

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 4 - December 1968

Nummer

10

SÄSONGENS RESOR av Bo Starmark

Årets seglingar blev fler än föregående års: 23 st mot 21 förra året. De började, efter en hektisk förberedelsestid, med en teknisk provtur den 18 maj. Dagen efter gick ångaren med 85 passagerare till Skärhamn. "Sittande middag" hade beställts och vår intendenturpersonal fick händerna fulla hela resan.

Onsdagen 22 maj hade våra vänner på "Viking" hyrt ångaren, som de själva bemannade. Sällskapet släppte till befälhavare, en däcksmän och två maskinister. Under seglingen till Marstrand tjänstgjorde ångaren som training ship för de olika besättningskategorierna.

Hotell Volrath Tham blev vår nästa kund. Man hade bjudit sin sommarpersonal till en tur, som gick till Marstrand och Kyrkesund. Återresan i stiltje och solsken gjorde ett stort intryck på våra kunder, som höll ett spirituellt tal till ångaren och besättningen. Vid ankomsten till kajplats 11 hurrade man, vartill vår kapten lät ångvisslan ljuda.

En kylslagen medlemstur gick 25 maj till Marstrand och Klädesholmen, och dagen därpå embarkede 200 medlemmar ur Naturskyddsföreningen med prof. Beskow i spetsen för en studieresa till Gullholmen och Hermanö. Man medförde både god aptit och gott väder. Partygets ankomst till Gullholmen väckte stor uppmärksamhet och många kom ombord och besåg salonger och maskinrum.

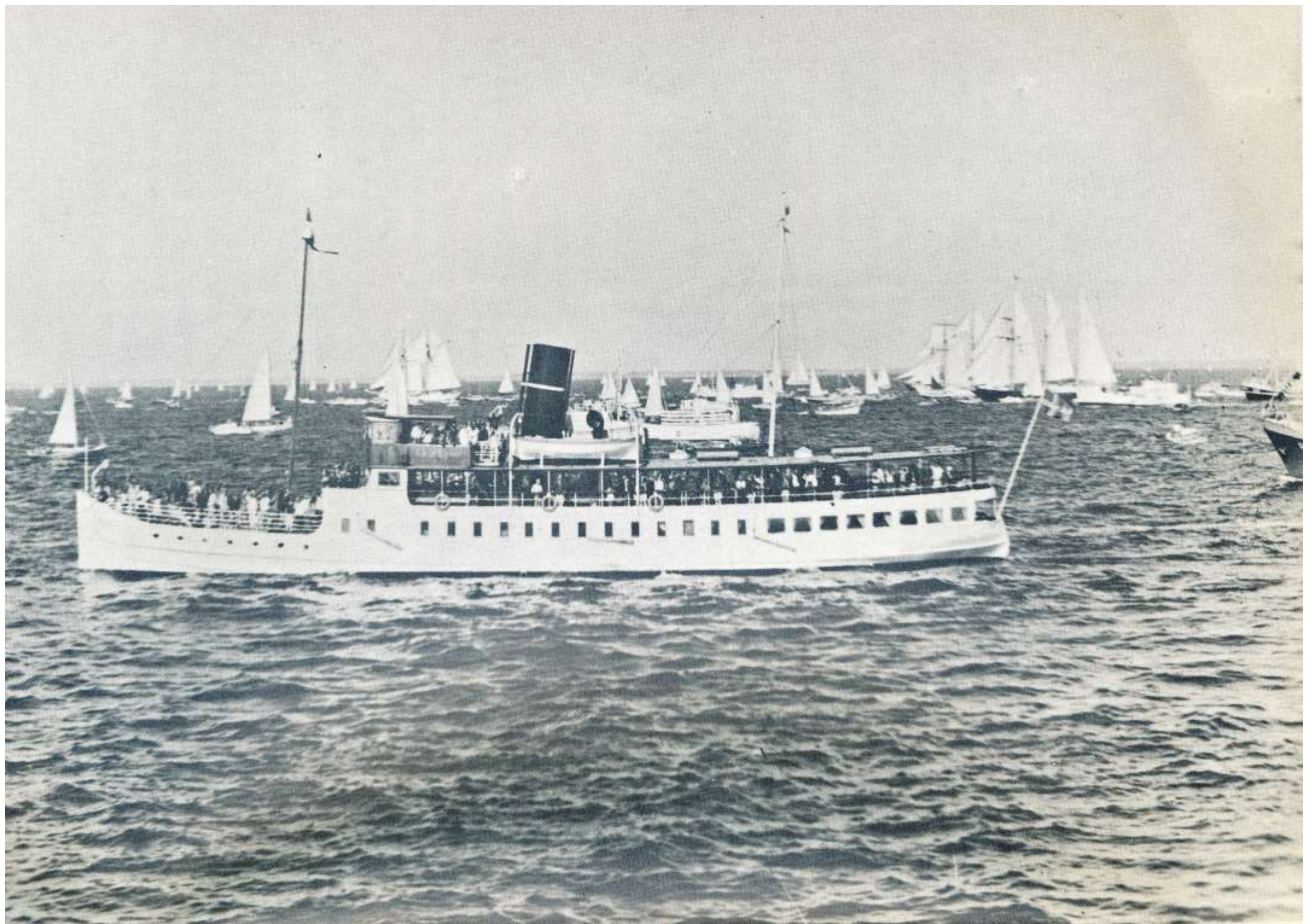
OMSLAGSbilden föreställer Bohusläns imponerade skorsten, ångfartygets kännetecken. Under vintern försedd med en plåtbasket för att inte släppa ner regn och snö i ett välpolerat maskinrum - under sommarsäsongens weekender krönt av en värmedallring eller en svag rök-slöja, ett tecken på skickliga eldare, men någon gång också av ett bolmande, kolsvart rökmoln när denne slåss med brännheta, tredskande oljebrännare.

Wilson & Co hade länge hört sig för om man kunde få chartra ångaren en vardag och efter mycket lirikande kunde besättningen ställa upp till en segling, som givetvis förhäriligades av sol, värme och svag vind. Vi seglade från Stenpiren ut till Skandiahammen, där Wilsons anläggningar besågs. Kajflanören kunde glädja sig över åsynen av två vackra men olika fartyg: MS "Svea" och SS "Bohuslän". I denna ljumma försommarafton gick resan sedan vidare norröver runt Marstrand och åter.

