

# Ångbåten

Informationsblad från  
Sällskapet Ångbåten

Årg. 6 - December 1970  
NUMMER

15



**5**-ÅRSJUBILEUM påstås det vara i år för Sällskapet Ångbåten. Om man nu kan använda ett ord som jubileum i det här sammanhanget.

Det är dock femte säsongen som gått sedan Sällskapet Ångbåten snappade åt sig SS BOHUSLÄN från upphuggningsvarvets glupande aptit. För att göra en lång historia kort, så har det väl i stort sett gått relativt bra under dessa år. Det började så smått första året med några resor och några hundra medlemmar - för att i sommar ha varit 51 gångdagar och bortemot 900 medlemmar.

Kundkretsen växer, efterfrågan växer, det är bara den aktiva skaran som i stort sett är konstant. Det är många med mig som ibland undrar varför det inte är fler av Sällskapets många medlemmar som är intresserade av att studera sommarliv och natur från eget ångbåtsdäck. Kan en fartygs- eller skärgårdsintresserad person egentligen uppleva kusten på ett mera sympatiskt sätt än att lugnt och tyst färdas längs kusten, från brygga till brygga, med eget ångfartyg?

Eller - som det stod i Ångbåtens andra nummer, i november 1965 - "Tänk på möjligheten att någon gång i framtiden kunna få gå ombord i ett eget ångfartyg, kasta loss från vardagen och tyst och stilla plöja västkustens vågor, att få bänka sig runt en biffstek med öl i matsalongen eller kanske en kopp kaffe med något gott till i röksalongen medan "skeppar'n" vankar fram på bryggan ovanför huvudet, att få sitta på akterdäck med en pipa eller en cigarr och se den nedgående solen glittra i propellervattnet medan mäsarna seglar ovanför -"

Detta är nu i allra högsta grad verklighet - och ändå har vi ibland problem med folk, framför allt till det ofrånkomliga underhållsarbetet som följer i seglationens kölvatten.

Men - hoppet finns kvar och så långt är "allt väl ombord".

sab

## FEM ÅR MED ÅNGBÅTEN

Några minnen nedtecknade av Dag Almén

När jag för första gången under en medlemstur 1966 efter åtta års uppehåll åter beträdde SS BOHUSLÄNS däck, kände jag mig litet främmande inför allt det nya. Skulle jag våga mig upp på bryggdäcket och hälsa på kapten? "Endast för besättning" stod det nu på en skylt i trappan. Skulle jag våga mig ned i maskinrummet? Var jag verkligen delägare i den ångbåt, som en gång varit min barndoms favoritfartyg.

Sedan dess har mycket hänt, och nu känner jag mig hemma i varje vrå ombord och har vuxit mig in i rollen som matros Dag Almén antingen det gäller rorstörn, disktörn, PR-verksamhet eller annat arbete ombord. Synd bara, att det skall vara ca 500 km mellan min arbetsplats i vardagslag och arbetsplatsen ombord. Några episoder från mina angenäma resor med vår ångbåt är kanske värda att notera inför 5-årsjubileet.

### Sail Training Race

En vidunderlig sommardag - den 3 augusti 1968 - hade Hjuviks Båtklubb hyrt BOHUSLÄN för att från dess däck beskåda seglande skepp i ädel kappsegling - ett skådespel, som man väl aldrig mer får uppleva.

---

OMSLAGSBILD - ritning n:o 4406B - BOHUSLÄNS s.k. spantruta. Spantens numrering överensstämmer med den på sid. 226 omtalade ritningen.  
FRONT COVER - drawing No. 4406B - the body-plan of SS BOHUSLÄN.



Under befäl av Stefan Foresblad stack vi till sjöss vid Torrbeskärs välkända stångmärke och satte sedan kurs mot Vinga. Så bar det in genom den s.k. Snobbrännan i Södra skärgården, runt Rivö och så in i stora farleden och ut mot Vinga igen. Nu var vi ingalunda ensamma på havet. Myriader av farkoster av alla de storlekar och fasoner eskorterade segelfartygen ut mot startplatsen. De norska fullriggarna CHRISTIAN RADICH och SÖRLANDET samt det tyska barkskeppet GORCH FOCK tilldrog sig helt naturligt den största uppmärksamheten. När startskottet gått, satte fartygen kurs norrut med en hel svans av båtar efter sig i den svaga vinden, som lockade verkligen små farkoster ut på vida vatten utanför Vinga.

Både besättning och passagerare var en oförglömlig upplevelse rikare, när vi på eftermiddagen återvände till Hjuvik och kajplatsen i Göteborg.

