladet finner att sidan 128 återfinnes i detta nummer och att framsidan numera inte har någon paginering (sidnumrering). Varav följer att varannat nummers vänstersidor i fortsättningen kommer att få jämna nummer. Som alla fartyg har även denna Ångbåt sina små egenheter. Och ytterligare en sådan kommer den flitige läsaren att finna i nästa nummer av bladet.

Red.

I Strömstad tillsammans med SS Göteborg, som numera är nöjeslokal. Foto Dag Almén. In Strömstad harbour with SS Göteborg, nowadays a night-club.



ATT STÅ TILL RORS

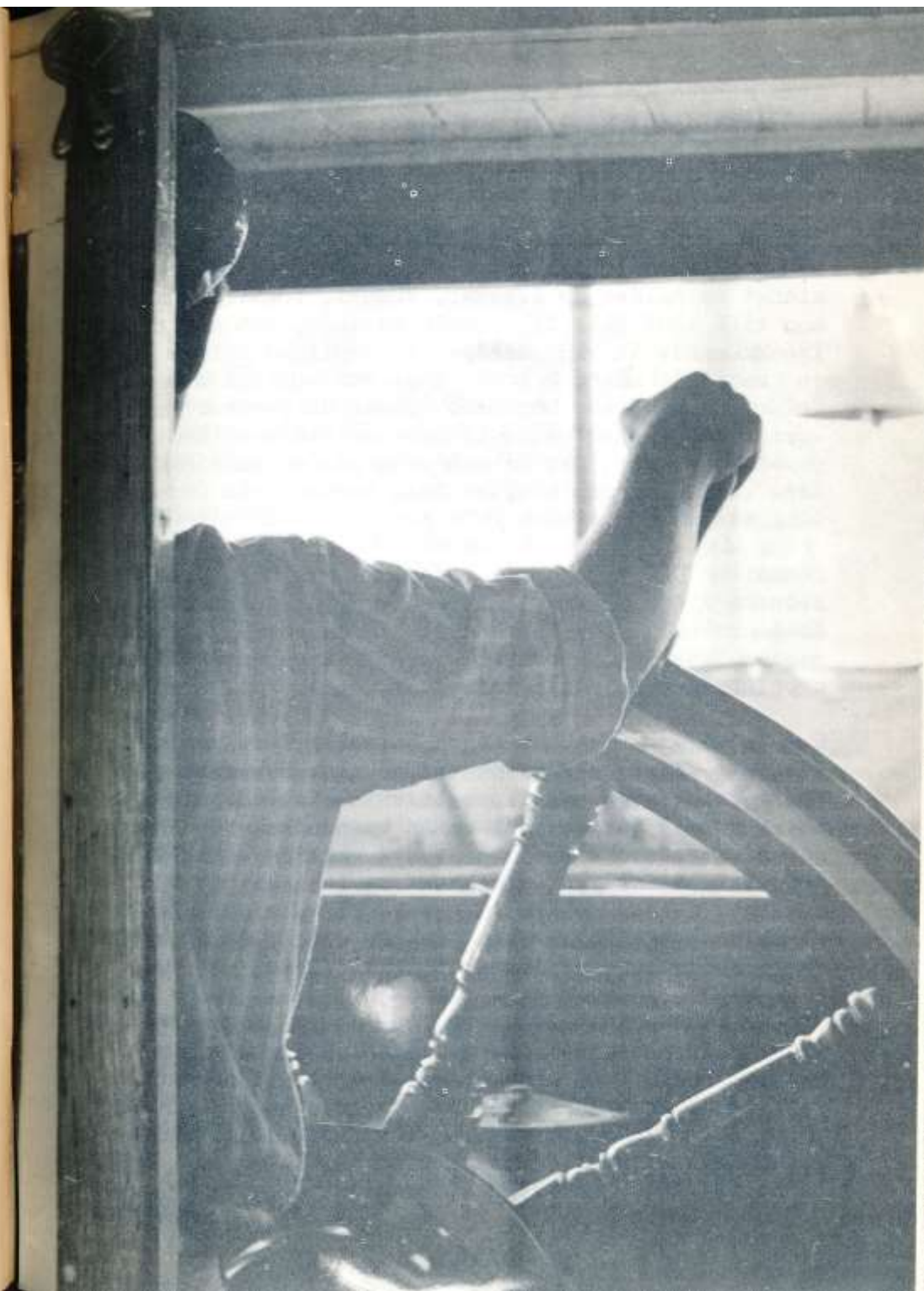
några reflexioner av Dag Almén

När jag var pojke, såg jag upp till befälhavarna på kustbåtarna som till kungar, och kungar var de nog också på sina fartyg förr i världen. Därnäst beundrades nog rorgångaren, vars skicklighet att hantera ratten och i rätt ögonblick parera ström och propellerverkan verkligen var värd att beundras.