Fredagsafton 31 maj förde med sig en "svår" segling, då våra kunder, en rörgrossistfirma dels önskade sittande middag, dels ville ha flera rätter och excellenta drycker. Resan blev lyckad tack vare en storinsats av vår intendenturpersonal med bistånd av Restaurant Sofus och hovmästare från "Viking".

Maj månad blev således betydligt mer arbetsam än vi tänkt oss med fler seglingar på vardagar, men trots detta var det aldrig några större problem med att få besättning till fartyget, något som många av oss trott skulle bli en stöttesten. Desto lugnare blev juni: endast två seglingar. 120 pensionärer seglade den 8 till Marstrand och den 26 for 175 läkare dit. För att ge gott utrymme åt alla, hade Sällskapet då även chartrat MS "Styrsö", där ytterligare ett hundratal läkare fick plats. Denna dag blåste det och

NÄSTA uppslag får försöka ge en föreställning om hur trångt det var i vattnet utanför Vinga den 3 augusti, då starten gick för Sail Training Race. På vänstersidan skimtar bakom Bohuslän en svensk, en fransk och en engelsk seglare bland alla andra flytetyg. På högersidan får man en uppfattning om båtättheten, runt kappseglarna. I förgrunden stäven på startfartyget, fregatten Visby. Foto S.H.Bengtson.

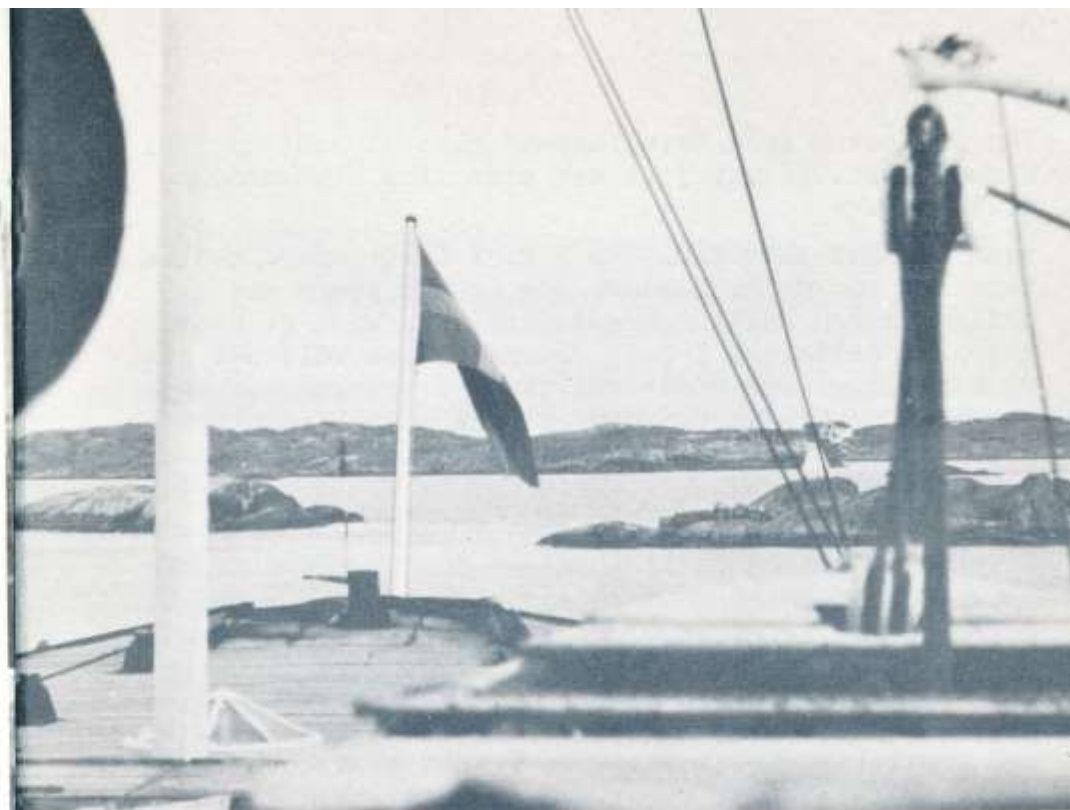




vi gjorde en gir ut på Marstrandsfjorden för att känna på sjön. Som väl var blev ingen opasslig.

Vår gamle stamkund Föreningen Mollösund gynnade oss även i år med en beställning och på fredags afton 12 juli ångade vi norröver med några mollösundare ombord, som passade på att fara hem på det gamla sättet. Som vanligt blev ångaren mottagen med sång, musik och hurrarop. Följande dag ångade vi norröver med 150 glada mollösundare. På Islandsberg sänktes flaggen till hälsning besvarad av ångaren på samma sätt och med tre långa ur visslan. Det var här den unge Evert Taube i seklets början inhalerade den kungliga kolröken från den förbiångande "Drott". Då vi ljudlöst passerade klipporna vid Smögen, var det många badbrudar, som blev överraskade. På Soten rullade ångaren så vackert och några ombord blev mycket betänksamma och stilla. Men Sotenkanalen var lugn och vacker och då vi åter siktade Mollösund hade alla tysta varelser på mellandäck försvunnit. Nästa dag hade de äldre i Mollösund kommit ombord för en stilla tur runt Orust genom Stigfjorden och Malö Strömmar. Till vår glädje hade flera av Marstrandsbolagets trotjänare med anhöriga mött upp.

Under veckoslutet 19-21 juli tillryggalades åtskilliga sjömil. På lördagen seglade vi för Bohus-Malmöns Badgästförening och på söndagen för motsvarigheten i Bovallstrand, men redan på fredag kväll lämnades Östra Frihamnsbryggan. Då vädret var stilla och besättningen lysten på en annorlunda resa, beslöt kapten att göra några extragirar. Inledningsvis tog vi Tjörnekalvrännan, och Rönnängs invånare fick veta hur en ångvissla låter en stilla kväll. Sedan tog vi Flatholmshålet, Jungfruhålet, Hjärterösund och Toftösund, varefter rorgångaren tog slut i armarna och fick förfångas. Norr Mollösund girade vi vackert ned till Bockholms-hålet, där en folkbåtsseglare, som sökt natthamn, höll på att sätta lilla kvällspärulan i halsen, då "Bohuslän" likt Flygande Holländaren ljudlöst kom glidande i mörkret. I mörkret trevade vi oss vid



Det s.k. Jungfruhålet vid Hjärterösund sett norrifrån över Bohusläns båtdäck. Foto red.

