

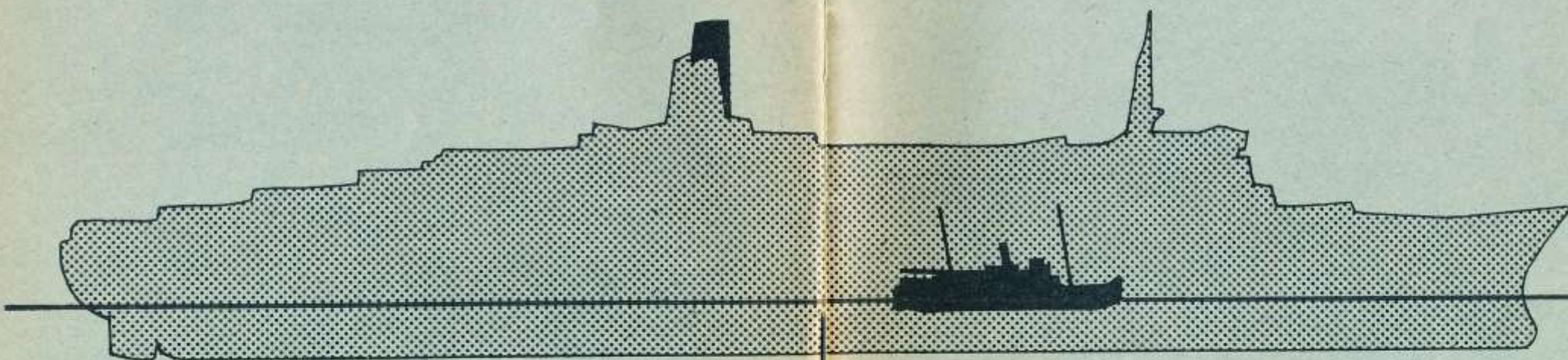
5
ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 16009, Göteborg 16, postgiro 621606. Redaktionens adress: Ångbåten, c/o Boman, Hästeviksgatan 12, Västra Frölunda.



Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Ångbåten 9

Årg. 4 - Mars 1968
Nnummer



ÅNGA FÖRR OCH NU

Marstrandsbolagets SS Bohuslän, byggd 1914, för 217.500 kronor
327 bruttoton och 700 hk i förhållande till Qunardlinjens ny
turbinfartyg Queen Elisabeth II, beräknad byggkostnad 450
milj. kronor, 58.000 bruttoton och 110.000 hk.

Eriksbergs Mek. Werkstads Aktiebolag

Postadress: Göteborg. Telegrafadress: **FLOBECK**, Göteborg.
Rikstelefon, **Allm. Telefon,**

rekommenderar sina välkända tillverkningar af:

Ångfartyg, ångslupar, ångmaskiner och ångpannor,
ankarspel, pumpar för ånga och handkraft, cisterner,
spisar och kaminer samt andra till mekanisk verkstad,
skeppsvarf och gjuteri hörande arbeten.

Galvanisering af smidda effekter.

Reparationsverkstad för ångbåtar.

Under anläggning varande *slip* blir under året tillgänglig.

Utställningslokal i Museibygnaden.

Ovanstående annons för Bohusläns tillverkare har vi funnit i " 1895 GÖTEBORGS SKEPPSLISTA utgifven af J.L. Paterson, Notarie vid Göteborgs Sjömanshus, Pris 1 krona.)

D O P E T

av Evald Marstedt

För undertecknad är historien om SS Bohusläns dop ingen nyhet. Jag har den från min farfar Johan Andersson, som var arbetsledare på detta fartygsbygge. Han stod intill tribunen vid dopet och var alltså ögonvittne till händelsen. Tyvärr har jag glömt namnet på den behjärtade man som avgjorde namnfrågan. Det är nu 40 år sedan farfar skildrade händelsen och vi skall komma ihåg, att på den tiden skulle alla fartyg, åtminstone på Eriksberg, löpa av stapeln exakt klockan tolv på middagen.

