

Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 7 - Augusti 1971
NUMMER

17

ETT TACK

Styrelsen för Sällskapet Ångbåten vill härmed framföra ett varmt tack till alla de andelsägare och medlemmar, som hörsammade det i april utsända tiggARBrevet. Era bidrag betydde ett gott tillskott i kassakistan, vars botten kassören så ofta nödgas se.

Den ekonomiska situationen har varit mycket brydsam denna vår. Vissa arbeten har dessvärre måst köpas, vilket förde med sig jämförelsevis höga leverantörsskulder. Dessutom var efterfrågan på våra seglingar under april månad mindre än vanligt. Vissa rykten sade även, att ångaren skulle möta hård konkurrens denna sommar. Genom synnerligen kraftfulla åtgärder på befraktningsidan bärgades ett rekordhøgt antal seglingar under juni, varvid ångaren praktiskt taget ständigt var under ånga.

Dessa seglingar jämte Era generösa bidrag har bidragit till att Sällskapets ekonomi nu i mitten av sommaren är något så när godtagbar.

*

OMSLAGET

föreställer Monark Lines SS MONARDA av Stockholm vid Majnabbepiren i Göteborg i mars 1971, där hon lossade sin sista last för att sedan gå till upphugning hos Skrot- & Avfallsprodukter på Ringön - det företag som så när fått skära ned SS BOHUSLÄN 1965. Teckning av S-A Boman.

*

Bilden till höger: Kapten Sune Nilsson backar ut med BOHUSLÄN en julisöndag. Full fram har just givits, rorgångaren lägger hårt styrbord, friholtarna halas upp, backgastarna ordnar med trossar och gös alltmedan passagerarna dröjer sig kvar på däck i det vackra vädret.

Foto Lysekil i juli 1971, Bo Starmark.

*



S/S ALBREKTSUND

I en undanskynd vik av Mälaren kan man än idag skåda resterna av ett järnskrov, som av linjerna att döma en gång varit en gammal fin ångbåt. Förmodandet är helt riktigt. Det illa medfarna skrovet av sandpråmen ARNE N:o 4 är nämligen identiskt med Marstrandsbolagets första ångare ALBREKTSUND, vars historia inleder en artikelserie om Marstrandsbolagets flotta från begynnelsen till "the bitter end".

Sedan den första ångbåten på 1820-talet uppenbarat sig på västkusten skulle det dröja ännu många år, innan någon reguljär båtförbindelse upprättades mellan samhällena på Bohusläns kust. 1852 satte Göteborg-Uddevalle Ångbåtsbolag in sin snabba hjulångare UDDEVALLA i kusttrafik och några år senare började hjulångaren STRÖMSTAD sina turer mellan Göteborg och Strömstad. Marstrand som kanske mer än någon annan ort var beroende av reguljär trafik, hade inte någon egen ångare.

Kapten E.J. Elfversson - en duglig sjöman av skånsk härkomst - var befälhavare i hjulångaren STRÖMSTAD. Han insåg redan på 60-talet, att Marstrand borde skaffa eget tonnage för att kunna betjäna stadens befolkning och sommargäster, som i växande skaror började besöka den omtyckta badorten. Genom denne mans energiska uppvaktningar hos myndigheterna kom en utredning till stånd vilken ledde till bildandet av Marstrands Ångbåts AB, som konstituerades den 7 maj 1869. Till huvudredare valdes konsul A.N. Widell på Marstrand. En kombinerad last- och passagerareångare hade redan beställts vid Oskarhamns varv för leverans i slutet av året.

Den 25 januari 1870 anlände det för sin tid ståtliga fartyget till hemmahamnen. Skrovet var grönt till färgen och namnet ALBREKTSUND stod målat på däckshusets sidor. Hon var 32,3 m lång, 5,2 m bred och gjorde med sin maskin om 120 IHK cirka 11 knop. Endast hjulångaren UDDEVALLA var snabbare. Hon lär ha kommit upp i hela 13 knop, vilket även idag är fullt acceptabelt för ett skärgårdsfartyg. Men hjulångarna hade ju sina svagheter och hade vid denna tid snart spelat ut sin roll.