### Tjocka

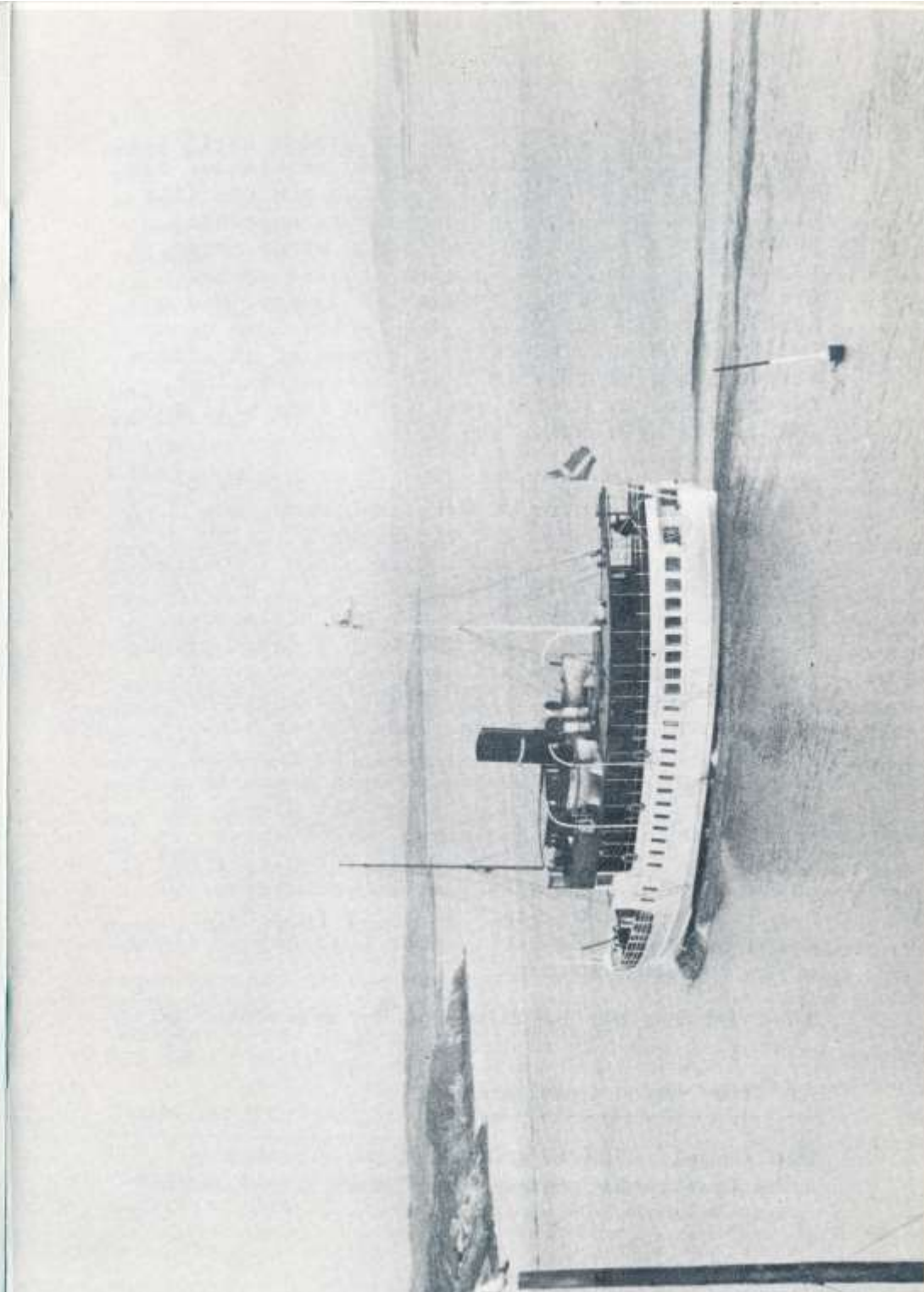
En strålande försommardag i början av juni 1969 gjorde vi en resa till Lysekil och åter. Färden gick innanför Tjörn, genom Skåpesund och sedan norrut längs välkända leder till Lysekil, vars kyrka snart dök upp i soldiset.

Under min frivakt står jag på bryggan och samtalar med Sune Nilsson, som för befälet denna resa. Så säger jag till Sune ungefär så här: "Vilken tur vi har med vädret! Friska vindar och en regnskvätt kan väl också ha sin tjusning, bara det inte blir tjocka." Efter någon timmas uppehåll i Lysekil är vi åter på väg söderut och har kom-

---

Nästa sida: SS BOHUSLÄN på sydgående vid Hjuvik i maj 1968. Foto S.A. Boman.

Next page: SS BOHUSLÄN in May 1968, passing Hjuvik bound for Gothenburg.





mit till Gåsö. "Ser du, vad som kommer där!" säger Sune. En tjock dimbank kommer vältrande, och snart är vi helt insvepta i soppan och får lita till vår kompass och vad gemensamma spaningar kan upptäcka av prickar och andra kända orienteringsmärken. Maskintelegrafan pinglar sakta, stopp och den mäktiga ångvisslan ljuder. Med ens lättar tjockan och vi kan öka farten igen genom Gullholme halsar. Men när vi kommer ut på vidare vatten sveps vi åter in i ett ogenomträngligt, fuktigt dok. Vi hittar emellertid både till Mollösund och Kyrkesund, som badar i sol.

Nästa dimsjuk överfaller oss ute på Hjärteröfjorden. Sakta häver vi oss i dyningen, som frasar olycksbådande mot klipporna i farlig närhet. Ljudet förstoras i dimman och i fjärran bölar mistsignalen från Hamneskärs fyr utanför Marstrand. Vi söker oss in för att hitta rätt håll, men får ingen säker position i dessa grunduppfyllda vatten. Hela tiden följes vi av ett par motorbåtar, som litar på vår navigationsförmåga och lokalkännedom. Sune fattar sitt beslut. Vi sticker ut till havs och går runt hela rasket för att längre söderut komma in i skärgården igen i förhoppningen att dimman då har lättat. Det gör den också, och föröver skymtar nu Stora Pölsan, vilket föranleder en spjuver att utbrista: "Fram med rödbetorna, vi har Pölsan framför oss." Så sätts full fart igen, och vi når i klart väder Göteborg 1½ timma efter beräknad ankomst.

Passagerarna ger befälhavaren en avskedsapplåd - och det var han sannerligen värd.

#### När Göran synade propellern

Den 26 juli 1969 lägger vi ut på akterspring från Marstrands båtuppfyllda hamn. Göran Norén

slår sakta fram och när vi når norra inloppet blir det full fart över den solglittrande Marstrandsfjorden med destination Bovallstrand. Lennart Holm, som egentligen hör hemma i maskinrummets dunkel, står till rors, då Sven kommer upprusande och säger: "Vi har fullt pådrag, men maskin går knappt runt." Lennart överlämnar ratten till mig och dyker snabb som en vessla ned till sin maskin. Göran slår stopp och jag girar upp mot den vind, som nätt och jämt får fjordens vatten att krusas. Lager och pistonger undersökes, men ingen varmgång konstateras. "Vi måste ha fått någon skit i propellern", säger Göran. "Jag skall gå ned och se efter." Så klär befälhavaren av sig och iförd badbyxor och cyklopöga vandrar han akteröver och dyker ned i djupet för att syna snurran ett par meter ned i fjordens klara vatten. Vem skulle kunna tänka sig gamle Calle Skjorta göra en sådan sak? - Inte jag.

