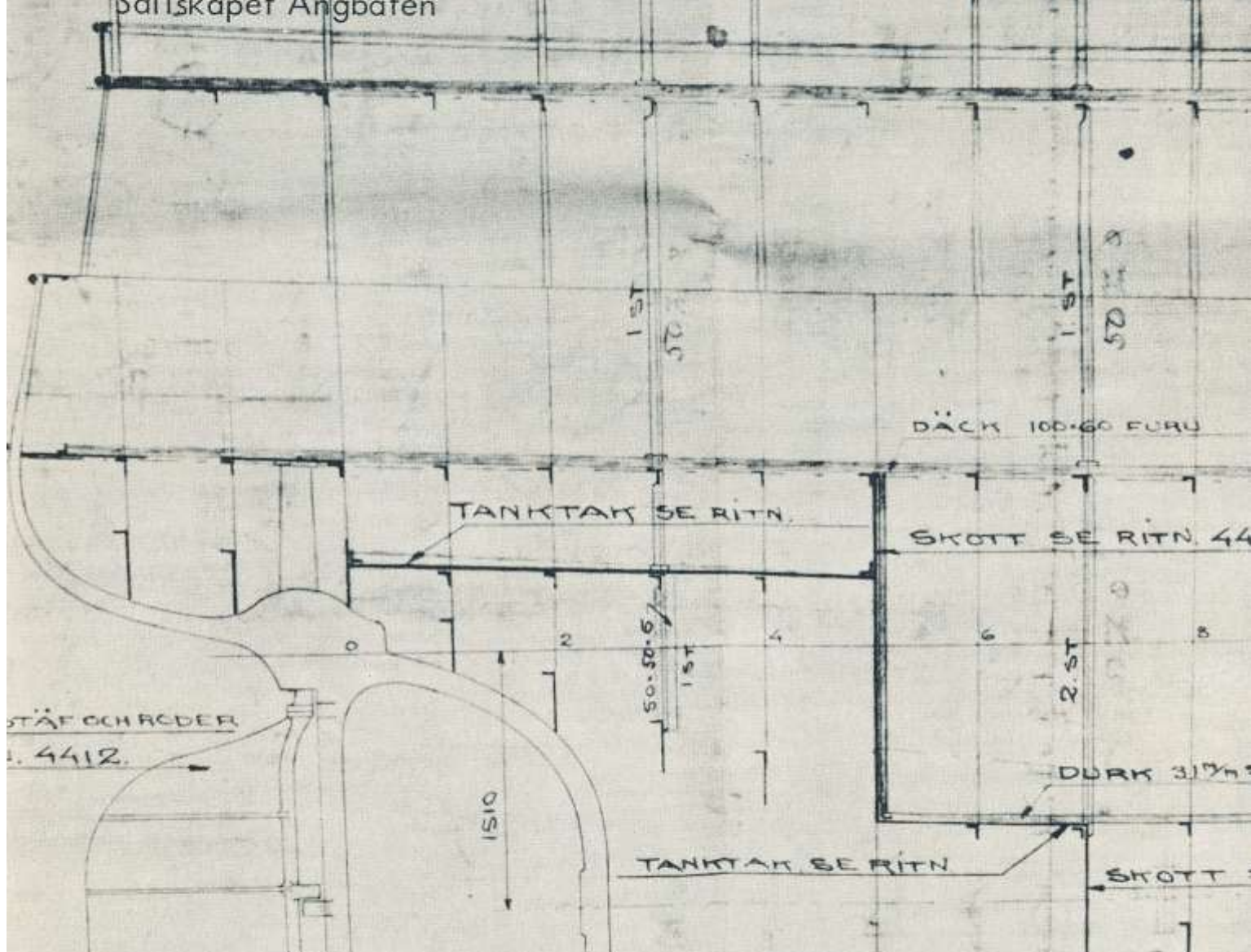




Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 3 - Jan. 1967 - Nummer 6



SS BOHUSLÄN I TV-PROGRAM

Söndagen den 29 januari börjar en serie om fyra TV-program, där vårt fartyg medverkar. Det första programmet sänds mellan klockan 20.55 och 21.25. De övriga tre programmen kommer att sändas med cirka en veckas mellanrum. Se för övrigt i pressen.