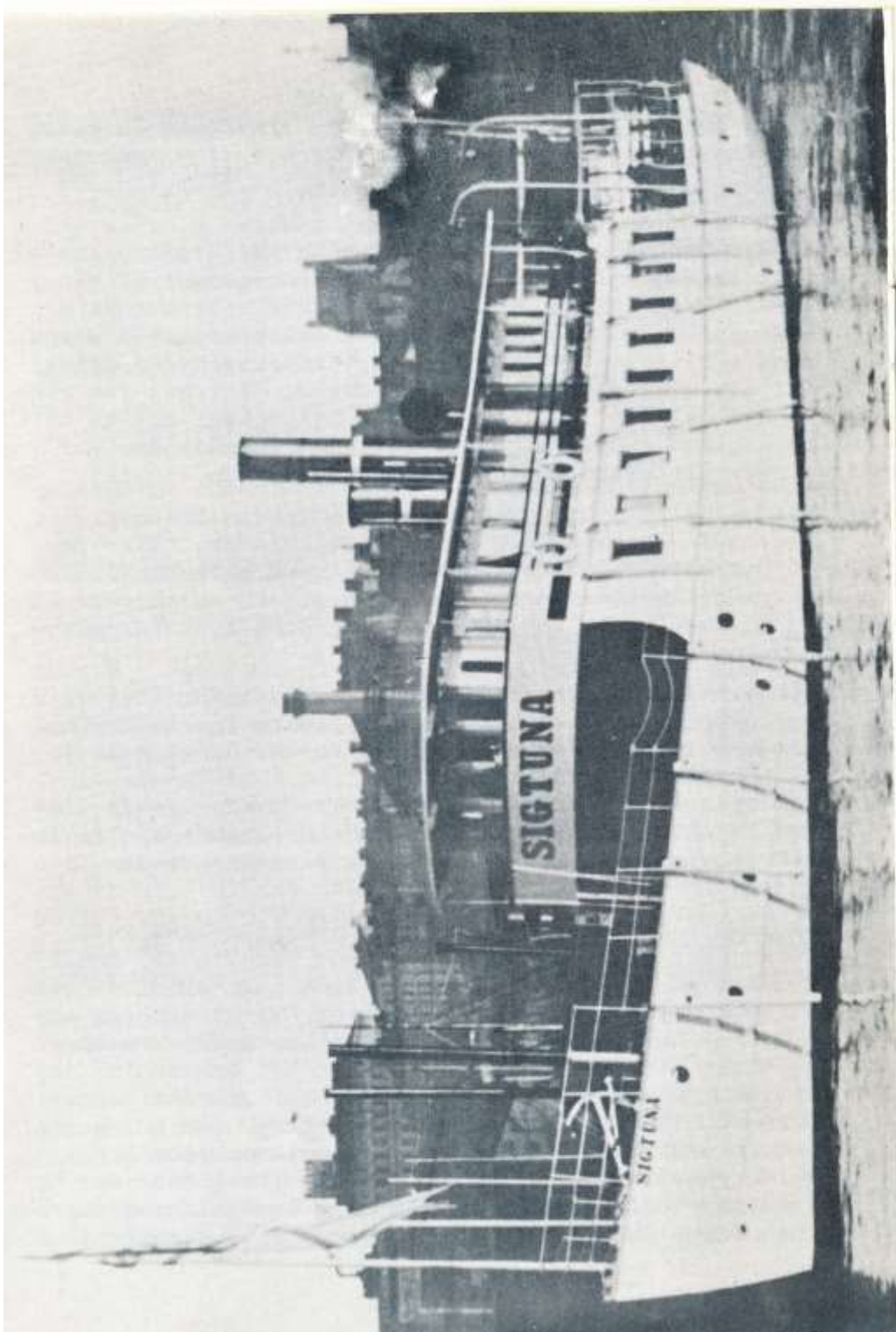
UDDEVALLA var dessutom för bred för Albrektsunds kanal. Marstrandsbolaget påpekade gärna i sina annonser att "för undvikande af sjögång passeras Albrektsunds kanal".

ALBREKTSUND var urtypen för bolagets last- och passagerarebåtar, vars drag kan spåras ända fram till vår egen BOHUSLÄN. Salongerna på övre däck var en senare tids uppfinning, men portarna och lastrummet midskepps fanns där liksom det förhöjda akterdäcket med nedgång till den plyschinredda aktersalongen. Fartyget var riggat med två höga master, som bar hjälpsegel att ta till om maskinen skulle strejka. Dåtidens ångmaskiner var ej särskilt säkra och dessutom oekonomiska i drift.

Ångaren sattes nu in i trafiken på traden Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund-Lysekil och befälhavare var givetvis E.J. Elfversson. Marstrand hade nu fått sitt eget ångbåtsrederi till förtret och avund för uddevallabolaget, som gjorde allt för att konkurrera ut nykomlingen.

Det berättas sålunda att någon - vem det var blev aldrig uppenbart - en natt smög sig ombord i ALBREKTSUND och surrade dörrarna till skansens nedgångskapp med kraftiga rep så att eldarna inte kunde komma ut och börja sina tidiga förberedelser för fartygets tidtabellsenliga avgång. Styrmannen som vaknade vid de instängdas bultningar, räddade dock situationen den gången

Som nämnts slukade maskineriet onormalt mycket kol, vilket drog ner det för övrigt goda resultatet. Redan 1872 beslöt bolaget att ersätta både ångmaskin och pannan med modernare konstruktioner, en operation, som utfördes av Lindholmens varv, hos vilken Marstrandsbolaget kom att bli en välsedd kund. 1873 var hon i farten igen nu med betydligt bättre resultat. Aktieägarna kunde glädja sig åt en god utdelning, och bolaget umgicks med planer på att utvidga verksamheten och skaffa ytterligare en ångare för att tillgodose den svällande trafiken. Ett nytt fartyg beställdes vid Lindholmen, och företaget ombildades till Marstrands



Nya Ångfartygs AB 1875. Följande år levererades ångare nummer två, som fick namnet WESTKUSTEN. Befålet övertogs av kapten Elfversson.

Hur gick det då med s/s ALBREKTSUND? De båda ångarna alternerade på kusten med goda ekonomiska framgångar. Nytt tonnage beställdes efter hand och den förr så pampiga förstlingsbåten fick finna sig i att bli degraderad till reservbåt och så småningom säljas och gå nya öden till mötes.

Hon såldes 1888 för 20.000 kr till Sigtuna-Örsundsbro Nya Ångfartygs AB och döptes om till SIGTUNA. I mitten av 90-talet byggdes hon om och kom att likna de övriga mälarbåtarna med sina däcksalonger och den typiska sk "stockholmspinnen" i fören. Pinnen fick ersätta de resliga masterna, som gav karaktär åt fartyget. SIGTUNA såldes 1901 till Ångfartygs AB Gamla Svartsjölandet och fortsatte en tid på sin gamla trad Stockholm-Sigtuna-Örsundsbro. Genom övermäktig konkurrens från bland andra ångaren SKOKLOSTER, som finns kvar än idag under namnet SOTEN, bytte SIGTUNA trad och gick på annat håll i Mälaren till utgången av seglationsåret 1916 då hon lades upp. Ångmaskin och panna togs ur. Hon blev nu förrådsfartyg, sedan bärgningspråm och slutade sina dagar som sandpråm under namnet ARNE N:o 4. 1958 dömde Sand- & Grusaktiebolaget Jehander ut det gamla skrovet, som en gång var Marstrands stolthet.

De övriga ångarna i Marstrandsbolagets flotta seglade i allmänhet betydligt längre längs bohuskusten. I nästa nummer skall vi se hur det gick för ALBREKTSUNDS sex år yngre syster WESTKUSTEN - Marstrands Nya Ångfartygs ABs första fartyg.

Dag

*

Bilden: s/s SIGTUNA (ex ALBREKTSUND) vid Munkbron i Stockholm 1912. Fartyget är ombyggt.
Foto från Stockholms Stadsmuseum.

