

MASKIN N^o 182 BYGGD VID

ERIKSBERGS

VERKSTAD

GÖTEBORG

1914



Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 4 - Mars 1969
Nummer

11

PRESSGRANNAR

Tycker Du att tidningen Ångbåten är läsvärd? Om Ditt svar är nej, hjälp till att få den bättre! Om Ditt svar är ja, i så fall tycker Du likadant som ansvarigt folk inom Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, det engelska Paddle Steamer Preservation Society och The Steam Ship Historical Society of America. Sedan någon tid har Sällskapet nämligen avtal med dessa organisationer om utbyte av publikationer, med resultat att vårt bibliotek fortlöpande tillförs nya nummer av Sjöhistorisk Årsbok, Paddle Wheels och Steamboat Bill.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, grundad 1912, har som främsta uppgift att ekonomiskt stödja Statens Sjöhistoriska Museum. Föreningen utger "Sjöhistorisk Årsbok" (med en volym vartannat år). Sällskapets bibliotek har fått mottaga de båda senaste årsböckerna, "1963-64" (bl.a. innehållande artiklar om Wasas riksvapen, Wasas segel, Skuldelevfyndet, Bremerkoggen och vrakfynd i Zuidersee) och "1965-66" (med dryga tjugotalets artiklar, bl.a. om ångbåtstrafiken på Strömholms kanal och om "kolibribåtarna", små ångdrivna nöjesbåtar från slutet på förra seklet).

The Paddle Steamer Preservation Society bildades 1959 med uppgift att "stimulera och väcka intresse för hjulångare och sammanföra alla som är intresserade i dessa behagfulla fartyg, i syfte att uppmuntra till bibehållande och utvidgande av existerande hjulångarlinjer, samt att köpa och bevara en funktionsduglig hjulångare".

Omslagsbilden visar den s.k. tillverkarskylten till ss Bohusläns triple-expansionsångmaskin.

Sällskapet som har avdelningar i London, Southampton och Bristol, tog verksam del i det arbete som ledde till att PS Medway Queen kunde bevaras (och om också blott som en stationär klubblokal på Isle of Wight). Nyligen har man förvärvat PS Kingswear Castle och hoppas att efter restaurering med frivillig arbetskraft kunna få till stånd trafik i någon form, kanske i ungefär samma stil som vår egen Ångbåt. - PSPS utger en stencilerad tidning, "Paddle Wheels", i folioformat och med ett trettio tal sidor. Vårt bibliotek har fått mottaga nr 33, May 1968 och nr 34, August 1968.

The Steamship Historical Society of America etablerades 1935 med syfte att "sammanföra amatörer och professionella historiker med intresse för maskindrivna fartyg, deras historia och utveckling". SSHSA samarbetar intimt med olika sjöfartsmuseer i USA och Kanada, har ett stort bibliotek i New York (där man alltså numera även kan hitta "Ångbåten") samt en samling av mer än 10 000 fotografier av ångfartyg. SSHSA ger ut en kvartalstidskrift. "Steamboat Bill."

Även om huvuddelen av dess innehåll berör amerikansk sjöfart, hittar man en hel del stoff från mera närliggande vatten. I vinternumret för 1967 (det första nummer som ingår i Sällskapets bibliotek) finner vi bl.a. en bild på TOR HOLLANDIA passerande under Älvsborgsbron och en annan bild på "Norwegian Lake Mjosá's 111 year old SKIBLADNER". I ett tidigare nummer av Steamboat Bill berättades om "The saving of SAXAREN" (fotokopia i Sällskapets bibliotek), och i ett kommande nummer har utlovats en artikel om hur vid räddade BOHUSLÄN.

KOLLEGA I ENGLAND

Den 21 september förra året bildades i London en sammanlutning med namnet "Veteran Steamship Society". Sällskapet planerar till att börja med att försöka förvärva en liten ångbåt på ca 50 ton som går i trafik från Great Yarmoth och uppåt floden Yare. Fartygets nuvarande ägare har svårigheter att upprätthålla driften på kommersiell basis - bl.a. genom att oljeborrningsprojekten i Nordsjön (för vilka Great Yarmoth är en av de största baserna) drar åt sig arbetskraften och erbjuder högre löner. VSS tänker sig möjligheten att kombinera ångbåtsturen på River Yare med returren med en veteranbuss, kanske t.o.m. kombinerad med någon veteranjärnväg. East Anglia är ju inte så stort, efter svenskt mått mätt.