INSTRUKTIONER FÖR BREDARE
PORTARNA SÄTT DÅR
FALLER LT

DET GÅNGNA ÅRETS FACIT

Det här är inte avsett att vara någon verksamhetsberättelse. Sådant ankommer Sällskapets styrelse att utarbeta. Men det har dock hänt så mycket sedan förra hösten att några reflexioner får anses vara motiverade.

Först kan vi konstatera att den förflutna sommaren varit full av angenäma tilldragelser. Tag bara sådana händelser som provkörningen av maskinen, dockningen och besiktningen. För att inte tala om det överväldigande intresse för SS Bohuslän som visats av press, institutioner, företag och enskilda personer. Allt detta har naturligtvis varit och är alltför oerhört stimulerande. De aktiva inom Sällskapet har givetvis känt sitt ansvar och gjort allt för att uppfylla ställda krav inom ramen för de

resurser som stått till buds. Att döma av våra uppdragsgivares uttalanden synes allt ha gått väl i lås.

Nu är det emellertid inte så att detta facit skall vara ett uttryck för någon "hurra-vad-vi-är-brä-anda". Nej, fastmer är det tillkommet i syftet att understryka tyngden i det gamla talesättet att "framgång förpliktar".

Den framgång som Sällskapet Ångbåten rönt ställer mycket stora krav på förtroendemän och övriga aktiva!

Om arbetet ombord hittills huvudsakligen inneburit att försätta fartyget i driftdugligt skick samt driftunderhåll så måste därutöver alla tillgängliga resurser sättas in på fartygets restaurering.

En del av restaureringsarbetet måste sannolikt lämnas ut på entreprenad. Men det återstår en för ögonblicket nästan överskådlig mängd arbeten, som kan och måste utföras av oss själva. Här finns alltså möjlighet att lösa fritidsproblemen!

Det är uppenbart att arbetsorganisationen ombord inte fungerat helt tillfredsställande. Anledningen härtill torde framför allt vara att vi helt enkelt inte känner varandra. Den som inte haft personliga kontakter med de aktiva ombord har måhända känt sig en smula tveksam om när, var och hur det varit möjligt att göra en insats. Denna svaghet i organisationen måste avhjälpas och inför vintersesongen gäller därför följande ordning.

Inom envar av de tre sektionerna - däck, maskin och intendentur - finns en sektionsledare, som är anträffbar ombord i regel varje måndagskväll efter klockan 18.30. Han vet vad som skall utföras och med honom kan man komma överens om ett passande

arbete. Det är självfallet att arbete ombord i princip kan utföras vid alla tidpunkter som passar den enskilde medlemmen. Överenskommelse därom kan göras med vederbörande sektionsledare.

Må den good will som Sällskapet Ångbåten kommit i åtnjutande av utgöra en kraftig sporre till ytterligare ansträngningar för att genom samlade arbetsinsatser förverkliga vårt gemensamma mål: att bevara SS Bohuslän såsom ett levande minnesmärke över en svunnen epok. Låt oss hoppas att fartyget nästa vår skall kunna visas upp i ett sådant skick, att hennes skönhet framstår i sin fulla glans.

