

Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 9 - April 1973
NUMMER

23

MED ÅNGTÅG OCH ÅNGBÅT.

Den 19 maj gör vår ångare en segling av mindre vanligt slag. Själva turen är inte märkvärdig som sådan utan det är samarrangemanget med Svenska Järnvägsklubben, som är något nytt för oss.

Förslaget om ett samarrangemang är iote nytt. SJK framställde för några år sedan ett liknande förslag, vilket av olika anledningar rann ut i sanden. En viss skepsis fanns även hos oss, det kan inte förnekas. Dessutom var vi överlupna med charterförfrågningar.

Vid kommande resa i maj kommer huvudrollen att spelas av SJKs ångtåg, som skall befara Bohusbanan och fd Lysekils Järnväg. Medlemmar ur Sällskapet Ångbåten kommer att få fara med ångtåget till Lysekil för att sedan segla hem med BOHUSLÅN. Styrelsen har kunnat vidmakthålla den symboliska prissättning, som städse varit kutym mot våra andelsägare och medlemmar.

Bestämmelserna kring arrangemanget är av nödvändighet betydligt mer precisa än kring våra egna medlemsseglingar, varför resedeltagarna in spe uppmanas att noga taga del av reseinformationen.

*

OMSLAG

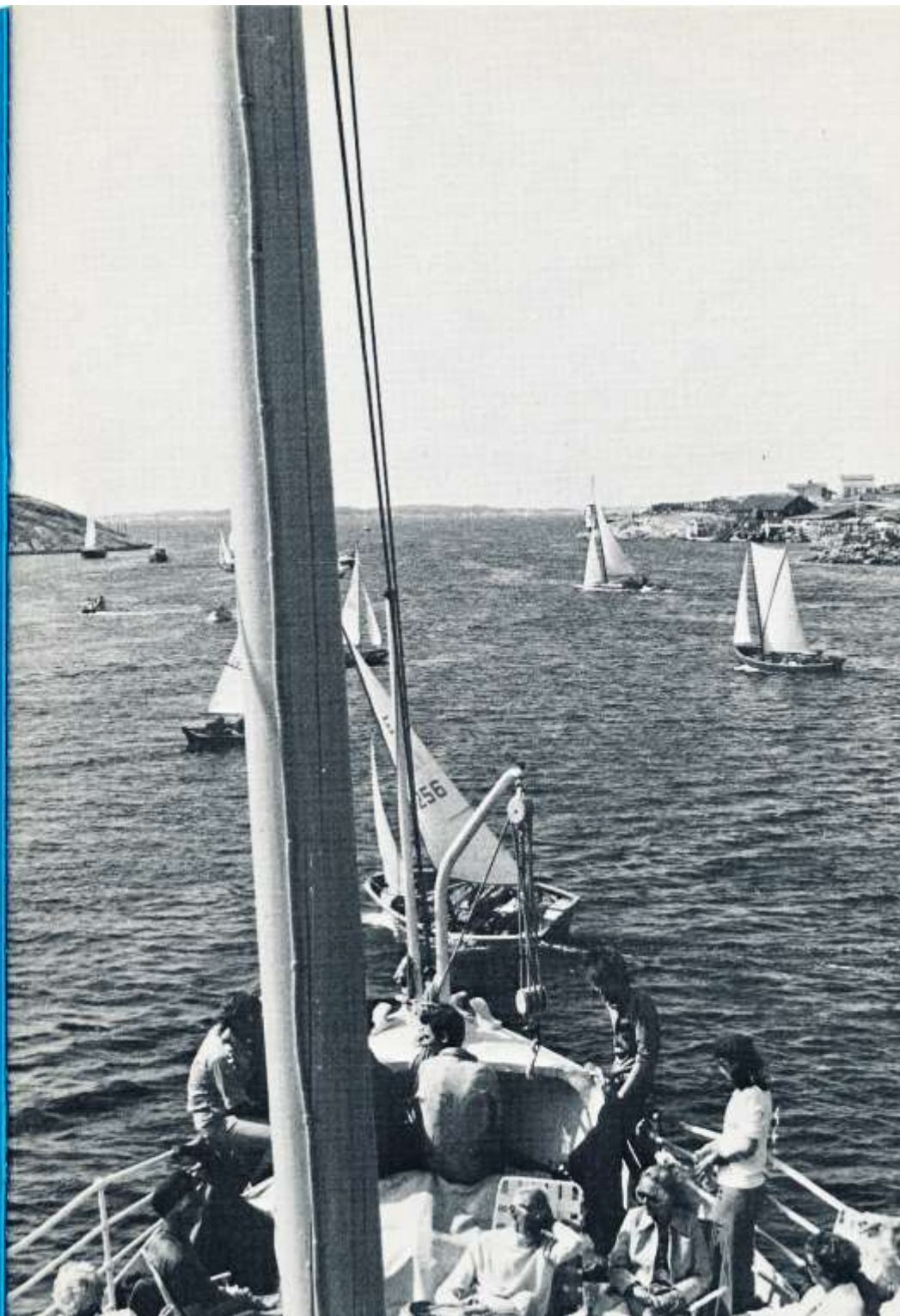
av omstående typ är ni nog inte vana vid! Men ni tror väl för tusen hakar inte att en tjej på 59 våratrustar sig själv? VA!!??

*

BILDEN TILL HÖGER:

Snart är vi ute på vår åttonde säsong och snart kommer befälet återigen att ha hjärtat i halsgropen, då vår ljudlösa ångare smyger sig på nöjesbåtarna. På denna bild ligger dock ångaren still och kapten själv tog bilden.

Foto Sven Gylden.



VÅR ORGANISTION.

I våra spalter har stundom figurerat benämningar som "andelsägare" och medlem; "Ekonomiska Föreningen" och "Sällskapet". Det har förekommit kallelser till olika årsmöten på olika platser vid olika tidpunkter.

Låt oss lättapa på förlåten och betrakta Organisationen!

Sällskapet Ångbåten, "Sällskapet", bildades den 2 mars 1965 på Industrimuseet och konstituerades den 30 juni samma år. Grundare var Ingvar Kronhamn. Sällskapet hade redan från början ögonen på s/s BOHUSLÅN, som avvaktade skrotning vid Ringön.