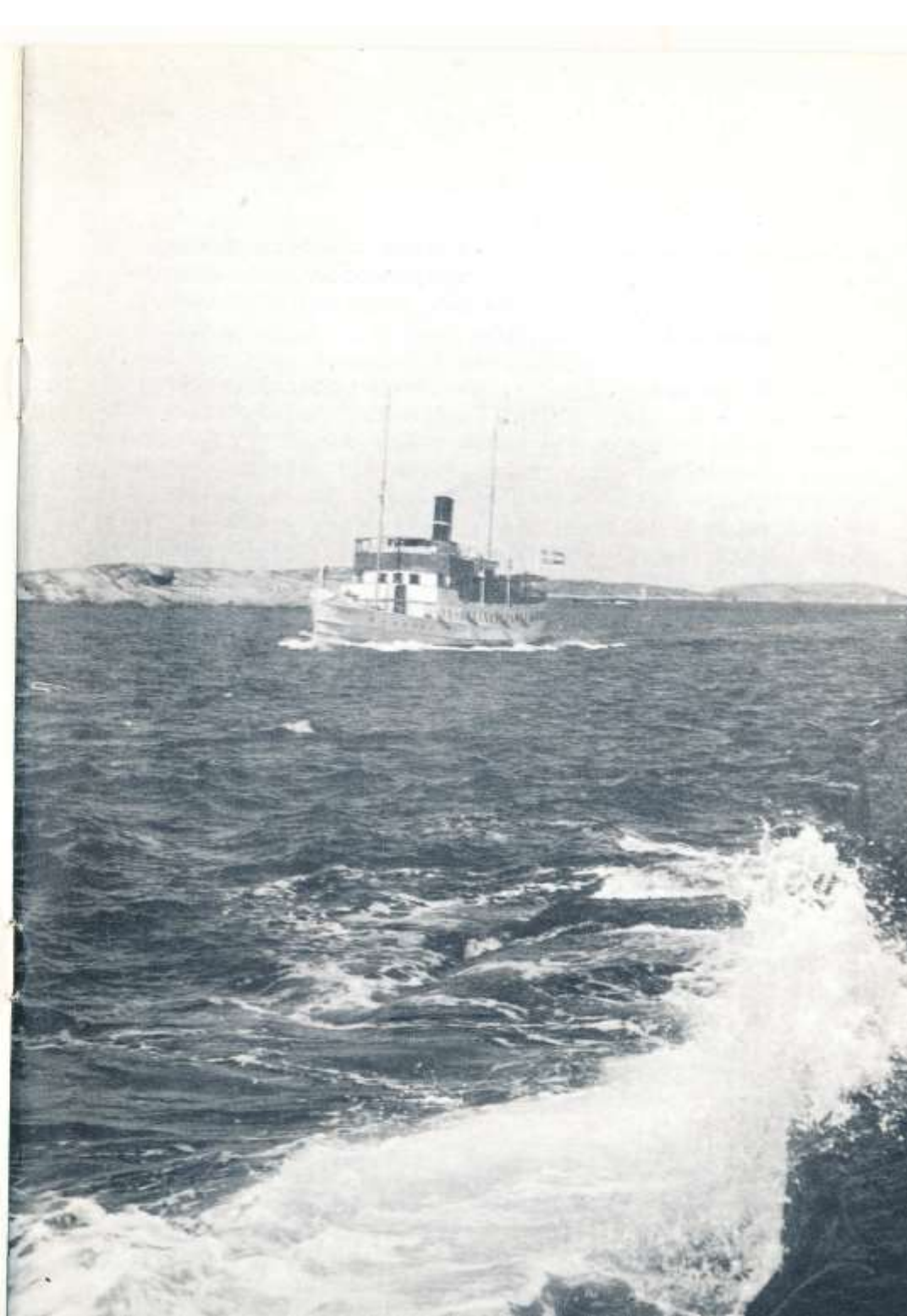
På litet längre sikt hoppas VSS att även kunna anskaffa en kustångare. Ett möjligt objekt vore LA DUCHESSE DE NORMANDIE, som f.n. går i trafik mellan Jersey och de andra kanalöarna samt franska hamnar. Hon är på 901 ton, oljeeldad, med två trippelmaskiner. Ordföraren i VSS, Mr Patrick Taylor, skriver i ett brev till Ångbåtens redaktion: "I think LA DUCHESSE DE NORMANDIE is somewhat larger than ss BOHUSLÄN, although not as good looking." (Käre läsare, känner Du inte en liten ilning av lycka över att Din Ångbåt tycks fungera som något slags riktmärke för hur en ångbåt "bör" se ut?)