Aldrig hade jag vågat drömma om, att jag själv en gång skulle få stå till rors på ångaren Bohuslän och t.o.m. styra fartyget till och från bryggorna längs Bohuskusten.

Tack och lov, att det inte blev någon styrmaskin på vår ångbåt! Handstyrning är visserligen jobbigt ibland, men mer givande för den, som fått nöjet att

Rorsman och ratten. Foto Bengt Boman. The helmsman and the wheel.



leka rorgångare på riktigt. Man känner fartyget på ett helt annat sätt än med maskinstyrning, då befälhavaren f.ö. själv i allmänhet sköter tilläggningsmanövern med hjälp av en liten ratt eller spak.

Det är först, när man egenhändigt får sköta ratten, som man i detalj lär känna skärgården. Då nöter man i minnet in bilden av prickar, kummel, ensmärken m.m, som till slut blir till gamla bekanta, som man nickar igenkännande åt vid passage. Personligen sätter jag en ära i att klara mig så länge som möjligt utan order från befälhavaren, som bara då och då behöver kolla kursen och kanske ge en liten vink vid mera komplicerade passager. Det är min dröm att så småningom lära känna lederna utefter hela kusten från Göteborg till Strömstad.

Sommaren 1969 har jag sålunda lärt mig mer om farlederna i Bohuslän än under alla de år jag som passiv åskådare stått på kustbåtarnas kommandobryggor och studerat befälhavarens och rorgångarens samspelat arbete vid maskintelegraf och ratt.

Det är sålunda inte av någon barnslig förtjusning över att få styra som jag trivs bakom Bohusläns stora ratt, utan p.g.a. en inre tillfredsställelse, att i detalj få lära känna min barndoms kust, och naturligtvis också att få stifta närmare bekantskap med vårt ångfartygs egenskaper i olika situationer antingen det nu gäller gång i krokiga leder, anlöp av någon brygga eller kompasskurs över vida fjordar, vars landkonturer suddats ut i soldiset.

Det är kanske inte så underligt, att pojkarna ombord passar sin rortörn i god tid och ställer sig bredvid rorsman för att på klockslaget överta det ansvarsfyllda värvet vid ratten. Det är inte bara jag, som då njuter av livet och tycker att det är underbart att leva.



ELDEN ÄR LÖS !!

av Dag Almén

För precis 30 år sedan, när världen gick i krigspsykos och endast 14 dagar återstod till den stora världsbrandens utbrott, blev jag vittne till händelse, som etsat sig fast i mitt minne.

På ångbåtsbryggan i Hjuvik stod sommarklädda människor och väntade på de sina, som skulle komma ut från sitt arbete i staden med ångbåten, som avgick kl. 17.30 från Träpiren. HAVSBANDET var namnet på Trafik AB Öckerö Skärgårds lilla trivsamma ångare, som en timme senare borde lägga till vid Hjuviks brygga. Men båten dröjde ovanligt länge denna vackra sensommarkväll den 15 augusti 1939.

En rökpelare steg upp bakom Örnekullen i söder, men det var ingen vanligt kolrök, utan en ljusare, mera utbredd rök, som syntes komma från en bestämd punkt bakom berget. Båtarna i farleden vid Stora Varholmen betedde sig egendomligt. Människor gestikulerade och pekade i riktning mot röken. De väntande på bryggan började ana oråd och drog sig mot Örnekullen - och där nedanför låg HAVSBANDET uppkörd i en bergskreva och helt övertänd. Kapten E.V Andersson, som förde befälet ombord, hade valt ett lämpligt ställe. Propellern snurrade för fullt. Maskinisten och eldaren hade ej hunnit stoppa maskinen, när de i all hast måste sätta sig i säkerhet. De som befann sig på kommandobryggan och fördäck kunde hoppa direkt i land. Men vad hade hänt med passagerarna? "Där ligger många därinne", yttrade kapten Andersson, som bedrövad stod

bland åskådarna på berget och såg sitt vackra fartyg förtäras av elden.

Under tiden hände sällsamma saker ute på sjön. Farkoster av alla de slag hade skyndat till hjälp och fiskat upp de passagerare, som tvingats hoppa överbord för att undgå elden. Det var en våt och chockad skara, som togs om hand i Hjuvik. Alla hade klarat livhanken och återförenades så småningom med de sina efter ett äventyr, som kunnat sluta med en katastrof. Några brännskador och en stukad fot - det var allt.