Ännu ögonblicket före tolvslaget stod diskussionen het bland de församlade om namnen Carlsten och Bohuslän och dessutom hade som kompromissförslag ytterligare två namn kommit in under debatten. När klockan i Karl Johans kyrka tvärsöver älven slog tolv var oenigheten högljudd och fullständig. Då grep en man ur rederistyrelsen resolut champagneflaskan, krossade den mot stäven och ropade: Bohuslän skall vara ditt namn. Detta blev signalen till dem som skulle kapa låsarna - av trä på den tiden - och efter några tag med sågarna gled Bohuslän ut i älven. Detta stoppade ingalunda meningsutbytet bland de församlade, men nu var fartyget oåterkalleligen döpt och sjösatt under namnet Bohuslän.

SKEPPSBIBLIOTEKET

Vår bibliotekarie, Bertil Holmström, meddelar att Sällskapets litteratursamling nu omfattar ett 20-tal band och att vi blivit lovade ytterligare några.

Biblioteket står givetvis till medlemmarnas förfogande och den som är intresserad kan höra av sig till Bertil Holmström, tel. 49 29 34, eller komma ombord en måndagskväll (och samtidigt se hur SS Bohuslän ser ut under vintern, då vi arbetar ombord) då han vanligtvis är anträffbar där. Här en litteraturförteckning, som vi hoppas kunna utöka under året.

- B. Appelgren ("Apel"), Färjan 6 - Ur skeppsdagboken (Göteborg 1963)
R. Bergman, U. Wallin, Staden vid havet - Lysekil (Lysekil 1962)
K. Bergengren, B. Friberg, Skärgårdsbåt till sommarnöjet. (Stockholm 1965)
W. A. Baker, Från hjulångare till atomfartyg (Göteborg)
B. Grandien, Hurra för ångbåten. (Stockholm 1967)
J.C. Hempel's Foundation, To ploion sas kai e suntersis tou (Your ship and its maintenance)(Köpenhamn 1963)
W. Hansson, Förgängliga hållristningar (Uddevalle 1967)
W. Hansson, Skärgårdstrafiken - en svunnen bohuslänsepok. (Uddevalla 1963)
F & L Oldsjö, Målarbåtarna - en krönika i ord och bild om Mälaren och dess vita ångare (Stockholm 1967)
Romell, Göta Kanal, Sveriges blå band (Stockholm 1967)
M.H. Spies, Veteran steamers (Köpenhamn 1965)
B. Tygård, Historia och historier om några skärgårdsbåtar (Stockholm 1965)
Vattenbyggnadsbyrån, Trafikutredning för båttrafiken Göteborg - Styrsö (Göteborg 1966)
Sveriges Skeppslista 1949, 1964, 1965
Sveriges redarförenings årsbok 1961 - 1966

OBO - FARTYG OCH ANDRA

Den som läser dagspressens sjöfartssidor stöter ofta på en del märkliga fackuttryck, av vilka några liksom kommer av sig själva men andra är mer svårförståeliga. Låt oss se på några av dem.

OBO - fartyget är ganska färskt och är helt enkelt en vanligen ganska stor båt, 50.000 ton eller mera, lämpad för såväl olja som malm, därav ore-bulk-oil. Bulk står där eftersom lasten föres i bulk, d.v.s. oemballerad. Det fina med OBO - båten är att oljan föres i samma rum som malmen, vilket inte var fallet med de tidigare malmtankbåtarna. Där föres oljan i tankar på sidan om och under malrummen.

LPG - båten är ett annat specialfartyg som kommit allt mer i ropet. LPG står för liquified petroleum gas, d.v.s. gas i vätskeform under tryck eller vid låg temperatur.

Plastindustrin förbrukar stora mängder kemikalier och där kommer " solvent " - tankern in i bilden. Det är en tankbåt med rätt många tankar, utförda av rostfritt eller liknande material för att kunna härbärgera de ofta giftiga, stinkande och frätande produkterna.

Bilbåtarnas antal är legio i vårt motoriserade tidevarv. I princip är det konventionella torrlastfartyg, men med extra många däck och med stor lastrumsvolym. Stävport och ibland även akterport skall till för snabb ombordtagning av bilarna.