Passagerarna gör stora ögon och undrar, vad som hänt. Säg det! Göran har inte funnit något anmärkningsvärt och maskinfolket har inte heller uppmätt några otillåtna temperaturer på lager och pistonger. När vi börjat falla av ur kursen och sakta driver ned mot S Åstol, sättes sakta fram, sedan halv och så full. Propellern snurrar snart med normalt varvtal och maskinen arbetar oklanderligt hela dagen.

Kanske har fader Neptun spelat oss ett spratt och fattat tag i propellerbladen en stund, eller berodde det på, att en maskinist tagit hand om ratten? Vad vet jag! Det var i varje fall en ovanlig händelse i den dagliga rutinen. Tack och lov, att det inte blåste ute på den vida Marstrandsfjorden.

#### Storm över Hjärteröfjord

Blåste gjorde det emellertid, när vi var på resa söderöver den 12 juli 1970. Vid Mollösund över-



tar jag ratten och styr över Kråkan ned mot Kyrkesunds slingrande led. Så har vi Hjärteröfjordens häxkittel framför oss. Kapten Stig Tärnberg sätter halv fart och vi stävar så vackert den tilltagande sjön, som skummar vit i det granna solskenet. Vindstyrkan uppskattas till ca 20 m/sek och vindriktningen är VSV.

BOHUSLÄN är emellertid känd som en god sjöbåt, som vakar fint. Det gäller bara att anpassa farten, så att sjöarna inte bryter in över däck. Hon niger och rullar och inför de grövre brotten är det säkrast att lova upp en aning, så att vi inte får dem på sidan. Så dansar vi vidare tills det är dags att gira in mot Marskärs kummel utanför Klädesholmen. Det gäller att passa på mellan vågbergen. I giren lägger hon över ordentligt, men snart har vi fått lä och kan andas ut efter en grann, men spännande seglats över Hjärteröfjordens grönskimrande, vitbrämade vågor.

Marstrandfjorden får vara. Vi styr innanför hela raden av öar och går upp i Instöräna i stället för att utsätta oss för brottsjöarna vid Marstrands norra inlopp. Vi har fått nog av sjögång för den här gången.

#### Tur och retur Strömstad

Göran Noréen har varit vår befälhavare på våra Strömstadsresor 1969 och 1970. Tur har han haft med vädret båda gångerna. I strålände väder le-

---

Nästa sida - på nordgående en solig men blåsig junidag 1969 utanför Smögen. Foto S.A. Boman.  
Next page - Northbound a sunny but windy day in June 1969 outside the little fishing-village of Smögen.





tar vi oss genom den alltid lika imponerande Fjällbackaskärgården, vinkar åt Ingrid Bergman på Dannholmen och styr ut på Tjurpannan, som bjuder på sjögång, som emellertid inte besvärar härdade sjörullare. Strömstad tar emot med blåsorkester och ett brokigt myller av människor på kajen - ett trevligt inslag, som kanske blir tradition. Turen till Fjällbacka lockar många passagerare och på eftermiddagen anträdes återresan till Göteborg, vilken beräknas ta ca 10 timmer.

Kosterfjordens friska sjö håller på att lägga sig till ro. Endast en lätt dyning får fartyget att hävas i en behaglig rörelse, som bara ökar aptitet vid vår förträfflige kocks läckra middag. Himlen är lätt molnig och sikten spikklar. Vi sätter kurs över Väderöfjord och Soten och långt i fjärran skymtar samhällena som lysmaskar. Man kan t.o.m. lokalisera kyrkan i Lysekil, vars välupplysta klocka ser ut som en stjärna. Kursen är rak syd och ändras till 170°, när vi fångat upp Måseskärs fyr vid horisonten. Även kustnavigering och kompassgång har sin tjusning. Min vakt är slut. Jag går ned och lägger mig och vaggas till sömns av dyningen, som vi snart har tvärs. Så hör jag maskintelegrafens pinglande och tittar ut genom ventilen. Utanför dyker Lilla Varholmens fasadbelysta kummel upp i halvmörkret. Kanske är det en undermedveten känsla, att vi just passerar Hjuvik - min barndoms paradiset - som får mig att blicka ut.

Snart är vi åter i Göteborg efter endast nio timmars resa från Strömstad. Under 7½ timmar har maskinen arbetat med full fart, och temperaturen har stigit till 41° i maskinrummet, där vakthavande maskinist går omkring med bar överkropp under den nattliga snabbresan längs Bohuslänns kust.



## EN TROTJÄNARE

Vid stadens varv på Ringön ligger ett fartyg och väntar på att dess öde skall avgöras. För det stora flertalet nuvarande göteborgare är fartyget troligen ganska obekant. Men åtskilliga till mogen ålder komma nuvarande och före detta hisingsbor nickar säkerligen igenkännande, när de ser den välkända silhuetten av FÄRJAN 4, den sista i sitt slag. Ångfärjorna var nämligen på 20- och 30-talet det naturliga kommunikationsmedlet för dåtidens stadsbor på hisingsidan. Kanske var det i första hand en ekonomisk fråga för många. I varje fall var det så för mig. Det kostade hela 15 öre för vuxna och 10 öre för barn att ta bussen till Lilla Bommen, men på färjan kostade det bara 5 respektive 2,5 öre om man köpte rabattpoletter. För en skolpojke fanns det i regel inget val. Det blev att traska och gå till och från färjelägena och så ta färjan över älven. Men det var ingalunda tråkigt. Varje överfart var lika spännande.