HAVSBANDET var helt till spillogiven. Elden, som lär har börjat i maskinrummet, grep snabbt omkring sig i överbyggnaden av trä. Snart vek sig däcksstöttorna, plåttaket störtade ned och drog i fallet med sig strängen till ångvisslan, som satte igång att tjuta. I nära tre timmar hörde man fartygets kö

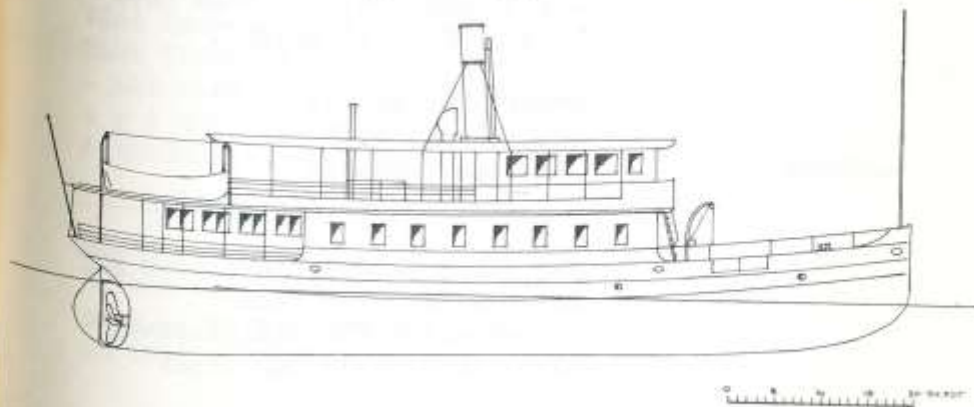
I nära tre timmar hörde man fartygets dödsskrik. Först frampå förnatten tog ångan slut, och ångvisslan tystnade för alltid. Men ännu flera dagar efteråt brann det kolboxarna och av HAVSBANDET återstod endast ett utbränt skrov och förvridna däcksbalkar. Skorstenen stod ännu upprätt, men masten hade bränts av och låg kullvräkt mot berget. Under några dagar kunde man bevittna de sorgliga resterna av den tidigare så prydliga skärgårdsbåten, innan vraket drogs loss och bogserades ut för att sänkas.

Denna ödesdiga sommarkväll för precis 30 år sedan glömmet jag aldrig.

Ångaren HAVSBANDET byggdes i Motala 1902 för Ångbåts AB Bråviken i Norrköping under namnet KOLMÅRDEN. Namnet ändrades 1930 till BRÅVIKEN. 1933 kom fartyget till Göteborg för att under namnet STYRSÖ EXPRESS trafikera södra skärgården. Hösten 1934 kom hon till Hälsö i norra skärgården och följande år ingick hon i Trafik AB Öckerö Skärgårds expanderande flotta och erhöll då namnet HAVSBANDET.



SS Havsbandet eldhärjas på klipporna vid Hjuvik. Foto K.Ö.Sjöholm. Nedan ritning på SS Kolmården, vilken sedermera blev Havsbandet efter diverse ombyggnad. Efter ritning från Motala Verkstad. SS Havsbandet burning on the rocks off Hjuvik in 1939. Below, SS Kolmården, later on rebuilt and renamed Havsbandet. After a drawing from Motala Engineering Works Co.



Den 17 maj gjorde Bohuslän - Dals simförbund en av sina två resor i år med SS Bohuslän från Uddevalla och då överlämnades några dikter av Uddevallapoeten Fred Eirik och vi återger här valda delar ur den ena.

Till flydda tider återgår
trots tidens stressarfärla
mångtanke gärna
denna Vår
när ångbåtsrök
från en gång Kustens pärla
den smäckra S/S BOHUSLÄN
bolmar fram i Byfjordskrök
och ångvisslan hörs ljuda
att simsportsdamer och dess män
på skärgårdsresa bjuda!

För präktig ungdom
- Landskaps-topp! -
är kväden denna drapa .
- Att simma väl och våga hopp
är prisvärt 'efterapa'!

Hedervärda äro de
som tod initiativet
och resan ordnade!
- Simsportstack är givet!

När genom Nordströmsvattnen går
mot Käringön vår kosa
i tacksamhet för skärgårdsvar
vårt 'BOHUS'vill jag rosa!

Med doft av tång och kaprifol
och vind med havets sälta,
med fyllda segel, fjord i sol
och martall som tycks 'tälta'
på trots i klippans famn
- I ständig kamp med Västerhav-
ett Land med älskat namn
till arv oss Fädren gav!

Ett land som med en trolsk musik
ur havets svall
och skri av mås och tärnor
sig sträcker ut med vik vid vik
mot västerrandens stjärnor...

