

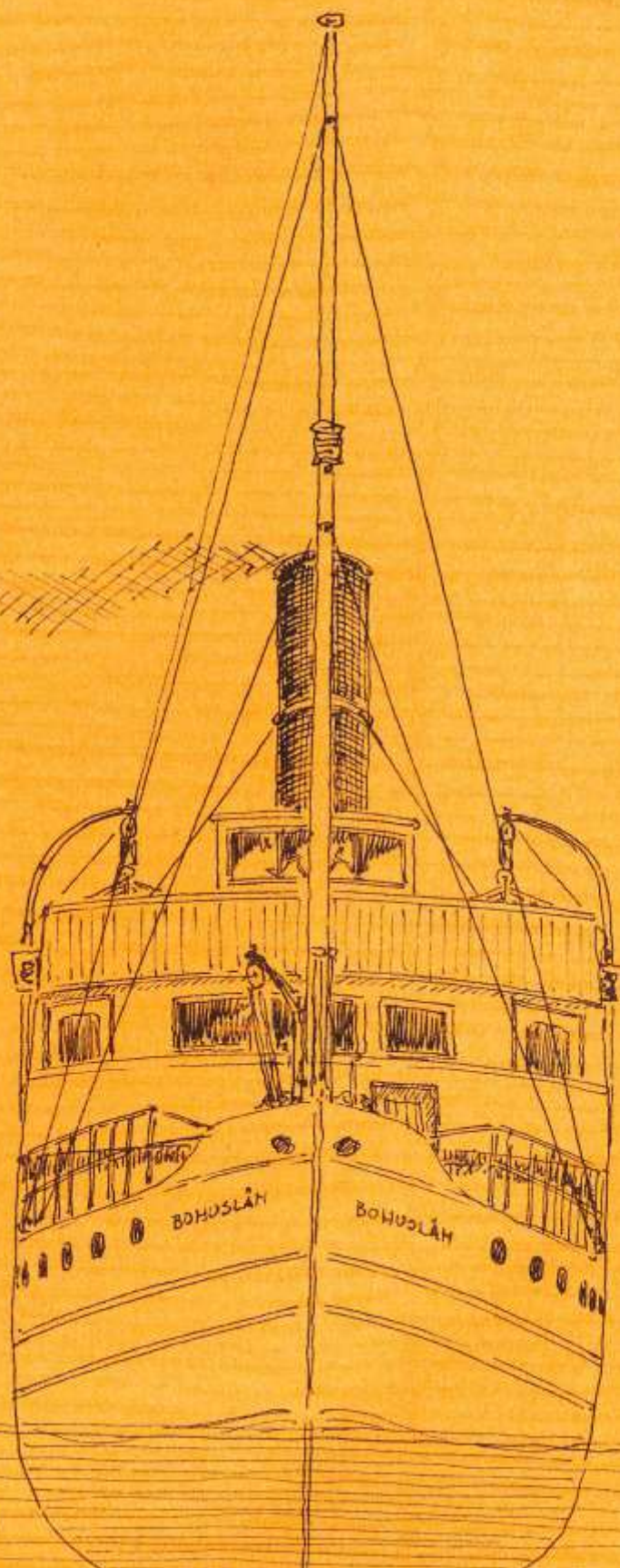


Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 8 - Juni 1972
NUMMER

20



Åk
Ångbåt

Åk
Ångbåt

Åk
Ångbåt

Åk
Ångbåt

Åk

OM TJÄNSTGÖRING OMBORD

När man för en gångs skull riktigt tänker efter, finner man det egentligen ytterst exklusivt att tjänstgöra ombord i ss BOHUSLÄN.

För det första är man ombord i en ångbåt, vilket inte är många förunnat.

För det andra får man arbeta och slita ut sig i obegränsad omfattning. Inte så vanligt.

För det tredje får man göra allt detta och lite till ständigt utsatt för glada, hjärtliga, hjärtlösa och stundtals något råa skämtare.

För det fjärde och viktigaste, man får göra allt detta fullständigt gratis!! Detta är något absolut unikt, något som inte alls borde få missas. Det borde vara allom förunnat att pröva denna avkoppling.

Skämt åsido. Även om vi är ganska många ombord numera, finns det alltid plats för fler besättningsmedlemmar. Besättningen är uppdelad på tre kategorier: däck, maskin och kök. Däcksfolket styr, förtöjer, städar, diskar och skalar potatis. Maskinarna ser till att ångaren rör sig, håller uppsyn på allt tekniskt från huvudmaskineriet till brödskåraren. Köket står för passagerarnas och besättningens välfärd men diskar iote.

Vi är f n speciellt intresserade att få fler medhjälpare till köket och naturligtvis även till de andra kategorierna.

Gör genast slag i saken! Ring vår rekryteringsman Håkan Larsson, tel 031/45 51 76 och anmäl Dig!