Vi i Sällskapet Ångbåten önskar härmed vår nya systerorganisation all lycka och framgång i sin verksamhet!

För säkerhets skull, också på utrikiska: WE WISH THE VETERAN STEAMSHIP SOCIETY THE BEST OF LUCK IN ITS WORK!

B.H.

På nästa sida passerar Bohuslän Stångehuvud utanför Lysekil i juli 1967. Foto Dag Almén.



SÄSONGEN 1968 — lite siffror och lite annat

I förra numret redogjorde Bo Starmark för förra årets säsong. Jag tänkte här ge lite siffror och lite egna intryck, dels av seglationssäsongen, dels den då detta skrives ganska bistra vintern.

För att börja med siffrorna, som kanske kan intressera, så var Bohuslän "till sjöss" 23 dagar, varav 3 var reserverade för Sällskapetets medlemmar och deras vänner och bekanta. Jämfört med 1967 var intresset för dessa resor avsevärt bättre, totalt hade 334 personer tagit chansen att få göra en lugn och skön ångbåtsresa, och de som var med på den andra resan - dagen före the Sail Training Race - torde inte glömma denna i första taget. Dock gick den väl inte upp mot nästa dags resa, då Hjuviks Båtklubbs medlemmar var passagerare ombord, beställd redan tidigt på hösten året före. Ett otroligt vackert väder, stora segelfartyg, små segelbåtar m.m. m.m. i stora mängder i vattnen omkring Vinga.

Marstrand synes vara favorithamnen, den anlöptes 8 gånger, Hjuvik och Mollösund vardera 3 gånger, Bohus-Malmön, Bo-vallstrand, Gullholmen och Nordkoster vardera 2 ggr. Grebbe-stad, Hunnebostrand, Klädesholmen, Kyrkesund, Lysekil, Långedrag, Skandiahallen, Skärhamn, Smögen eller som det nu heter, Kungshamn, samt Trollhättan besöktes 1 gång. Därtill kom några "kryssningar" utan tilläggning. Totalt inräknades 3344 passagerare passera landgången under sommaren. Den totala gångtiden var ca 165 timmar, eller bortåt 7 dygn, och den totala distansen var ungefär 1490 distansminuter (ca 2770 km), vilket motsvarar sträckan mellan Göteborg och en punkt ungefär mittemellan Oporto och Lissabon i Portugal.

Vad intrycken beträffar, så är det ett par tillfällen som speciellt fastnat i minnet, och som man har svårt att skilja åt. Det som kanske borde ligga närmast till hands är kanske "dagen S" - Tall Ships Race - vilket i mina öron har den mäktigaste klangen, eller som det officiellt

kallades, "Sail Training Race". Kanske kunde man önskat något mera vind, liksom förmodligen de stora seglarnas befäl och besättningar gjorde.

En annan minnesvärd resa var den "tomresa" vi gjorde för att hämta passagerare i Bohus-Malmön i mitten av juli. Vid 17-tiden lämnade vi Frihamnsbryggan i västlig vind, som avtog under resan. Mot natten hördes ett präktigt åskväder i norr medan vi i skymningen smög fram längs många små trevliga passager vid sidan av Bohuskustens allfarvägar med kvällsmörka spegelblanka vikar, hotfullt svarta bergsbranter, kvällströtta seglare med fotogenlampan tänd under bomfältet. Ombord är allt tyst och lungt - de typiska ljuden från maskin, besättningens lågmälda samtal, vattnets porlande mot skrovet och kondensorkylvattnets pulserande på babordssidan.