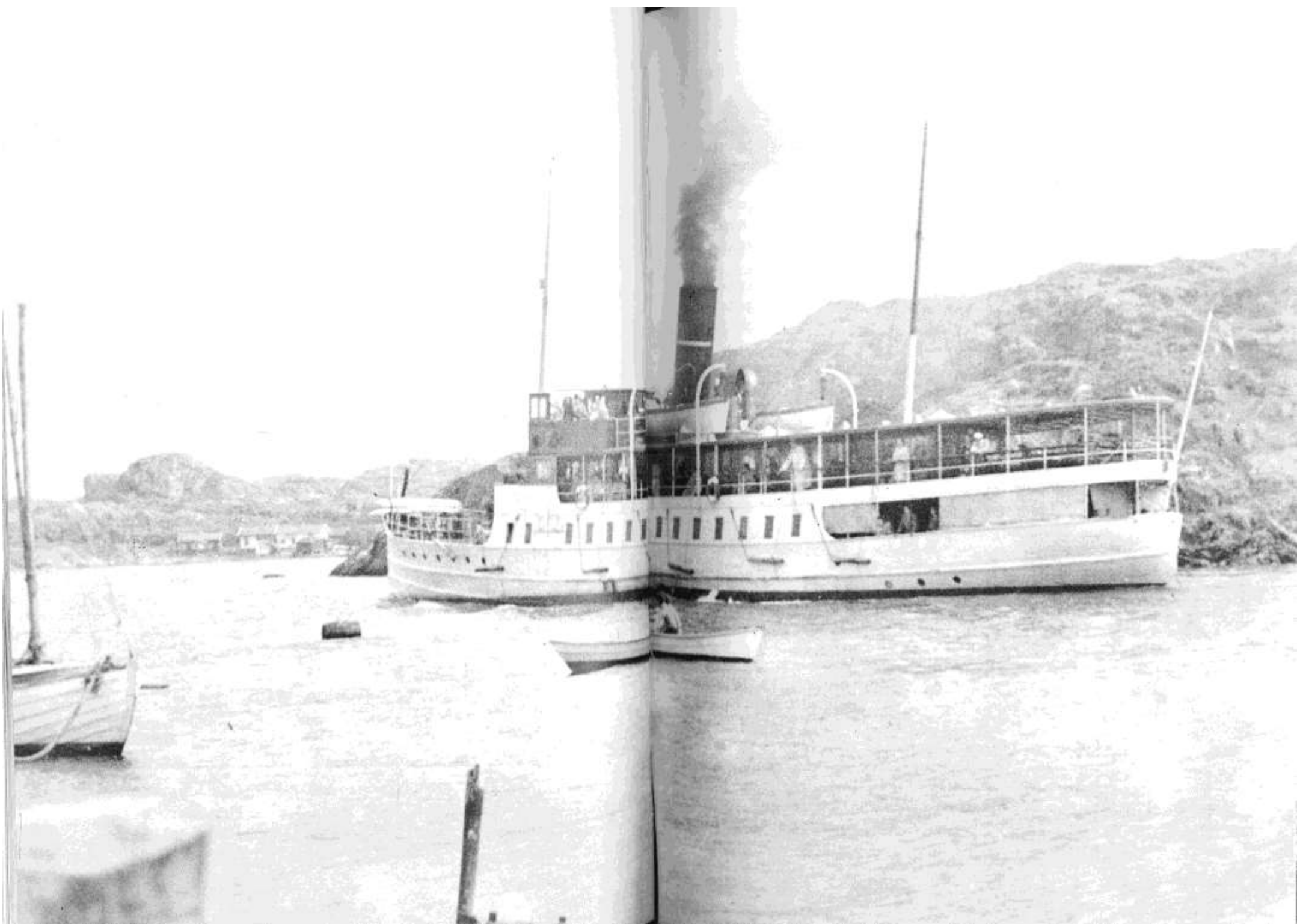
Från barnaår vi njutit
av stormars bud om v å r
och glatt oss då träden skjutit
skott, som läkt alla Vintersår!
Regnrik är den - I sanning - vår bygd
och isbark narar vår hud.
Sommarklätt dock - I all sin dygd -
är Landet : S o l e n s brud!

Njut hänförd av vår i havets band
här ute i yttersta skären!
Tänd sinne och hjärtan till
helig brand!
Vördnad för Hembygden lären!

Vårt landskap har vresigt kynne...
Dock finnes ej bygd m e r vän!
- När vind och hav är på bästa lynne
b r i n n e r solen
i BOHUSLÄN!



Nästa uppslag - Bohuslän passerar Kyrkesund på väg mot Mollösund 1946 eller 1947. Foto Lennart Hammar. Next page - Bohuslän leaving Kyrkesund bound for Mollösund in 1946 or 1947.



NÅGRA SYNPUNKTER på ångbåtstrafiken på 30-talet

Genom välvilligt tillmötesgående från herr K Forslund i Göteborg har vi fått tillgång till en del korrespondens mellan herr Forslund och Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten. Denne har framfört vissa något kritiska synpunkter på rederiets sätt att driva trafiken i första hand runt Orust. Vi citerar här några valda delar, vilka belyser dels trafikens uppläggning, dels situationen ombord på fartygen. Detta får inte ses som någon form av kritik mot Marstrandsbolagets dåvarande konkurrent utan vill försöka ge inblick i förhållandena under 30-talet.