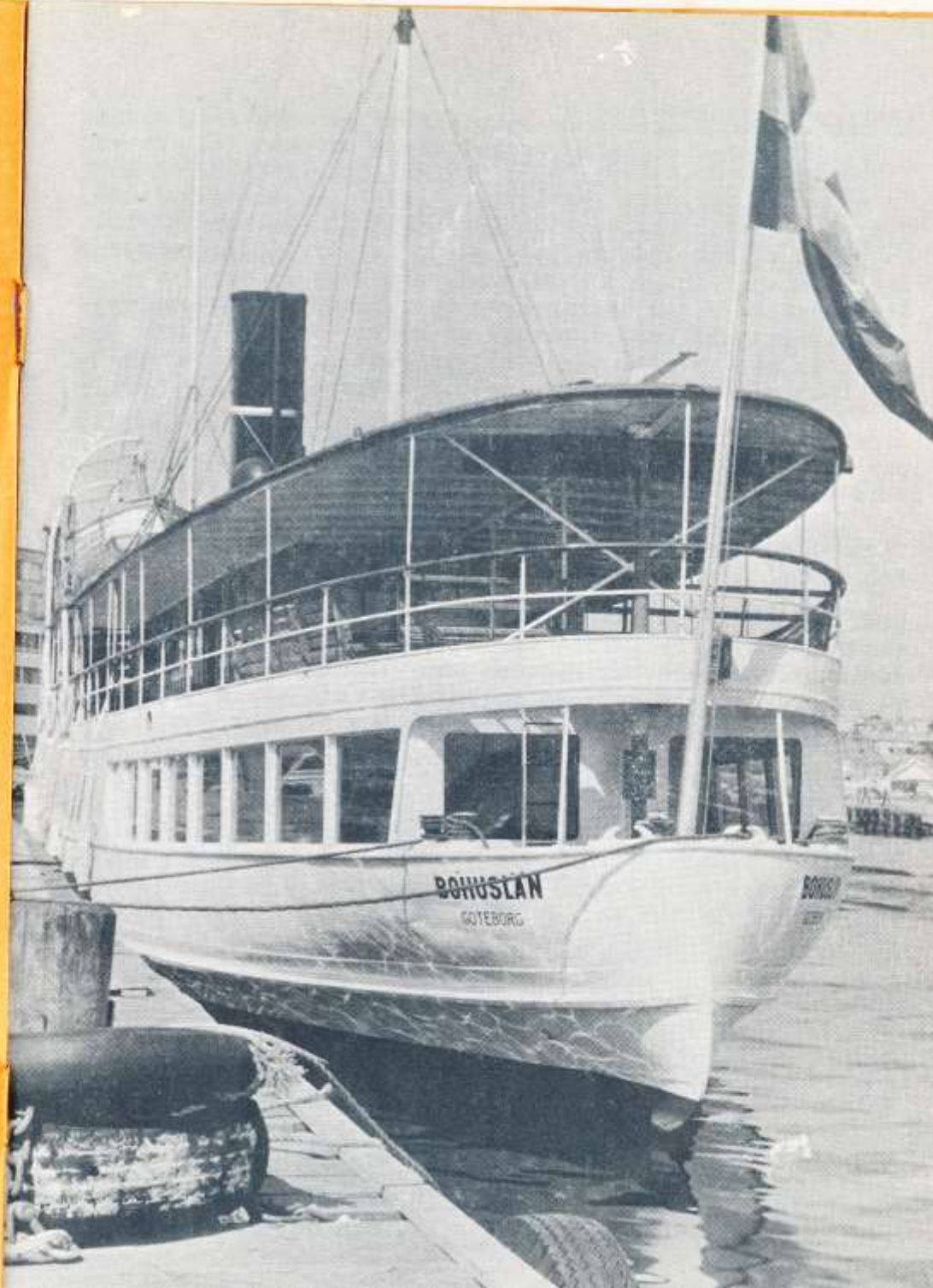
*

BILDEN TILL HÖGER

Solig sommarsöndagssiesta vid Lysekils ångbåtsbrygga. Passagerarna är iland, besättningen har skaffat och just troppat upp i staden, fartyget ligger nästan öde, sjöbrisen orkar nätt och jämt röra flaggan, friholtarna knirkar svagt mot bryggan, det luktar saltvatten, ångbåt och sommar.

Foto Bo Starmark.

*



TRELLEBORG-SASSNITZLEDEN

Sjöposttrafiken mellan vårt land och kontinenten har gamla anor och dem mera reguljära daterar sig till 1664, då den nu legendariska segeljakten LILLA JÄGAREN upprätthöll en något så när tidsbestämd, om än äventyrlig, sjöpostfart mellan Ystad och Stralsund rakt över Östersjön. Övergångstiden var dock mycket varierande, eftersom segeljakterna var helt beroende av väder och vind samt årstiden inte minst. Särskilt vid svåra isförhållanden var förbindelserna tidvis totalt avbrutna.

I den dåtida taxan "för post, passagerare och saker" finner man bland annat, att "en Herre (Fru eller Jungfru)" betalade 7 daler och 24 öre silvermynt för en resa mellan Ystad och Stralsund. "En Dräng eller Piga som är i Tienst" 6 daler och 11 öre och "En permitterad Soldat och thess like" 2 daler och 26 öre.

Den 1 maj 1824 var segeljakternas era slut och de ersattes med ångfartyg, varigenom man blev mindre beroende av väderleksförhållandena, även om man vintertid hade så stora problem vid besvärande isläggning, att man måste lägga upp fartygen och låta transportererna gå över Danmark.

År 1865 började man experimentera med att låta trafiken utgå från andra Skånehamnar. Sålunda flyttades den en följd av år fram och tillbaka mellan Ystad och Malmö, varvid de imponerande hjulångarna sattes in. Under tiden hade man dock kommit underfund med att den kortaste vägen dock var den mellan Trelleborg, Sveriges sydligaste stad, och Sassnitz, badorten och fiskeläget på Rügen.

Man hade nu tre olika svenska hamnar att välja på för det slutgiltiga avgörandet var järnvägen från Stockholm skulle ha sin ändstation från vilken sedan postsäckarna skulle skeppas över med postångaren. Valet stod mellan Malmö, Trelleborg och Ystad.

Trafiken mellan Ystad och Stralsund, den s.k. "ystedske post" bevakades helt naturligt avundsjukt av de styrande i den gamla korsvirkesstaden, och man hade många och ivriga förespråkare, som särskilt, och det med rätta på-

pekade konkurrenten Trelleborgs mindre lämplighet med hänsyn till hamnens beskaftenhet, stadens bristfälliga postkontor, dess avsaknad av lämpliga lager- och tulllokaler, frånvaron av lämplig slip för fartygens reparation och översyn mm. Vid 1868 års riksdag betonade statsrevisorerna dock, att linjen Ystad-Stralsund sedan flera år visat sig vara alltför dyr för staten och föreslog, att trafiken måtte övertagas av något enskilt bolag, vilket säkerligen mycket smidigare och bättre skulle lyckas klara av problemen. Riksdagen beslöt då att inrätta en posttur, som gick till Stralsund från Malmö. Denna visade sig dock snart vara alltför lång och svårbemästrad under de stränga vintrarna, varför problemet i slutet av år 1890 åter togs upp till behandling i riksdagen.

Olika kommissioner tillsattes, vilka efter många resor, besiktningar, mätningar, intervjuer och förhör samt ingående studier och utredningar till slut avlämnade sina rapporter, och då kommitté betänkandet föredrogs i kunglig konselj den 10 mars 1892 förordnades Trelleborg som lämpligast.

Trelleborgs kommunalmän var inte ovetande om vad som komma skulle och en febril verksamhet pågick för att vara rustad inför det stora evenemanget. När Sveriges största och elegantaste passagerarångare, den i England byggda REX, lade till vid kajen den 30 april 1897 kl 1.30 var allt väl förberett. Premiär var det också för direkttåget från Stockholm, som den 1 maj anlände till "Trelleborg Nedre", över Lund-Svedala, med bland annat ett antal postsäckar. Dessa överfördes till REX, som gjorde överfarten till Sassnitz på omkring fyra timmar och därmed var denna postpremiärtur lyckligt genomförd.

REX var ett smäckert och elegant fartyg och som Sveriges då största passagerarfartyg en stor attraktion. Tyvärr var REX på samma gång även routens speciella sorgebarn på grund av sina upprepade haverier, och dess öde beseglades slutgiltigt natten den 27 februari 1900, då det i dimma och ostlig storm strandade vid Lohme utanför Rügens kritklippor. En tur i oturen var att inga passagerare fanns med ombord, men katastrofen var stor nog ändå. Av besättningen omkom inte mindre än sex styc-

Berlin Neueste Postlinie Stockholm

Scandinav: Express

für

Nordlandreisen

täglich
via Sassnitz.
Trelleborg.



DÄGLIG
Förbindelse med
Tyskland
hela Kontinenten
3/4 tim Sjöfart
med Postångarne
REX och IMPERATOR.

Pris: 1 Mark 1/2
Sveige-Kontinenten: 1 Mark 1/2

ken, däribland alla de fem ombordvarande kvinnorna. REX kunde inte bärgas. Det stolta fartyget bröts i två delar vid en påföljande storm två dagar senare och såldes slutligen som vrak vid en offentlig auktion i Sassnitz.