Det tredje tillfället av de mera minnesvärda var en stund i maskinrummet vid en passage genom Sotenkanalen. Bland annat på grund av kanalens botten- och strandförhållanden måste passagen ske försiktigt, med ömsom Stopp och ömsom Sakta Fram på maskintelegrafan. För att inte få övertreck i pannan då nästan ingen ånga förbrukades släcktes oljefyrarna, luftfläkten till dessa stängdes av och allt oväsen var borta. Något enstaka klingande från maskintelegrafan, belysningen dämpades och vid manöversidan står maskinisterna tysta medan den stora maskinen sakta - i en nästan överklig rytm - vevar helt sakta runt - runt - runt med vevstakar och slidstänger, vevslängar och excenterskivor till synes oense om takten. Någon enstaka glödlampa kastar ljusreflexer på oljeblikt stål med små rullande vattenpärlor av kondensvattenhär och var.

SAB

På nästa uppslag en bild från den gamla goda tiden - mars 1951.- strax före tilläggning i Mollösund. Foto Dag Almén.



BILDER

Två (2) personer har hörsammat vår efterlysning av bilder av ångfartyg. Några av dessa publiceras på annan plats i detta lilla blad. Vi tackar för visat intresse och hoppas på att flera personer tänker på oss nu när det är aktuellt att gå igenom sommarens bildskörd. För någon rulle har Du väl tagit? Bland annat skulle det vara intressant att få veta hur många bilder det tagits på ss Bohuslän från Gullholmen, där ett energiskt rasslande från kameraslutare brukar höras då vi passerar i sundet.

Sällskapet har nämligen ganska stor efterfrågan på fotografier av båten till bl.a. tidningsartiklar, vilket inom parantes brukar ge oss flera nya medlemmar. De aktiva inom föreningen har ju sällan möjlighet att själva ta några bilder då de alltsomoftast är med ombord de dagar de har tid till sådana nöjen.

Red.

SÄLLSKAPETS BILDARKIV

Sällskapets bildarkiv innehåller för närvarande fotografier på ett 40-tal fartyg, varav övervägande delen givetvis är ångfartyg. Några av bilderna har varit publicerade i detta lilla blad och flera hoppas vi kunna visa senare.

En av de mera dramatiska visar ångaren Albert Ehrensvärd grundstött och halvt sjunken vid Ranö i Oslofjorden år 1891 och assisterad av ett bärgningsfartyg. Vidare återfinnes flera av Marstrandsbolagets välkända namn - - Albrektsund, Inland, Lysekil, Marstrand, S:t Erik, Tjörn, Westkusten samt givetvis Bohuslän. Vidare några av Bohuslänska Kustens fartyg - Borgila, Byfjorden, Göteborg, Kung Rane, Oscar Dickson och Uddevalla.

Sammanlagt förfogar Sällskapet över bortåt 120 bilder, varav drygt hälften på ss Bohuslän.

SAB

Sällskapet har, som nämnts på annat ställe, inköpt två livbåtar från järnvängsfärjorna Konung Gustaf V och Drottning Victoria av Trelleborg, vilka nu håller på att skrotas hos Persöner i Ystad. Foto Bertil Holmström.



Recension

"Skärgårdsbåt till sommarnöjet"

av Kurt Bergengren. Med skeppskatalog av Berndt Friberg. 159 sidor. Rikt illustrerad.

Boken är delad i fem avsnitt, vilka skildrar tiden från de allra första ångbåtsturerna till Vaxholm fram till dagens trafiksituation. "Amphitrite" med "tvänne sidohjul på Engelska sättet" skovlade sig 1819 ut till Vaxholm och inledde därmed ångbåtsepoken i Stockholms skärgård. Nyfikenhet och misstro mötte henne. Det var heller inte alltid så lätt med de nya flytande eldverken och en befälhavare fick en gång bevakande fråga passagerarna om någon kunde lura igång den strejkande maskinen mot ett halvstopp brännvin som lön. Punsch- och jugendepoken skildras inträngande och bilderna visar att fartygens inredning förvisso motsvarande deras ståtliga exteriörer. "Express I", "Vaxholm I" och "II", "Sandhamns Express" ... de kända fartygen ångar förbi, än i solsken och sommarljus, än i mist och snöyra. Men bakom de lockande reseannonserna rasade stundtals bittra priskrig rederierna emellan.