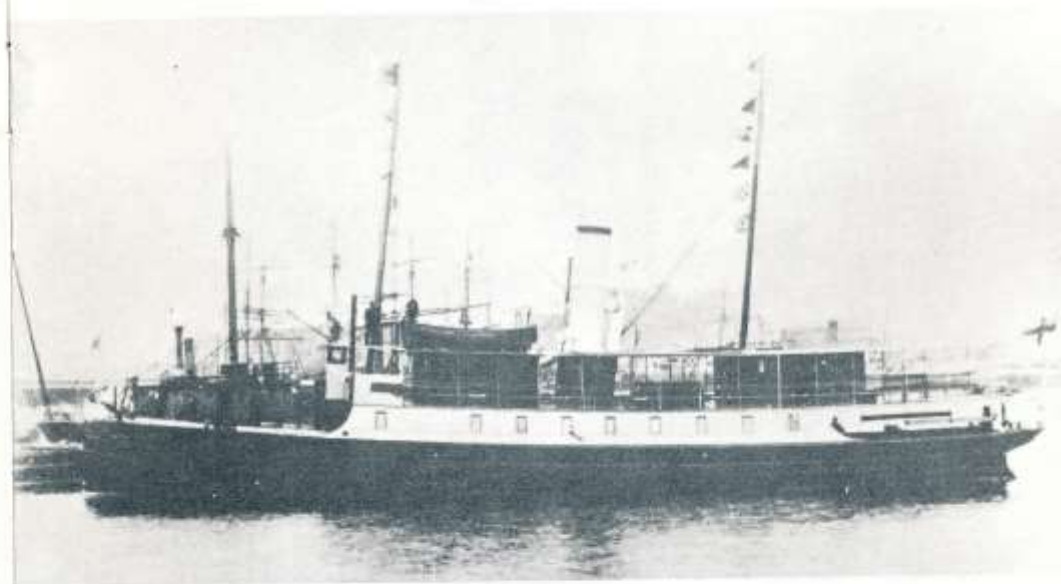
Containerbåten påminner om bilbåten men är större. Här har alla mått anpassats till storleken på lådorna, containers. Även färdiglastade släpvagnar, trailers, ingår i lasten liksom annan " färdigpackad " last. Något större lastintag genom vanliga lastluckor blir det inte tal om, utan ofta stuvats containers på ett helt tätt väderdäck som däcklast.