Från tysk sida sattes man pingstdagen år 1897 in ångfartyget IMPERATOR för att gemensamt med REX ta mot den allt mer ökande mängden post och gods, och för att kunna upprätthålla de dubbelturer, som påbörjades under sommaren 1898, inköptes två hjulångare från Holland, SVEA och GERMANIA.

I juni 1902 ersattes GERMANIA av propellerångaren ODIN allt under det att utredning pågick sedan 1898 om en tågfärjeförbindelse på routen. Först den 4 mars 1908 beslöt riksdagen om upprättandet av en dylik samt om statens övertagande av Kontinentbanan mellan Malmö och Trelleborg, vilken invigdes 1898 och varit i bruk vid direktförbindelsen från Stockholm från 1 maj 1899. Nio miljoner kronor anslogs till byggandet av de två beslutade färjorna samt för inköp av järnvägen.

Invigningsdagen för tågfärjeleden, där således postkupéerna kunde transporteras på spår direkt ombord på båtarna, bestämdes till den 6 juli 1909, vilket innebar att alla de nödvändiga hamnförbättringarna skulle göras på obetydligt mer än ett år. I god tid stod allting klart,

*

BILDEN:

En tidstypisk kopia av invigningsaffischen till Sassnitzleden. Postångarna IMPERATOR och REX möter varandra med höga klippor i bakgrunden och med en jordglob fasthållen av taljor ovan sig. Under IMPERATOR blickar kejsar Wilhelm II och konung Oscar II flankerade av tyska och svenska riksfanor och en miniatyrbild med kejsarjakten HOHENZOLLERN.

Från ett vykort gjort på originalaffischen från Berlin.

*

hamninloppet var breddat, hamnen fördjupad och två nya färjelägen byggda. Dessutom var tre ångfärjor färdiga att tas i bruk, nämligen DROTTNING VICTORIA från svensk sida och DEUTSCHLAND och PREUSSEN från tysk.

Med 15000 åskådare samlade vid hamnen kunde ett fest-smyckat Trelleborg bevittna det högtidliga mötet mellan kung Gustaf V och kejsar Wilhelm II. Efter det att civilministern greve Hamilton förklarat färjeleden invigd, blev det kunglig middag ombord på DROTTNING VICTORIA.

Året därpå sattes den andra svenska tåg färjan KONUNG GUSTAF V in i trafik. Dessa fyra färjor var vardera på 4350 ton, gjorde 16-17 knop, hade en spårlängd om cirka 165 m, tog 16 godsvagnar per tur och hade plats för cirka 1000 passagerare.

Med dessa stora starka färjor gick routen och därmed posttransporten som ett urverk. Givetvis lade världskriget med avspärningar och minfaron hinder i vägen, och det gjorde även de svåra vintrarna med pack- och skruvis, som förvandlade Östersjön till ett arktiskt hav i vilket fartygen tidvis kunde ligga infrusna flera dygn. Vintern 1924 var Trelleborgs hamninlopp blockerat av nära 10 meter höga skruvisvallar. För att kunna få ut fartygen ur hamnen, fick man rekvirera den bastante ISBRYTAREN II från Stockholm, vilken efter ett hårt arbete under nära ett helt dygn, lyckades bryta en segelbar ränna ut. Massor av åskådare på isvallarna utanför hamnen bevittnade den ståtliga synen, då först DROTTNING VICTORIA sedan DEUTSCHLAND och KONUNG GUSTAF V i isbrytarens kölvatten tog sig ur isoleringen på väg till Sassnitz.

Då dessa svårbemästrade isvintrar blev allt vanligare och kulminerade med överisningar och olyckstillbud 1929, beställde Statens Järnvägar en isbrytarfärja, som döptes till STARKE och sattes i trafik den 25 februari 1931. STARKE kunde ta 22 post- och godsvagnar och betecknades som "en kraftig bjässe", men kunde likväl ha mycket svårt att bemästra kung Bore. Vintern 1937 fick STARKE en förskjutning i lasten och höll på att kantra, då den skulle assistera KONUNG GUSTAF V och DROTTNING

VICTORIA, vilka båda vid den uteblivna hjälpen behövde hela 30 timmar att göra enkelturen.

I februari 1940 låg både STARKE och DROTTNING VICTORIA infrusna norr Arcona och fick proviantera med flyg. Den 26 februari 1942 var det KONUNG GUSTAF Vs tur att sitta fastfrusen i svår packis utanför Rügens kust. STARKE kallades till undsättning och gick därvid på en mina och blev svårt skadad. Man lämpade sex järnvägs-vagnar över bord och lyckades på så sätt hålla fartyget flytande i nio timmar. Klockan ett på natten gick STARKE till botten. Den bärgades dock i april och fördes till Malmö för ombyggnad och reparation.

Även den tyska DEUTSCHLAND råkade år 1942 ut för krigshandlingar genom torpedering, varvid hela akterskeppet revs upp och 16 av de ombordvarande omkom.

Kriget gjorde att all färjetrafik inställdes den 26 september 1944, och då Sassnitz hamn året därpå helt ödelades genom bombanfall, varade det ända till den 16 mars 1948 innan allt var återställt och leden på nytt kunde öppnas. Den ombyggda och förlängda isbrytarfärjan STARKE, som nu tog 26 post- och godsvagnar, var redan i trafik och en ny milstolpe i ledens historia blev det den 25 april 1958, då den nya tåg färjan TRELLEBORG sattes in. Tillsammans med det tyska systerfartyget SASSNITZ kunde man föra över cirka 200 vagnar per dygn i varje riktning. År 1967 sattes från svensk sida in färjan SKÅNE, då Europas största färja, och senare DROTTNINGEN och från tysk sida WARNEMÜNDE vilken sjösattes redan 1963 för routen Warnemünde - Gedser och fick tjänstgöra under högtrafiksäsongen oktober - maj. De gjorde alla tre överfarten på tre timmar och fyrtio minuter.

Nu togs de något förslitna DROTTNING VICTORIA och KONUNG GUSTAF V ur trafik och såldes för perskrotning och STARKE har just rönt samma öde samtidigt som man går och väntar på insättandet av nya och än större färjor.

Sten Christensen, Trelleborg



"SKRATTA DATORER" eller ATT TRIVAS I EN ÅNGBÅT

Svensk Sjöfartstidning är djup källa att ösa ur för den intresserade och de senaste åren har den utökat sitt innehåll så att även folk, som inte direkt sysslar med sjöfart har en del att hämta däri. Tag till exempel ledaren i förra årets nummer 44 - "Skratta datorer!" Hur sann är den inte även på andra områden än sjöfartens.

Jag har en känsla av att det inom BOHUSLÄNS reling bevarats något av det som författaren tar upp som försvinnande: "det glada, ohämmade skrattet". Att det finns i den lilla aktiva skara, som gör det som fordras och lite till (vilket inte är så lite!) för att hålla en gammal ångbåt igång. Dessa känner säkerligen igen tanken i nedanstående citat. För en utomstående kan skämtet ombord ibland verka grova, men mestadels framgår det av repliker och skrattsalvor att de verkligen uppskattas.

Jag tror, att det dels är en följd av dels en bidragande orsak till den goda sammanhållning, som råder ombord och vilken är grunden till vår fortsatta verksamhet.