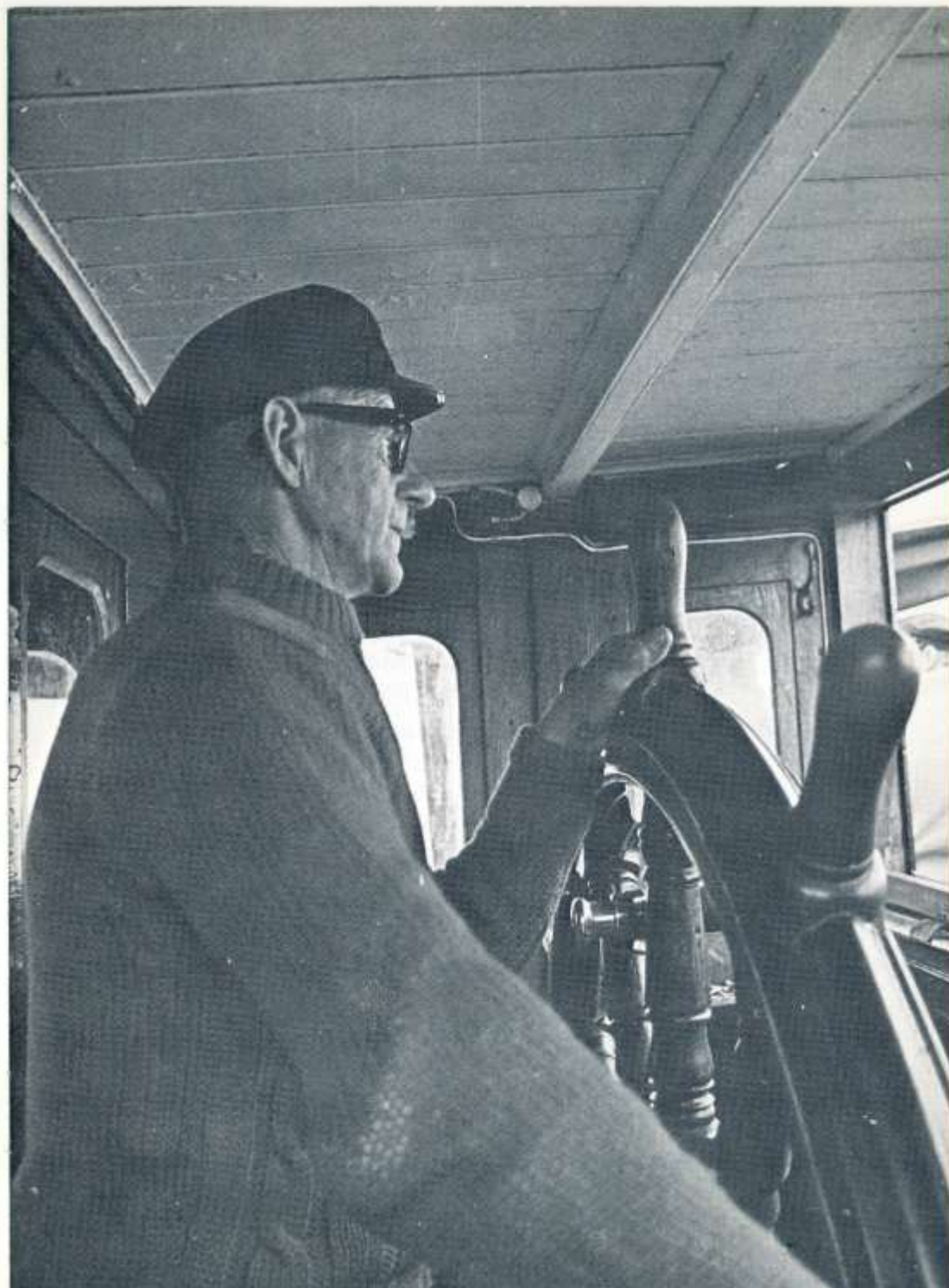
Sällskapet lyckades få låna fartyget, som med någon möda - bogserarna tappade henne på älven - förhalades till Frihamnsbryggan.

Låna är en sak, köpa en annan. För att få medel till de begärda 60.000 kronorna beslöt man att sälja andelar i fartyget å 100 kr. Försäljningen påbörjades omedelbart samtidigt som juridisk expertis sökte sy ihop det hela.

I efterhand konstruerade man således "Ångbåten_Ekonomisk_Förening", vars medlemmar utgörs av andelsägarna. Denna förening kom alltså att bli, och är det alltså, den juridiske ägaren till fartyget. Föreningens ordförande står som fartygets redare. ÅEF, som föreningen internt betecknas, ställer ångaren BOHUSLÅN till förfogande åt Sällskapet Ångbåten, som har att sköta och driva fartyget. Ordföranden i ÅEF jämte ytterligare en ur styrelsen är självskrivna ledamöter i styrelsen för Sällskapet Ångbåten. På så sätt säkras ägarintressena i fartyget.

BILDEN:

Att styra kräver omdöme, noggrannhet och kunnighet. Det gäller inte bara vårt fartyg utan även de båda föreningarna. Foto Lindebäck.



ÅEF för som beräknat en stilla och diskret tillvaro och sammanträder i regel endast i samband med årsmötena. Föreningen är registrerad och dess bokföringsår sammanfaller med kalenderåret.

Sällskapet Ångbåten för däremot ingalunda någon diskret och stilla tillvaro. Sällskapet står som sagt för allt underhåll på BOHUSLÄN liksom även drift, information mm. på helt ideell basis. Detta med idealiteten är viktigt, dvs allt arbete ombord skall utföras frivilligt och utan lön. Arbeten på fartyget skall i största möjliga utsträckning utföras av medlemmarna själva.

Styrelsen för Sällskapet Ångbåten har ett stort ansvar. Man har att i alla sammanhang agera med Sällskapets (= s/s BOHUSLÄN) bästa för ögonen. Ofta gäller det förhandlingar om alla upptänkliga ting på alla nivåer. Under vinteruppläggnigen är de olika arbetscheferna ansvariga inför styrelsen.

Till denna är ett antal funktioärer knutna, av vilka befraktaren är den viktigaste. Genom denne träffas under säsongen alla avtal och kontrakt med kunderna.

Sällskapets ordförande är självskrivnen ledamot i ÅEF. Härigenom har en smidig organisation skapats för fartygets administration.

Sällskapets bokföringsår löper från 1 maj till 30 april. Till skillnad från ÅEF är Sällskapet inte registrerat i föreningsregistret och därmed juridiskt sett inte bokföringsskyldigt. Självfallet förs dock noggrann och synnerligen omfattande bokföring över ekonomin. Sällskapet svarar också för all registrerings- och matrikelverksamhet.