23-tiden in till granitkajen på Malmö.

Så kom badgästerna följande dag och man ville fara till Koster. Det blev en lång kryss med girar in förbi Hunnebostrand, Fjällbacka, Grebbestad och genom Hafstenssund. På Nordkoster låg vi någon timme och sedan express till Malmö. Då våra passagerare debarkerat, gick vi blindtur utomskärs till Bovallstrand, som gav ångaren ett hjärtligt mottagande. Ångvisslan ljud och folk samlades i stora skaror på ångbåtsbryggan. Även i Bovallstrand ville man fara till Koster och återigen blev lotsbryggan där ångbåtsdito. Förutom gott humör hade man också med sig stora mängder sol och värme, vilket räckte hela dagen. Efter en

lång blindtur från Bovallstrand gled vi sent in till hemmahamnen. Så var juli med sina fina kryssningar till ända.

Även augusti blev fin. Den 2 gick årets andra medlems-tur. Det var en kvällstur, som främst avsåg att ge medlemmar och andelsägare tillfälle att se de stora skeppen, deltagare i Sail Training Race följande dag. På sedvanligt vis rådde stiljte och solsken och kap-ten beslöt göra en extragir ut genom Snobbrännan för-bi Trubaduren och runt Vinga, en improvisation, som blev mycket lyckad.

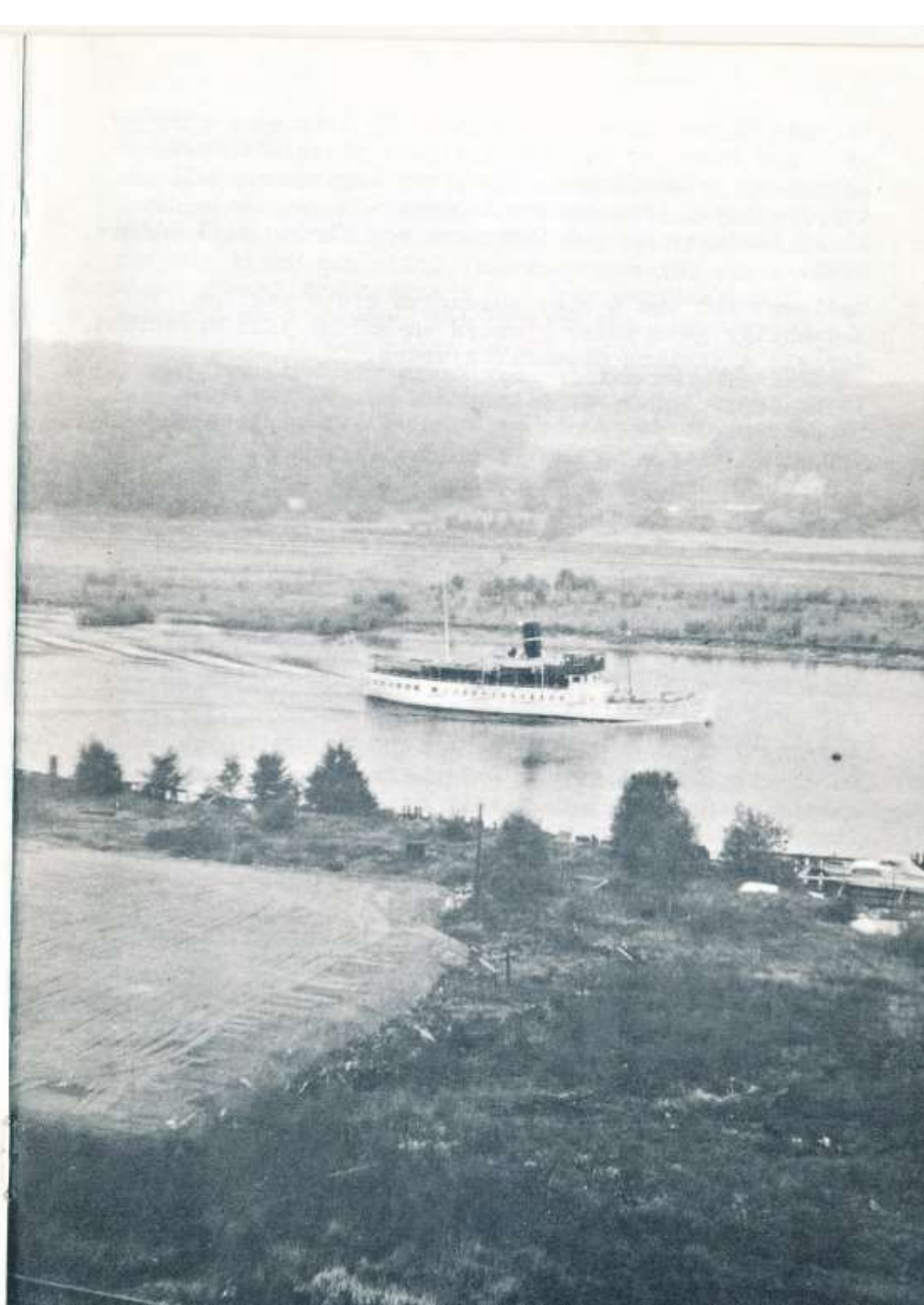
Sail Training Race. Hjuviks Båtklubb hade sedan ett år tillbaka chartrat vår ångare och 150 lyckliga hjuvik-are kunde glädja sig åt värme, sol och svag vind. Då fartyget skulle gå utomskärs, "stor kustfart", kunde tyvärr inte fler få följa med. Efter några timmars kryss i skärgården, ångade vi ut några mil och såg starten. Genom skicklig manövrering erbjöds passager-are och lediga besättningsmän granna syner och foto-motiv. Befälet hade annat att tänka på. Det gällde att samsas om utrymmet tillsammans med ca 3000 flyte-tyg av alla slag. Men den dagen blev förvisso sommar-ens höjdpunkt för åtskilliga.

Den 17 hade Luftvärnets Kadettskola chartrat fartyget. Man höll kadettbal på Carlstens fästning och ville fara dit ståndsmässigt. Balen började kl. 19 och ebb-ade ut vid 3-tiden på morgonkulan. Dessförinnan hade besättningen hunnit både tära en stilla räksupé och ta en tupplur.