Så till Svensk Sjöfartstidning:

"..... Men håller vi inte på att förlora en sak vi med bästa vilja i världen inte kan göra något åt? Skrattet. Det spontana, förlösande skrattet, som i ett slag förjagar tristess och känslan av delad insikt om det löjliga skapar kontakter, där det var klyftor.

*

Dagens segling är slut. Eftersnacket har tagit vid. I väntan på kvällsvarde diskuteras dagens händelser. Har maskin gått bra (onödig fråga)? Har serveringen flutit väl? Var passagerarna bra? Vad sa nöjesseglareb som låg mitt i leden och blev vettskrämd av ångvisslan? Här har skepparen och två maskinister roligt åt någon händelse. Det är pilsner klass I i flaskorna.
Foto Bo Starmark.

Den gamla goda tiden, som för de många inte var särdeles god, rymde i sina hårda men okomplicerade former tillfällena till glada skratt åt enkla ting. Skämten var livsnära och roliga - då. Vart har alla enkel-roliga skepparhistorier tagit vägen? Och sjömanslivets alla traditionella skämt? Förstaresans pojke, som skickades att mata kölsvinet? Replikduellerna mellan "Gubben" och den ettrige chiefen på kolvångmaskinernas tid? Skepparen, som kollar resultatet av den nybakade styrmannens middagsräkning och högtidligt lyfter på mössan: "Unge man, vi befinner oss i Uppsala domkyrka".

Idag ler man knappast åt detta - kanske åt att folk en gång fann det roligt. Och vad har man istället att skämta om? Radar, som plötsligt visar falska ekon runt omkring, autopiloten som grips av vansinne och girar vilt åt alla håll? Inte särskilt lustigt.

Detta är inte något som är typiskt för sjön. Det glada, ohämmade skrattet har blivit mera sällsynt också inland - och driften med yrkesmalörer och tabbar mindre roande. Vi uppskattar kvalitén på skickliga skämtteckningar och textformuleringar, men skrattar vi? Den väldiga datamaskinen, som spårar ur och skapar kaos och den lille mannen, som sliter sitt hår i förtvivlan. Astronauten på månen stirrar på en tom fläck och säger till kamraten: "Jag måste ha kommit vid startknappen, när jag steg ur". Skrattet fastnar i halsen.

Det är en gammal sanning, att ett lyckat skämt skall handla om en oväntad eller absurd vändning av en välkänd vardaglig situation. I vilket yrke lämpar sig numera vardagssituationer för hejdlös drift?

Det glada skrattet utan bitankar och hämningar var symp- tom på en inneboende förmåga att uppleva en välsignad stund av sorglöshet i en ofta bister tillvaro." Som sagt - innehåller inte våra 327 ton ångbåt inklusive besättning och allt annat något av det skribenten efterlyser?

Förvisso värt att ta vara på.

Boatswain

DE OKÄNDA MARSTRANDBÅTARNA

De som väntat sig, att ss LYSEKIL nu skulle ånga in i spalterna i Dag Alméns serie om Marstrandsbåtarna, får vänta ännu ett tag, ty dels har det skrivits en hel del om detta fartyg, som nu lär vara helt förintat hos Persöner i Ystad dels inträffade i början av 1880-talet en del episoder i bolagets historia, som kronologiskt kommer före LYSEKILS leverans 1885.

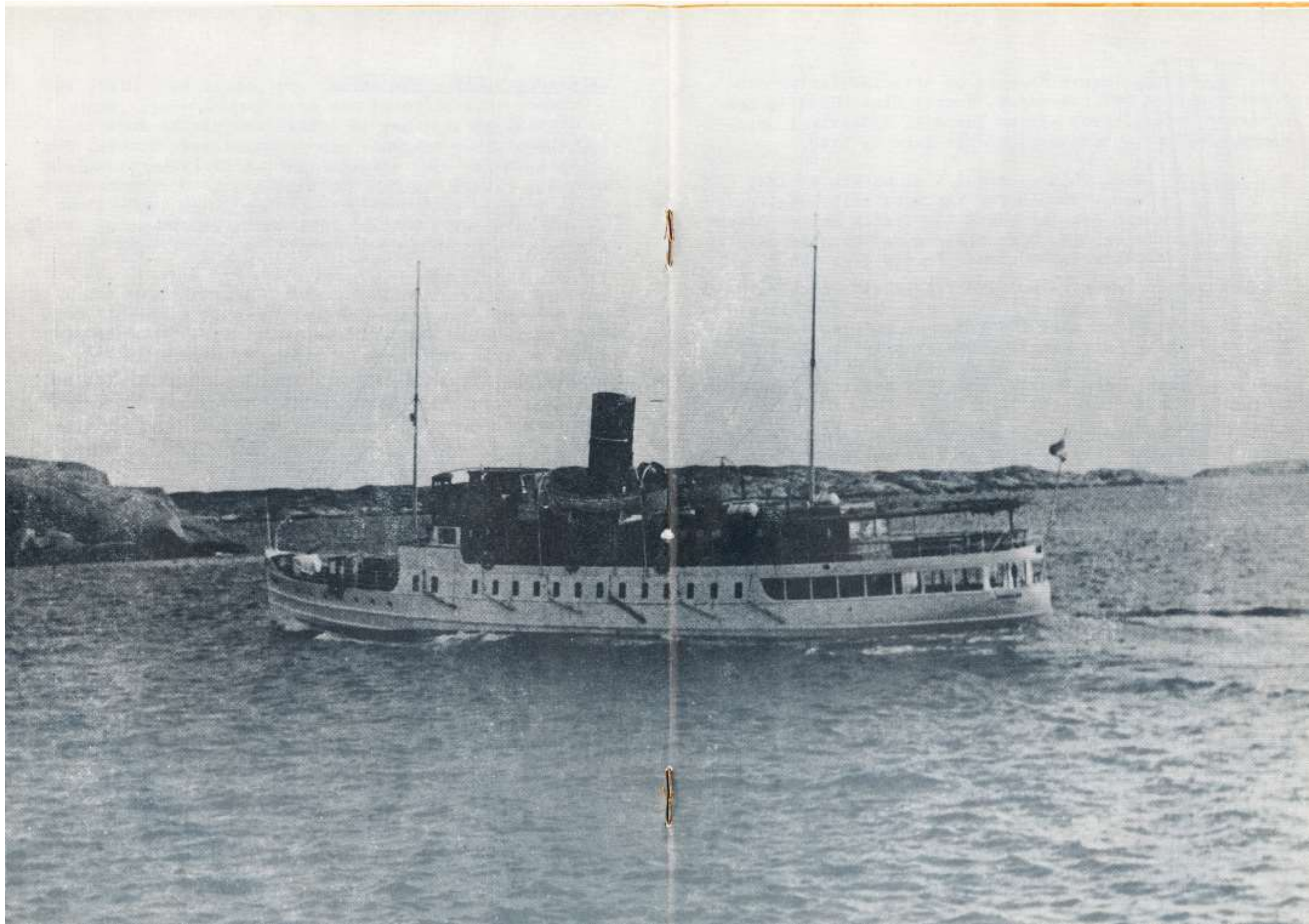
INLAND, TESSIN och FREJA hette tre små ångare, som en kortare tid ägdes av Marstrands Nya Ångfartygs AB. Idag lär det väl inte finnas någon, som minns dem - i varje fall inte under Marstrandsbolagets epok. De må behandlas i en enda artikel, som fått ovanstående rubrik.