*

OM SIGNALERING

Det är med stor tvekan som BOHUSLÄNs befälhavare undantagsvis tillmötesgår en uttalad önskan från en charterkund om "stor flaggning" - en massa färggranna dukar upphängda i en lång lina från förstäven över masttopparna till aktern. Det ser festligt ut, tycker passagerarna. Det är inte riktigt ångbåtsmässigt, säger befälhavaren. Det ser ut som om vi torkade tvätt.

Att "tvätten" egentligen utgöres av signalflaggor, det vet de flesta, liksom att varje bokstav i alfabetet motsvarar en flagga och omvänt. Men vad vet man i allmänhet om deras funktion i övrigt? När har de använts "på riktigt"?

Nu för tiden måste alla handelsfartyg på 300 brt och däröver vara utrustade med radiotelefon. För dessa fartyg är det alltså inte någon svårighet att komma i kontakt med varandra eller med land. Så har det inte varit i alla tider - bara för några decennier sedan var man hänvisad till "trådlös telegrafering" med morsealfabetet, och detta representerade på sin tid ett oerhört framsteg jämfört med de tidigare använda optiska signalmedlen, av vilka en bestod just i hissandet av signalflaggor. En diger lunta på 612 sidor "Internationell signalbok 1902, enligt nådigt uppdrag öfversatt och redigerad af Gust. af Klint och H. von Krusenstier-na" innehåller anvisningar, varur vi tillåter oss en del saxningar:

Afgifvandet af signaler

1. Fartyget A hissar, då det önskar signalera, nationalflaggan med codestanderten under.

5. Signaler böra hissas där de bäst synas, och icke nödvändigtvis på masttoppen.
6. Hvarje hiss bör hållas blåsande tills fartyget B hissat sin svarssignal 'i topp'.

Mottagandet af signaler

9. Fartyget B hissar, då det varseblifver den signal, som afgifves af fartyget A, sin svarssignal 'på half stång'. -----
10. Då A:s hiss har blifvit afläst, uppslaget i signalboken och förstådt, hissar B sin svarssignal 'i topp' och bibehåller den där, till dess A nedhalar sitt hiss.

Signaler i signalboken ges antingen med två, tre eller fyra flaggor. Som exempel på tvåställiga signaler "Brådskande och viktiga signaler", kan nämnas EP "banken är belamrad med fiskarebåtar", FY "lita icke på vädret: det har icke gifvit sig ännu", NM "jag är i brand" och OP "elden är svår att komma åt". Med tre flaggor kan man få fram sådana skönt klingande meddelanden som MAY "trippelexpansionsmaskin", KBL "veftapps-hufvud" och TAX "parallellrörelsemekanism" ävensom många nuförtiden sällsynta ting som SZG "skofvelhjul", RHD "storstängstagegel" eller WGB "slaf-skepp, slafhandlare". Bekymmer för det dagliga brödet kan uttryckas med olika fraser, från LAW "när blifver middagen färdig" till QWB "intet att lefva af". Fyra flaggor användes bl a för ett fartygs igenkännings-signal (något som lever kvar även i etersignaleringens tidevarv: så har t ex BOHUSLÄN signalen SDKM) och för ett stort antal geografiska namn - och då alltid med A eller B som första bokstav. Dessa var värdefulla vid kommunikation fartygen emellan men framför allt vid signalering från land till fartygen. En seglare kunde kanske komma från en främmande världsdel med en last, vars destination han endast kände på ett ungefär. Han kunde gå upp under Dover, signalera till land efter närmare order och få svar med hjälp av den fyrställiga koden. Några exempel som berör BOHUSLÄNs hemnavatten: ACBR Göteborg, ACBQ Buskär, ACBP Kängö, ACBN Vinga, ACBI Måseskär, ABZT Marstrand, ACBD "Klädesholm", ABZV "Mollö".

Som bekant är BOHUSLÄN utrustad med radio och dess stationssignal är Sigurd David Kalle Martin, SDKM. Några ur besättningen har avlagt prov för "allmänt radio-

telefonistcertifikat för sjöradiotrafik", något som osökt gett utsökta tillfällen till små citat ur "Instruktion för rörliga radiostationer av ringa effekt". Som t ex när ungarna lägger sig i ett allvarligt samtal: "Innan anrop påbörjas skall fartygsradiostationen genom lyssning förvissa sig om att kuststationen inte är upptagen för trafik. Skulle så vara fallet, skall fartygsstationen avvakta första lämpliga uppehåll i den trafik, som skulle kunna störas genom anropet".

Aktergasten

*

IDUN HAR TJÄNAT UT

Passagerarebåten IDUN var under 29 år ett välkänt inslag i mellersta Bohuslän. Hon byggdes i stål på ett skånevarv 1907, och trafikerade Dalslands Kanal med Köpmannebro som hemmahamn. Som kanalens största fartyg klarade hon precis akvedukten vid Håverud, kanalens nålsöga. 1940 köptes hon av bröderna Karlsson i Gravarne och sattes in på traden Smögen-Gravarne-Tången-Hovenäset-Tullboden-Malmön-Skalhamn-Ramsvik-N.Grundsund-Lysekil. Trafiken pågick till 1948 då IDUN ersattes av SOTE-FJORDEN. Därefter fick hon Gullholmen som hemmahamn och seglade Gullholmen-Lysekil. Då STRÖMSTIERNA upphörde med trafiken Käringön-Hälleviksstrand övertog IDUN denna till 1969 då maskinen slutgiltigt stannade. Hon låg några månader vid Lysekil innan hon skrotades.

*

ÅNGSLUPEN THOR

som utförligt skildrades i förra numret, har klarat alla besiktningar, blivit i grunden upprustad och återtagit sin trafik på Helgasjön vid Växjö. Redare är Smålands Museum i Växjö.

*

ETT ÅNGBÅTSÖDE

Ett gammalt foto från 1914 visar den franske presidenten Poincaré och kung Gustaf V i färd med att embarera en ångbåt för en kortare tur i Stockholms skärgård. Ångbåten hette TESSIN och var känd som sommarbåten nummer ett. För en västkustbo hade hon ett säreget utseende: endast rök- och navigationshytter på övre däck. Huvuddäcket var helt öppet och försett med rundgående bänkar. Ingen restauration fanns ombord. Hon seglade med hela 12 knop på traden till Drottningholm. TESSIN fick vid flera tillfällen tjänstgöra som "slup" vid statschefsbesök.

