



# Ångbåten

Informationsblad från  
Sällskapet Ångbåten

Årg. 3 - Juni 1967 - Nummer 7

## ÅRSBERÄTTELSE FÖR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN ÅR 1966

Verksamheten under 1966 startade omedelbart på nyåret, i det att Sällskapets representanter for till Ringön och avslutade köpet av "Bohuslän". Detta skedde den 10 januari då antalet betalda andelar uppgick till närmare 600. Antalet medlemmar i Sällskapet vid denna tidpunkt var ca 300.

Vintern detta år blev lång och svår och kostade mycket brännolja. Istäcket blev allt tjockare runt fartyget, som lugnt bidade vårens ankomst vid Östra Frihamnsbryggan, trots tidigare hot om avhysning. Varje måndag, onsdag och lördag hela vintern igenom syntes rök ur skorstenen, tydande på verksamhet hos maskinfolket. Kärvt var det förvisso att börja

forts. sid. 46

### I DETTA NUMMER

bl a

Årsberättelse för år 1966 sid 45

s/s "Kållandsö" var m/s "Kållandsö" sid 47

Om master och mastpengar sid 53

Något om kustångare förr och nu sid 49

Exklusiv förhandstitt sid 56

Medlemskryssningar sid 56

## Årsberättelse (fr. sid. 45)

dagsverket med blåslampen på kylvat-  
tenrören till hjälpmotorn för att få  
ström till pannfläkten för att få eld  
under pannans 32 ton vatten. På däck  
kunde inget arbete utföras. Relativt  
tidigt bestämdes, att provkörning av  
maskinriet vid kaj skulle ske den 30  
april, på själva valborgsmässoafton.  
Djärva krafter inom maskinavdelningen  
vidtalade Smalfilmssällskapet att för-  
eviga händelsen, som förlöpte helt en-  
ligt beräkningarna.

Under pingsthelgen i slutet av  
maj inträffade nästa större evene-  
mang. Fartyget dockades då, grans-  
kades av kritiska ögon, skrubbades  
och bottenmålades. Ångpannan prov-  
trycktes och optimismen inom Säll-  
skapet steg.

Efter en längre tids planering  
bestämdes, att "Bohusläns" första  
resa i Sällskapets regi skulle bli  
en 10 dagars introduktionsresa med  
Lysekil som bas. Den 27 juni slut-  
besiktigades fartyget av myndighe-  
terna sedan stor möda nedlagts på  
att dels fräscha upp den slitna  
exteriören, dels komplettera den  
erforderliga säkerhetsutrustningen.  
Ett avtal med Sveriges Radio om viss  
medverkan i resan gav ett gott till-  
skott åt kassan och stor uppmärksam-  
het i pressen. Besöken i de gamla  
hamnarna Marstrand, Lysekil, Mollö-  
sund m fl syntes vara välkomna av  
publiktillströmningen att döma.

TV-resan följdes av några vec-  
koslutsresor till Marstrand, vari-

från ganska välbesatta tjörnbrokryss-  
ningar företogs. Den 7 augusti åter-  
kom "Bohuslän" till Frihamnsbryggan  
efter en tredagarskryssning i Före-  
ningen Mollösunds regi. I slutet av  
månaden hyrdes fartyget av Göteborgs  
Universitet och i september hade Rö-  
da Bolaget chartrat det. Årets sista  
segling gick åter i TV-regi, denna  
gång mot Vrångö och Tistlarne. Totalt  
var "Bohuslän" i fart 18 dagar under  
året och befälet utövades alterneran-  
de av kaptenerna Utbult, Forsblad  
och Petré.

Som tidigare nämnts observerade  
pressen vid många tillfällen under  
året välvilligt Sällskapets verksam-  
het. Åtskilliga spaltdecimetrar  
skrevs om vad som gjorts och om vad  
som ännu inte blivit av. Sällskapets  
publikation "Ångbåten" utkom med tre  
nummer. Redaktören efterlyste med  
jämna mellanrum artiklar och idéer  
att införas i tidningen.

Årsmötet avhölls den 15 mars i  
Sjöbefälsskolans aula. Mötet som  
var årets enda allmänna möte var  
väl besökt. Styrelsen sammanträdde  
under året 14 gånger, men dess arbe-  
tördes bl a av ordförandens militär-  
tjänst och sekreterarens avflyttning  
till annan ort.