Marstrandsbolaget var ju vid ångaren S:t ERIKS tillkomst ännu ett ungt men framgångsrikt företag. År 1880 utdelades sålunda hela 20% till aktieägarnas belåtenhet.

Den s k inre traden mellan Marstrand och Stenungsund var på den tiden kanske den viktigaste för bolaget med alla sina bryggor längs Inlands grunda kuststräcka. Men här fanns konkurrens från Inlands Ångbåts AB i Kungälv, ägare till de små ångarna INLAND och TESSIN. Styrelsen föreslog därför vid en extra bolagsstämma i mars 1881, att konkurrenterna skulle köpas in, vilket också skedde. De båda fartygen övertogs för en summa av 50.000 kr att likvideras med aktier till parikurs.

I N L A N D Längd 30,8 m. Bredd 5,8 m. Maskin 100 IHK.

Hon byggdes vid Lindholmens varv 1876 för Inlands Ångbåts AB i Kungälv. Sålades till Marstrandsbolaget 1881, men redan i september samma år beslöt man avyttra fartyget till högstbjudande. Ångaren hade visat sig olämplig för sin trad, och bolaget hade nått sitt mål att bli av med en besvärlig konkurrent. Våren 1882 såldes INLAND sålunda till Skien i Norge, där hon kom att stanna i nära 75 år. För Skien-Telemarken D/S trafikerade hon kanalsystemet upp till Dalen i Telemark och fick där sällskap med den 1906 byggda ångaren AASMUND VINJE, som sedan kom till Bohuslänska Kusten under namnet BORGILA.



1956 byggdes den gamla Ångaren om till lastfartyg och försågs med en Bolindermotor. Namnet blev ÖKNESVAG och hemorten Bergen. 1963 såldes hon till Kjöpsvik i Nordnorge. Vem vet - kanske finns hon kvar än idag.

TESSIN Längd 26,5 m. Bredd 5 m. Maskin 80 IHK.
Namnet TESSIN för tankarna till kungliga slott och ångaren byggdes också för trafik mellan Stockholm och Drottningholm, båda platser med kungaborgar byggda av arkitekterna Nicodemus Tessin d.y. och d.ä.

Ångaren Tessin levererades 1870 från Lindholmens varv till Fittja Ångslupsbolag i Stockholm. Men den lilla ångaren visade sig snart för liten och såldes 1880 till Inlands Ångbåts AB i Kungälv. Hon ersattes redan 1877 på Drottningholmstraden av en ny och snabbgående ångare med samma namn - den TESSIN, som 1935 kom till Göteborgs skärgård. (Se Ångbåten 17).

TESSIN (I) insattes på traden Göteborg - Kungälv - Korshäll nära Nordre Älvs mynning och fortsatte sin verksamhet även under Marstrandbolagets korta epok 1881 - 1889, då hon såldes till Kongelfs Nya Ångbåts AB för 18500 kr. År 1897 bytte TESSIN ägare igen. Hon inköptes på auktion för 5500 kr av A.G.Friländer i Göteborg och fortsatte Älvtrafiken, men nu längre upp i Göta Älv.

Skörsbo heter ett litet samhälle i Västerlanda socken vid Göta Älv. En mörk och dimmig septembernatt 1911 avgick TESSIN från denna plats på ordinarie tur till Göteborg med en vikarierande befälhavare på bryggan. Han förde ångaren försiktigt mellan bryggorna på ömse

*

MITTUPPSLAGET

BOHUSLÄN passerar Stångehuvud på väg söderöver efter fullbordad tur i norra Bohuslän.
Foto Bo Starmark.

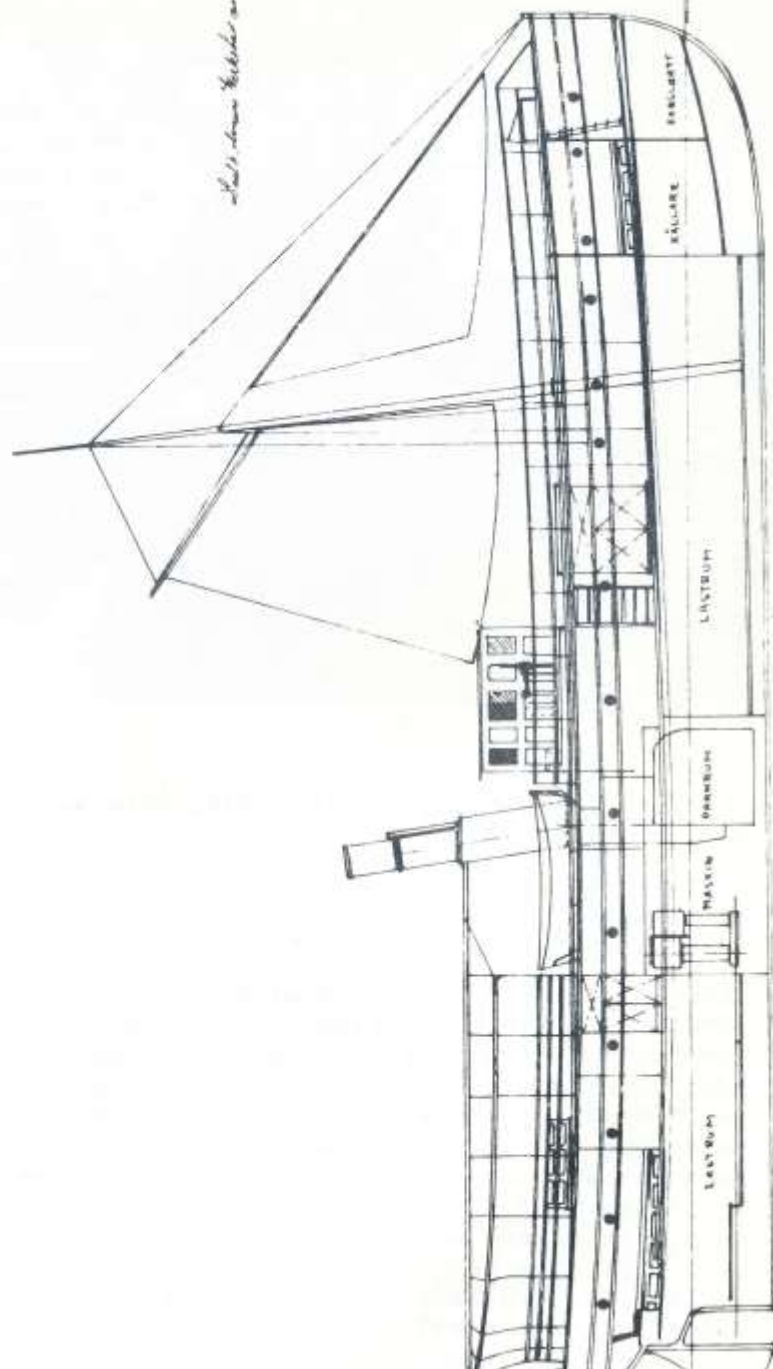
RITNINGEN

visar ss INLAND efter originalritningen. Kopias är utförd av Ingvar Strömblad.

s/s Inland efter originalritning från Sjöfartsmuseet i Göteborg utförd av
Ingvar Strömblad i Göteborg.