Senare fick man ägna alla krafter åt att möta konkurrensen från bussar och bilar, men 30-talets ångbåtskultur var en idyll, fint skildrad i kapitlet "Sommar på 30-talet". Men idyllen försvann och kriget och vedeldningen kom och bilderna visar stora vedstaplar vid fartygens ändbryggor. Efter kriget växte kritiken mot fartygens långsamhet och 50-talets början blev slutet för åtskilliga ångbåtar. Men knappt hade "Express I" och "Vaxholm II" skrotats 1960, förrän intresset för ångbåtar ånyo vaknade. Bilden av Saxarens bärgning sommaren 1964 står som en optimistisk slutvinjett. Boken avslutas med en utförlig, rikt illustrerad skeppskatalog över flertalet fartyg, som trafikerat Stockholms skärgård under 1900-talet. Här finns bland många andra "Norrskär", som ju blev förebild för Bohuslän" och Tor II", som sedermera kom till västkusten och fick namnet "Öckerö".

Bo Starmark



Ångf. Albrektsund,

Kapten E. J. Elfversson,

afdrar från och med den 20 Aug. följande är tillståndet:

från Göteborg till Marstrand	från Marstrand till Göteborg
Söndagar kl. 8 f. m.	Söndagar kl. half 6 e. m.
Måndagar " 4 " "	Måndagar " half 8 f. m.
Tisd " 4 e. m.	Tisdagar " 10 " "
Onsdagar " 4 " "	Onsdagar " " " "
Fredagar " half 2 " "	Torsdagar " kl. 5. 5 f. m.
Lördagar " 4 f. m.	Freddagar " " " "
Sönd " 4 e. m.	Lördagar " " " "
Lördagar " half 2 " "	Söndagar kl. half 6 e. m.

från Göteborg till Marstrand och Skopufund:
Måndagar kl. 4 e. m.
Onsdagar " half 2 " "

från Skopufund till Marstrand och Göteborg:
Tisdagar kl. 7 f. m.
Onsdagar start efter ankomsten.

På rederierna Göteborg—Marstrand—Skopufund anlitas Våka, Kälenäs, och Stenungsund endast Tisdagar och Onsdagar.

För underhållande af frögång passerar Albrektsunds kanal.

Marstrand i Augusti 1871.

Styrelsen.

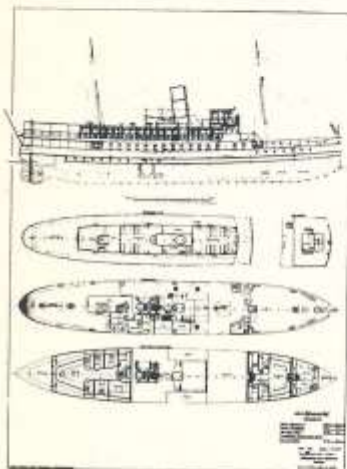
TURLISTAN är som synes från 1871 och gällde alltså för Marstrands Ångbåts SB:s första SS Albrektsund, vilken byggdes i Oskarshamn 1869. Hon var 32,4 m lång, 5,2 m bred hade en maskinstyrka på 120 ihk och fördes då av kapten E.J. Elfversson. Teckningen på turlistan visar en något underlig hjulångare med bogspröt och en ganska omfattande rigg och torde vara en gammal kliché bolaget använt, ty Albrektsund var ju betydligt mera "ångbåts-typisk".

Turlistan har vi fått låna av Industrimuseet i Göteborg.

Så var det med det...

Vid flera tillfällen har rykten gått om att Bohusläns panna inte skulle vara den ursprungliga utan att den nuvarande skulle ha suttit i Öckeröbolagets Burö före motoriseringen. Det är riktigt att Burös, eller Byfjordens som hon då hette, panna hamnade hos Marstrandsbolaget men inte i Bohuslän utan i Vestkusten, som 1949 fick arva hela Burös maskinanläggning. Det var för övrigt inte Vestkustens första pannbyte, för det ägde rum redan vid sekelskiftet.