Bland under året beslutade Åt-  
gårderna märks ombyggnaden av farty-  
gets ålderdomliga kök. Den gamla  
spåntade väggbeklädnaden liksom den  
övrige inredningen i köket finns  
inte längre kvar och en nästan ny

forts. sid. 48



M/S Skärgården i Marstrandsbolagets ägo  
(Foto tillhörigt Dag Almén)

## S/S KÅLLANDSÖ VAR M/S KÅLLANDSÖ

Som framgår av Dag Alméns artikel  
här nedan, var det i förra numret  
avbildade fartyget med namnet  
Kållandsö inget s/s utan ett m/s.  
Red. ber dels att få framföra en  
ursäkt till läsekretsen för den vilse-  
ledande informationen, dels att få  
uttrycka sitt tack till hr Almén för  
hans artikel och för bilden av m/s  
Kållandsös systerfartyg. Vi hoppas  
på flera bidrag från vår läsekrets!

Jag hoppas att det inte anses o-  
passande att skriva om motorfartyg

"Ångbåten". Det i förra numret  
omnämnda fartyget Kållandsö var  
nämligen motordrivet redan från le-  
veransen 1908. Så var även den yng-  
re system Skärgården, vilken var i-  
dentisk med Marstrandsbolagets lilla  
"Stänka" och sålunda väl passar in i  
sammanhanget.

M/S Kållandsö byggdes i Sjötorp  
1908 av ek och furu och försågs  
med en motor om endast 20 HK.  
Hon trafikerade Kinnevikens mellan  
Lidköping och Kållandsö tills i  
början av 20-talet, då hon fick  
namnet Årjäng med Köpmannebro som  
hemort. Här var hon registrerad  
ända till 1959, då skeppalistan  
angav "Användes ej till sjöfart"  
- och undra på det, då endast  
järnspanten stack upp som revben  
ur det ruttnande skrovet i en stil-  
la vik i närheten av hemorten.

Hur gick det för Skärgården då?  
Hon såldes redan under första  
världskriget till Almqvists fisk-  
affär i Göteborg och inköptes 1921  
av Marstrands Nya Ångfartygs AB.

forts. sid. 54



BOHUSLAN

## Kustångare (fr. sid. 49)

tyget NORRLAND; skulle man bara till Gefle (eller rentav Norrtälje eller Öregrund) kunde man i stället välja Ångfartyget ELLIDA. Övriga svenska kustångare från 1838 var GOTTLAND (Stockholm-Södertälje-Westervik-Wisby), GRIPEN (Stockholm-Södertälje-Nyköping), KOMETEN och NORRKÖPING (båda på rutten Stockholm - Södertälje - Norrköping)samt slutligen KRONAN om vilken det sägs: "Afgår hvarje Tisdag från Stockholm och hvarje Fredag från Norrköping, går långsammare än föreg. Afgiften är blott 3:16 för salong och 2:-- för däckplats; samt för fraktgods för hvilket detta fartyg egentligen är ämnadt, föga mer än å seglande fartyg."

Om uppgifterna i "Handbok för Resande i Sverige" är fullständiga, har det år 1838 inte funnits någon ångbåtstrafik längs Bohuskusten. Vid beskrivning av hur man tar sig från Uddevalla t ex till ön Orust nämns att man på några ställen "färjas öfver sjön" eller åker "båtskjuts". Däremot kunde man åka ångbåt från Göteborg till Norge, såsom framgår av följande notis:

"Mellan CHRISTIANIA, GÖTHEBORG, HELSINGÖR och KÖPENHAMN. Med Norska Ångfartyget "Prinds Carl". Från 4 Juni till 16 Augusti, med anlöpande av Helsingborg, på såväl fram- som återresan. Avgår fart. från Christiania hvarje Tisdag kl 6 fm till Göteborg dit det beräknas ankomma Onsdagar kl 8 fm.

Partyet anlöper Dröbak, Horten, Moss, Walløe". Biljettpriset mellan Göteborg och Christiania är inte angivet, men t ex mellan Göteborg och Köpenhamn kostade första plats eller aktersalong 9 Spd. För andra plats (i Förkabyssen) hälften. "På första platsen få fritt medföras saker till 4 lisp vikt; och på 2:a platsen hälften så mycket.

Drickspengar för uppsättning betalas särskilt med 8, 12 å 16 sk. i mån av resans längd. Fyrhjuligt åkdon betalas lika med två, och tvåhjuligt lika med en aktersalongsplats".