Det vare mig främmande att ens försöka efterlikna Bertil Appelgren (signaturen Apel i GHT) i hans utsökta kåserier om hans favoritfärjan, som var FÄRJAN 6. Men eftersom jag i många år varje dag flera gånger om dagen färdades med FÄRJAN 4 på linjen Götaverken - Residensbron, blev denna färja för mig vad 6:an blev för Apel. Att det sedan förhöll sig så att jag var väl bekant med en av maskinisterna och att en av befälhavarna var sjömanskamrat med min morfar gjorde ju inte saken sämre. Vilken njutning för en yngling med ett brinnande intresse för ångmaskiner att få klättra ner i 4:ans blänkande maskinrum! Och vilken känsla när man efter att ha tillvuxit i ålder och visdom



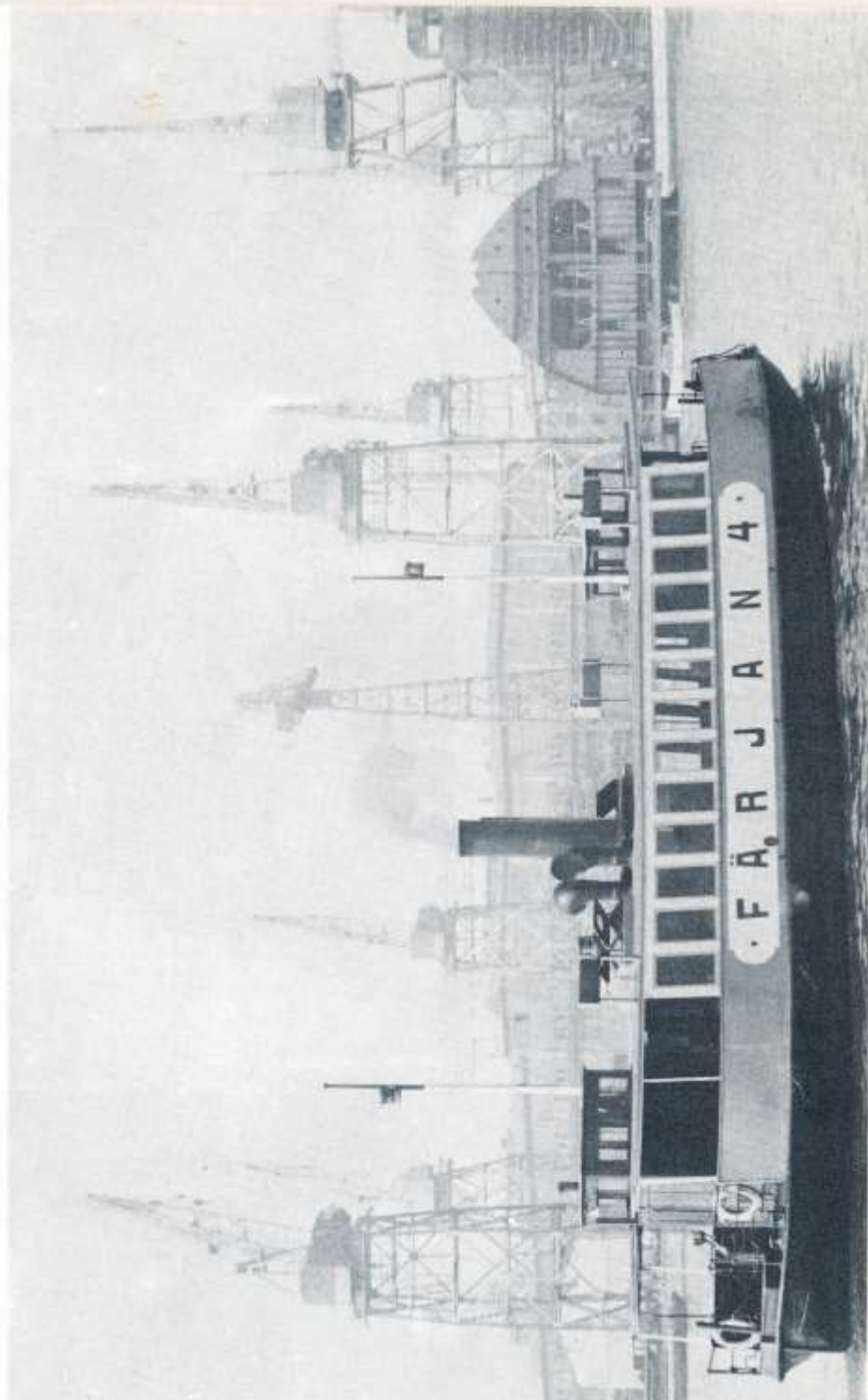
fick förtroendet att köra den perfekta maskinen, som vårdades med en omtanke närmast likställd med kärlek. - Tänk på att alltid ställa högtrycksveven så att du får fyllning på översidan vid backmanövern! var ett av de visa råd man fick, då det gällde att stanna maskinen före backmanövern i färjeläget. Därigenom skonades boxpackningen, vilket var viktigt eftersom manövern måste ges snabbt med fullt pådrag. Och en sådan manöver gjordes var 7:e minut.

Att maskineriet i FÄRJAN 4 dels är av högsta klass, dels har vårdats ömt under de gångna 50 åren sedan det byggdes, har jag kunnat konstatera vid besök ombord senast då 4:an "vikerierade" på sin gamla linje. Det måste väl också anses bevisat, att ångmaskinen har sina obestriddliga fördelar, då man när isen blev för svår under sistlidna vinter fick ta 4:an till heders igen.