Sammanfattningsvis kan sägas att Ångbåten Ekonomisk Förening äger fartyget. Dess medlemmar utgörs av andelsägarna. Föreningen är registrerad. Dess ordförande är fartygets redare.

Sällskapet Ångbåten är ideellt. Sällskapet skall svara för underhåll, drift mm kring s/s BOHUSLÄN. Sällskapet utger tidskriften Ångbåten.

s/s INLAND

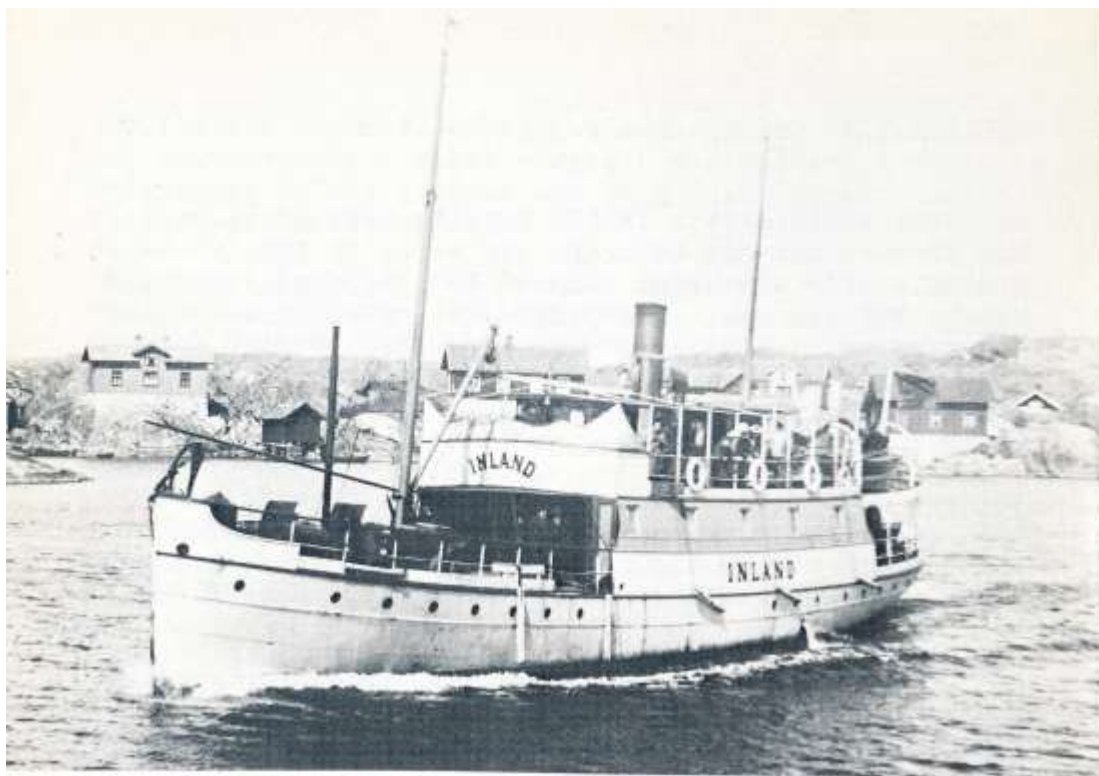
Om Marstrandsbolagets INLAND funnits kvar idag, hade hon förmodligen ömt bevarats som en relik från 90-talet i stället för att under sina 45 år i bolagets tjänst kanske bli den mest utskällda - inte minst under tiden som lokalbåt i Göteborgs norra skärgård. INLAND hörde sålunda inte till företagets förnämligare enheter, men är ändå värd några rader i Dag Alméns fortsatta serie om Marstrandsbåtarna.

Ångaren ALBREKTSUND, som behandlades i föregående Ångbåt, hade inte ens levererats förrän bolagsstämman på hösten 1890 beslöt sig för att sälja den gamla ångaren FREJA och som ersättare beställa ett nytt fartyg för trafiken på Tjörn och Orust.

Göteborgs Mek. Verkstad - sedan känd under namnet Gö-taverken - fick ordern på ångaren, som vid dopet erhöill namnet INLAND. Priset var fastställt till 65.000 kr, och vid besiktningen i slutet av juli 1891 godkändes hon utan förbehåll.

INLAND hade vissa likheter med sin föregångare ALBREKTSUND men var betydligt mindre. Hon hade sålunda ett genomgående huvuddäck och saknade de för Marstrandsbåtarna så karaktäristiska halvdecken. Bryggan var som brukligt öppen, och över däckssalongen var ett fladdrande tälttak spänt. Under däck fanns den traditionella, plyschklädda aktersalongen. Men därmed var likheterna med ALBREKTSUND slut.

INLAND, som var avsedd för gods- och passagerartrafik kring Tjörn och södra Orust, hade ett ganska långt fördäck och ett rymligt mellandäck, men saknade lastrum och lastportar. Det öppna akterdäcket var från början försett med tälttak, vilket vid sekelskiftet ersattes med ett stabilt trätak på vilket livbåtarna placerades. Samtidigt byggdes en ny salong akter om skorstenen, som ursprungligen var ganska kort. Fartygets längd var 30,6 m, bredden 5,67 m och ångmaskinen utvecklade 170 ind.hkr.



Här kommer INLAND ångande på en av sina otaliga turer.
Kan någon ange hennes position?
Foto R. Berger, 1890-talet.

Sådan minns jag INLAND under mångfaldiga resor mellan Göteborg och Hjuvik. Befälhavaren hette John F. Plate. Han gillade inte att jag klättrade på bryggskärmen för att kunna se över segelduksskyddet. "Gösse lelle, kliv inte upp så där", sa han till mig, och då var det allt bäst att dra sig tillbaka från den lockande kommandobryggan till mamma och pappa, som satt i någon av salongerna och inte gav akt på mina förehavanden.

INLAND var kanske ett lämpligt lastfartyg, när det gällde att transportera kor, får, grisar, smör ost, ägg, grönsaker och konserver eller annat matnyttigt från mellersta Bohuslän till Göteborg, men hon var föga populär som passagerarbåt. Trång, kall och dragig var

hon och farten var blygsamma 10 knop, om det inte blåste motvind. Jag minns en gång, när Plate skulle lägga till vid Kalvsunds brygga norrifrån. Ström och vind pressade ut aktern trots full fart på springet. Det var bara för den gode Plate att göra helt om för att få stäven upp i vind.