INLAND

25 HK PASSAGERARE OCH LASTÄNGRE FÖR LINJEN GÖTEBORG-KONGELF-INLAND OCH TJÖRD





ss FREJA i Jönköping omkring 1898. Foto genom Lasse Nilsson, Borås.

*

sidor om älven. När man passerat Tjurholmen, mötte tät tjocka och farten minskades till cirka två knop. Vid en gir rände fartyget in i vassen och fastnade på en lerbank. Försök att backa sig loss misslyckades. Ångaren stod fast med cirka 15 graders styrbords slagsida. Kaptenen lugnade passagerarna och försäkrade, att de utan fara kunde stanna kvar ombord. Men plötsligt ökade slagsidan och TESSIN gled ut i älven och sjönk. Snart syntes endast skorsten, master och en del av babords räcke på övre däck. Sex personer varav fem kvinnor omkom vid olyckan, som orsakades av åtta öppna ventiler på styrbordssidan, vilka kom att ligga under vattenytan vid grund-

stötningen.

TESSIN bärgades emellertid, men lär inte ha satts i älvtrafik igen. Hon såldes 1914 till Lettland, där hon fanns kvar vid andra världskrigets utbrott under det mystiska namnet DZINTARKRASTS - hur det nu uttalas Förmodligen kom hon väl bort under kriget.

F R E J A (ex SÖDERTELGE, ex WENNGARN)

Längd 29,5 m. Bredd 5,3 m. Maskin 25 Nm.hk.

Ångaren byggdes 1873 vid Bergsunds varv i Stockholm för Mälartrafik och tillhörde Ångbåtsbolaget Wenngarn. WENNGARN var också fartygets namn och ändstation för traden. Bl a anlöptes Drottningholm och Sigtuna. Ett par år gick hon mellan Stockholm och Södertälje omdöpt till SÖDERTELGE som stadens namn då stavades. Wenngarnsbolaget upphörde 1880 och fartyget såldes till Svartsjölandsbolaget, varvid hon fick namnet FREJA.

FREJA inköptes som nämnts av Marstrandbolaget 1883 som ersättning för den året innan sålda ångaren INLAND. 18000 kr fick man ge för den tio år gamla båten. Under befäl av kapten Gustaf Dahlgren, som tidigare fört ångarna ALBREKTSUND och WÄSTKUSTEN, sattes FREJA in i trafiken på Tjörn och Inland.

Styrelsen beslöt sig för att anskaffa ett större fartyg för traden, varför FREJA utbjöds till försäljning på hösten 1890. Men först på våren 1893 meddelade styrelsen, att de antagit ett anbud om 10.000 kr från kapten Gustaf Zetterberg i Jönköping. Den nya INLAND hade då varit i trafik ett par år.

Med Gränna som hemort kom nu FREJA att trafikera Vättero tills hon vid sekelskiftet hamnade på Utö i Stockholms södra skärgård. En kortare tid gick hon i trafik på Stockholm, men lades sedan upp och lär ha tynat bort i någon bortglömd vik på Utö. Hennes slutliga öde är höljt i dunkel.

Mälarbåtar i Västkusttrafik var som synes inget speciellt för 30-talet, då som bekant en del av den skingrade mälarflottan började konkurrera med Marstrandbolaget i Göteborgs norra skärgård.

OM JAG INTE MINNS FEL

Reservationen i rubriken borde egentligen inleda alla skrivelser, som avser att berätta hur det var förr i tiden. Nu har det alltså hänt, att man suttit i tankarna och helt omedvetet blandat ihop fartygsnamn. I förra numret råkade jag på tal om båtar, som före kriget hade sina ordinarie kajplatser vid Packhuskajen nämna Svenska Lloyds INGEBORG. Det skall naturligtvis vara GÖTEBORG. Förlåt!

*

Vi har alltså haft två fartyg i Göteborg, som burit hemortens namn: Svenska Lloyds ovannämnda GÖTEBORG och Bohuslänska Kustens GÖTEBORG. Den första var under en lång tid före kriget sysselsatt i reguljär trafik Göteborg - Hamburg. Linjesträckningen för Kustens GÖTEBORG är kanske alltför välkänd för att behöva upprepas.

*

Tänk Er - särskilt Ni sena tiders barn - en strålande försommarsöndag. Ni går ombord på Kustens GÖTEBORG klockan 8 på morgonen och stävar norrut. Frukosten serveras vid passerandet av Marstrandfjorden. Sedan kan man ägna sig åt att njuta av de vackra passagerarna ända upp till Lysekil. Där går man iland och strövar en stund. Dricker kanske en kopp gott kaffe på något konditori. Efter ungefär två timmar anländer OSLO norrifrån. Man går ombord för återfärd hem. Under färden har vi den slösande solen på styrbordssidan. När middagen så småningom avnjutes, kan man samtidigt uppleva, hur solen dalar för att under resans sista timmar sjunka ner i Västerhavet.

Ja, det var då det!

Men det går faktiskt att få uppleva samma scenerier och samma stämning även i nuets jäktade tidevarv. Det vet vi som har förmånen att få aktivt arbeta ombord i vårt fartyg BOHUSLÄN på hennes turer. Det vet också alla de som nyttjat vårt fartyg. Än lever skärgårdens tjusning kvar! Kom med ombord! Men jag avslöjar inte var det bästa kaffestället i Lysekil finns nu!

*

Om jag inte minns fel skrev jag för en tid sedan om konstiga djur ombord. Jag skall inte tala om hur mulsteken smakade. Emellertid kan jag försäkra, att den steken är lika torr som alla stekar i ordets sjömansmässiga betydelse. - Låt mig lämna djuren och till läsekretsens kännedom vidarebefordra ett annat konstigt ord. Förmodligen är det väl bara de mest erfarna, som kan säga på rak arm vad en nottaljebuteljon är. Andra får gissa tre gånger. Sedan kan jag tala om, att ordet betecknar "en järnståndare på akterkant av roddret för huggandet av nottaljorna". För fullständighetens skull kan nämnas, att nottalja är en utombords anbragt talja till roddret.

*

Häromdagen hörde jag i radion, hur man i bilismens barndom hade en föreskrift, som innebar, att när en automobil skulle framföras på väg, skulle den föregås av varningsman med röd flagga. Ja, motorismen hade sina svårigheter i början! Och inte bara till lands. Eller vad sägs om att "motorbåt som samtidigt använder segel i svenskt inre farvatten skall vid dager föra en svart cylinder minst 60 cm hög och 30 cm i genomskärning på plats förut, där den bäst är synlig".