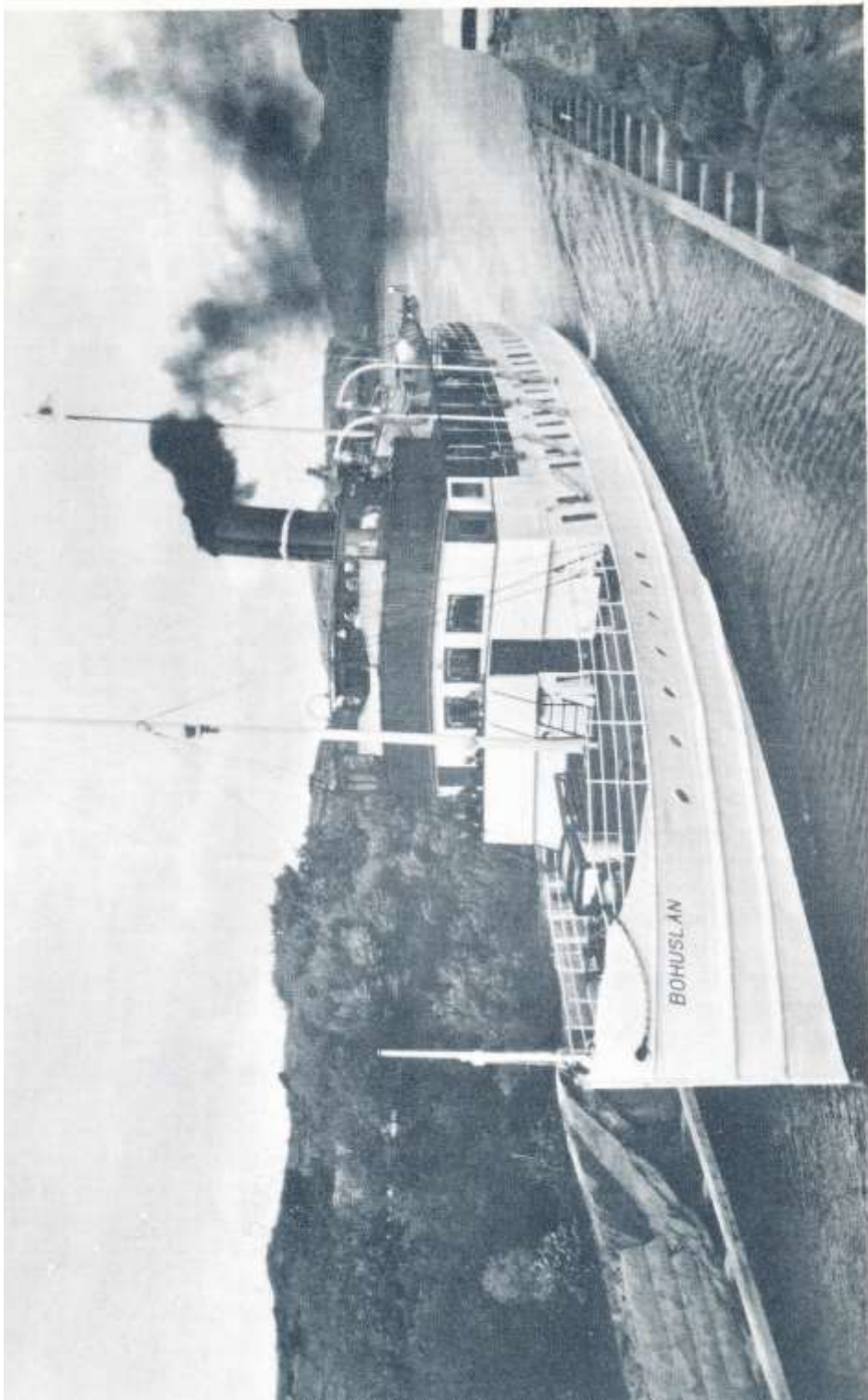
Nu är det emellertid oåterkalleligen slut med reguljär trafik för 4:ans del. Vad skall då ske med henne? Glädjande nog synes de som makten hava ha besinnat sig och inte omedelbart satt skärbrännarna i henne. Av notiser i tidningarna att döma, synes hon ha vissa möjligheter att bli inlemmad i det projekterade fartygsmuseet i Lilla Bommens hamn. Låt oss då hoppas att 4:a liksom BOHUSLÄN får bli ett levande fartyg, vars maskineri åtminstone under några korta sommarmånader får visa sin elegans i samband med (varför inte?) rundturen i hamnen. Jag är säker på att det finns villiga armar, som gärna hjälper till om så skulle behövas. Mätte tanken att låta FÄRJAN 4 bli en flytande servering i anslutning till det planerade museet bli vid en tanke. Ett förverkligande av den skulle vara att på ett oförlåtligt sätt vandalisera det fina fartyget. Detta får inte ske!

SHB

FÄRJAN 4 i Göteborgs hamn våren 1967. Foto S.A.Boman. The last one of the many steam ferries crossing the Göta River in bygone days. Here shown in spring 1967.







I Sotenkanalen, med rök beställd av fotografen. Foto Carla-Förlaget. Passing the Soten Canal, with black smoke ordered by the photographer from a grumbling stoker.

## GLIMTAR UR 1970 ÅRS LOGGBOK

Helt visst är skeppsdagboken saklig och ingalunda någon spännande följetong, men av de lakoniska observationerna kan utläsas, att den gångna säsongen varit en de friska fläktarnas säsong. "Passerat Hjärteröfjorden, kraftig slingring" heter det på flera ställen. Vilken bokstavligt talat uppfordrande dramatik var det inte för våra passagerare! Det har regnat också: 'Skyad luft, dålig sikt, regnbyar' kallar skeppsdagboken det. Men "klar luft, smult, mycket god sikt" förekommer lyckligtvis också.

Bland anlöpta hamnar fortfar Marstrand att toppa statistiken. 16 anlöp gjordes i den forna, alltid lika populära och vänliga hemmahamnen. Lysekil blir nr 2 i vår statistik. Staden vid Stångehuvud har anlöpts 8 gånger, en mycket kraftig ökning. Goda förtöjningsmöjligheter och god hamnservice gör att vår ångare gärna seglar dit. Tredjeplatsen delas av Bovallstrand och Nya Älvsborg, vardera med 4 anlöp. Långedrag, Hjuvik, St. Varholmen, Kalvsund, Skärhamn, Mollösund, Gullholmen, Lahälla, Gravarne, Fjällbacka, Strömstad, Uddevalla samt Trollhättan har besökts någon enstaka gång. I Sotenkanalen har bron öppnats 7 gånger för oss.