INLAND var inte heller ur företagets synpunkt något lyckat fartyg. Visserligen kunde bolagets kontrollanter, herrar Meyer och Lagervall, den 24 juli 1891 meddela, att de till alla delar kunde godkänna ångaren. Men redan under de första åren visade hon sig vara en kolslukare av stora mått. År 1900 delade bolaget inte ut något på sina aktier. Kolpriserna var detta år ovanligt höga, och omfattande reparationer på flera av ångarna uppgick 1899-1900 till hela 120.000 kr. Speciellt INLAND uppgavs i strelseberättelsen som ett mycket dyrt fartyg inte minst på grund av ett par olyckshändelser, som inträffade i början av seklet.

Den 2 januari kolliderade sålunda INLAND strax söder om Kalvsund med bogserångaren GUSTAF, som genast sjönk. De ombordvarande räddades dock, och Marstrandsbåten fick endast obetydliga skador. Göteborgs Bogseringsbolag begärde 16.000 kr för bärgning och reparation av bogserbåten. Långvariga processer, som fördes ända upp i Högsta Domstolen, fördes mellan de inblandade parterna. "Röda Bolagets" krav ogillades emellertid i samtliga instanser. Under tiden hade GUSTAF bärgats och förts in till Göteborg för reparation.

Den andra olyckan inträffade den 11 februari 1900, då en brand ödelade en stor del av inredningen på mellandäck. Elden uppstod av en exploderande lampa. Elektriskt ljus fanns inte ombord på den tiden. Genom styrmannens resoluta ingripande förhindrades en mera omfattande brand. Hans namn var Claes Larsson - senare välkänd nestor i bolaget och mångårig befälhavare i ångaren MARSTRAND.

Annars har INLAND klarat sig ganska helskinnad genom åren. Hon var en god sjöbåt och starkt byggd, varför hon inte tagit någon större skada vid enstaka, lindrigare grundstötningar.



INLAND igen, nu på ingående till Steppiren 1925. Bolaget tycks ha haft förkärlek att fotografera sina fartyg i just detta läge. Foto Allard.

När Marstrandsbolaget 1922 övertagit trafiken på Göteborgs norra skärgård, flyttades INLAND till detta verksamhetsfält tillsammans med WESTKUSTEN och de från Ångslupsbolaget övertagna ångarna SVEA och GÖTA. Här knallade INLAND i många år mellan öarna för det mesta under befäl av kapten J.F.Platt. År 1935 började en våldsam konkurrens med Marstrandsbolaget i och med att J.W.Berg på Hälsö köpte in gamla målarbåtar och startade Trafik AB Öckerö Skärgård. Det nya bolaget slog ut Marstrandsbolaget, som sålde sina fartyg INLAND och

SVEA till konkurrenten medan GÖTA hamnade i södra skärgården och WESTKUSTEN behölls för trafiken på Tjörn.

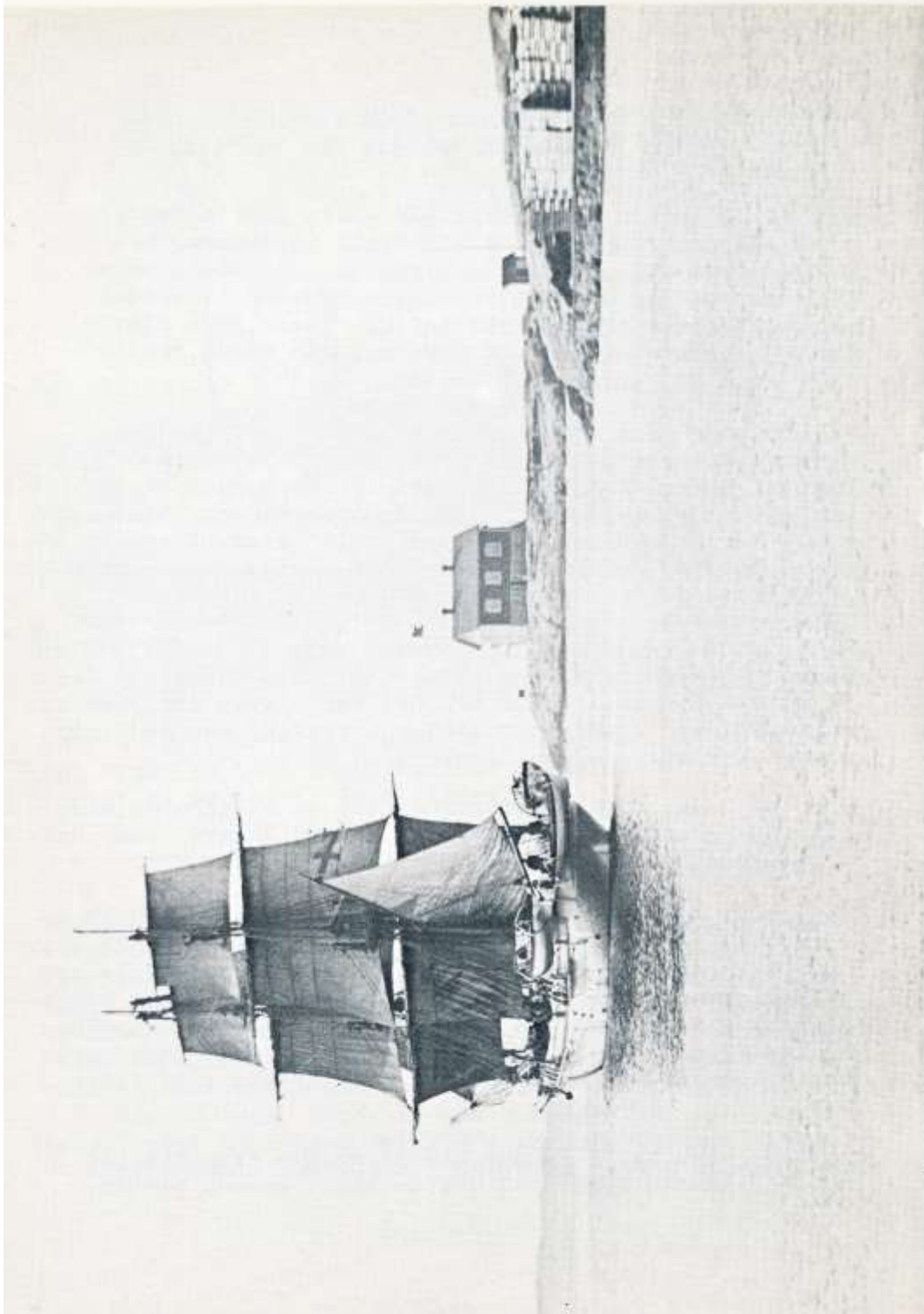
INLAND döptes nu om till EJDERN - det tredje fartyget i skärgårdsflottan, som burit detta fågelnamn. Meningen var, att man skulle bygga om och modernisera ångaren för att den bättre skulle tjäna sitt ändamål som passagerarfartyg i närtrafik. Visserligen försågs det öppna akterdäcket med fönster, men någon riktig ombyggnad kom aldrig till stånd.