*

Tiderna ändras! Förr fanns det om jag inte minns fel en särskild typbeteckning (cert) för segelfartyg med motor eller, som de hette, "segelfartyg med hjälpmaskin", förkortat smhjm. Motorfartyg, dvs fartyg som drives med motor, skulle betraktas som ångfartyg. Visserligen finns smhjm kvar i 60-talets skeppslistor, men jag undrar om det idag finns något fartyg i kommersiell trafik, som kan klassas som smhjm. Vad ångfartygen beträffar, vet vi ju alla, att sådana fartyg av traditionell typ är mycket sällsynta i vårt land - så sällsynta, att vi fantastiskt anser, att de skall bevaras som minnen från en svunnen epok

*

Svunnen epok! Det är dock inte mer än 75 år sedan man i maskinlärorna skiljde mellan äldre och modernare ångmaskiner. Så här skrev J.L.Frykholm 1898 under rubriken



Manöver. "Vid signal: stopp! stänges regulatorventilen och kallvattenskranen, matningen frässlås alldeles och slidjärningen ställes midtpå läcken. Härvid erfordras ett visst handlag, så att maskinen stannar i en sådan ställning, att densamma vid behof tager back, som det kallas. Många maskiner äro mycket kinkiga härvid och mycken öfning fordras ibland, innan man kommer underfund med icke blott den lämpligaste ställningen för maskinen, utan äfven rätta handgreppen, för att stanna maskinen i den ställningen som åstundas. Nyare maskiner äro dock sällan kinkiga härvid, utan kan sättas igång nära nog från hvilket läge som helst". - Tänk vilken snäll och manövernällig maskin vi har i BOHUSLÄN! Ur dåtida synvinkel måste det vara en hypermodern maskin.

*

Men även en snabb och lättmanövrerad maskin kan bli efter någon gång. Så var det, när den äldre chiefen stod vid manövern och maskintelegrafens visare hoppade fram och tillbaka över tavlan med endast ögonblicks stillastående. Chiefen drog andan en sekund, tittade förtretat på den oroliga visaren och utbrast: "Hej, nu är jag tre efter, nu hoppar jag!"

*

Nu skall jag inte hoppa men väl klättra ner i BOHUSLÄNS maskinrum, som behöver fejas före nästa segling. Vi ses!

SHR

BILDEN:

visar den snälla och lättmanövrerade trippelmaskinen i BOHUSLÄN. Här är det minsann inte fråga om några koostigheter vid manövrarna utan hon följer snällt maskinistens grepp.

Här vankas några droppar olja och det ser ut som om några av exenterskivorna just pysslas om.

Foto Ulf Lindeberg genom Bengt Petersen.

NORGE-NYTT

Från Norsk Veteranskispsklub kom för att bra tag sedan det glädjande meddelandet att klubbens flaggskepp, D/S BØRØYSUND, avslutat sin första säsong som levande museum.

Försäsongen 1971 började i en tryckt stämning - ett upp-rop om stöd från Norges skeppsredare hade klingat i stort sett klingat ohört, och Norsk Kulturfond hade meddelat, att man inte kunde ge något stöd. Ett löfte från Oslo kommun om bidrag för ett år gjorde det emellertid möjligt för klubben att låta torrsätta fartyget för inspektion. Skipskontrollen presenterade en lång lista på nödvändiga arbeten, mycket längre än vad ekonomin skulle tillåta. Skulle hela projektet gå om intet? Utan reparationer inget certifikat, utan certifikat inga passagerarturer, utan passagerare inga inkomster och i längden inte heller samma entusiasm hos klubbens medlemmar.

Efter en del parlamentarerande lyckades klubben i början av maj utverka en tremånaders dispens för de allra mest kostsamma arbetena - ett fullständigt utbyte av båtdäck och poopdäck. I mitten av maj påbörjades övriga arbeten vid Fredrikstad Mek. Verksted. Varje eftermiddag efter arbetets slut åkte en skara entusiaster från Oslo till Fredrikstad för att själva utföra en del av de nödvändiga arbetena och därigenom hålla de direkta utgifterna nere. Man öppnade garneringen kring ventilerna, knackade rost och mönjade. Midskeppsbyggnaden målades. Båda masterna "viste seg å vaere pill råtne", och verkstaden fick tillverka nya med samma mått som de gamla. Den 6 juni 1971 lämnade fartyget Fredrikstad för att återvända till hemmahamnen.

Ytterligare en hektisk vecka gick med justering av riggen, snickeriarbeten inombords och målningsarbeten av olika slag. Den 15 juni kom Skipskontrollen tillbaka och samma eftermiddag var det temporära passagerarcertifikatet ett faktum. Redan samma kväll gjordes den första utfärden. Med 87 passagerare gick färden i strålände sol från Utstikker C till Sandvika, Ostsund, Håøya och åter. Den gamla damen hade börjat göra nytta för sig

och återgälda alla omsorger.

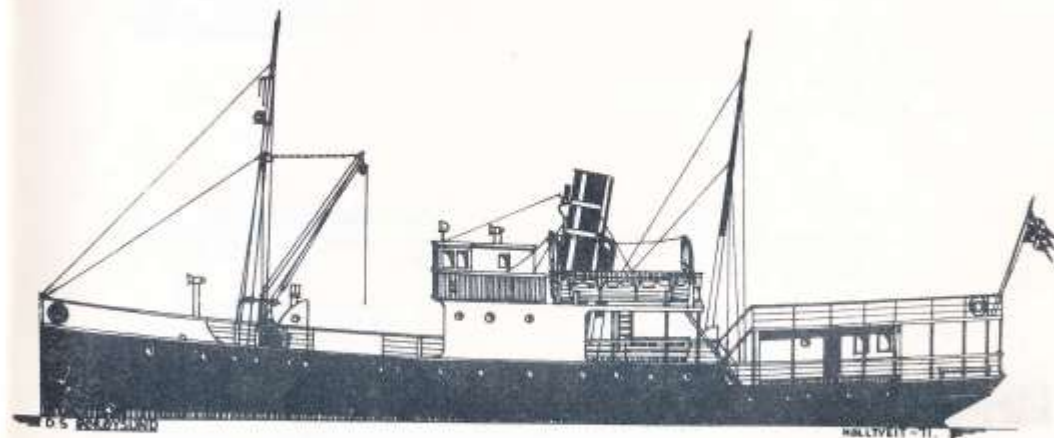
Innan det temporära certifikatet gick ut den 31 augusti, hade D/S BØRØYSUND hunnit göra tretton turer med passagerare.

Under den gångna vintern har man gett sig i kast med att byta plankorna i båtdäck och promenaddäck (med en plankdimension, som måste specialbeställas från Tistedal), och vidare har det elektriska systemet fått en genomgång. Ljudnivån i maskinrummet har blivit mer tilltalande genom att en ångdriven generator installerats i stället för den tidigare dieseldrivna. Fartyget gjorde i maj sin provtur med gott resultat.

Sist men inte minst skall nämnas att klubben i mars gav ut första numret av sitt medlemsblad "Dampskipsposten".

Låt oss huska våra norska vänner all lycka och framgång både med dampskipet och -posten!

Sekr



ÅNGBÅTSGÅVOR

Varför inte ge en BOHUSLÄN-trycksak i gåva och samtidigt göra reklam för vår verksamhet?