Återigen blev det en långsegling. Druidorden for arla den 31 till Grebbestad express, ty man hade bråttom. Vi återvände med dem nästa dag.

Den 7 september fick ångaren gå i okända vatten. Nor-diska Geoteknikermötet hade varit i Trollhättan och

"PÅ DIKET". På väg mot Trollhättan tidigt på morgonen den 7 september. Foto Bengt Boman.



önskade befara älven med ångbåt. På återresan fick vi ligga stand by vid den tidigare påseglade Marieholmsbron i tre timmar. Bron hade lagats och höll på att justeras. Våra kunder debarkerade vid Lärje och kl 19 hämtades de vid Stenpiren och fördes till Långe- drag.

Medlemsturen den 8 blev säsongens sista segling. I sedvanligt gott väder gjordes en badtur till Marstrand, där ett 4 timmars uppehåll gjordes.

Ytterligare turer var planerade, men oförutsedda händelser gjorde, att våra kunder tyvärr måste säga upp sina charters.

S.

NÅGRA TERMER

Språng - välbekant kurva, som beskriver däckslinjens höjning i för- och akterskepp. Tas numera vanligen bort men avsåg att genom höjning av ändskeppen ge fartyget bättre möjligheter att hålla däckets torrt i sjö. Bohuslän har ganska normalt språng.

Däcksbukt eller balkbukt - däckets kupighet tvärskepps, vanligen kraftigare i övre liggande däck. Även denna kurvatur försvinner numera, vattnet rin- ner av däckens ändå genom fartygets ständiga rörelse i sjön. Bukter finns i alla Bohusläns däck utom i undre däck i för- och akterskepp.

Flare (eng.) - den utåtfallande kurvaturen i ändspantens övre delar. Eftersom spanten under vattnet i ändarna måste vara relativt tunna för undervattens- kroppens slankhet, måste man för att få bra däcksyta låta spanten falla ut i sin övre del.

Tumble home (eng.) - fartygssidans lutning in mot centerlinjen ju högre upp man kommer. Inåtlutningen är önskvärd för att inte högre liggande däck vid mindre slagsida skall kroka i kajer etc. Kan obser- veras på Bohuslän.

--x--

ÅNGBÅTSÖDEN

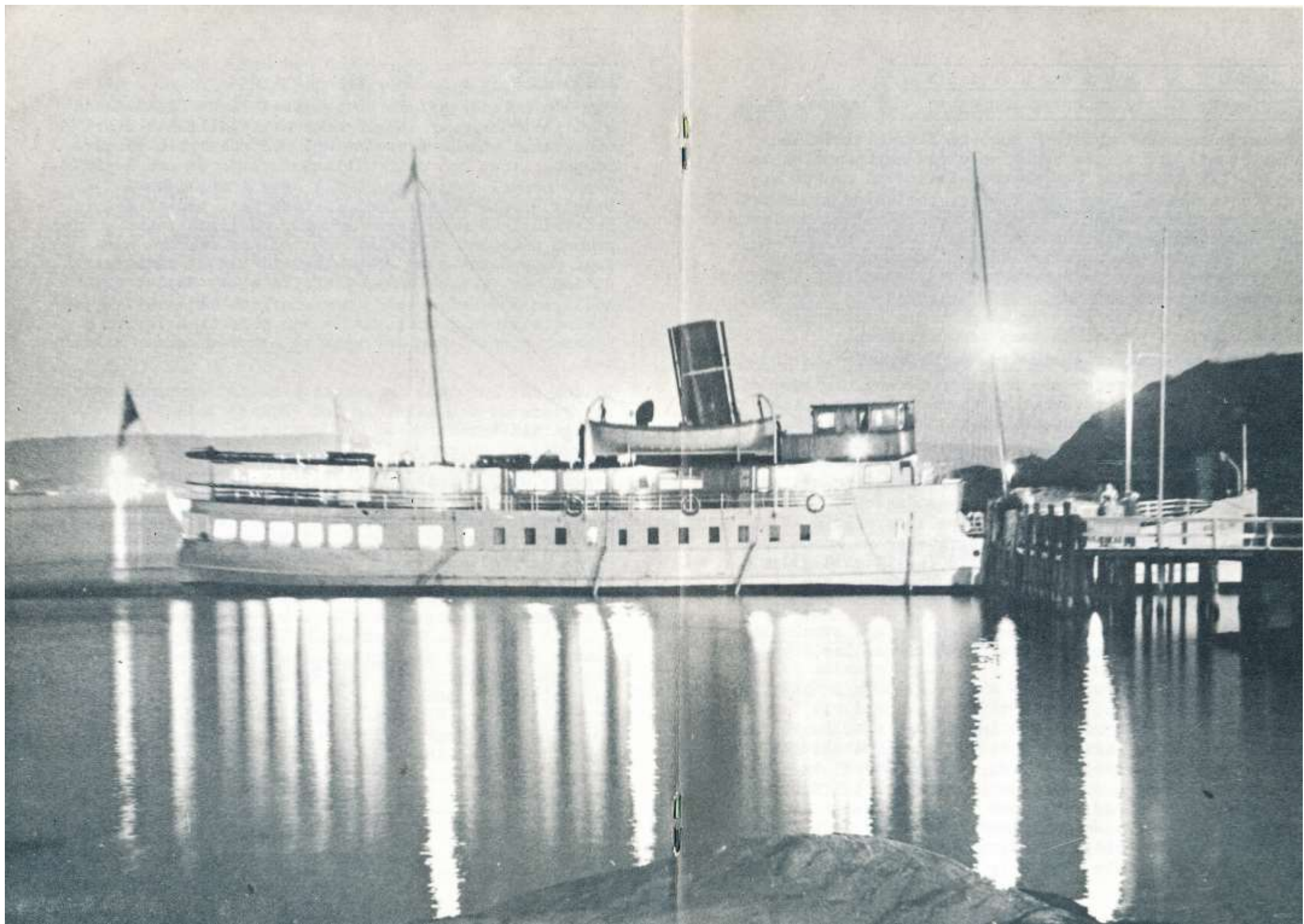
Den som ibland tar sig en promenad längs Fiskhamnens härliga träbryggor lägger ofta märke till hur stora och granna våra trälare nu är, med radar och vackert färgade linor och allt. Ibland fascinerar man av någon gammal fraktskuta i all dess skröplighet. Längst bort i väster, mot Fiskets Hus, brukar det dock aldrig finnas något sevärt, möjligen någon gammal pråm med skrapfisk runt vilken måsarna sam- las. Just denna pråm är emellertid ganska intressant om man ser på dess namn, Victoria eller Balder eller möjligen Kosterfjorden. Inte tror man att t.ex. Victoria är en gammal kändis men säger man Färjan 5 klarnar minnet. Men det syns på skrovet om man tittar ner.