Så kom det stora kriget. EJDERN såldes till kapten Gustaf Bartley i Skandinaviska Fartygsagenturen och begåvades med namnet FILIP, vem nu detta kunde vara. Hon lades upp i väntan på hugade spekulanter. Staten, som för dyra slantar köpte upp gamla båtar, förbarmade sig över den gamla, utskälda ångaren, och satte 1943 in henne som transport- och permittentbåt i Karlskrona skärgård. Efter kriget realiserade Kronan gamla uttjänta fartyg till vrakpriser. FILIP förvärvades sålunda av arkitekt Sune Göransson i Stockholm för den blygsamma summan av 4600 kr. Det var aldrig meningen att sätta in den fd Marstrandsbåten i trafik, men som präm eller förråd kunde hon kanske duga.

Hon lades upp i någon undangömd vrå av Stockholms hamn och förvärvades efter en tid av en estländare, som tänkte begagna henne som verkstadslokal.

En vacker dag - den 22 oktober 1950 - sjönk hon helt oförmodat i Värtahamnen intill frihamnsstaketet. Här blev hon liggande med endast skorsten och mast stickande upp ur det grumliga vattnet. Ägaren hade inte råd att bärga henne. Stadens myndigheter fick träda emellan och plocka upp de anskrämliga resterna av vad som en gång varit ett välbekant inslag i den bohuslänska skärgårdsflottan.

INLANDS saga var all, men minnet av den skärgårdsbåt, som jag kanske farit med mer än någon annan, består.



DESSA SEGELSKEPP.....

Segelfartygen i Ångbåten 21 samt förfrågningarna och förmodandena kring deras namn har väckt stort intresse. Åtskilliga har brevlades hört av sig och ångbåtsredaktionen erkänner (motvilligt), att läsekretsens vetskap om segelfartyg synes vara väl så stor som ångbåtskunnskaperna.

Låt oss utreda.

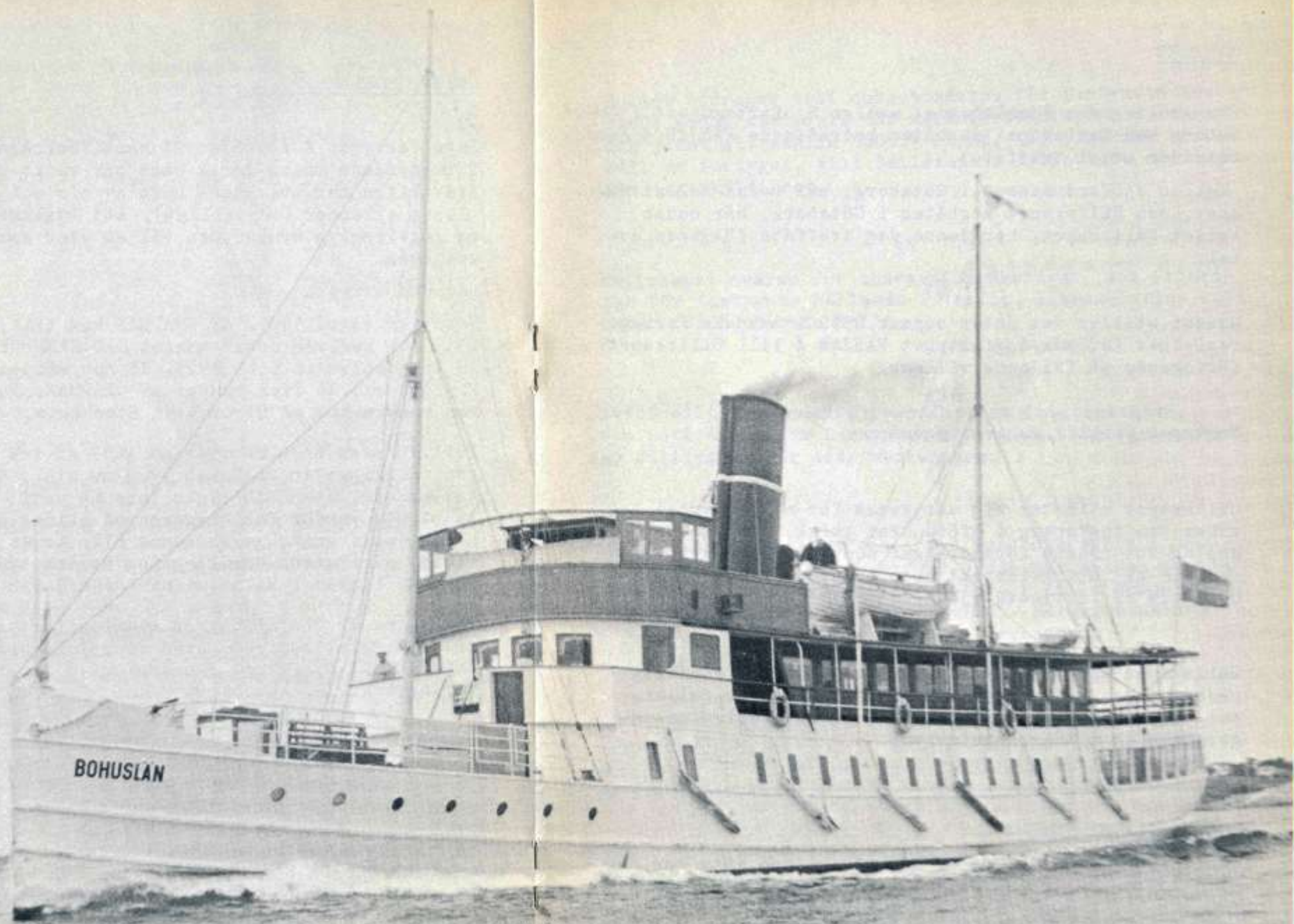
Fotot är taget 1901. AF CHAPMAN kom till Sverige först 1915 och seglade under namnet G.D.KENNEDY för Rederi AB Transatlantic till 1923, då hon såldes till Kungl. Flottan och då fick namnet AF CHAPMAN. Hon ligger nu som vandrarhem på Strömmen i Stockholm.