1935 var det för hennes del slutångat på Mälaren och hon kom att ingå i J.W.Bergs brokigt sammansatta ångbåtskollektion, som utgjorde Trafik AB Öckerö Skärgård. Hennes däck blev självfallet inbyggda men namnet behölls lustigt nog även om betoningen stundtals kom att ligga på första stavelsen: Téssin. Hon blev välkänd i Norra Skärgården där hon seglade den långa sträckan till Rörö.

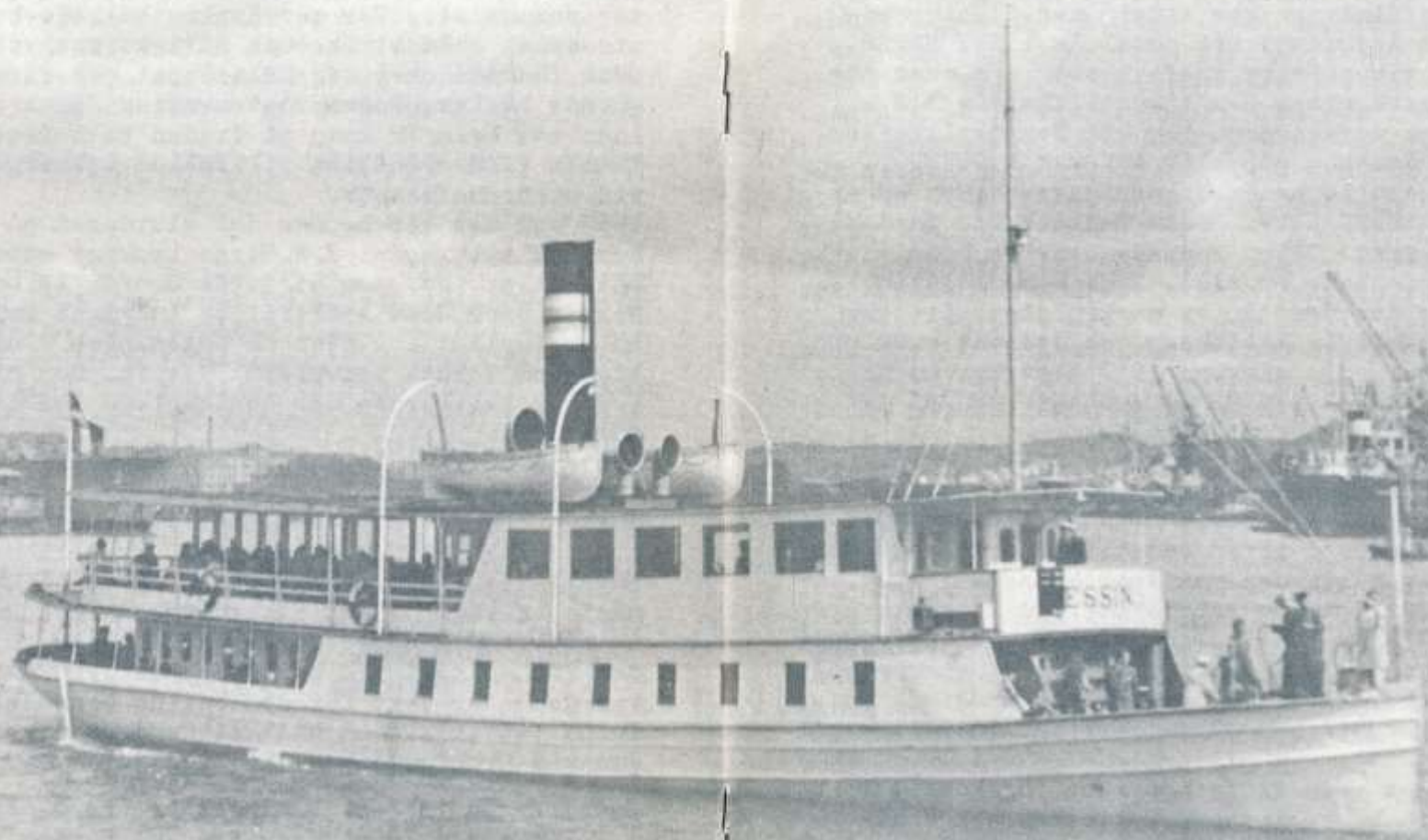
1949-50 började ångpannan bli skröplig (tubläckor) och åtskilliga plåtar i skrovet borde skiftas ut. Bolaget ansåg inte det vara lönt att rusta upp fartyget utan sålde det för endast 2750 kr till upphuggning i Bovallstrand. Det låga priset tyder på att fartyget måste ha varit i ett erbarmligt dåligt skick. Överbyggnaden höggs bort, panna och maskin skars ner och för en kort tid nyttjades skrovet som pråm. Det var dock för vekt för den omilda behandlingen och den forna "statsjakten" blev liggande som vrak i Valbyfjorden vid Grundsund och där ligger hon än.

Data: Byggd 1877 på Lindholmens Varv. Längd 31,20 m, bredd 5,78 m, djup 2,40 m. Högsta fart 12½ knop.

*

MITTUPPSLAGET: SS TESSIN backar ut från Träpiren en sommar dag 1947. Foto Dag Almén.