KUNG RANE

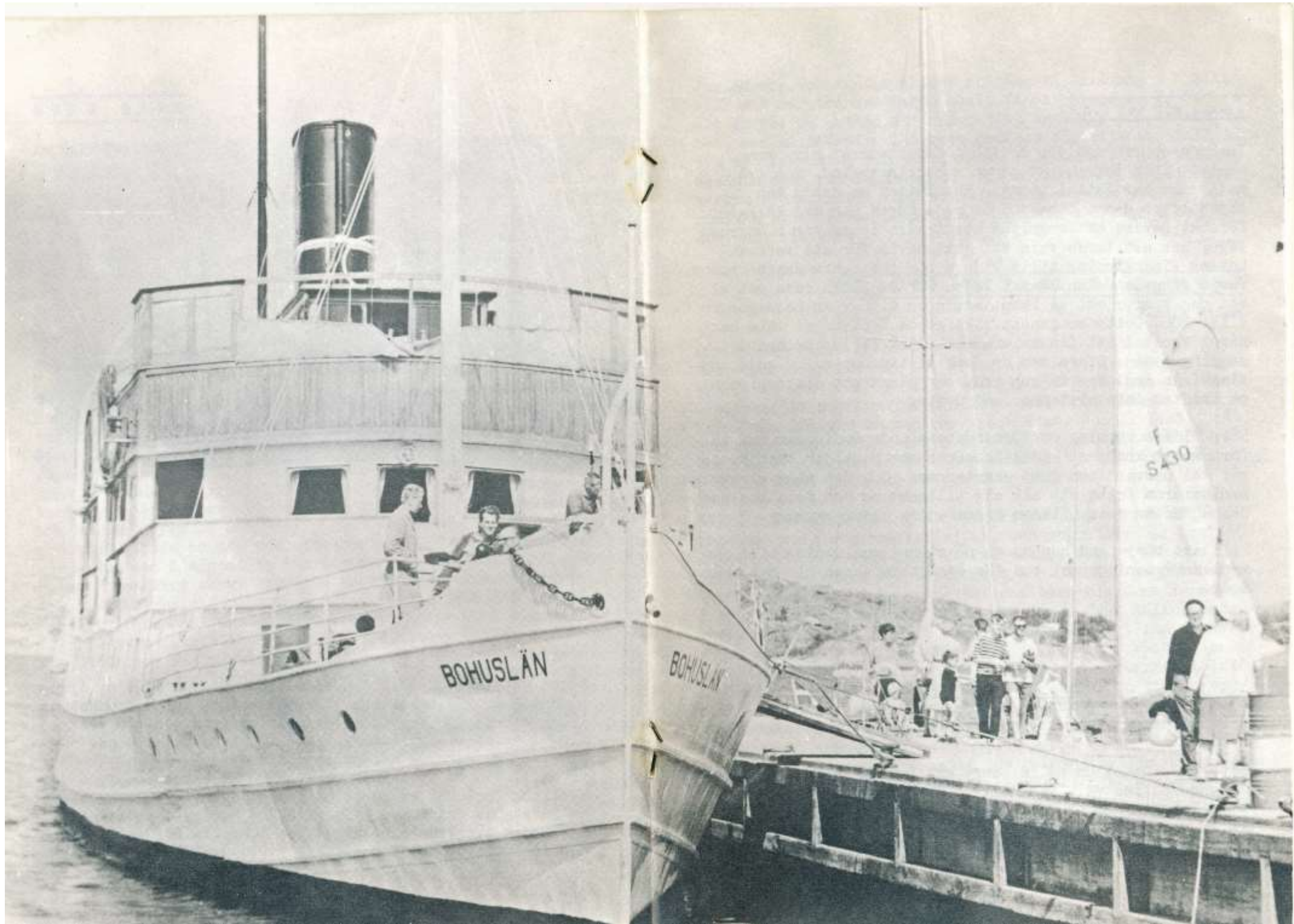
av Nils Rydbeck

Vidstående foto väcker till livs minnet av en gammal välkänd trotjänare på "Kusten", SS Kung Rane av Uddevalla. Var det inte höjden av lycka när man som pojke fick starta sommarlovet med att embarkera "Kungen" vid Stenpiren. "Avgår lördag kl. 2.15 em. till Uddevalla anläpande mellanstationerna Höviksnäs, Lilla Brattön, Stenungsund, Svanesund, Ljungskile och Stillingsön." Så stod det i turlistan på 30-talet. Allt för snabbt gick färden till Stenungsund, där den för min del var slut. Efter ett antal resor, varav mesta tiden tillbringades hos "mäster" och hans två eldare i maskin, blev man bekant ombord. "Kung Rane" var en vacker båt med sitt genomgående promenaddäck och hennes dryga 12 knop gav hisnande svallvågor som man prövade på både roende och simmande. Nu är hon borta sedan många år, men i minnet är hon fortfarande levande. Fotot förställer henne liggande provtursklar vid Göteborgs Mekaniska Verkstad (nuvarande Götaverken) 1896. På brygg-taket står hennes förste befälhavare, kapten O.A. Olsson från Slussen (befälhavare 1896-1911). I bakgrunden skymtar Stenpiren med svartmålade ångaren "Göteborg". Lägg märke till unionsflaggan i "Kung Ranes" akter.

Historik: I tjänst hos Ångfartygsaktiebolaget Bohuslänska Kusten 1896-1945, då hon såldes till AB Stureborg i Landskrona för 200.000 kronor för trafiken mellan Landskrona och Köpenhamn. Under denna tid byggdes hon om och kommandobryggan flyttades upp på båtdäck. Hon fick nu namnet "Uranienborg". 1953 var tiden ute för henne och sista resan gick till ett nedskrotningsvarv i Belgien, dit hon sålts för 66.000 kronor.



Några data: Längd 37,1 m, bredd 6,86 m, djup 3,48 m, djupgående 4 m. 293 bruttoton. Försegg med en tripleexpansions ångmaskin på 500 hk vid 11 kg/cm² ångtryck och 120 varv/min. I vissa skeppslistor anges effekten till 600 hk. Slaglängden var 700 mm, cylinderdiameterarna 370 mm (högtryck), 590 mm (mellantryck), 1000 mm (lågtryck). Maskinen ingick i en serie på fem stycken, vilka var bland de första av denna typ i Sverige. De övriga fyra hamnade i "Södra Sverige"-båtar av typ "Drottning Sophia" med dubbla tontalet mot "Kung Rane".