Fullriggaren NAJADEN byggdes 1897 av trä i Karlskrona och fullriggaren JARRAMAS 1900 av stål, även hon i Karlskrona. JARRAMAS tycks inte ha varit färdigutrustad 1901, varför fullriggaren på bilden är NAJADEN, något som framgår av en annan bild tagen vid samma tillfälle, där hennes bordläggning av trä tydligt syns. NAJADEN ligger i Halmstad och JARRAMAS i Karlskrona.

Briggarna är GLADAN, byggd som lastfartyg åt Flottan på 1850-talet samt omändrad till övningsfartyg 1881, och FALKEN, byggd som övningsfartyg åt Flottan 1877 i Karlskrona. Båda är borta sedan länge.

BILDEN:

Trots att detta är en ångbåtstidskrift kan vi inte låta bli att återge bilden på briggen HMS FALKEN lämnande Marstrand sommaren 1901. Till höger syns lyktuddens fyrhus, som då ännu härbärgerade en fyr. Denna var placerad i den lilla utbyggnaden på västra gaveln. Foto från glasplåt ur Vikarvets arkiv.



BOHUSLAN

AVTALET

För att reglera förhållandet mellan Sjöfartsmuseet i Göteborg och Sällskapet Ångbåten beträffande FÄRJAN 4 har följande avtal träffats:

-Mellan Sjöfartsmuseet i Göteborg, här nedan kallat Museet, och Sällskapet Ångbåten i Göteborg, här nedan kallat Sällskapet, har denna dag träffats följande avtal.

§1

Museet ställer det under nummer 6392 i svenska fartygsregistret införda ångfartyget FÄRJAN 4 till Sällskapets förfogande på följande villkor.

§2

Fartyget förblir Museets egendom.

§3

Sällskapet utfäster sig att svara för att fartyget bevaras som ångfartyg i oförändrat skick, dock med undantag för sådana förändringar som kan komma att föreskrivas av fartygsinspektionen såsom villkor för bibehållande av fartygets sjövärdighet.

§4

Sällskapet äger rätt att efter det fartyget erhållit passagerarcertifikat bemanna fartyget med av Sällskapet uttagen vederbörlig besättning och bedriva passagerartrafik i Sällskapets regi.

MITTUPPSLAGETS BILD:

Redaktionen är medveten om att vår klenod inte har seglat i våra spalter på ett tag. Nu står säsongen för oss och här kommer hon ångande i full fart på väg till någon av Göteborgs-Postens strandhugg.

R.Grundell var tillståds med kameran.

§5

Museet bidrager till omkostnaderna för fartygets bevarande genom att svara för kaskoförsäkring av fartyget och genom att ställa 5000:- kr/år, för vård och underhåll av fartyget, till Sällskapets förfogande mot redovisningsskyldighet.

§6

Sällskapet svarar för ansvarsförsäkringar, som erfordras för fartygets hållande i trafik, liksom övriga kostnader för fartygets drift.

§7

Eventuellt uppkommande överskott av driftintäkter, som inte åtgår för fartygets underhåll, får disponeras av Sällskapet för dess verksamhet.

§8

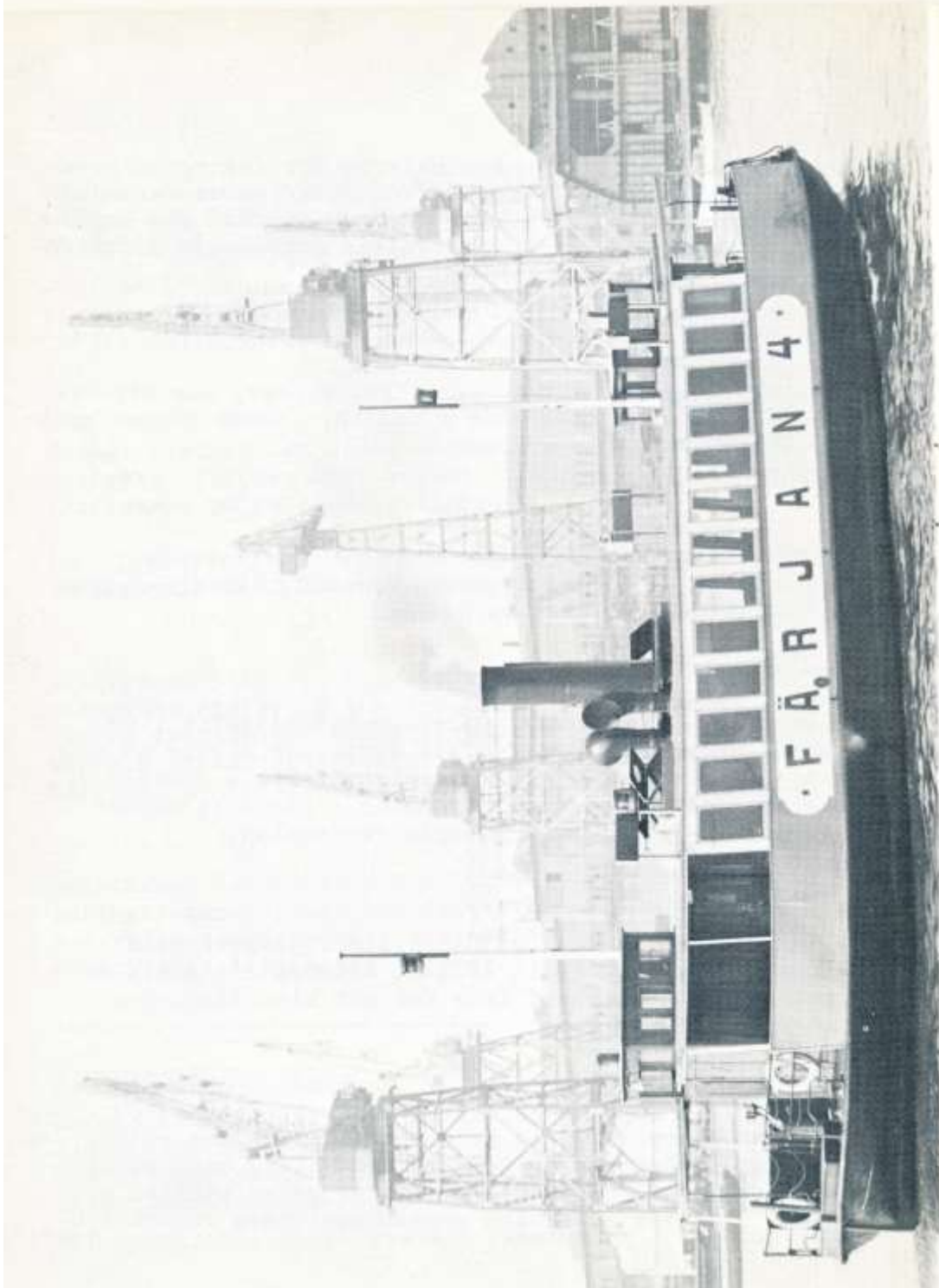
Sällskapet utfäster sig att vid rundturstrafik i Göteborgs hamn låta fartyget vid varje tur anlöpa av Museet anordnad lämplig tilläggsplats i Lilla Bommens hamn ävensom att genom information - särskilt ombord i fartyget - upplysa om Museets verksamhet.