Vi möts alltså varje måndagskväll ombord. I övrigt arbetar vi enligt överenskommelse. Känner Du ingen av de aktiva medlemmarna är Du välkommen att kontakta någon av sektionsledarna

Jan Nordöen (däck) 47 97 90
Sven Faijersson (maskin)

27 73 84

Ulla-Britt Boström (intendentur) 22 56 73

Sven Bengtsson

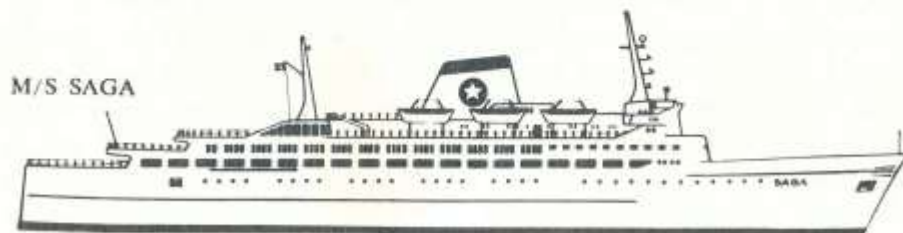
Svenska Lloyds båda fartyg SS Britannia och SS Suecia har, som väl de flesta redan vet, sålts till ett dotterbolag till det välkända grekiska rederiet The Hellenic Mediterranean Lines i Piraeus. De kommer att segla i reguljär linjetrafik med passagerare och last mellan Marseille - Genua - Piraeus - Alexandria - Beirut - Port Said - Neapel - Marseille. Rederiet hade tidigare tre fartyg sysselsatta i denna trafik. Avsikten är att Britannia och Suecia skall ersätta dessa och med sin större fart ge samma service genom att rundresorna avkortas från tre veckor till två.

Suecia ankom på sin sista resa från London den 26 september och Britannia en vecka senare. Därefter dockades båda fartygen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad och det sista av fartygen, SS Cynthia, ex. Britannia, lämnade varvet den 29 oktober för att gå

söderut. Suecia omdöptes till Isthmia. De var fortfarande svarta men kommer att få ljusgrå skrov. Skorstenarna är röda med svart topp och vattenlinjen grön.

Båda fartygen beställdes på försommaren 1928 av Svenska Lloyd hos Swan Hunter & Wigham Richardsons Neptune-varv i Walker vid Newcastle-on-Tyne. Inredare var Mappin & Webbs. Suecia sjösattes den 24 januari 1929 och Britannia någon månad senare. Systerfartygen anlände för första gången till Göteborg i juni 1929.

Sedan dess har de med avbrott endast för krigsåren trafikerat linjen Göteborg - London. Då de lämnade denna trafik hade Britannia transporterat omkring 415.000 passagerare på 2324 resor och Suecia 405.000 passagerare på 2278 resor.



TROTJÄNARE SOM GÅTT

Fartygen har en längd av 110 m, bredd 15,3 m och ett djupgående av 6,2 m. De är på 4700 bruttoton och 1535 ton d.w. Dess ångturbiner utvecklar 4600 EHK.

De båda fartygen har ersatts av tre nybyggda kombinerade passagerar-, bil- och containerfartyg. Det är Svenska Lloyds MS Saga, Rederi-Sveas MS Svea och Ellerman's Wilson Lines MS Spero, vardera på cirka 8000 bruttoton och 2750 ton d.w. Rederierna

samseglar under namnet England Sverige Linjen. Fartygen är 140 m långa, cirka 21 m breda och tar 408 passagerare, 100 bilar samt 106 stycken 20-fots containers. De drivs av fyra dieslar på tillsammans 10.000 EHK över två KaMeWa-propellrar vilket ger fartygen en fart på omkring 19 knop. De tre är försedda med stabiliseringsutrustning.





Begreppet ton när man talar om fartygs storlek är ganska knivigt. I det dagliga livet är tonnet en nog så stor vikt, i Sverige noga räknat 1000 kg men i England inte mindre än 1016 kg. Inom shipping är tonnet däremot dels en vikt, dels ett volymmått - brutto- eller nettoton - om 100 eng. kubikfot, d.v.s. cirka 2,83 kubikmeter.