....., går det f.n.?

Insändaren om reguljär trafik i förra numret har, som väntat, inte förorsakat någon större brevflod, men två medlemmar har fattat pennan, Resultatet av detta kan läsas efter dessa tankar från red. Ingen har med kalkyler försökt bevisa att reguljär kusttrafik lönar sig i dagens läge, och det torde vara ett gott bevis för att verksamhetens finansiering tills vidare bör ske genom charterresor. Varje gång Bohuslän lämnar kajen för en sådan resa vet vi att den kommer att gå ihop, antingen vi har en passagerare eller 200. Detta är ganska viktigt då Sällskapet inte har något kapital att finansiera ett antal förlustbringande seglingar med. Styrelsen är dock alltid öppen för goda uppslag från medlemmarna och red. ser gärna att diskussionen om driften inte avstannar med detta.

Stig Widéns uppslag om förhandsbetalande medlemmar kan väl för övrigt knappast karaktäriseras som reguljär trafik, det går väl närmast som just charterresa. Och det står givetvis medlemmarna fritt att slå sig tillsammans och dela kostnaderna för en resa, liksom vissa andra charterkunder.

Till att börja med hoppas vi på större anslutning till medlemskryssningarna, som för övrigt beräknas bli två även i år.

Red.

L Ä N G E L E V E Å N G B Å T E N

av Dag Almén

Nog kan SS Bohuslän hålla länge än, om hon hanteras varsamt och underhålles väl, samt drives utan några eftergifter åt de optimister som tror att man i dag kan driva reguljär kusttrafik med förtjänst. Det behövs endast en sommar med dåligt väder för att allt skall braka ihop.

Jag säger, som kapten Kilner en gång sa till mig : " Alla vill att marstrandsbåtarna skall finnas kvar. De är vackra att se på, och utgör ett dekorativt inslag i sommarlandskapet, men alltför få vill resa med oss för att det skall löna sig att fortsätta vår verksamhet. " Se bara på den dåliga anslutningen vid Sällskapets egna arrangemang - trots det vackra sommarvädret. Det är väl bevis nog för att den ekonomiska politik som Sällskapet Ångbåten bedriver i dag är den enda riktiga.

--x--

R E G U L J Ä R T R A F I K - går det f.n.?

av Stig Widén

Enligt styrelsen är svaret " NEJ ".

Man vågar dock invända att resor av den typ som Bohuslän gjorde en halv den 23 juli 1967 går att göra, och påminner anspråkslöst om reguljär trafik. Kunde inte sådana resor vara lika bra som de medlemskryssningar, modell familj på söndagsutflykt - vi far och vi kommer tillbaka - vad där emellan är får man se då - som utan allt för stor anslutning gjordes den 2 juli och 3 september 1967 ?

Sällskapets målsättning är visserligen att bevara en båt, inte att vara ett trafikföretag, och styrelsen har somligt att invända mot allt utom charterresor. Det är här man skulle vilja komma med en försynt bön. Skulle Ångbåten (ev. i annonsens form) kunna pejla känslorna bland medlemmarna? Ligger sådana resor som nämnts för långt från Sällskapets verksamhet? Eller var det rent av något dylikt som föresvävade åtskilliga " ångbåtsräddare ". Finns det männe fler än undertecknad, som skulle vara villiga att förhandsbetala? 40 medlemmar som betalade 30 kronor var skulle ju ställa oss i nivå med andra kunder hos den s.k.befraktaren. Det är ju hans möjligheter att inordna resorna i båtens program, och på tid, krafter och arbetslust hos dem som gjort till sin hobby att köra den, som jämte intresset för resorna bestämmer hur många det kan bli. Förekommer det ej också tilltänkta kunder med bara ett par tiotal färddeltagare, som dels finner 2.000 kr. i mesta laget och dels båtens utrymmen så rymliga att de kunde nyttja föreslagna resor?