*



NÄR DRAMATIKEN SNUDDADE SKÄRGÅRDSTRAFIKEN

En fredagskväll sommaren 1935 började 5.20 e.m.-turen, som det hette på den tiden, med att TESSIN rände mot RIDDARFJÄRDEN utanför Träpiren. Befälhavarna var, som man säger, beskänkta, och skiljdes från sina tjänster. RIDDARFJÄRDENS befälhavare kom aldrig mer i Öckeröbolagets tjänst men återfanns ett antal år i STRÖMSTAD. På RIDDARFJÄRDEN vikarierade trafikchefen. En resa han gjorde med 480 passagerare - mot certifikatets 312 - räknade åtminstone rorgångaren som ett äventyr. Befälhavaren i TESSIN återkom och blev styrman i ÖCKERÖ. Pingstafton 1935 skulle han som befälhavare göra en extratur med NORRA SKÄRGÅRDEN. Resan ändades vid Smedskären vid Hyppeln. Dunk! Båten hoppade över en bõe. Dunk! Båten hoppade över en till. Dunk - nej, båten hoppade inte över den tredje, ty maskinisten, Stockholms-Pelle, hade blivit betänksam och stoppat maskinen när det skall för tredje gången. 1937 blev han befälhavare igen, nu i ÄRLAN. 1939 framtogs han befälet i EJDERN av samma skäl som från TESSIN. De svåraste missödena genom åren har varit eldsvådorna. 1935 vållade ELFKUNGEN tidningsrubriker: "Skärgårdsbåt löper in i hamnen med eld ombord". En junilördag 1937 hade REGENT brand ombord på en tur till Björkö med 400 pasasgerare. Dessa händelser var dock endast tillbud. 15 augusti 1939 förläste ju HAVSBANDET vid Hjuvik. Sista septemberlördagen 1951 brann REGENT. Hon hade just avslutat en resa och förtöjt vid Träpiren då en rasande brand utbröt ombord. Fartyget förstördes. Maskinisten övermannades av koloxid och omkom. Ett par intilliggande fartyg skadades lätt. Smärre missöden som grundstötningar har förekommit utan alltför svåra konsekvenser. Detta kan också sägas då någon maskinist råkat stanna maskinen på centrum eller givit full fram i stället för full back vid någon tilläggning. Dock var ett par hundra militärer i sjönöd då ÄRLAN råkade in i tjocka och "satte på" strax väster om den bõe, som S:t ERIK döpt vid Skalkorgarna. Fartyget fick sådana skador att hon begynte sjunka. Ordinarie morgonbåten BJÖRKÖ var i grannskapet och hennes befälhavare hörde nödsignaler. Då ÄRLAN lättats på knektarna och deras packningar, bestämde hon sig för att

flyta igen. Men försommaren 1943 uppskattade inte passagerarna vattnet som trängde in på mellandäck och porlade om tårna på dem.

Sista augustisöndagen 1942 var ÖCKERÖ (302 passagerare enligt certifikatet) ute på resa med 580 st. Det mest dramatiska bestod kanske i att den räknande extrapolisen och en matros från BJÖRKÖ råkade i luven på varandra på Träpiren. Befälhavaren lät sätta upp 360 passagerare på reserapporten. 58 st för många medgav han ty "räkneverket hade hängt upp sig". Att det varit över 500 ombord betecknades som rent nonsens. Det förtegs, att han satt 220 st på en blindtur och böter blev det inga.

En helgdagskväll i maj 1947 skulle REGENT och TESSIN borda varandra för att släppa över en resande, som REGENT fått på Björkö och som skulle till Hönö. REGENT hade blivit fullsatt vid Öckerö och måst gå direkt till staden. TESSIN kom från Göteborg. Befälhavaren i TESSIN trodde att kollegan ville ge över ett meddelande när denne gav signal och styrde intill. När det gick upp för honom att man ville borda var det för sent och fartygen rakade längs sidan på varandra. En yngre dam på övre däck i REGENT blev rädd och hoppade överbord. Nå, hon undgick propellern och blev uppfiskad på TESSIN. Så var hon på resa till skärgården igen men den andre fick följa med till staden.

Nästan sydländska scener kunde utspelas på Träpiren åren 1943-45, då bränsleransonering hindrade turförstärkning i erforderlig utsträckning. 1944 kunde exempelvis lördagens 14.20-tur gå fullsatt och lämna folk kvar. Efter 15.30-båten fanns varje gång sådana som inte kommit med. Två timmar till näste tur! Tre timmar på följande år samt pingstafton 1946 ty då fanns endast 14.20- och 17.30-turerna på eftermiddagen. En stor badsöndag, exempelvis första söndagarna i juli och augusti åren 1944-45 kunde det finnas 500 människor kvar på Träpiren när 10.00-båtarna avseglet fullsatta.

En dag på vårvintern 1959 hade Öckeröbolaget sin verkliga olycksdag. Fraktbåten TRYGG sänktes av Transatlantics GULLMAREN. Båda ombordvarande i TRYGG omkom.

BURÖ gick på grund och TURISTEN och NORRA SKÄRGÅRDEN



BILDEN: TESSIN som vrak i Valbyfjorden vid Grundsund sommaren 1971.
Foto Bo Starmark.

råkade i brand på Björkövarvet. SVEA var inblandad i en brand på Hälsö. Hon användes där till att skydda ett par fiskebåtar.

SVEA har varit en hård båt. Det som kommit i vägen för henne har gått till botten. Detta hände en segelyacht vid Öckerö 1954 och en mindre fraktare vid Fiskhamnen 1963. De ombordvarande, som torde ha haft sig själva att skylla, bärgades av SVEA.

Stig Widén

*

53 ÅNGBÅTSTURER

Vår besättning rekryteras ju på frivillig basis. Under de första seglatsåren, då enbart enstaka seglingar på veckosluten ägde rum, var det inga problem att få en god besättning. Annorlunda blev situationen då ångaren undantagsvis började segla några vardagar. Goda villkor förmådde oss till detta. Befäl och manskap fick ta ut semesterdagar och kompensationsledigheter. Ångaren har med åren blivit ett alltmer omtyckt charterobjekt och för att kunna möta efterfrågan samt att få in ytterligare medel till underhållet, har vardags-turerna snarare blivit regel än undantag. Rekryteringen har i stort sett kunnat lösas väl, även om det någon gång sett mörkt ut.

Förra säsongen seglade vi 53 dagar, och det säger sig själv, att det nästan vore omöjligt att delta i alla dessa turer. En dylik prestation utfördes dock av vår matros Stellan Rietz, en av ångarens allra trägnaste besättningsmän. Från vårturerna i maj till nattseglingarna i september skötte han ständigt roder eller för-spring. Helt visst är såväl han som hans arbetsgivare, ett större göteborgsrederi, värda vår aktning.