26 aug. 1931

Ångbåtsaktiebolaget
Bohuslänska Kusten
UDDEVALLA

Som jag varit bortrest en tid, har jag icke varit i tillfälle att besvara Eder skrivelse av den 5 de förrän i dag. Först vill jag då för Eder relatera huru restaurationen handhaves.

Genast vi kommit ombord i Lyckorna beställde jag frukost och middag för 4 personer för att vara säker på att erhålla middag, ty för några år sedan svarades det, då första sittningen åt middag: "De äro så arga i köket i dag för det är så varmt, så det bliver ingen mer middag serverad i dag." Detta svarades alltså passagerare, som icke fått plats vid middagen. Ja, detta nämnes bara i förbigående.

Frukosten serveras strax efter det Stenungsund har anlöpts. Varför icke vänta en halvtimme, så att man får tillfälle att vara uppe på däck och se det idylliska Skopesund?

Ute på Stigfjorden är det ju mera lämpligt att äta frukost nere, då det ej förloras så mycket. Priset för frukosten, som var synnerligen mager, Kr 3:-, är alldeles för högt. Frukosten bestod av några smörgåsar med pålägg samt ett bräckt ägg med skinka.

Sedan middagen.... Ja, då får jag först fråga varför ringes det icke i en klocka eller slås på gong-gong då måltiderna äro serverade? Långt om länge sedan Karingön lämnats kom en och frågade om vi icke skulle hava middag. Vi hade alltså beställt bord men blevo sist underrättade. Av smörgåsbordet återstod endast rester och då jag påpekade saken svarades det, att det var slut. De andra matgästerna som hunnit med huvudrätten omsköttes av de serverande i ganska hastigt tempo, medan vi sist nedkomna fingo en rundligt väntetid mellan rätterna. Så kom varmrätten. Då 3 av sällskapet tagit för sig, var det slut, och var det först efter parlamentering i köket, som en liten 4:e nådeportion serverades. Att taga 2 gånger av huvudrätten gick ju tydligen icke för sig. Efterrätten bestod enl. tidigare meddelande av jordgubbar, men blev det efter lång väntan upplyst, att dessa voro slut och att det blev melon istället.

Vi hade tidigare frågat vad middagen kostade och svarades det då 4:-. Vi hörde dock att ett sällskap betalade Kr 3,50:- med dricka. Sådant brukar ju icke inräknas i matpriset, då dricka beräknas extra. Tog mig därför för att kontrollera matpriserna hos kaptenen, men döm om min förvåning, då han icke alls

kände till vad priser som gällde ombord. Kaptenen och rederiet böra väl ha kunnskap om vad priser som debiteras för de olika målen ombord. Även ett önskemål vore att samma priser gällde för måltiderna på Edra fartyg. Kr 3:- för frukost och 3,50 för middag stå ju icke i proportion. Kr 1,25 för frukost är ju redan bra tilltaget.

.....

NY SKÄRGÅRDSBÅT i bohuslänska vatten

Med undantag av MS Marstrandsfjorden, som ju gästspelade här på kusten en kort tid i början på 50-talet, har det inte byggts någon ny skärgårdsbåt för trafik uppe i Bohuslän på många år. Styrsoöbolaget har fått några båtar för sitt trafikområde och uppe mellan Strömstad och Halden seglar MS Svanö. Våren 1968 levererades emellertid en riktig skärgårdsbåt, byggd i Norge men naturligtvis motordriven. Namnet är Byfjorden och redare är Uddevalla Turisttrafik AB, som även äger MS Gustafsberg, Sunningen och Hafstensfjord.

Hafstensfjord har nu ersatts av Byfjorden, som är 25 m. lång, vit och med plats för cirka 200 passagerare. Två salonger finns ombord, dels en föröver under däck, dels en på huvuddäck midskepps. Ångbåtssiff kan man laga ombord, fast med elektronugn. Oaktat de sex cylindrarna i huvudmotorn är ljudnivån ombord hygglig, dock utan jämförelse.....

Uddevallabolaget avser att sätta in Byfjorden dels i beställningstrafik, dels på sin reguljära linje norr om Orust.

Redax

En ovanlig syn - Bohuslän i Lilla Edet i juli 1969. Foto Dag Almén. An unusual sight - Bohuslän moored at Lilla Edet in the Göta älv river, July 1969.