§9

Detta avtal gäller med en ömsesidig uppsägningstid av tolv månader; dock skall avtalet upphöra att gälla omedelbart om Sällskapet inte fullgör sina åtaganden enligt detta avtal.

§10

Museet utfäster sig att, därest avtalet upphör efter i §9 stadgad uppsägning från Museets sida, till Sällskapet utge ett belopp som motsvarar nettointäkten av fartygets trafik under det senast avslutade räkenskapsåret.



§11

Avtalet är upprättat i två likalydande exemplar av vilka vardera parten tagit ett.

Göteborg den 5 februari 1973

SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN	SJÖFARTSMUSEET I GÖTEBORG
Stefan Forssblad	Stig Notini
Stefan Forssblad	Stig Notini
Ordförande	

*

ÅNGSLUPARNA I GÖTEBORGS HAMN.

Vi hoppas kunna erbjuda läsarna en serie om göteborgska ångslupar och vår medlem Bertil Söderberg presenterar här den första:

S/S BRYNHILD.

Hon byggdes 1905 på Kristinehamns Verkstad under det inte ovanliga ångbåtsnamnet EXPRESS. Måtten var 19.40 m lång, 4,50 m bred, mallat djup 2,04 samt djupgående 1,50 m. Detta gör en bruttodräktighet på 45,23 ton.

Beställare var Karlstads Ångslups AB, som år 1915 sålde fartyget till Stockholm Ångslups AB. Namnet blev nu BRYNHILD.

Göteborgs Hamnstyrelse behövde fler slupar och köpte BRYNHILD 1919. Hon sattes in på linjen Residensbron - Klaffbron. I Hamnens papper står att besättningen ut-

BILDEN:

FÄRJAN 4 lämnar Residensbron (Stora Bommen) på väg över älven till Götaverken.

Foto Sven-Anders Boman.



Ångslupen BRYNHILD på samma linje som FÄRJAN 4 på föregående bild: Residensbron - Götaverken. Packhuskajen i bakgrunden är helt fylld av lastande och lossande fartyg. Fotot ur B. Söderbergs samling.

gjordes av tre man i varje skift: befälhavare, maskinist och däcksmän. Under en tur över älven kunde BRYNHILD medföra 127 passagerare, vilka hade att samsas på 50,40 kvm däcksyta. Hon hade som enda slup även soffor uppe på övre däck akter om styrhytten.

Maskinen var av compoundtyp och var på 75 ind.hkr. Högssta varvtal var 180 v/m, vilket vid en kolåtgång på 40 kg/tim gav en fart på cirka 8 knop.

Endast fotogenlampor fanns som belysning ombord.

1935 var det slutångat i Göteborg och hon såldes till F.Lundholm i Luleå. Under namnet MERGO avfördes hon 1939 1939 ur skeppslistan.

Först 1961 dyker hon upp igen och finns registrerad som fiskefartyg. Hemmahamnen var Pitsund. Ångmaskinen hade nu demonterats och ersatts med en motor på 135 hkr. 1965 såldes hon åter till Luleå för att 1967 säljas på exekutiv auktion till Skandinaviska Banken. Hon överläts och fick namnet ÅLFORS.

1972 överfördes den gamla före detta ångslupen på ett dyk- och bärgningsföretag i Luleå.

*

VET NÅGON?

Från vår medlem Hjalmar Andersson på Nösund har inluttit en mängd intressant stoff rörande BOHUSLÄN.

En episod, som vi vet mycket lite om, skall ha inträffat på eftervintern 1924.

BOHUSLÄN var på väg från Göteborg till Gravarne. Vädret var mycket hårt och fartyget hade mycket last. En avsevärd däckslast fördes bestående av ekvirke för Hälleviksstrands Varv. På Hjärteröfjorden blev sjöhävningen så våldsam, att däckslasten försköts och ångaren fick svår slagsida. "Vi trodde inte att vi skulle komma i land igen". Ångaren måste gå in till Skärhamn, där besättningen fick röja upp på däck så att slagsidan hävdes. Därefter fortsattes seglingen till Gravarne.

Vi är angelägna om att få veta mer om denna händelse. Om någon sitter inne med kännedom om den, så låt Ångbåten få veta det!

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN.

Tillsammans med SJK arrangerar vi den 19 maj en ångresa genom Bohuslän och det är på sin plats att söka ge en bild av vår medarrangör.

SJK bildades redan 1958 av ett sextiototal personer, som hade ett gemensamt intresse för tåg och järnvägar. Speciellt hade man en viss förkärlek för ånglok, vilka då i rask takt försvann från de svenska riksbanorna. Redan samma år anordnade den nybildade klubben en ångloksdragen resa på de östgötska smalspårarna, en resa, som gav stort eko i pressen. Detta var något! Det låg liksom i tiden att intressera sig för äldre svunnen material. Klubben hade inom kort fått över hundra medlemmar.

Styrelsen arbetade även med att skaffa en egen järnväg åt klubben. Man ansåg spårvidden 600 mm vara lagom. Detta med egen klubbjärnväg var då ett stort och fantastiskt projekt. Snart hade man två ånglok och ett par vagnar, däribland en från lilla Munkedals Järnväg. Under helgerna fick klubben låna en bana vid Lina Tegelbruk i Södermanland. 1959 bildades så Östra Södermanlands Järnväg, ÖSLJ, som fick en så storartad utveckling, att den 1964 ansågs kunna stå på egna ben och fick utgöra en helt självständig förening. Som bekant inköpte järnvägen senare den nedlagda normalspåriga sträckan Mariefred - Läggesta, som "smalades" till 600 mm.