*

RUBRIKERNA BERÄTTAR

Att förtälja vår ångares verksamhet under Sällskapet egid, bleve en alltför långdragen krönika. Låt oss i stället kasta en blick i klipparkivet, där rubrikerna korthugget skildrar utvecklingen:

- Nu skall ångaren Bohuslän skrotas. GP 13/3-65.
- Hur går det med Bohuslän? GT 20/3.
- Rädda Bohuslän! GT 4/4.
- Många sluter upp för att undsätta ångaren Bohuslän. HT 17/4.
- Bohusläns räddare får låna upphuggningshotade ångbåten. HT 12/5.
- Gillar ni gamla ångbåtar? Då har ni chansen när Bohuslän får liv igen. GT 22/5.
- Tändkulemotorn övertygade om s/s Bohusläns livskraft. HT 26/5.
- Aktion för ångfartyg. SvD 28/5.
- Ångaren Bohuslän putsas, klarar sig från skrotdöd? GP 28/8.
- Ytterligare 300 redare à 100 kr och ångaren Bohuslän är räddad. HT 30/8.
- Gamla "Bohuslän" görs sjöduglig av entusiastiska fritidsjobbare. GP 3/11.
- Fyr i pannan på "Bohuslän"! GT 19/12.
- S/S Bohuslän har räddats. Ny Tid 22/12.
- "Bohuslän" räddad! GT 11/1-66.
- Nu är s/s Bohuslän betald. HT 12/1.
- Ångbåten Bohuslän räddad. 600 tecknade 60.000. GP 12/1.
- Flaggskeppet Bohusläns ångmaskin har provkörts. HT 2/5.
- Ångaren Bohuslän klarade provturen. Går på kryssning. HT 28/6.

- Ångaren Bohuslän redivivus. GT 10/7.
- Bohuslän gläds åt "Bohuslän". SvD 3/7.
- En kulturspillra visslar till. HT 12/7.
- S/S Bohuslän är inte färjan till Danmark! GP 17/8.
- Bohuslän åter på gamla traden. HT 11/7.
- Krögarfest till sjöss. HT 14/8.
- MS-föreningen njöt ombord på Bohusläns sista årstur. HT 18/9.
- Tog ångfartygsexamen för sin hobbys skull. HT 26/3-67.
- Celebert besök i Trollhättan. GP 8/9-68.
- Ångbåten Bohuslän i modell. Sveriges Flotta.
- Ännu hörs ångvisslan utefter Bohuskusten. SvD 9/12.
- "Bohuslän" rustas på nytt. GP 8/4-69.
- Ångbåtspremiär i maj. HT 12/4.
- Ångbåtspremiär på söndag och rekordsäsong i sommar. Bohusläningen 26/4.
- Festligt i Uddevalla hamn vid lördagens ångbåtsresa. Bohusläningen 16/5.
- Salut när "Bohuslän" lade till i Uddevalla. GP 8/5.
- ss Bohusläns succesresa upprepas om två veckor. Bohusläningen 19/5.
- Manskören hyllar ss Bohuslän. Bohusläningen 21/5.
- Ångbåtsmöte i Strömstad s/s Bohuslän - s/s Göteborg. Strömstads Tidning 24/7.
- Trött, stressad, nervös? Ta en dos ångbåt! Expressen 28/7 Expressen 28/7.
- Kanonsalut mötte SS Bohuslän. Strömstads Tidning 29/7.
- 100 gånger har s/s Bohuslän seglat som levande museum. HT 28/8.
- Fint modellbygge klart i Uddevalla. Trettonåringar tillverkade "Bohuslän". Bohusläningen 4/2-70.

-Ångfartyget Bohuslän klart för sommarkryssning. Sällskapet ökar. GP 31/3.

-Ångbåtsvår. GP 17/4.

-Majutflykter med ss Bohuslän kommer att bli en tradition. Bohusläningen 30/5.

-Den andra resan en succe! Bohusläningen 2/6.

-En succeresas med s/s Bohuslän! GP 28/6.

-Applåder för ångaren Bohuslän. Lysekilsposten 29/6.

-Ångbåtsromantiken blommade i Lions utflykt för de gamla. Bohusläningen 31/8.

-Beröm åt gamla Bohuslän. HT 5/10.

-Bohuslän i vårdräkt. HT 26/4-71.

-Bli glad, åk ångbåt. GP 2/5.

-Skärgårdsromantisk ångbåtsfärd vid solskenstur för de gamla. Bohusläningen 12/7.