För den som till äventyrs kan latin meddelas att rubriken ovan är en hemmagjord översättning av frasen "att diska är nödvändigt", som motvikt till den mer kända NAVIGARE NECESSE EST - "att styra är nödvändigt". Flertalet av dem som tjänstgjort som däcksbesättning på Ångbåten har väl någon gång gjort reflexionen "varför skall den där killen stå där och hänga över ratten hela tiden, jag skulle säkert kunna styra minst lika bra som han. Någon har väl - likhet med under-tecknad - funnit vissa användbara knep, såsom att, i höjd med Gallskären gå in i styrhytten och ställa sig tyst med intensivt blickande fram emot Brunskär, för att efter en stund höra det efterlängtade "ser du det vita huset där, på Lyngholmen?"

Allt detta är nu ett minne blott. Under den gångna sommaren har däcksbesättningen, liksom långt tidigare maskinavdelningen, arbetat efter ett på förhand uppgjort vaktschema. Två varianter finns, trevaktssystem (för attraktiva turer, ss. vid starter av stora segeltävlingar eller där det ryktats att passagerarna skall ha räksupé) och tvåvaktssystem (för de vanliga fram- och-tillbaka- till- Marstrand- turerna).

Vid varje tidpunkt är tre man av däcksmanskapet i tjänst: en man har rortörn, en "visseltörn" vilket inte betyder att han skall tuta vid passage av Hjuvik utan att han skall stå till befälets förfogande som passopp, och slutligen en man disktörn. Nästa gång samma vakt är i tjänst kommer diskaren att få stå

till rors, o.s.v. Systemet är så listigt utformat att man inte utan tillgång till exakta avgångstider (och det har man sällan) inte på förhand kan förutse vilken typ av arbete man kommer att hamna på först. - Vid tilläggning bryts sjövaktsystemet genom att skepparn med myndig stämman uttalar orden "FÖR OCH AKTER!" Mannen i disken kilar då iväg till sin plats på poopen eller backen, en särskilt utsedd hamnrör-gångare tar över rodret, o.s.v. Hamnvaktssystemet bryts genom att skepparn med samma myndiga stämman yttrar "VÄL FÖR OCH AKTER" - ibland följda av restauratrisens "Nu är det kajmat i försalongen!"

Till dem som inte tidigare provat på hur det känns att stå till rors på en egen ångbåt säger vi: Varför inte komma med och prova systemet någon gång? Att diska är egentligen inte alls otrevligt, när man väl blivit våt om fingrarna. Och det är inte alltid som passagerarna äter opp alla räkor som dom haft med sig ombord.

BH

Vilken blir nästa båt?

Många gamla välkända båtnamn från skärgårdstrafikens glansdagar har försvunnit ur senare års skeppslistor. Har Ni märkt att nu några har kommit tillbaka igen? 1968 kom "Byfjorden", i år kom "Tjörn", båda byggda i Norge. Vad kommer näst?



Vår gamla isbrytare Láspe & Halte har som bekant nu blivit så skröplig att den kan användas endast under sommaren.

(ur Grönköpings Veckoblad)

En måndagskväll då arbetet ombord avstannat för en stunds ångbåtsdiskussion över en utmärkt smörgås och en kopp kaffe eller te hörs två korta gälla signaler uppifrån älven. Någon tittar ut i mörkret och säger "Det ser ut som en ångbåt", men ingen tar honom på allvar - det var absolut inte någon ångvissla som hörts. Fartyget girar babord och passerar oss på ganska nära håll, man kan läsa namnet Polstjernen på bogen och skynta Sjöfartsverkets märke på den höga skorstenen i mörkret.

Några påstår med bestämdhet att det är ett ångfartyg, en har till och med varit nere i maskin då fartyget låg i Åmål i somras, medan andra är tvivlande. Ett bra sätt att lösa tvisten är dock att se efter själva, och så gott som mangrant går vi ut för att kontrollera vart hon tagit vägen, hennes manövrer tydde på att hon förtöjt i närheten. Så var också fallet, lite längre ner längs kajen var springet iland.

Besättningen tittar förvånat på en samling arbetsklädda åskådare medan de förtöjer. Det dröjer inte länge förrän god kontakt erhållits med fartygets befälhavare, vilken också visar sig vara chefen för Vänerns seglationsstyrelse, och vi inbjuds att studera fartyget närmare. Chiefen verkar en aning förbryllad då hans relativt lilla maskinrum fylls nästan "till brädden" av ytterligt intresserade "ångbåtare" men berättar villigt om "sin" maskin samt en av fartygets tro-tjänare, eldaren ombord som varit med sedan fartyget levererades och dessförinnan varit eldare i dess föregångare - i sammanlagt 42 år.

Fartyget, som har ett displacement på 225 ton, byggdes 1925 på Motala Verkstad. Längden är 30,15 m och bredden 5,82 m. Farten är drygt 9 knop, på forcering bortemot de 10. Maskineriet utgöres av en 2-cylindrig s.k.