Ton dödvikt är det antal ton, vanligen engelska, som fartyget kan lasta. Här ingår då inte fartygets egenvikt men däremot vikten av last, bränsle, vatten och passagerare. Egenvikten i viktston kallas vanligen "light ship". Dödvikten och egenvikten förekommer aldrig i officiella papper såsom mätbrev, klassificeringscertifikat eller skeppslistor. För befraktare har det dock en avgörande betydelse, och för lastfartygen är t.ex. en 10.000-tonnare ett fartyg som lastar cirka 10.000 ton.

För krigsfartyg anges ofta deplacementston. Deplacementet är ju vikten av den undanträngda vattenmassan och blir därför för lastfartyget ovan just egenvikten plus dödvikten. För krigsfartygen anger man inte egenvikten, och lasten förekommer som ammunition och annat hemligt varför deplacementstonnaget är vikten av hela örlogsmannen med folk och allt.

Volymstonnaget fastställs genom skeppsmätning, utförd av officiell myndighet enligt svensk, engelsk, internationell eller annan regel. Volymen beräknas genom uppmätning ombord och därvid erhålles

bruttotonnaget i ton, angivande volymen av så gott som alla rum i fartyget. Det användes vid tillämpning av säkerhets-, bemannings- och lånebestämmelser. Brutto användes ofta som storleksmått på passagerarfartyg.

nettotonnaget, vilket är bruttotonnaget minskat med volymen av bl.a. maskinrum, styrhytt, besättningsinredning etc., d.v.s. i princip endast de rum som kan innehålla nyttolast. Användes som bas för hamn-, lots- och kanalavgifter.

underdäckstonnaget, volymen i ton av fartyget under det som mätdäck fastställda däck.

Som längdmått användes ju i Sverige och stora delar av världen metern, men eftersom sjöfarten har mycket i arv från engelsmännen förekommer den engelska foten fortfarande som dominerande längdenhet inom sjöfarten. En engelsk fot är 0,3048 meter och en tum (inch) är 25,4 mm. En gammal svensk fot, använd inom träskeppsbygget, är dock 0,297 meter.

Fartyglängden kan anges på flera sätt. Längd över allt, i.ö.a., är total längden. Längd mellan perpendiklar, i.p.p., är längden i vattenlinjen på konstruktionsdjupgåendet mellan förstävans innerkant och roderhjärtstockens centrum. Igenkänningslängden är den längd som skeppsmätaren använder och som står i skeppslistan. Bredden är oftast den mallade, d.v.s. bredd från ytterkant spant (insida bordläggning) till ytterkant spant. Djupet kan vara mallat, från överkant köl midskepps till överkant av däcksbalk (undersida däcksplåt). Igenkänningsdjupet är skeppsmätarens mått från överkant bottenstock till underkant däcksbalk.

Detta var alltså något om de mått som brukar förekomma i sjösättningsreferat och dylikt. Mycket kan naturligtvis skrivas om liknande, det ovanstående vill endast försöka ge en liten inblick i något av detta "facksnack".



Från en läsare i Gunnilse har vi fått denna bild på SS Källandsö vid sin tilläggsplats vid Klevesbergen på Källandsö. Fartyget trafikerade sträckan Källandsö - Lidköping tillsammans med SS Skärgården med början omkring 1911. Fartygen lär ha gått onsdagar och lördagar, vilka var torgdagar.

Befälhavare på SS Källandsö var Einar Lundkvist och redare för båda fartygen var Källands kommun. Med tiden lär fartygen ha hamnat i Göteborgs skärgård med andra namn. Kanske någon känner närmare till de båda?

Red. tackar för bidraget och hoppas på flera.

FÅR COMPOUND-ÅNGMASKINER

I. H. C. Holland i Rotterdam har från Irak erhållit beställning på en sandsugare med 3.000 kbm stort lastrum. Skrovet är 120 m långt och 19 m brett. Inredningen är beräknad för 80 man.