Bortsett från de moderna bilfärjorna är nu kustångarten ett minne blott. En av de sista, bortsett från Marstrands- och Uddevallabåtarna, var väl Sveabolagets "Birger Jarl" (bilden ovan), som åtminstone så sent som år 1943 trafikerade rutten Stockholm - Kalmar. Säkert finns det någon läsare som känner till närmare detaljer om gamla "Birger Jarls" slutliga öde. Sveabolagets turbindrivna "Regin" (byggd 1921) ligger numera under namnet "Princessan Regina" upplagd vid Eriksbergs varv, medan systerfartyget "Ragne" (byggd 1919) håller på att förtäras av herr Johannissons skärbrännare uppe vid Ringön. Ett öde som väl besparats s/s Bohuslän för åtskilliga år framåt.

## OM MASTER OCH MASTPENGAR

Gamla tiders sjöfolk var helt utlämnade åt vädrets makter för att få en lyckosam seglats över haven. Alla knep och konster kunde där behöva utnyttjas för att stå väl med vädergudarna. Alla gamla klipperskepp (med enstaka undantag, om följdriktigt också följdes av en efterhängsen otur) lär ha haft en guldsovereign placerad under varje mastfot. Traditionen tycks ha varit vid liv så sent som 1914 å "Bohusläns" första master restes. Troligen med hänsyn till att ett ångfartyg var mera oberoende av vädrets växlingar än segelfartyg, ansåg man sig tydligen kunna komma billigare undan med mastpengarna: en tvåöring från år 1888 under förmasten och en tre-öres färjepolett under aktermasten.

Under den gångna vintern togs masterna ner och befanns då vara i så dåligt skick att de måste bytas mot nya. Nya master - nya mastpengar! Under förmasten finns nu en ettöring och en tvåöring från 1966 (Sällskapetets första seglatsång), under aktermasten en blank 50-öring från samma år. De gamla mastpengarna kommer i sinom tid att placeras inom glas och ram och hängas upp på röksalongens nyrenoverade akterskott.

Till BIBLIOTEKET har Bengt E Johansson donerat ett ex av "Färjan 6 - KÅserier om en färja" av Bertil Appelgren ("Apel"). Biblioteket kommer så småningom att finnas samlat ombord på s/s "Bohuslän". Bibliotekarie är Bertil Holmström, tel 49 29 34.

## BILDERNA I FÖRRA NUMRET

blev tyvärr utan text, varför vi här skall förklara oss litet närmare.

Första sidan var en reproduktion av en del av en originalritning på SS Bohuslän ur Sjöfartsmuséets arkiv, kallas "SS no 166. Järnritning", och visar en del av akterskeppet.

Sid 36 visar en sidoprojektion av Svenska Lloyds MS Saga.

Sid 37 är en reproduktion ur Svenska Lloyds avskedsannons för sina två trotjänare.

Sid 38-39 visar som synes Sällskapetets klenod strax före en tilläggning vid Klippans ångbåtsbrygga på hösten förra året. Foto S A Boman.

Sid 41 är som framgår i detta nummer ej SS utan MS Källandsö. Ur Sällskapetets arkiv.

Mittuppslaget i detta nummer visar SS Bohuslän i Lysekils hamn sommaren 1966 i samband med TV-inspelningarna. Lägga märke till Sveriges Radios kraftförsörjningsaggregat på backen! - Foto R Bergman.

Kölldönsö (fr. sid. 47)

För detta välkända företag gick hon först mellan Marstrand och Skärhamn på Tjörn och sedan i Göteborgs norra skärgård, huvudsakligen på traden Göteborg-Flyghamnen-Hjuvik. Färden utsträcktes vanligtvis till Kalvsund, eftersom befälhavaren, skeppare August Hultfeldt bodde där.

Det stolta motorfartyget Skärgården som också byggdes i Sjötorp av trä år 1813, drevs av en fotogenmotor om 50 HK. Jag minns mycket väl "Stånka", som dansade så käckt på vågorna vid Skalkorgarna. Nog skämtade mar ibland litet respektlöst med gubben Hultfeldt. När västanvinden låg på lockade vi in "Stånka" till Hjuviks brygga, fastän ingen skulle med. De 50 hästkrafterna räckte inte till att backa sig ut igen, varför hon med hjälp av trossar och villiga pojkar fick vändas runt och på så sätt ta sig ut ur den besvärliga viken.

För övrigt var "Stånka" inte särskilt populär bland trafikanterna. Tacka vet jag, när Bohuslän eller någon av de stora fina båtarna la te till vid Hjuviks brygga på in-turen från Marstrand. Detta hände ibland på västkanten, när de ordinarie fartygen höll på att utrustas för den kommande säsongen.