Balder då? Förvisso en gammal präktig bogserare med isbrytarstäv och allt. Är det "Rödås" Balder? Vore roligt att veta.

Kosterfjorden kom till saltvattnet sent. Från det hon byggdes av W. Lindbergs i Stockholm 1879 fördrev hon tiden uppe i Norrland som Duncker av Umeå. Med 64 hk ångmaskin (compound, 4,5 kgs tryck) upplevde hon en kantring i Ume älv i augusti 1930 men iståndsattes igen. 1940 synes hon ha kommit hit ner till västkust- en, fortfarande som Duncker och ägd av inte obekante Charles Eriksson. I vilken trafik gick hon då? Varö blev namnet en kort tid 1945 i G. Bartleys regi. I maj -45 står A.R. Gustafsson som hennes ägare och namnet är nu det slutgiltiga. Kosterfjorden. Ångan fick vara med ännu ett tag, ända till 1949, då en tvåcylindrig "tändkula" fick taga över. Enligt rykt- en skall hon ha uppenbarat sig som vinterbåt i Göte- borgs norra skärgård vintern 52-53, förhyrd av Linje- buss. 1954 nalkades slutet trodde man, men Glückmans metallaffär sålde henne vidare till Göteborgs Torsk- mjölsfabrik.

--x--

PÅ NÄSTA uppslag ligger Bohuslän vid Långe- drags ångbåts- brygga på kvällen den 7 september efter att ha varit i Trollhättan tidigare på dagen. Foto Bengt Boman.



S Å K O M B O H U S L Ä N T I L L -

RESULTATET AV ETT NOGGRANT FÖRARBETE

av Dag Almén

Redaktionen för "Ångbåten" har vid flera tillfällen anmodat mig att skriva något om vårt gemensamma skötebarn - S/S BOHUSLÄN. Men det finns inte så mycket att erinra om detta lyckosamma fartyg, som under sin snart 54-åriga verksamhet klarat sig ganska helskinnat, trots de påfrestningar åretruntrafik ställer på ett kustfartyg på våra breddgrader. Någon lindrigare grundstötning, en och annan ovanbordsskada vid oundvikliga törnar under ogynnsamma omständigheter är inget att orda om, i jämförelse med de äventyr många andra kustångare råkat ut för i sin hårda kamp för tillvaron.

Men vår kära ångbåt har en lång förhistoria, som kanske kan intressera. Varför ser Bohuslän ut som hon gör, och vilka faktorer har inverkat på fartygets utformning från förberedande diskussioner till färdiga ritningar?

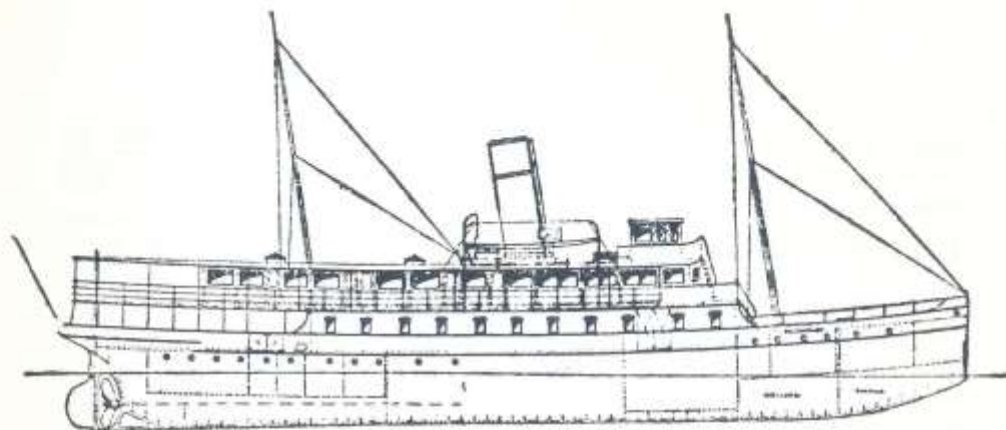
EN JÄMFÖRELSE MED STOCKHOLMSBÅTARNA

Ingen av marstrandsbåtarna hade före Bohusläns tillkomst matsal på övre däck - inte ens den 1904 levererade ångaren Marstrand. Detta påpekades alltid av västkustsemestrande stockholmare. I elegans kunde våra båtar inte mäta sig med exempelvis de vidsekelskiftet byggda praktfartygen Norrtälje och Express - flaggskeppen i ostkustens skärgårdsflotta.

Skulle man inte kunna konstruera en typ med stockholmståtarnas bekvämlighet och västkustståtarnas lastdrygheit och sjövärdighet?

PLANER SMIDES

Styrelsen för Marstrands Nya Ångfartygs A.B. beslöt vid ett sammanträde i oktober 1911 att anskaffa ett förtraden lämpligt fartyg. Den förstärkta styrelsen diskuterade både länge och väl det planerade nytillskottet. Man såg sig först om efter ett begagnat fartyg och fann också ett sådant, som kanske skulle kunna lämpa sig för de bohuslänska förhållandena. Ångaren Balder av Norrköping var till salu. Hon byggdes i Stockholm 1898, var



Stockholmstypen omplanterad på västkusten.

37 m lång och 7,1 m bred, men hade ett djupgående av 3,25 mot marstrandståtarnas 2,7. Trots elegant passagerarinredning och rymligt lastrum blev hon inte någon marstrandståt. Hon var för djupgående för Albrektsunds kanal och vissa passager innanför Hjärteröfjorden.

Man diskuterade ånga kontra dieselmotor, som nu på allvar började installeras i både stora och små fartyg. Tack och lov segrade ångmaskinen. Offerter begärdes från varven och tidningarna visade stort intresse för projektet.