Man ler igenkännande vid åsynen av loggboksuppläggen: köldknäppen i Marstrand på Valborgsmässoaftonen med 2 köldgrader utombords och pysande ångvärme, god mat och dryck inombords ... skolresan med Nylöseskolan genom Skåpesund i regn, stiltje och värme ... representationsseglingarna på Nya Älvsborg med besättning på 25 man ... eller trollhätteresan, då vår ångkapten med fast blick och hand högtidligt lotsade oss förbi näckrosor, vassruggar, betande kor, grönskande träd och andra havsens vidunderligheter ... eller då Kalvsund



snabbenlöptes i en tilläggnings så fulländad att Båsen inte kunde skryta med springet. Ångaren låg still 2 dm från kaj utan någon ända och med vind och ström i aktern ... eller GPs expressturer på Lysekil, då vi låg på "sakta" en timme för att inte vara för tidiga ... eller turen till Skärhamn då "kraftig SW-lig sjö och våldsamt slingring" fick vårt porslin att högljutt yttra sig och våra ärade kunders anleten att markera grönblek tankfullhet ... eller då våra vänner från St. Varholmen åt så att maten tog slut på Hakefjorden och vår befraktare, som satt på Klädesholmen, efter radiokontakt varskodde köpmännen i Marstrand, som, alltid lika välvilligt, fournerade oss trots lördags-eftermiddag och gäster hemma.

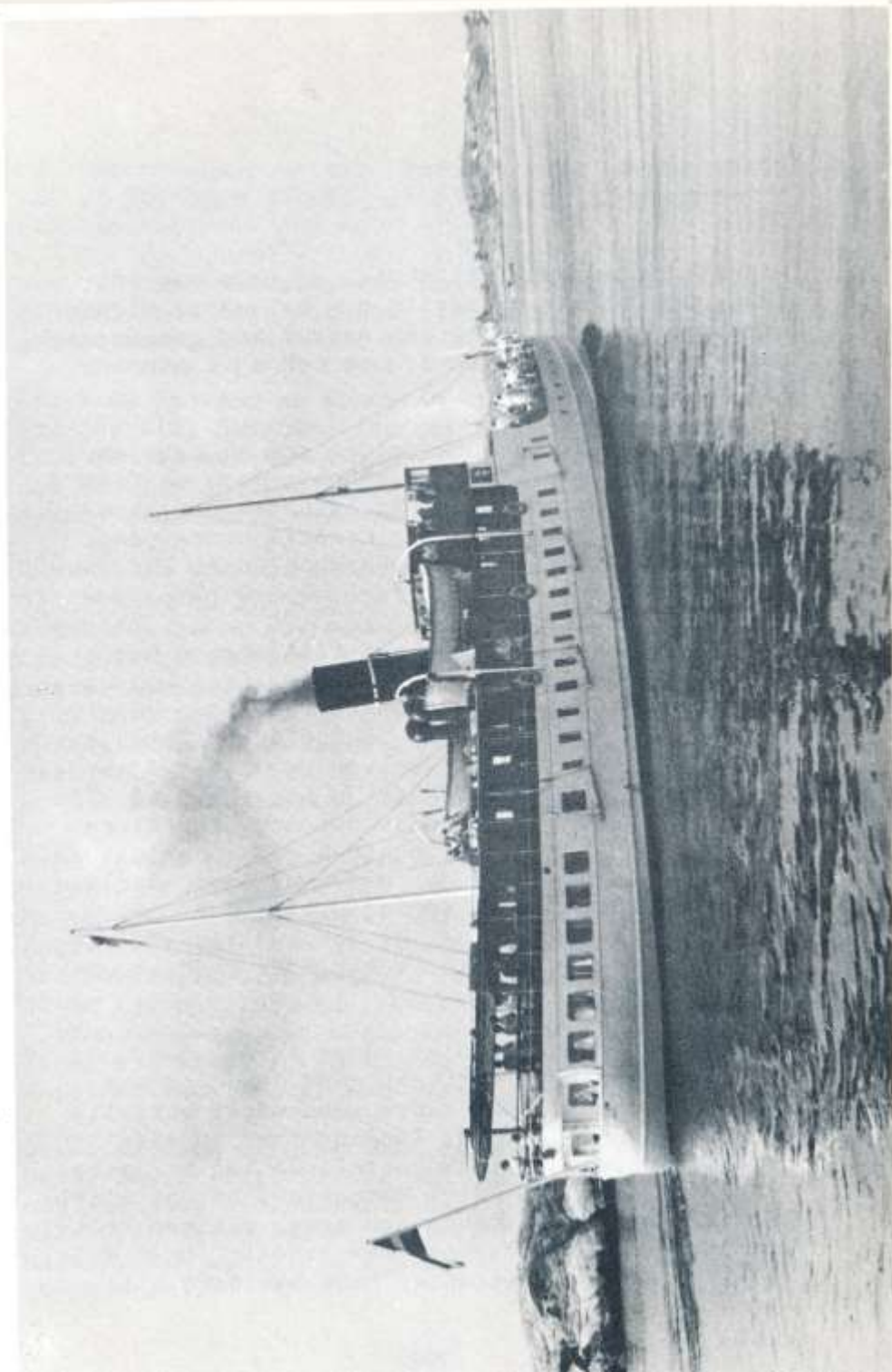
Naturligtvis har vi haft tjocka: strax utanför Lysekil, mellan Stångehuvud och Gulskären, gick ridån ner och vi fick ankra. Styvt en timme i överklig, vit tystnad med ankarboll och klockklämtningar.