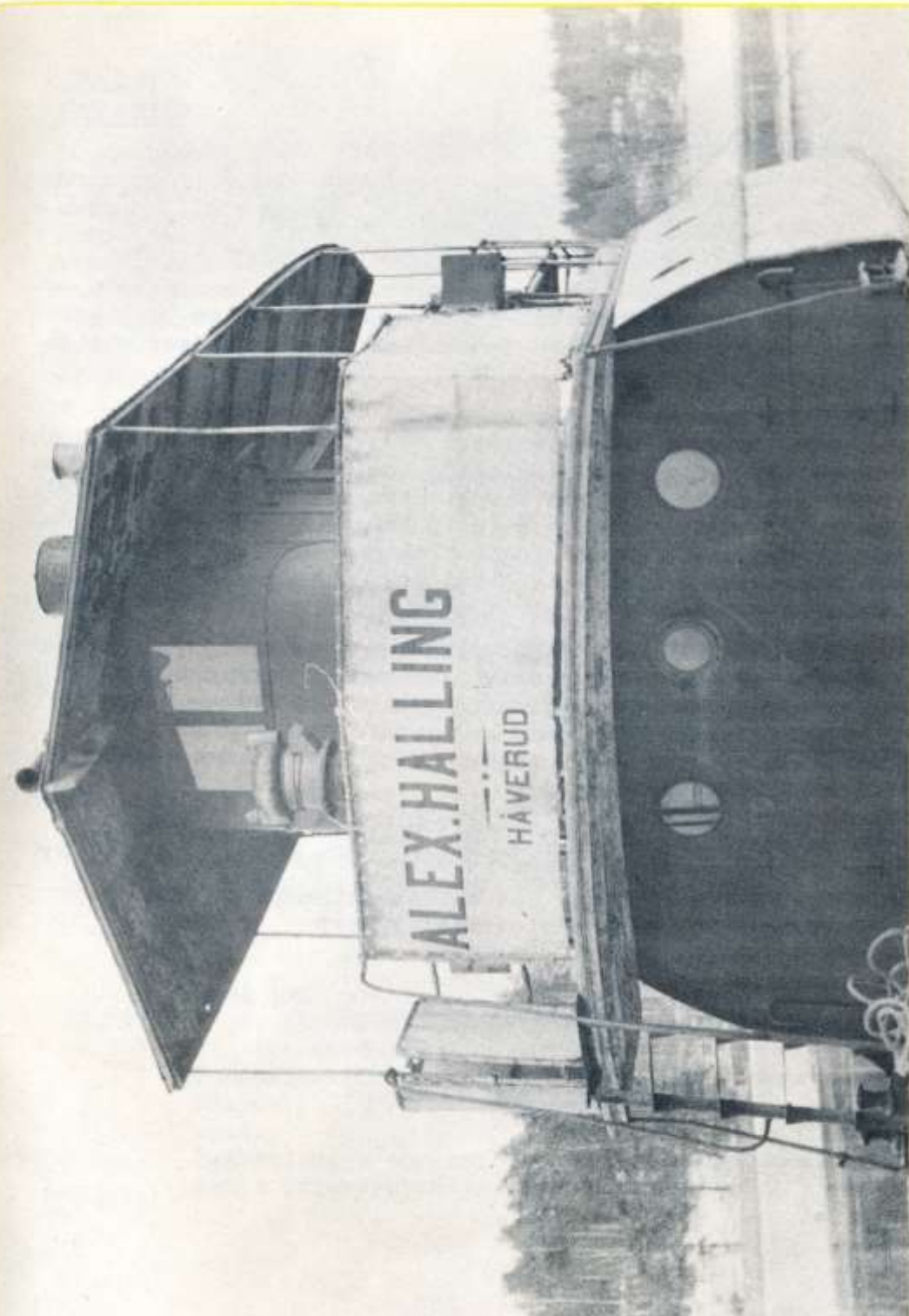
Endast några få vågade tro på Sällskapet Ångbåten 1965. Måhända är skaran något större idag.

*

ANNORLUNDA UTSEENDE

I Håverud ligger vid Håfreströms brygga denne gamle äd-ling upplagd. Utseendet ger vid handen att här nog inte sena tiders skeppsbyggare varit i farten. En blick i Lloyds Register säger oss, att ALEX. HALLING byggdes 1902 på Motala Verkstad och är på 68,5 brt och 42,3 net. Längden är 22,19 m, bredden 4,04m och djupet 2,16 m. Djupgåendet är 1,8 m. Ångmaskinen ersattes 1928 med en Skandiamotor. Signalbokstäverna är JMRC.
Foto i Håverud mars 1971, Bo Starmark.

*



VINTER TILL SJÖSS (recension)

De flesta amatörsjömän förbinder väl båtresor med sol, sommar och semester utan en tanke på det hårda liv yrkessjömannen för i vårt ofta påfrestande klimat.

VINTER TILL SJÖSS heter en utkommen bok, som ger en historisk bildkavalkad över vintersjöfartens betingelser från issågningens dagar till nutidens högeffektiva isbrytare.

Författare är Jan Christer Lund och Bengt Ohrelius. Den förre, som inte minst i Svensk Sjöfartstidning dokumenterat sig som en skicklig fotograf, svarar för större delen av det utmärkta bildmaterialet, medan Ohrelius - Sjöhistoriska Museets PR-man - behandlar isproblemen ut meteorologisk och ekonomisk synvinkel och avslutar den läsvärda boken med en intressant förteckning över världens stora isbrytare.

Boken utgör ett sakligt dokument över vintersjöfartens betydelse för vår ekonomi skriven av fackmän, som kan sin sak. De vältagna, ofta dramatiska fotona tagna av två generationer Lund, har mycket att säga även den, som bara kommer i kontakt med sjölivet under några korta sommarmånader.

Boken, utgiven på Rabén & Sjögrens Förlag, omfattar 110 sidor med 90 illustrationer och kostar cirka 30 kr

Köp den och njut av det en fotointresserad sjöman lyckats få ut av vinter till sjöss!

Dag Almén

*

TURLISTAN

på omslagets sista sida visar sommarturlistan 1952 för Marstrands Rederi AB. Bolaget har alltså rekonstruerats och fått ändrat namn. Flera fartyg har blivit motoriserade. BOHUSLÄN, MARSTRAND och WESTKUSTEN är fortfarande ångdrivna. GAY VIKING har expressturer på Marstrand och WESTKUSTEN får ta sig till Gravarne. Vissa dagar skulle hon också gå Marstrand-Göteborg på endast två timmar medan TJÖRN behövde två timmar och fyrtio minuter för samma distans.

*

Goda fotografier är vi alltid intresserade av. Är de dessutom från den tid då ångbåtstrafiken här på västkusten pågick för fullt blir vi entusiastiska. Allra gladast blir redaktionen om vi får låna negativen till sådana foton. Vi garanterar varsam hantering men glöm inte att lägga en styv pappskiva i kuvertet så att kort eller negativ klarar posthanteringen. Det är inte lämpligt att använda gem på foton och negativ. Det blir veck och repor av dem.

*

Måndags- och onsdagskvällar är arbetskvällar på vår BOHUSLÄN. Kom gärna ner och besök fartyget. Kanske finns det trevliga arbetsobjekt, som väntar just på Dig. Allt arbete är inte tungt och smutsigt.

*

ÅNGBÅTEN utges av SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare Yvonne Starmark. I redaktionen Dag Almén och Bo Starmark. Redaktionen adress: "Ångbåten", c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 Lysekil.