Vestkusten lämnade högst motvilligt sin gamla linje år 1952 och bogserad av trotjänaren Marstrand slet hon sig i Kattegatt på väg ner till Sundet. Det hjälpte nu inte utan hon blev ändå dragen ner till Kongens By, dock utan att behöva segla i kompanjonskap med Örebro, som blev Marstrands nya namn. Hedersam upphuggning var att föredraga!



RITNING PÅ SS BOHUSLÄN

Genom vänligt tillmötesgående från Göteborgs Sjöfartsmuseum och Göteborgs Ljuskopiering har vi fått möjlighet att tillhandahålla en ritning på ss Bohuslän. Den är tryckt på ett kraftigt papper i format 75 x 100 cm och levereras antingen i rulle för 15:- plus porto eller monterad på kartong för 30:-. Den sistnämnda är dock tyvärr nästan omöjlig att skicka.

VYKORT

ss Bohuslän på provtur, svartvitt 1:-/st.

Sällskapet Ångbåten, Box 16009,
400 21 Göteborg. Postgiro 621606,
bankgiro 67-3686, tel. sekr. 031/
40 67 05.



NEWS IN BRIEF

Once more, the torches have found new victims. Two steam ferries of the Swedish State Railways, ss DROTTNING VICTORIA (3594 gross tons, built in Newcastle-on-Tyne in 1909) and ss KONUNG GUSTAF V (3389 gross tons, built in Gothenburg in 1910) have left their home port of Ystad and the breakers. However, quite a few things from the two beautiful ships will survive. In Trelleborg, a complete state-room will be preserved at the museum. And at a public auction in November last year, steamboat fans had their chances to get hold of "camp" souvenirs from the ships. Our Society is at present the proud owner of one lifeboat from each of the ships, some beautiful faceted lamps, and three telephones to be installed aboard ss BOHUSLÄN.

Many of the jobs carried out on our ship during our off-season are such that our passengers will hardly notice. One improvement that we believe will please the eyes of our 1969 passengers is the replacement of the awfully-modern-looking cotton curtains in our promenade deck saloons with the proper type of dark velvet with proper golden fringes.

During Easter, ss BOHUSLÄN is scheduled for her annual visit to the Roos & Hagström floating dock. Our summer premier will probably be around May 1 - more details will appear in our next number.



Avlyssnat på redaktionsmöte

-Visste Ni att vi har en medlem i Rio de Janeiro?
-Då får vi inte glömma att tuta när vi går förbi där.

SKEPPSBIBLIOTEKET

Emellanåt händer det att en författare till en bok med anknytning till vår verksamhet hedrar oss med att donera ett exemplar av boken till vårt bibliotek. Redan i Ångbåten nr 4 kunde vi berätta om Spies "Veteran Steamers" (herr Spies har sedermera meddelat att Sällskapetets medlemmar kan köpa boken till ett förmånspris - närmare detaljer genom Sällskapetets bibliotekarie!). I vårt förra nummer omnämndes Wilhelm Hanssons och Dag Alméns "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år". Ett av de allra första exemplaren av boken överlämnades personligen av herr Almén till Sällskapetets ordförande vid en liten ceremoni på BOHUSLÄNS brygga i pingsthelgen. Även här hade Sällskapetets medlemmar tillfälle att köpa boken till ett förmånspris - på grund av den svenska bokhandelns arbetsregler kunde detta ske endast innan den kom ut i allmänna handeln.

Dalslands Hembygdsförenings årsbok för förra året, "Hembygden 1968", innehöll bl.a. en artikel av Wilhelm Ängemark med titeln "Några ångbåtar som trafikerat Dalslands Kanal 1868 - 1968 - en tabellarisk framställning". Författaren har skänkt Sällskapetets bibliotek ett antal särtryck av sin artikel, se sidan

Sällskapetets bibliotekarie, Bertil Homström, träffas på telefon 031/49 29 34 om han inte är ombord på måndagskvällarna.

B.H.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 16009, 400 21 Göteborg. Postgiro 621606, bankgiro 67-3686. Redaktionens adress: c/o Boman, Hästeviksgatan 12, 421 71 V. Frölunda. Författarna är ensamma ansvariga för sina artiklars innehåll.