SS Polstjärnan i Åmåls hamn. Foto Bengt Boman.
SS Polstjärnan in Åmål harbour.

kompoundmaskin på 225 ind.hk, försedd med strålkondensor. Ångpannan är automatiserad, rymmer 4 ton vatten och försedd med en fyr. En mullrande dieselgenerator störde friden något i det enormt välpolerade maskinrummet. Som avslutning på det hela inbjöds några av besättningsmännen att bese vårt så här på hösten "en aning" stökiga fartyg.

De som hade turen att få vara med om besöket på Polstjernen såg mycket nöjda ut och man vågar nog sammanfatta intrycken med en av de närvarandes kommentar "Mycket Diggabelt".

Från andra sidan kölen har vi låtit oss berätta att Norsk Beteranskibsklub den 2 maj 1968 övertagit Ångaren böröysund av Hadsel Yrkesskole i Melbur i "nyoppusset stand" och därmed har utökat sin flotta med 100 % till 2 fartyg. Tidigare bestod denna av ss Pelle på 15 br.ton, byggd vid Motala Werkstad 1882.

ss Böröysund (ex. Hyma) är på 181 br.ton, 100,4 fot lång, 18,3 fot bred och byggd vid Trondhjems Mek. Verkstad 1908 med byggnadsnummer 133. Maskinen är en trippel på 283 hk med en kolförbrukning på 1,8 hl/timme, och ger fartyget en fart på 10 knop. El-systemet är på 110 V likström och på däck står en ångdriven winch. Passagerarantalet är 110.

Fartyget som varit övningsfartyg för Hadsel Yrkesskole, övertogs för 10 000 Nkr sedan norska rederier och företag bidragit med den erforderliga summan. Då fartyget skulle gå från Hadsel långt uppe vid Lofoten ner till Oslo, erbjöd sig Store Norske Spitsbergen Kulkompani att utan ersättning fylla fartygets kolboxar. Före nedresan sliptogs Ångaren på KARBÖS Mek. Verkstad i Harstad.

Är skärgårdstrafiken död?

För många är det obekant att i alla fall åtta rederier dagligen året runt fortfarande trafikerar någon del av västkusten. Då är inte bilfärjorna inräknade. Vad som saknas är den längs kusten gående huvudlinjen. Kommer den och i så fall när och i vilken form?

Sällskapet Ångbåten har fått det stora nöjet att ställa ut en del material på Postmuseums stora expo av alla sorters båtpost, från frimärkslösa segelfartygsbefordrade brev till agens förstadagsstämplar. Sällskapet deltog med ett bildmontage över SS Bohuslän, dess gamla poststämpel ÅBP 41 samt Sällskapets nuvarande stämpel, med vilken alla försändelser som postas ombord under resorna stämplas. Vi har ju under sommaren fått låna en gammal ångbåtsbrevlåda från Postmuseum, vilken varit uppsatt i babords hall på promenaddäck. Dessutom hade vi med en del förklarande text, dels om ÅBP 41, dels om SS Bohuslän och Sällskapet. Vår lilla del i utställningen har tydligen uppmärksammats och givit välkommen publicitet samt en del nya medlemmar, av vilka åtskilliga var göteborgare i förskingringen.

sab

NYA SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Fr.o.m. 1969 har myndigheternas krav på fartygens livbåtar etc. väsentligt skärpts. Således måste vi nu ombord förutom de två livbåtarna även föra fasta flottor, s.k. flytredskap, samt vid gång utanför öppen kust, t.ex. Pater Noster-Hällö, uppblåsbara gummiflottor. Väsentliga kostnader har därför uppkommit för att kunna behålla fartygets passage-
rarfartygstillstånd. Dessutom har fartygets exteriör påverkats i någon mån genom de anbefallda orangefärgade grejorna. Tyvärr är det inget att göra åt den saken.

Nya brandskyddsregler är också under arbete. Vad de innebär för "Bohuslän" återstår att se.

För övrigt har besiktningrutinen för fartyget ändrats från "tvåårsklassning" till ettårsdito.

Redax

Recension:

SS BOHUSLÄN - en historik av Dag Almén

Denne inte helt okände man har nu givit ut en utmärkt historik över vårt fartyg och männen kring det i gångna tider. Den sträcker sig från planeringsstadiet, vilket började 1911, fram till och med 1968 års säsong i Sällskapetets ägo. Däremellan kan man bland annat läsa om den legendariske kaptenen Calle Skjorta, Carl Johan Johansson, som var i Marstrandsbolaget i 45 år och befälhavare på Bohuslän mellan 1916 och 1949.

Boken som är försedd med bortåt 20-talet bilder och på drygt 30 sidor, kostar 10 kr. inkl. moms. Den kan beställas hos Sällskapetet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2, Porto tillkommer.

Bohusläns välkände befälhavare "Calle Skjorta". Foto utlånat av Dag Almén. The wellknown master of Bohuslän, "Charles with the Skirt".