*

MARSTRANDS REDERI AKTIEBOLAG



Turlista fr. o. m. 1 juli 1952 t. v. 30 JUN 1952

ms Lysekil (L), ss Bohuslän (B), ss Marstrand (M) ms Albrektsund (A),
ms St Erik (SE), ss Westkusten (W), ms Tjörn (T), ms Gay Viking (GV).

Göteborg—Marstrand—Lysekil—Gravarne

VARDAGAR UTOM LÖRDAGAR

	Varje vard. Expr. L/B	Månd. Torsd. W	Tisd. Fred. M.	Onsd. Lörd. A/SE	Varje vard. Expr. GV/B/A	Varje vard. Tj.	Varje vard. Expr. B/SE/A	Varje vard. Expr. A/SE/W/M
Från GÖTEBORG	7.50	8.00	8.00	8.00	10.00	14.00	14.30	17.15
till MARSTRAND	9.35	10.10	10.00	10.00	11.50	16.30	16.30	19.15
från MARSTRAND	9.40	10.15	10.10	10.10		16.45	16.40	19.20
till Astol	—	—	—	—		17.15	g)	—
.. Rönnäng	—	—	—	f)		17.30	g)	19.45
.. Klädesholmen	—	10.40	—	10.45		17.45	g)	20.00
.. Stockevik	—	—	—	—		—	—	20.15
.. Skärhamn	—	11.10	11.00	11.15		—	—	—
.. Kyrkesund	10.25	11.45	11.30	11.45		—	17.30	—
.. Mollösund	10.50	12.15	12.00	12.15		—	18.00	—
.. Hälleviksstrand	—	12.45	12.30	—		—	—	—
.. Kärningön	—	13.15	—	12.45		—	—	—
.. Gullholmen	11.30	13.45	13.00	13.15		—	18.50	—
.. Ellös	—	—	13.30	—		—	—	—
.. Grundsund	—	d)	—	13.35		—	—	—
.. Gåsö	a)	—	—	—		—	—	—
.. Fiskebäckskil	12.05	—	14.30	14.15		—	a)	—
till LYSEKIL	12.15	14.30	14.45	14.30		—	19.30	—
från LYSEKIL	12.20	15.00	15.00	15.00		—	19.40	—
till Lahälla	—	e)	—	—		—	—	—
.. Malmön	13.00	15.45	15.45	15.45		—	20.25	—
.. Hovenäset	—	—	—	—		—	—	—
.. Smögen	13.25	16.15	16.15	16.15		—	20.50	—
.. GRAVARNE	13.45	17.00	17.00	17.00		—	21.00	—

Gravarne—Lysekil—Marstrand—Göteborg

VARDAGAR UTOM LÖRDAGAR

	Varje vard. M/A/SE/W	Varje vard. Tj.	Varje vard. Expr. B/SE	Månd. Torsd. A	Tisd. Fred. W	Onsd. Lörd. M	Varje vard. Expr. GV/B/A	Varje vard. Expr. Tj.
Från GRAVARNE			6.30	7.00	7.00	7.00		15.30
.. Smögen			6.40	7.15	7.15	7.15		15.40
.. Hovenäset			—	—	—	—		—
.. Malmön			7.05	7.45	7.45	7.45		16.00
till LYSEKIL			7.45	8.30	8.30	8.30		16.40
från LYSEKIL			7.50	9.30	9.30	9.30		16.45
.. Fiskebäckskil			8.00	9.45	9.45	9.45		16.55
.. Gåsö		a)	—	—	—	—		e)
.. Grundsund			—	i)	10.15	—		—
.. Ellös			—	—	—	10.30		—
.. Gullholmen			8.40	10.30	10.45	11.00		17.30
.. Kärningön			—	11.00	—	—		—
.. Hälleviksstrand			—	—	11.15	11.30		—
.. Mollösund			9.25	11.30	11.45	12.00		18.10
.. Kyrkesund			9.55	12.00	12.15	12.30		18.35
.. Skärhamn			—	12.20	13.00	13.00		—
.. Stockevik	6.00		—	—	—	—		—
.. Klädesholmen	6.10	7.00	—	13.00	13.30	—		—
.. Rönnäng	6.20	7.10	—	h)	—	—		—
.. Astol	—	7.20	—	—	—	—		—
till MARSTRAND	6.50	7.45	10.50	14.00	14.00	14.00		19.20
från MARSTRAND	7.00	7.50	11.00	14.15	14.15	14.15	17.00	19.30
till GÖTEBORG	9.00	10.30	13.00	16.15	16.30	16.15	18.50	21.15

a) Gåsö anlöpes för resande från och till Göteborg. b) Anslutning till dessa stationer med ms Tjörn från Marstrand. c) ms Tjörn avgår från Skärhamn kl. 9.30, från Stockevik kl. 9.55, från Klädesholmen kl. 10.05, från Rönnäng kl. 10.15 och från Astol kl. 10.30 och ansluter i Marstrand till turen kl. 11.30. d) Grundsund anlöpes på denna tur endast måndagar. e) Gods till Lahälla vidarebefordras torsdagar från Lysekil med lastbil. f) Rönnäng anlöpes på denna tur endast lördagar. g) ms Tjörn ansluter i Marstrand för resande till Astol, Rönnäng och Klädesholmen. h) Rönnäng anlöpes på denna tur endast måndagar. i) Grundsund anlöpes på denna tur endast torsdagar.

Lastturer

Göteborg—Djupvik—Rossön—Nösund (Lyrösten)

ms Roland lastar i Göteborg onsdagar och lördagar till Marstrand, Djupvik, Rossön och Nösund. Lastning i Klädesholmen för Göteborg tisdagar o. fredagar. Tiderna för mellan- och slutstationerna äro ungefärliga. Rederiet ikläder sig icke ansvar för förseningar eller inställda turer, försakade av naturhinder eller andra utanför dess kontroll liggande orsaker. Ombyte av fartyg förbehålles. Närmare upplysningar lämnas av rederiets expeditioner i Göteborg, Stenpiren, tel. 13 73 15 och 13 73 16, i Lysekil tel. 9, i Gravarne tel. 78 samt kontoret i Marstrand, tel. 16 och 29.