HANDELSTIDNINGENS FÖRSLAG

HT lät sålunda Eriksbergs Mek. Verkstad utarbeta ett förslag på grundval av de erfarenheter varvet hade från flera lyckade skärgårdsbåtar för ostkusten. Det gällde sålunda att omplantera stockholmstypen för västkustförhållandena, och resultatet ses här bredvid. Det blev ju faktiskt en ganska lyckad kombination av S/S Norrtälje och den ännu inte påtänkta S/S Bohuslän. Matsalen låg här längst föröver i däckshuset och nedgången till mellandäck tvärs akterkant av mellandäck - precis som på stockholmståtarna. Här fanns ett rym-

ligt lastrum midskepps och portar i sidorna och fördäckets var förhöjt för att öka sjövärdigheten - precis som på marstrandsbåtarna.

ÅNGAREN BOHUSLÄN TAR FORM

I november 1912 var styrelsen färdig med sina utredningar, och Eriksberg fick som bekant order på en Ångare, som i modifierat skick behöll huvuddragen av det ett år tidigare skisserade förslaget. Den planerade styrmaskinen installerades dock aldrig. Det var inte av ekonomiska skäl, utan av hänsyn till passagerarna, som ansågs bli störda av den lilla pustande ångmaskinen på bryggdäcket. Därför får Svante Geggen än i dag slita med sin stora ratt, och kanske ändå inte orka få över rodet i rätt tid efter en backmanöver.

Fartyget sjösattes den 15 dec. 1913 och döptes till Bohuslän. Även namnet Carlsten lär ha varit på tal. Om dopet skedde mot styrelsens majoritet, är mig obekant, då protokollen från denna tid tydligen förstörts i samband med flyttning. Kanske kan vidare forskning ge klarhet i den tvekan, som framfördes på sid. 70 i nr 8 av "Ångbåten".

Ångaren Bohuslän levererade den 14 maj 1914 och har i stort sett bibehållit sitt utseende. Redan efter ett par år förlängdes teakbarriären på bryggan akteröver, och vindskydden på bryggvingarna kom till. Oljeeldning installerades 1951 och i samband med verksamhetens förlängande till Öresund inbyggdes akterdäcket för att bli mer passagerarvänligt. Den oundvikliga, för ekonomin så viktiga kiosken uppfördes på det utrymme, som förr upptogs av diverse gods. Denna har nu blivit degraderad till färgschapp. Akterdäcket behövdes ej längre för last, och det stora rummet midskepps gapade tomt och ödsligt och verkade otroligt rymligt i förhållande till fartygets utpräglade passagerarkaraktär.

--X--

SS BOHUSLÄN I MODELL

Den danska firman Billing Boats har låtit göra en modell byggsats av vår klenod i skala 1:50. Den färdiga modellen blir cirka 85 cm lång och byggs på spant med bordläggning. Färdigbyggd kan den föras med maskin och radiostyrning och bli sjögående. Den pryder även sin plats inomhus. Inom styrelsen är vi glada över den uppmärksamhet som ägnats Ångaren. Modellen har kommit till efter en långvarig brevväxling mellan Billing Boats och Sällskapet. Byggsatsen kostar ca 65 kr, tillbehörssatsen ca 85 kr och färgsatsen ca 35 kr och säljes av Wettergrens Bokhandel på Vasagatan.

S.

ÅNGBÅTSSTÄMPLAR

Ur Göteborgs-Filatelisten Nr 2- 1968 saxas att:

bl.a. Marstrandsbolagets båtar i slutet av förra seklet och fram till kanske 1916-17 medförde post ombord som stämplades med särskilda ångbåtsstämplar, vilka i dag är mycket uppskattade av samlarna.

Stämpeln ÅBXP nr 7 fanns således ombord på S:t Erik under åren närmast efter leveransen från Lindholmen 1881. Gamla Albrektsund, årgång 1869, vars skrov lär finnas i någon målarvik, hade stämpeln nr 19, medan nr 84 innehades av Inland (I). "Nya" Inland, byggd 1891, hade under åren 1891-99 ÅBXP nr 66 som senare utbyttes mot ÅBXP nr 41. 41:an hamnade år 1915 ombord på BOHUSLÄN.

Även Svea, Göta, Vestkusten, Freja, Tjörn och Tessin hade under flera år postexpedition ombord.

Finns det någon något brev med Bohusläns stämpel kvar hos någon av medlemmarna?

Redax

B I B L I O T E K E T

har fått motta följande gåvor från Karl-Erik Boström, Walter Nyberg, Nils Rydbeck och Bo Starmark:

- G Dahlby, Kolvångmaskiner (Sthlm 1940) (R)
Decca Navigator och Radar AB, Radarkurs I (B)
P Kaltenbach, C Plath 1862 - 1962 (Hamburg 1962) (B)
W R Lundgren, En direkt regulier ångbåtslinje Sverige - Nordamerika (Gbg 1909) (N)
Nils Gustaf Nilsson, Sjöfart och skeppsbyggen, (S)
T Pruett & Sons - Stevedores (Bristol 1964) (N)
T Rinman, Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd 1869 - 1944. En krönika vid 75-årsjubileet (Gbg 1944) (N)
Sjöräddningsällskapet, Årsböcker 1945, 1947, 1956 och 1958 (N)
Sveriges Skeppslista 1966 (B)
Svensk Lots I - II (Sthlm 1959) (B)
Öresundsbolaget, Resan över Sundet, (S)
Bibliotekarien vill härmed framföra Sällskapets tack till givarna. Tack!