AKTIEBREV

Sällskapet har av fröken Gerda Berger i Stockholm som gåva erhållit två stycken aktier i Marstrands Nya Ångfartygs-Aktiebolag. De har nummer 249 och 347, vardera på 150 kronor och daterade 1876. Nummer 249 har tillhört fröken Gerda Berger och 347 fröken Elsa Berger.

ÅNGDÖDEN HÄRJAR

Av pressmeddelanden att döma verkar det som om den blott 17 år gamla SS United States, amerikanska handelsglottans stolthet, kommer att läggas upp i vinter eller i vår. Fartyget, som byggdes 1952, kostade då bortemot 80 milj. dollars, varav 25 milj. betalades av staten för speciella arrangemang för trupptranporter i krig. Dessutom var 35 milj. dollars statliga subsidier och 20 milj. ett statligt lån till 3,5 procents ränta.

SS United States är enligt Lloyd's Register på 50.900 br.ton, 990' (302 m) långt, 101' (30,8 m) brett och djupgående 30' (9,15 m). Maskineffekten uppgavs i början av hennes levnad till 240.000 ahk, numera lär den vara "endast" 200.000, vilket fortfarande räcker till att ge henne en fart av 35 knop.

Studerar man dagens fartygsaffärer i exempelvis Lloyd's List, finner man att en stor del av dem rör ångfartyg, varav en mycket stor del är krigsbyggen från 1940-talets första hälft. Många av dessa är inblandade i sin sista affär och går till uppbyggningssvarven. Ibland finner man emellertid någon gamling, som SS Howard Hindman, ex A.A. Augustus, 6966 br.t. byggd 1909 i Lorain - SS Sprucedale, ex. John Dunn Jr, 7998 br.t. byggd 1908 i Toledo - SS Harry W. Croft, ex Fred G. Hartwell, 6379 br.t., 10.330 t.d.w. byggd 1908 i Toledo - SS J.E. Upson, 6302 br.t., 10.000 t.d.w. byggd 1908 i Cleveland - SS Peter Robertson, ex Robert Wallace, ex E.J. Earling, 6657 br.t. byggd 1906 i Superior - SS Philip Minch, 5865 br.t. byggd 1905 i Lorain.

NY ADRESS

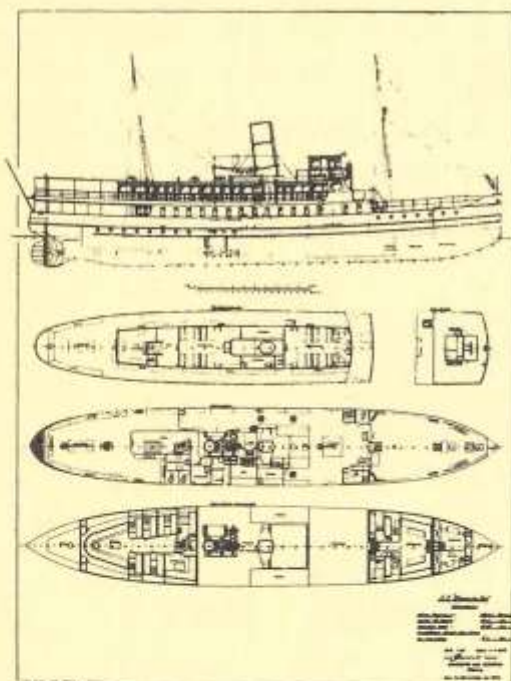
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG 2

är vår nya adress fr.o.m. 1.1.1970. Samtidigt ber vi våra medlemmar att själva meddela eventuella adressförändringar till oss. Visserligen vet vi att folk flyttar då och då - men det är väldigt svårt att gissa sig till vem som flyttar vart och när.

Lokalkontor i Lysekil

Sällskapet Ångbåten öppnar i januari 1970 lokalkontor i Lysekil. Det är en del av sekretariatet som flyttar dit. Vilket meddelas för kännedom.

RITNING PÅ SS BOHUSLÄN



Genom vänligt tillmötesgående från Göteborgs Sjöfartsmuseum och Göteborgs Ljuskopiering har vi möjlighet att erbjuda våra medlemmar och andra intresserade en ritning på SS Bohuslän. Den är tryckt på kraftigt papper i format 75 x 100 cm. Priset, 15:--, kan insättas på postgiro eller bankgiro. Märk talongen med "Ritning".

Sällskapet Ångbåten, Billdal,
postg. 621606, bankg. 67-3686.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 40312 Göteborg 2. Postgiro 621606, bankgiro 67-3686. Redaktionens adress: c/o Boman, Hästeviksgatan 12, 42171 Västra Frölunda. Författarna är ensamma ansvariga för sina artiklars innehåll.