--x--

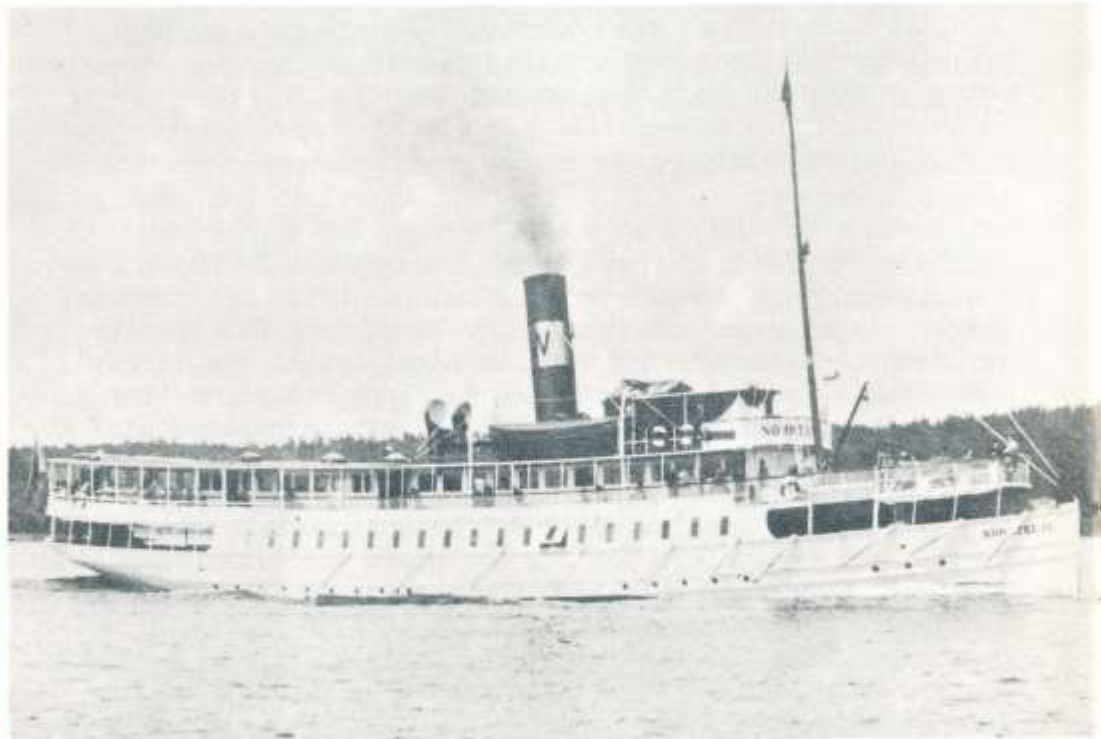
Recension.

"MÄLARBÅTARNA - en krönika i ord och bild om

Mälaren och dess vita ångare"

av Fredrik och Lennart Oldsjö. Natur och Kultur, 1967.
150 sidor och ungefär lika många bilder. Inb. 45:-

Boken består av två avsnitt, " Från postjakter till propellerångare " och " Mälarens vita ångbåtar " jämte en utförlig fartygslista. Den första delen behandlar tiden från 1667, då Olof Rudbäck d.ä.:s svåger Johan Lohrman startade vårt lands första reguljära sjötrafik med jakter



som seglades eller - i brist på tjänlig vind - roddes mellan Stockholm och Uppsala tre gånger i veckan, via Samuel Owens " Stockholmshäxan " från 1816 fram till mitten av 1800-talet, då tillgången på bättre konstruktionsmaterial möjliggjorde högre ångtryck och därmed högre varvtal på maskinerna, vilket i sin tur ledde till att propellerdrivna fartyg kunde ges samma och så småningom bättre fartresurser än hjuldrivna fartyg. Framställningen belyses med citat från äldre och nyare skönlitterära författare som Bellman och Almqvist.

Bokens mittparti behandlar ångbåtsperiodens höjdpunkt och nedgång, från 1920-talet fram till de sista av dessa dagar, då gamla Maja, officiellt kallad SS Mariefred, är ensam kvar.