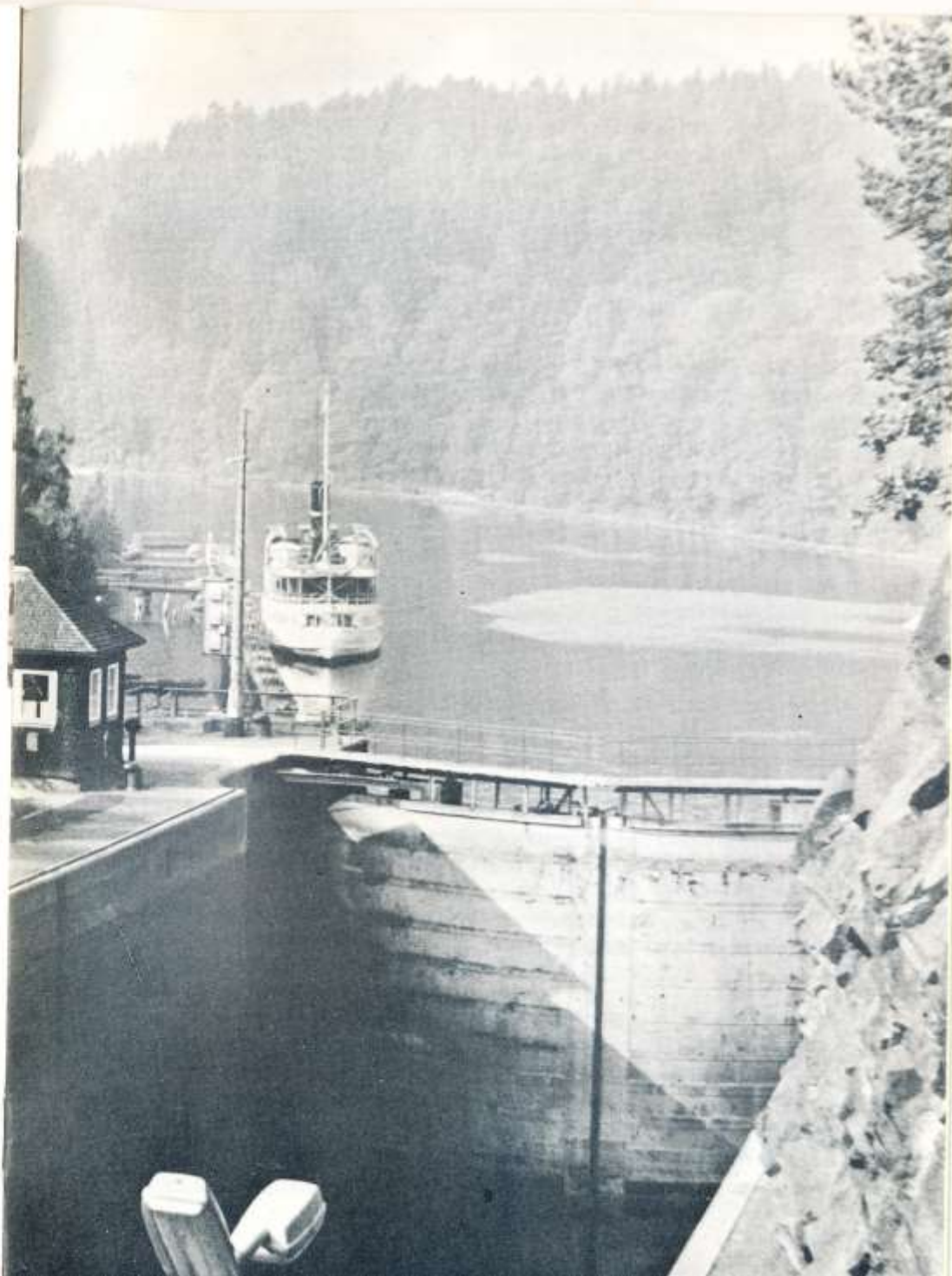
Bibliotekarien

TRYCKFELNISSE

Stig Widéns inlägg i diskussionen om reguljär trafik på sid. 83 i föreg. numret har drabbats av nämnde Nisse, som hoppats att få chartra fartyget för 1200 kronor - 40 st. á 30 kronor. Det skulle givetvis ha stått 70 st. á 30 kronor, 2.100 kronor, vilket kommer betydligt närmare vår gängse taxa. Vi ber om ursäkt för att vi inte lagt märke till detta.

Red.

Bilden till höger är återigen från den minnesvärda resan till Trollhättan den 7 sept. I väntan på passagerarna nedanför slussarna i Trollhättan. Foto Red.



Recension.

GÖTA KANAL - SVERIGES BLÅ BAND / SWEDEN'S BLUE RIBBON

Roland Romell (text och foto). Gebers, 1967. 72 sidor, varav 8 i färg, kr. 24:50

Göta kanal är egentligen benämningen på kanalsträckningarna genom Västergötland (Sjötorp till Karlsborg) och Östergötland (Motala till Mem). De flesta torde dock associera begreppet "Göta kanal" med den rutt som trafikeras av kanalbolagets passagerarbåtar, från Lilla Bommen i Göteborg genom Göta älv och Trollhätte kanal, över Vänern, genom egentliga Göta kanal, över Vättern, genom Östergötlands och Södermanlands skärgårdar, genom Södertälje kanal och över Mälaren till Riddarholmskajen i Stockholm. Det är en färd på denna led, som Romell skildrat i en vacker serie bilder med beledsagande text.

Färden tänkes företagen med s/s Diana (som ju inom parantes sagt är den enda kvarvarande ångbåten i kanalbolagets flotta). Bland bilderna finns en vacker bild av s/s Motala Express, "Vätterns fånge", och på en bild med texten "Kanalbåten Diana och barken Viking vid Lilla Bommen" skimtar en välkänd vit kustångare i bakgrunden. Texten finns även i engelsk översättning, som dock någon gång förefaller en aning tveksam. En motorseglare, utrustad med en 80 hkr Skandia eller något dityt, presenteras t.ex. som "A cargo steamer on its way down the river".

Helhetsintryck: en vacker bok. Rekommenderas åt alla som en gång åkt "Sveriges blå band", lämplig även som presentbok till vänner och bekanta utomlands, åt ligga-på soffan-resenärer", eller varför inte åt den som vill ge en vacker present åt vänner utomlands och samtidigt göra god turistreklam.

Bertil Holmström

Recension

SKÄRGÅRDSTRAFIKEN I BOHUSLÄN UNDER 100 ÅR

av Wilhelm Hansson, med skeppskatalog av Dag Almén. Zindermans 1968. 190 sidor och ett 120-tal bilder. Inb. 48:50.