Fler hägkomster: liggedagen i Bovallstrand fylld av livbåtsmanövrar och brandövningar, målning och polering ... seglingen genom Sotenkanalen, då fotograferingsrök beställdes vid bron med resultat att brovaktens vita stuga blev grämelerad och bilisterna tände lyktorna ... septemberseglingarna på Marstrand, då vi med största ansträngning lyckades ställa upp också på vardagar och folk på Kalvsund trodde, att Sällskapet Ångbåten skulle segla varje dag fram till jul ....

51 gångdygn hade vår kära ångare akter om sig då hon törnade in för vintern. 48 dygn trodde vi förra året vara absolut vad vi orkade med. Visst går det att segla frivilligt, utan lön, dag som natt, i regn och blåst och tjocka. Men endast på SS BOHUSLÄN.

BWS

SS BOHUSLÄN i Varholmsålet på väg till Marstrand. Foto Bo Starmark.  
SS BOHUSLÄN passing Varholmen bound for Marstrand.





## SOMMARBÅTEN

Någon midsommarbåt att skriva om hade man inte 1970. ÜCKERÖ har visserligen gjort många midsommarturer från Göteborg och norrut med passagerare, men vi ville hålla oss i nuet och ej i minnena för en gångs skull.

Lördagen den 27 juni hände det som vi bett om, hoppats på o.s.v. Kustlinjeångare lade ut från Stenpiren i morgonstund för "expresstur" utmed Bohuskusten. Tur och retur Lysekil denna gång. En offentligt tillkännagiven resa öppen för den som önskade.

Det var Lions i Lysekil, som tillsammans med Lysekils-Posten och Göteborgs-Posten åstadkom underverket. Nåja, Sällskapet Ångbåten har väl litet del i't och Vår Herre bistod efter förmåga med väder, både när biljetterna skulle säljas och under resan. Det behövs ju samarbete om allt skall bli bra. Och det blev det nog, för flera hördes nästan ha brist på orden och superlativen när de ville beskriva hur underbar dagen varit. Gamla farbröder sågs, som ej ville lämna sin post som "utkikar", fast de mot kväll måste sätta händer över det litet tunnklädda partiet under slipsen.

Det började redan nära en månad före Dagen, när tidningen innehöll ett kort meddelande om vad som skulle komma. Det upprepades något utförligare två gånger senare. Tydligen med en viss effekt! Fredagen den 19 beställdes två biljetter i G-P Filialen vid Östra Hamngatan. De var slut! På kvällen ringe flickan och sade, att man fått ett återbud. Biljetterna, som erhöles, hade nr 197-198. Antalet resenärer hade bestämts till

ca 200. Kanske fick man fler återbud, kanske var ej åtgången så stor på andra försäljningsställen.

Den ståtliga styrman, som tog emot vid landgången, hade hela tiden biljetter att sälja, om det så önskades.

Kl. 7.30 backade så BOHUSLÄN ut för att börja, vad jag vill beteckna som det första försöket till något, som med litet fantasi, kan betecknas som en reguljär kustlinjetur, den första, som gjorts sedan 1962. Heders Lions!

Resan gick den för många av oss välkända och älskade leden genom Göteborgs hamn och norra skärgård, genom Varholmsundet och Kalvsund, förbi den strax norr därom belägna Bårholmen, som de gamla rorgångarna räknade som halvvägs till Marstrand, förbi samhällena på Björkö, Hälsö, Källö-Knippla, det på litet mer avstånd belägna Hyppeln och så Rörö, som blev vår sista kontakt med civilisationen före Kyrkesund.

Här spelade nämligen herr befälhavaren oss ett spratt. Istället för att låta oss uppleva bekantskapen med Brunskär, Långö, Albrektsunds kanal, Marstrand (med lördagsförmiddagsliv - fisk- och bärmånglare på kajen), förbi Åstol, Rönnäng, genom Tjörnekalvrännan, förbi Klädesholmen och Flatholmen - ja, vi skall inte begära det orimliga, att träckla sig igenom Hjärterösund hade varit onödigt ansevar och arbete, men.....

Istället fick vi just inte se mer än en fjärran Pater Noster-fyr, himmel och hav på babordssidan och relativt ointressanta berg på styrbordssidan. Alltifrån Smygholmarna till syd Härön (eller Herrön, man kan hitta sjökort med vilkendera beteckningen).



Men så fick vi kontakt med expressbåtsleden igen och tutade. Man ur huse gick man nästan och tit-tade på ångbåten i Kyrkesund och Mollösund. Halla och Stranna, som kapten Joel Larsson på bl.a. S:T ERIK kallade samhällena Hälleviksstrand och Edshultshall, när någon frågade, passerades liksom Käringön, på respektfullt avstånd.

Vi hade sparat ca 20 min. på vår "havstripp" och 5½ tim. Göteborg-Lysekil är mer än BOHUSLÄN behöver, och ankomsttiden var fixerad, så mellan Lavö och Hermanö (i höjd med Stocken) förbi Gullholmen, Islandsberg, Grundsund tills mellan Gåsö och Stockevik på Skaftö drev vi fram med ungefär jämnt styrfart.

Man hissade flaggspel och förberedde en högtidlig och punktlig ankomst till Lysekil. Där hade mött upp hundratals människor att beskåda ankomsten, som var intagen i programmet för "Tre dagar vid och på havet", som pågick i Lysekil, arrangerad av Lions. Konferencieren, Lasse Dahlqvist, rekommenderade en applåd för Ångbåten och talade om att ägaren av Bar Baracudas bjöd ångbåtspassagerare på gratis kaffe.

Det för utanför denna uppsats att berätta om arrangemangen i Lysekil, som fick de tre timmarna där att förrinna snabbt.

Kl. 16.00 begynte en återresa lika sagolik som uppresan. Låt oss bara här omnämna de, som genom att tillhandahålla mat och dryck, och en person som kallades Lasse Klavér, vilken med musik och sång bidrog att göra resan trivsam, samt Lennart Wikström m.fl., som genom allmänt rolighetsministerium vid bl.a. bok- och vykortsförsäljning fick alla att trivas. Åtminstone hördes ej av någon som var avundsjuk på dem som tillbringade lördagen i bil på E6:an. I bilköerna lär 25 min.

resa ha tagit 3 timmar. - När det kan finnas ångbåtar, va?