FOTON, svartvita, format 40x60 cm enl.vidstående bilder. Levereras i rulle och kan lätt monteras på kartong. Pris per st 25:-
Glöm inte tala om vilken bild Ni önskar.

RITNING, tryckt på kraftigt papper, format 100x75 cm. En direkt kopia av varvets originalritning. Pris 15:-

SS BOHUSLÄN - Sällskapet Ångbåtens fartyg, en historik av Dag Almén, 32 sidor text och bilder, format 18x18 cm. Pris 10:-

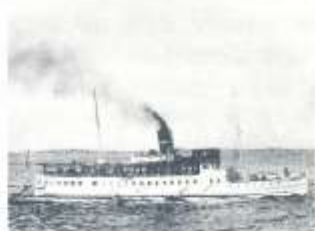
BILDMAPP, 16 foton på verkligt trevliga gamla bohuslänska ångbåtar, format 22x28 cm. Pris 20:-

Vykort, på SS BOHUSLÄN, 3 olika (2 vykortsformat + ett 21x14 cm). Sats om 6 st 4:50.

Sätt in resp belopp på Sällskapets postgiro 621606-3 och bifoga dubbelt brevporto.
GLÖM INTE ANGE VAD NI ÖNSKAR!



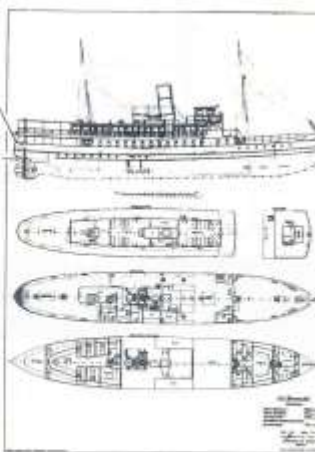
1.



2.



3.



LONGITUDE - tidskrift från de sju haven.

utkom i slutet av december förra året med sitt sjätte nummer. De första fem presenterades i Ångbåten 15, och detta står inte de föregående efter i fråga om kvalitet.

Det inleds med en sex sidors bildserie kallad "Havet är...", med bl a en bild på en ångare "...i den förvuxna lastdragarens rök över de Stora Sjöarna". En artikel av Bertil Petersson om barkskeppets rigg med ett flertal teckningar av författaren, förklarar på ett lättfattligt sätt ett segelfartygs rigg och dess funktioner.

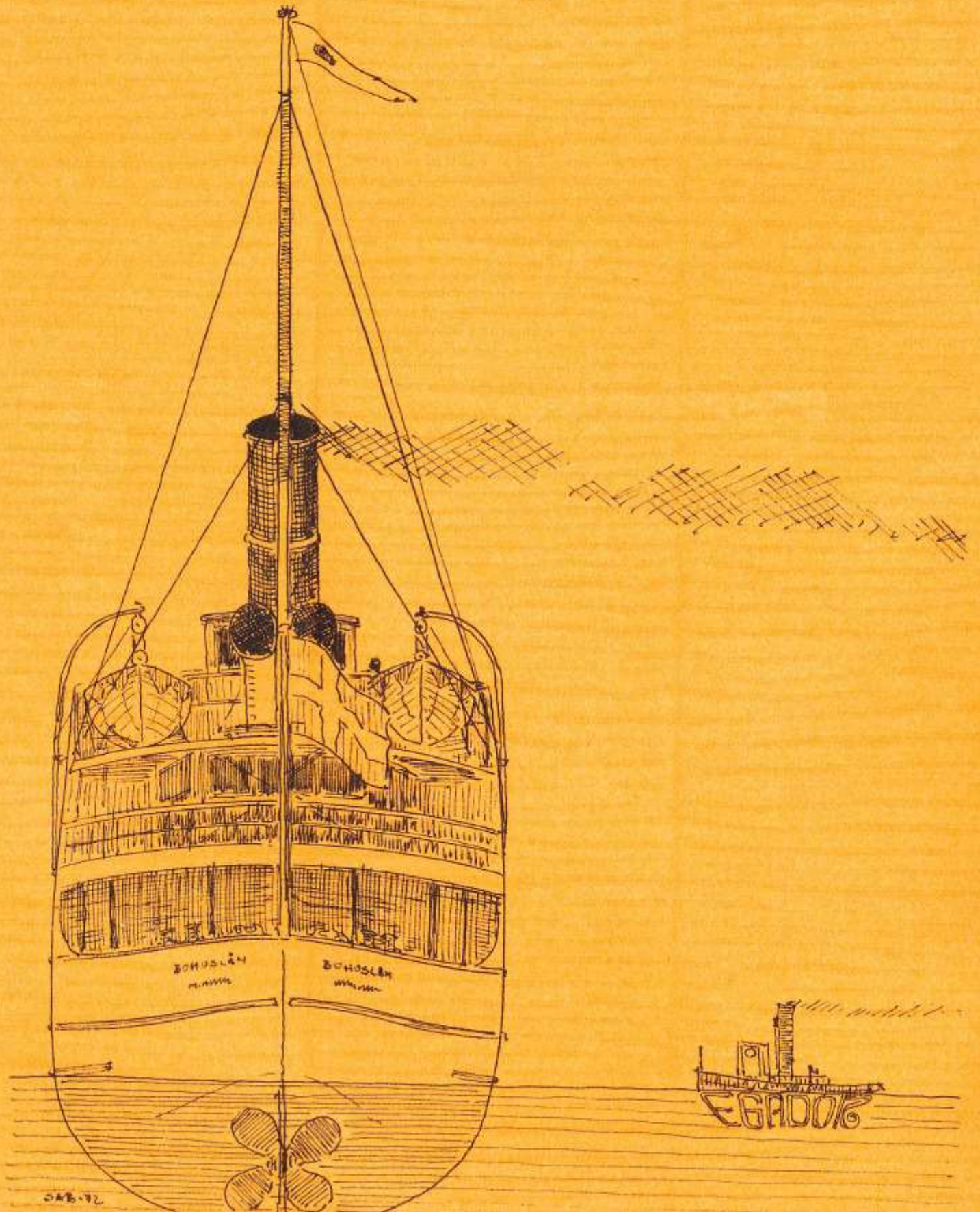
Bland rubrikerna märks även: "Olivias dagbok eller SIKEÅ VARFs tröstlösa resa till Sydamerikas inre", illustrerad med teckningar av Clara Salander, "När bästeman i BOLETTE stod på grund", "Kustfarares kassabok eller jakten MARIANE och hennes skeppare", "Med lejbåt över mörka vatten", "Skepparens piano i BRITISH ISLES", "Brev från en hårt drabbad viceamiral" samt "Bogsera massor av timmer", vilket sistnämnda handlar om norrlandskustens timmerbogserare, varav någon fortfarande bränner bunkerolja i ångpanna.

sab

*

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare: Yvonne Starmark. Redaktionen adress: "Ångbåten", c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 LYSEKIL.

MEDLEMSAVGIFTEN i Sällskapet Ångbåten är 15 kr/år. Beloppet kan sättas in på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3, adress Billdal.



BOHUSLEN
M.M.M.

BOHUSLEN
M.M.M.



046.72