M/S Skärgården såldes 1944 till Göteborgs Trafik AB för att sättas in som passbåt mellan Hjuvik och Garna i Norra skärgården. Men hon kom inte mer i trafik utan högg upp. Skrovet lär än idag ligga som underlag för en brygga i skärgården.

Dag Almén.

KASSÖREN väntar fortfarande på några medlemsavgifter. Den som till äventyrs ännu ej inbetalt medlemsavgiften kan göra detta på bifogade bekväma inbetalningskort.

Tidningen ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 16009, Göteborg 16. Kontakt med redaktionen kan även tas muntligen per telefon 29 00 41 (S A Boman) eller 49 29 34 (Bertil Holmström).

## EKONOMISK RAPPORT FÖR VERKSAMHETSÅRET 1966

Bilaga till Sällskapet Ångbåtens verksamhetsberättelse

### Vinst och Förlust

	<u>Debet</u>	<u>Kredit</u>	
Bunker	3.562:20	20.658:29	Driftsintäkter
Underhåll	4.307:22	5.706:25	Medlemmar
Försäkring	2.184:00		
Driftskostn.	4.101:30		
PR-konto	2.146:71		
Div.result.	259:01		
Seglations- överskott	9.804:10		
	<u>26.364:54</u>	<u>26.364:54</u>	

### Utgående Balans

	<u>Debet</u>	<u>Kredit</u>	
Kassa	887:82	75:00	Medlemmar
Bank	6.049:94	14.784:57	Kapital
Postgiro	7.921:81		
	<u>14.859:57</u>	<u>14.859:57</u>	

### Red:s kommentarer.

I ovanstående balansräkning är, enligt vad red. erfarit, inte inräknade de bundna tillgångar som befinner sig under mastfötterna (se artikel på annan plats i detta nummer). I skrivande stund är vidare de likvida medlen betydligt blygsammare än vad som framgår av siffrorna ovan. Seglationsöverskottet skall ju användas till fortsatt återställande av "Bohuslän" i hennes gamla fina skick - och utgifterna härför blir ju till stor del märkbara just under vårmånaderna, då man skall betala alla räkningar på alla grejor som behövts under vårutrustningen.

Faktum kvarstår emellertid - för troligen första gången i sin historia är o/s "Bohuslän" helt skuldfri!

## M E D L E M S K R Y S S N I N G A R

Under praktiskt taget varje veckoskifte under sommaren är vår kära Ångbåt uthyrd till olika organisationer. På det preliminära programmet står emellertid också tre kryssningar i egen regi för Sällskapetets medlemmar (samt i mån av utrymme även allmänheten), nämligen söndarna den 2 juli, den 23 juli och den 3 september. Preliminärt har vi tänkt oss att lämna Stenpiren kl. 09.00 (från Östra Frihamnsbryggan en halvtimme tidigare), göra en dagstur en bit uppåt kusten samt vara tillbaka i stan vid 16.30-tiden. Den medlem, som vill vara säker på att få plats bör skicka in en förhandsanmälan till Sällskapet (Box 16009, Göteborg 16). Den som föredrar att bestämma sig i sista stund kan i stället studera dagspressen dagarna närmast före utflykterna - håll bara utkik efter den välkända siluetten i annonsspaltarna!

## EXKLUSIV FÖRHANDSTITT

### ur nästa års verksamhetsberättelse

Genom skickligt utnyttjande av en läcka i de inre kretsarna är Ångbåtens redaktör redan nu i stånd att ge några glimtar ur innehållet i den verksamhetsberättelse för år 1967 som annars inte blir offentliggjord förrän nästa vår. Bl a torde där komma att återfinnas följande:

Årsmötet för år 1967 avhölls den 14 mars ombord i barken Viking och var synnerligen välbesökt.

Säsongens seglingar inleddes med en provtur den 2 juni, följd av en charterresa för Bohus Nation den 3 juni och en för Visans Vänner den 4 juni i samband med invigningen av Taubehuset.

Liksom under föregående år har Sällskapetets verksamhet varit föremål för välvilligt intresse i tidningspress och etermedia. Sällskapetets publikation "Ångbåten" utkom med flera nummer. Red. efterlyste med jämna mellanrum artiklar och idéer att införas i tidningen.

Ytterligare arbeten på fartyget skulle ha utförts om det funnits tillräckligt med folk. Flera vädjanden om ökade arbetsinsatser utsändes till medlemmarna men förklingade i alltför s utsträckning ohörda. (Om det skulle visa sig att den sista passusen saknas i nästa årsberättelse, är ingen gladare än red. Utom förstås basarna för de olika arbetena ombord).