Den som i sin ungdom hade förmånen att få tillbringa sina somrar åren före 1940 vid Bohuskusten har förvisso ett minne genom livet som tyvärr är förmenat yngre generationer. Jag tänker då på det som är förbundet med ångbåtens ankomst till skärgårdssamhällets brygga. Först rökplymen bakom udden, så det välbekanta tutet, maskintelegrafens klingande - stopp och back - "se upp för trossen" hojtar styrman på backen - knaket i bryggan när springet sträcks - landgången ut - doften av kol, rök och ånga - ångbåtskommisionären med konosumenten i näven räknar säckar och lådor - skeppsklockan ljuder - klart för avgång - back - loss springet - full fart fram - skrovet skjuter fart och om några minuter syns bara rökplymen. Kvar på bryggan var bara drömmen om att få följa med ut på vida vatten - att få lämna den trånga hemmahamnen. Tyvärr blev drömmen allt för sällan uppfylld, och nu är det för sent för alltid. Den epoken är nu ett avslutat kapitel i Bohusläns historia. Till stor glädje för oss äldre som vill minnas och för alla de yngre som endast hört berättas har emellertid denna för Bohuslän så oerhört viktiga utvecklingsperiod nu fått sin egen historia skriven. Boken om skärgårdstrafikens 100-åriga historia i Bohuslän har utgetts av herr W. Hansson och D. Almén, och den har snarast blivit ett kulturhistoriskt dokument över en epok. Den är trots detta mycket lättläst och bildsamlingen unik. För båtologen är den infogade skeppskatalogen av stort intresse. Vi älskare av Bohusläns kultur och historia med anknytning till sjöfart väntar med iver på nästa bok.

N.R.

NEWS IN BRIEF

Slowly "Ångbåten" - "the Steamer" - is becoming an international magazine. For the benefit of the small but increasing group of non-Scandinavian readers, forthcoming issues will contain a brief English section.

The summer season of 1968 has come to a close. From the trial on the 12th of May to the Member's Cruise on the 8th of September, S/S Bohuslän has made 23 excursions from Gothenburg, with Marstrand as a favourite destination.

One tour that will long remain in the memories of everybody involved was the one on the 3rd of August, when we took Hjuviks Båtklubb (a local sailing club) out onto the waters outside Vinga to watch the start of the Tall Ships Race. Never before have these waters been so crowded: Two full-riggers, one barque, and six schooners, couple of navy ships, and thousands of passenger carrying crafts of all types, from the big Gothenburg-Fredrikshamn ferries (including the new hydrofoil, "Expressan") to small motor boats with just one family on board, and even a few single scullers!

Another trip beside the usual was made on the 7th of September, when we went up the Göta river to Trollhättan to fetch a group of 210 geologists, who ended their Gothenburg conference with a bus trip to the falls of Trollhättan crowned by a steamboat trip down the geologically very interesting (and, in addition, very beautiful) river.

The skippers, like the rest of the crew, work voluntarily and are recruited among the Society members. During the past summer, the command has alternated between three men: mr. Stefan Forsblad, (the chairman of the Society, a master mariner now working ashore), mr. Sune Nilsson (a pilot at Vinga pilot station outside Gothenburg) and mr. Göran Norén (the master of a Gothenburg tug, and pilot on the Göta river).

During the summer, a radio telephone was installed aboard, with signal letters SDKM. - Some restauration schemes (on the fore saloon and on the cabins below the aft deck) were started last winter. These works are now resumed, together with necessary maintenance jobs on deck and in the engine room. The working gangs on board on Monday and Wednesday nights usually number from 10 to 20. Slowly but surely we will get our ship back in the shape we would like to see her!

--x--

MINNS NI DEM?

De dagliga resenärerna i Södra Skärgården far ofta med dem och vet kanske deras bakgrund. En del förargar sig över det nutida utseendet. I varje fall gäller detta "bussen" till Donsö, Vrångö och Skäret. Kanske tycker några illa om gamla "Hilda" också.

"Bussen" består i alla fall av en utrangerad spårvägsbuss plus gamla tjänsteångaren "Hamnen". Skrovet är kvar, en del av det gamla däckshuset tillika men borta är den resliga svarta skorstenen med stadens vapen, alltid väl putsat. Hamneskär är nu namnet, praktisk taxibåt är professionen.

"Hilda", ombyggd till oegenkänlighet och nu hemma på Styrso som taxibåt, är identisk med Färjetrafikens gamla ångslup Hilda, som på kvällar och under övrig lågtrafik sattes in på linjen Sänkverket-Lindholmen. Egendomligt nog var Hilda inte urgöteborgare utan kom hit till hamnen under mellankrigstiden.

Ännu en "buss" finns att beskåda i Göteborgs hamn. Vid Gullbergskajen, de döda skeppens kaj, ligger gamla ångbogseraren "Myran", nu som alla andra motorbåt och med en busskaross som rymligt däckshus för ägarens lustturer. "Myran" hade på sin tid nog en av hamnens smalaste skorstenar. Hennes station var vid norra ingången till Fiskhamnen, vid Albrechtsons nu rivna röda magasin.

--x--

DENNA ÅNGBÅT har varit på väg att lägga ut från skrivbordet flera gånger, men har varje gång blivit fördröjd av något. Nu har den dock anlänt, nedlastad till märket; och vi hoppas att någon del av innehållet varit av intresse - antingen Du tillhör de aktiva eller den stora del av föreningen, som av en eller annan anledning föredrar att vara passiv.

Nu när höstvädren börjat härja ligger det nära till hands att sätta sig till ro framför TV-apparaten för att invänta nästa seglationssäsong med vårsol och värme. Detta är dock mindre lämpligt, för om ingenting göres åt fartyget under vintern kommer det självfallet inte att vara presentabelt om några månader, då vi hoppas att de första passagerarna kommer att gå ombord igen. Så om Du inte har något särskilt för Dig om kvällarna, tag en tur ned till Östra Frihamnsbryggan, där hon ligger tills vidare, och se hur det ser ut ombord på vintern. Värmeledningen är nu i ordning och en god värme finns i de flesta utrymmen. Måndag- och onsdagkvällar är arbetet i full gång, ibland även andra dagar. Stämningen är god och för det mesta är det någon trevlig flicka med och kokar kaffe och te åt oss.

Red.

NY BEFRAKTARE

Vår befraktare, Hans Göran Lagerholm, som av någon gång lär ha blivit kallad ångbåtscharterdirektör, har på grund av ökade arbetsuppgifter inom Wilsongruppen, där han förtjänar sitt levebröd, önskat avgå i och med 1968 års seglationsslut.

Ny befraktare från och med 15 okt. 1968 är Flemming Hansson. Han har stor erfarenhet av liknande arbete och vi hälsar honom hjärtligt välkommen till stimulerande arbetsuppgifter. Flemming Hansson kan nås under adress Djurgårdsgatan 34, 414 62 Göteborg, och per telefon 12 12 52 efter klockan 1800.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 16009, 400 21 Göteborg. Postgiro 62 16 06, bankgiro 67-3686. Redaktionen adress:
c/o Boman, Hästeviksgatan 12, 421 71
V. Frölunda.