Utfärderna kom att bilda ett viktigt inslag i verksamheten. Genom dem spreds på ett effektivt sätt information om klubbens verksamhet och medlemsantalet växte också snabbt. Så småningom blev det underlag för lokal verksamhet och den första lokalavdelningen bildades i Göteborg. Idag finns elva lokalavdelningar, från SJK-Västerbotten i norr till SJK-Skåne i söder. Medlemsantalet har oavbrutet stigit och ligger nu på cirka 2600.

Det kan tyckas att SJK framstår enbart som en "nöjesklubb" men man har agerat i en rad ärenden av järnvägs-



Här kommer vår medarrangör! Ångloket S2 1306 med SJKs trävagnar på en bild från sistlidna vinter.

Foto Bengt Boman.

museal och järnvägspolitisk art, främst kanske i frågan om lokaliseringen av Järnvägsmuseum, som nu fått relativt goda lokaler i Gävle.

Inom SJK uppstod efter hand önskemål om att man skulle förfoga över egen normalspårig materiel för utfärderna. Främst förelåg ett behov av personvagnar av äldre modell med tråkorg och öppna plattformar. Sedan Statens Järnvägar visat sig fullständigt kallsinniga för saken, hade SJK turen att TGOJ - Sveriges största enskilda järnväg - donerade ett antal utsökta vagnar i önskat utförande. Vagnarna, som bär de i TGOJ ingående järnvägar-nas signaturer, kom omedelbart till användning i utfärdstågen.

Något senare framfördes till styrelsens milda förtvivlan det länge framvisade kravet: ett ånglok till SJK! Efter noggranna överläggningar beslöt styrelsen 1971 att starta en insamling för att inköpa ett ånglok från SJ och sommaren 1972 inköptes S2 (Sb) 1306, byggt 1917. Loket stod konserverat som beredskapslok i Hästveda i norra Skåne. Det gjordes i ordning och gick för egen maskin till Stockholm, som är "hemmahamn".

Tillsammans med vagnarna har loket blivit ett utomordentligt propagandamedel för SJK och tågsättet utgör ännu ett bevis på, att museimateriel är mest åskådligt och intressant, när det framträder i "levande" skick.

SJK utger givetvis en egen tidskrift, TÅG, som kommer ut varje månad. Den är i A4-format och är av hög klass, såväl innehållsmässigt som trycktekniskt.

Bo Starmark

PÅ SJÖ OCH ÄLV.

Under de senaste åren har flera böcker kommit ut, vilka behandlat ångbåtstrafiken på insjöar, kanaler och i skärgårdar. I vinter har dessa utökats med boken "På sjö och älv - ångbåtstrafiken i Dalarna".

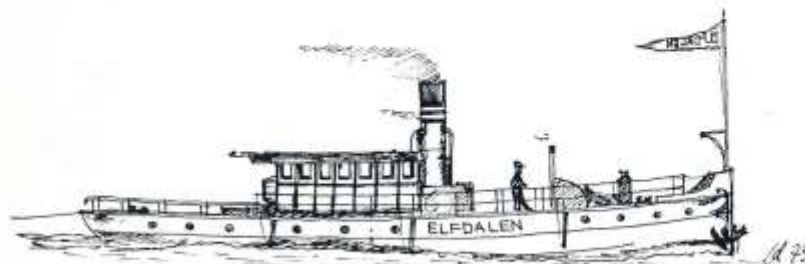
Bokens första del handlar om ångbåtarna på Siljan med angränsande farvatten. Historien börjar med hjulångaren PRINS AUGUSTS sjösättning redan 1839. Ångaren skulle bogsera malmpråmar och upprätthöll även passagerartrafik. Samtliga ångare och deras bolag presenteras.

En mer speciell uppkom i mitten av förra seklet, då timmerflottningen började på Siljan. Först av dessa skvarpångare var TOMTEN byggd 1862. Varpningen tillgick så att varplinan krokades fast i flotet, varefter ångaren satte fart framåt så att linan löpte ut från båten. Efter maximalt 2 km gjorde ångaren fast i en dykdalb. Linan med vidhängande flot spelades in och proceduren kunde upprepas. Detta tillämpades så sent som 1970 då GÖRAN som sista ångvarpbåt tjänstgjorde i Orsasjön.

De flesta ångvarpbåtarna är nu i privat ägo sedan flottningen upphört

Andra delen av boken behandlar andra sjösystem i Dalarna. Jag rekommenderar er att köpa boken och själva läsa den. Boken omfattar 224 sidor, kostar 31:50 kr och kan beställas från Dalarnes Formminnes- och Hembygdsförbund, Box 49, 791 01 Falun. Den finns ombord i vårt skeppsbibliotek.

Gunnar Söderberg



Ångvarpbåten ELFDALEN.

ÅNGBÅTSGÅVOR.

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

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



1.



2.



3.

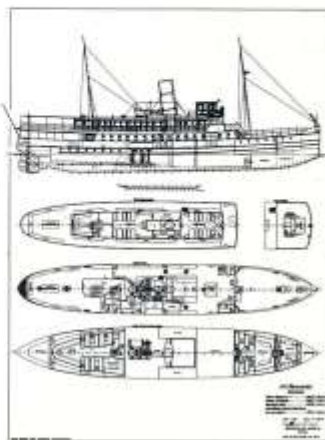
SS BOHUSLÄN - Sällskapet Ångbåtens fartyg, en historik av Dag Almén, 32 sidor text och bilder, format 18x18 cm.
Pris 12:-

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

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

Sätt in respektive belopp på Sällskapet postgiro 621606-3 och bifoga dubbelt brevporto.

GLÖM INTE ANGE VAD NI ÖNSKAR!



S/S GÖTEBORG.

Länge har det varit tyst kring denna drottning bland kustångare. Hennes öde har sedan seglationen upphörde 1966 varit förnedrande. Som lokal för diverse tvivelaktig verksamhet av diskotekstyp har hon bidat sitt öde i Norra Hamnen i Strömstad. Vissa utrymmen såsom maskinrum och kök har varit obeskrivligt grisiga. I vintras undgick hon dessvärre en barmhärtig skrotning. Istället har det i pressen talats om porrlokal vid gränsen till Norge.

Den 28 mars 1973 släpades hon av en bogserbåt till Hälle i Idefjorden. Ära fartyg.

*

MEDLEMSAVGIFTEN.

den oföränderliga på femton kronor, vill vi mycket gärna ha. Den finansierar vårutrustningen till stor del, och i vår kassakista ser man alltid botten....

*

Det är förbjudet att helt eller delvis eftertrycka eller efterbilda material ur samtliga hittills utgivna nummer av Ångbåten utan skriftligt medgivande från redaktionen i Lysekil

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

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