Sandsugaren utrustas med fyra I. H. C. Brouwer ångmaskiner av compound-typ. Två av dessa skall användas som framdrivningsmaskiner och utvecklar 2.400 ahk vid 165 varv/min. Farten blir 14 knop på last. Sandsugaren skall lossas med sina sugaggregat, antingen i prämar, till sjöss eller i land

ATLE SKALL UTRANGERAS

I konselj har beslutats att statsisbrytaren Atle skall utrangeras och säljas. Medel har äskats till en ersättare. Atle har ett displacement av 2740 ton och är byggd 1925 i Göteborg. Fartyget är försett med ångmaskiner och har en maskinstyrka på 6000 IHK. Längd 61 m, bredd 17 m och djupgående 6,8 m.

Ur SST.

via en 400 m lång pipeline. Sugerören har en diameter av 0,9 m och kan muddra djup upp till 21,5 m (71'). Mudderverket skall levereras om två år och kommer att kosta 30 milj. kr.

Ur SST.

SS ALBREKTSUND

Prämen Sunnan, 199 br. ton, har av filmfotografen Lars Collander, Stockholm, för 4000 kr. sålts till kapten Henry Lundgren, Stockholm. Fartyget byggdes år 1890 vid Kockums Mek. Verkstad i Malmö för Marstrands Nya Ångfartygs AB under namnet Albrektsund och gick i passagerarfart på bohusslänska kusten ända fram till 1962, då det förvärvades av Waxholms Nya Ångf. AB och erhöll namnet Sunnan, samt såldes 1964. Fartyget är sedan dess utan framdrivningsmaskineri och skall användas som upplag.

Ur SST.

SVEA-BOLAGETS SS HUGIN

Ångfartyget Hugin, (ex. Gudur), 1389 bruttoton, 1960 ton d.w., maskinstyrka 1000 IHK har av Stockholms Rederi AB Svea för £ 25.000 sålts till Averola Compania S.A., Panama. Fartyget byggdes 1928 i Helsingör för bolagets räkning under namnet Gudur, vilket namn 1964 ändrades till Hugin.

Fartyget är 80,46 m långt, 11,35 m brett, 4,25 m djupt och har ett djupgående av 5,02 m.

Ur SST.

DET HAR

vid ett flertal tillfällen från olika håll framkommit önskemål och ibland nästan krav på en oftare utkommande information beträffande Sällskapet verksamhet och utveckling. Denna uppfattning delas helt av red., som anser att ju oftare Ångbåten utkommer, dess bättre. Det tar

dock en - om ej så lång - tid att sätta ihop ett nummer av Ångbåten. Därför kvarstår vårt tidigare påpekande behov av material till Ångbåten.

Vi vet att det finns massor av trevliga minnen och goda historier kring SS Bohuslän. Sträcker man sig sedan till de övriga fartygen i Marstrandsbolaget borde det räckta långt. Frågan är bara vem som sitter på dem.

Följden av det sagda blir, att visst har antalet nummer av Ångbåten varit mindre än väntat, men det beror till en icke oväsentlig del på alla Ni som sitter hemma och väntar på den lilla dunsen i brevlådan (se Ångbåten nr.1). Liksom det till lika stor del beror på Er att SS Bohuslän fortfarande är omålad och utan kök - bland annat. Det lilla fåtal som hittills fattat pennan för att öka Ångbåtens nummerantal kan utan svårighet räknas på ena handens fingrar. Visserligen är fritiden hos de flesta av oss upptagen av olika intressen, så även i hög grad hos red. Men det går fortare för tio personer att skriva en artikel var än det går för en person att skriva tio. Och så bör det bli större variation.

Red.



S S BOHUSLÄNS
Vanligaste route
under gångna år.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, postgiro 621606.
Redaktionens adress Ångbåten, c/o Boman, Hästeviksgatan 12,
V. Frölunda