Fartygslistan omfattar drygt tredjedelen av boken och är delad i två avdelningar, dels de tidigaste ångfartygen på Mälaren i kronologisk ordning, dels en alfabetisk förteckning över senare ångfartyg som under en eller annan del av sitt liv trafikerat Mälaren. Eftersom det förekom en livlig handel med andrahandstonnage mellan olika delar av Sveriges vattenvägar, så får man i fartygslistan en uppsjö av upplysningar även om fartyg på andra vatten - så t.ex. återfinns åtskilliga båtar som trafikerat Göteborgs skärgård. Fartygslistan är rykande aktuell, Caddys förlisning i september 1967 finns t.ex. med. Caddy byggdes 1855 som SS Föreningen och var vid sin förlisning förmodligen äldst i Sveriges Skeppslista.

I förordet skriver Oldsjö att den uttömmande, slutgiltiga historien om Mälarens ångbåttid fortfarande väntar på att skrivas - ett verk med vetenskapliga och med en avhandlings målsättning. Den som en gång ger sig på en dylik uppgift kommer att känna sig oändligt tacksam mot dem som medan tid var samlade in och skrev ner förstahandsintryck från dem som verkligen var med.

Bertil Holmström

PARTYGSMEKANIKER FÖR ÅNGFARTYG

Måndagen den 12/2 hände det saker i Bohusläns maskinrum. 7 man ur besättningen avlade då med gott resultat prov för Fartygsmekanikerexamen för ångfartyg. Examinator var lektorn vid Sjöbefälsskolan i Göteborg K. G. Lind. De flitiga var: Sven Hugo Bengtsson, Sven Faijersson, Stefan Forsblad, Carl-Johan Holm, Lennart Holm, Bert Johansson och Rolf Nilsson.

--X--

BOHUSLÄN UNDER SEGEL

Inte nog med att det finns fartyg med motor som gör anspråk på namnet Bohuslän. Även fartyg under segel har förekommit. Sålunda fanns i Skeppslistan under seklets första år ett fartyg med reg.nr. 1786, som under det välkända namnet hörde hemma på Skaftö, redad av J.A. Ödman. Skeppet var byggt av ek i Sunderland 1853 och mätte 318 bruttoton. Vidare öden är okända.

Under 1936 infördes till Sverige segelfartyget Victor Emile, byggt i St. Malo 1922. Mätande 189 bruttoton och byggd av ek, alm och pitchpine gick hon ut på fiske med ägaren Karl Emanuel Johansson i Grundsund som skeppare. Hjälpmotorn var på 120 hk, reg.nr. 8082 och namnet som sagt Bohuslän. 1940 blev hemorten Stora Kornö, men vad hände sedan?

Nummer 9147 Bohuslän var en motorträlare, byggd 1949 i Marstrand. Med hemort i Åstol ägdes hon av J.A. Johansson.

VEM HAR FOTOGRAFERAT?

På våra turer längs kusten ser man ofta människor som är ute på klipporna och fotograferar vår ångare. Det måste ha tagits en väldig mängd sådana bilder under de gångna två somrarna - för att inte tala om den tid som var därförut.

Vi har fått in några bilder, men skulle vara väldigt tacksamma för att få se några fler. Fotografier kan vi aldrig få för mycket av. De bilder vi får in tar arkivarien hand om, om inte ägaren vill ha dem i retur förstås, och lämpliga bilder använder vi sedan i mån av plats i detta lilla informationsblad. Skriv gärna på baksidan fotografens namn, adress och telefon samt var och när bilden tagits.

--X--

DETTA NUMMERS BILDER

Förra numrets mittuppslag har tydligen inspirerat till gissningar om varifrån den tagits. Gissningarna har mest gällt flygbild eller bro, och broar finns det som bekant några stycken att välja på inom fartygets aktionsradie - Göta Älvbron, Älvsborgsbron, Tjörnbroarna, ett omtyckt resmål, samt Skåpesundsbron. Den som gissat på Älvsborgsbron hade dock rätt, fartyget är på utgående ur hamnen för att hämta passagerare i Hjuvik i somras.

Silhuetterna på omslaget och annonsen på sidan 74 är förklarade där. Bilden på sidan 79 är en avfotografering av ett fotografi från 1896, ägt av Nils Rydbeck. Mittuppslaget har vi fått av Ragnar Bergman i Lysekil, där den togs på sommaren 1966 i samband med Sveriges Radios inspelning av TV - programmet Bohuslän. Bilden på SS Norrtelje på sidan 84 har vi fått låna av Dag Almén. Fotografen är dock okänd.

SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN.

Andra seglationsåret.

Vårt andra verksamhetsår, 1967, var ett bra år. Bra därför att solen sken ofta, besättningarna var många, och finanserna klarade sig hyggligt. Bra också därför att vår medlemskader växte. Med god vilja kunde vi även notera en ökning i de aktiva fritidsarbetarnas skara.

Året började med en mild vinter med drägliga arbetstemperaturer ombord. Ett par ny anskaffade oljekaminer värmdes efter bästa förmåga. Frammot våren började det se rörigt ut ombord som det skall göra före en säsongstart. Årsmötet ombord i "Viking" var mer välbesatt än vi hade hoppats på, och de luckor, som uppstått i funktionärslistan, fylldes utan större svårigheter.

På sedvanligt vis rundkördes maskineriet på valborgsmässocoften och efter några veckors hektisk städning och målning, kunde årets provtur äga rum den 2 juni. Allt fungerade väl, och redan nästa dag började sommarresorna, som beskrevs i föregående nummer av "Ångbåten".

Under vårt kryssande i skärgården kom de s.m.s. svaga länkarna att märkas. Kökspersonalen fick trots det nya köket ligga i som remmar, vilket är förklarligt, eftersom fartyget är byggt för linjetrafik och inte för de kryssningar, som vi gjorde. Personalanskaffarens arbete var heller inte av det slag man brukar köa efter. Att under juli månad uppbåda en fulltalig besättning kräver tid, ork och övertalningsförmåga. Befraktaren med sitt pusslande bland aktuella beställningar tillbringade allt längre tid med telefonsamtal för Sällskapets räkning.

När vi den 17 september stävade mot Göteborg, anade vi, att detta var säsongens sista resa, och när vädret senare vände till det sämre för flera veckor framåt, beslöt vi, att den 15 oktober skulle bli uppläggningsdag och startsignal för nya arbeten ombord. Vi vet nu, att det under säsongen inte går att utföra annat än servicearbeten ombord.

Under året diskuterades inom Sällskapet frågan om fartygets nyttjande under sommaren. Hittills har vi bland alla förhyrda turer lagt 2 à 3 medlemsturer varje säsong. Vi anser det självklart, att några turer måste vara öppna, d.v.s. utan att någon grupp eller sammanlutning abonnerat och därmed garanterat det ekonomiska resultatet. Det är väl historiskt riktigt, att vi vid dessa tillfällen försöker gå på fartygets gamla trade. Tyvärr är det ekonomiska utfallet av öppna resor sådant, att abonnerade resor måste till för att kompensera förlusterna.

Den rena föreningsverksamheten bedöms under året av ett årsmöte och tre nummer av "Ångbåten". Styrelsen sammanträdde under pågående arbeten ombord, när så behövdes. Vi skulle gärna velat öka kontakten med medlemmarna genom sammankomster etc., men tiden räckte endast till för fartygets behov.

Bättre kontakt med medlemmarna, andelsägarna, kunder m.m. har vi fått genom vår postbox och vår "sambandscentral" med nummer i telefonkatalogen.

Studieverksamheten i den alltid verksamma maskinavdelningen ombord har resulterat i ett flertal avlagda examina.

Kommande säsong nalkas nu snabbt och vi möter den med ett stabilt medlemsantal, ett lika stabilt men ack så klen antal arbetande ombord samt en ordnad men dock ganska svag ekonomi. Ett flertal beställningar finns redan, bl.a. från våra "gamla kunder" och fartyget är lika rörigt som vanligt så här års. I den lilla grupp, som träget samlas ombord måndags- och onsdagskvällar och oftast lördag förmiddag råder en klar optimism, även om den lagstadgade sjövärdighetsbesiktningen, som vi nu genomgår för andra gången, förorsakar ytterligare belastning i form av torrsättning och noggrann genomgång av säkerhetsutrustningen. Alla är emellertid övertygade om att SS "Bohus län" även 1968 skall segla ett inte föraktligt antal sjömil.