Trots att vi mötte och såg många båtar av alla de slag den da'n, så var trängseln knappast besvärande.

Det visade sig att kaptenen, vilken inte, som jag trodde, var Stefan Forsblad, utan en herre vid namn Göran Noréen (enligt en tidningsartikel på följande dag om succéresan) var mycket snällare på sydgående. Eller för att uttrycka sig bättre, han tillmötesgick passagerarnas önskan och gick igenom Marstrand och Albrektsund.

På söndag gjorde BOHUSLÄN om turen. Allt, utom möjligen ett vikande solsken, talar för att även den turen bör kunnat vara fin. Stod Blåshjuden för det musikaliska välljudet då, morgonpigga och nytra?

Stig Widén

---

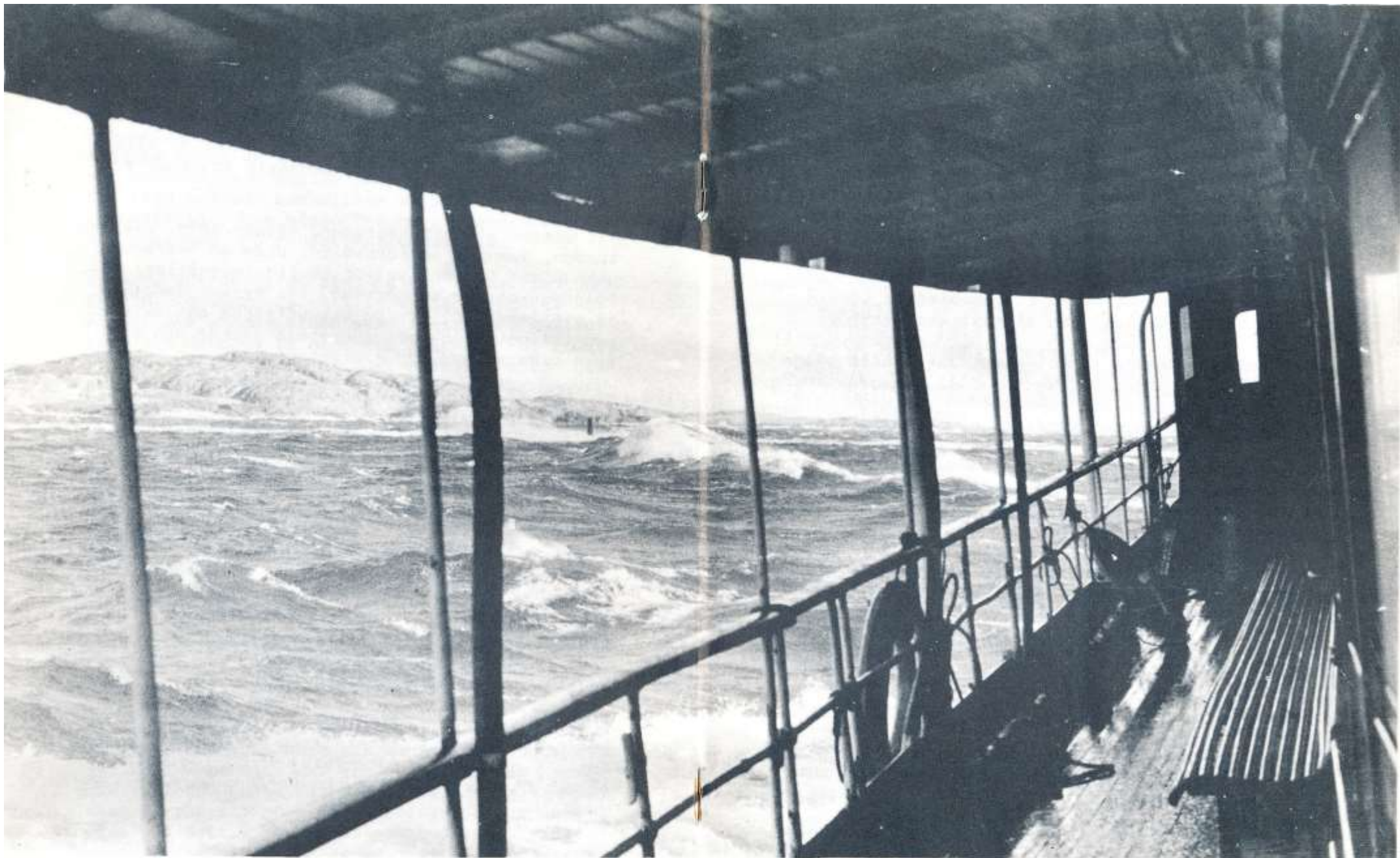
#### SKÄRGÅRDSTRAFIKEN IDAG

Spårvägen har nu lämnat sitt redarskap för trafiken på Norra Skärgården. POLSTJERNAN, MURNIN och TÄRNAN seglar tillsammans med bilfärjorna NORDÖ I, NORDÖ II och FOTÖFÄRJAN under Ückerö Kommuns rederiflagg.

Styrsöbolaget får ett nybygge till sommartrafiken nästa år. En lättmetallbåt har beställts hos Gustafsson & Anderssons Varvs AB på Lidingsö. Längden lär bli ca 25 m och farten upp mot 15 knop.

Skeppsredaren Harrysson i Lysekil med bilfärjorna Skaftö-Lysekil har inköpt en f.d. ångbogserare från Marinen. Ombyggnad till passagerarbåt liknade RAN II lär pågå.





Den 12 juli 1970 - "kraftig SW-lig sjö och våldsam slingring".  
Foto Ingvar Strömblad.

The 12th July 1970 - "rough SW-ly sea and heavy rolling".



## SOMMAREN 1932

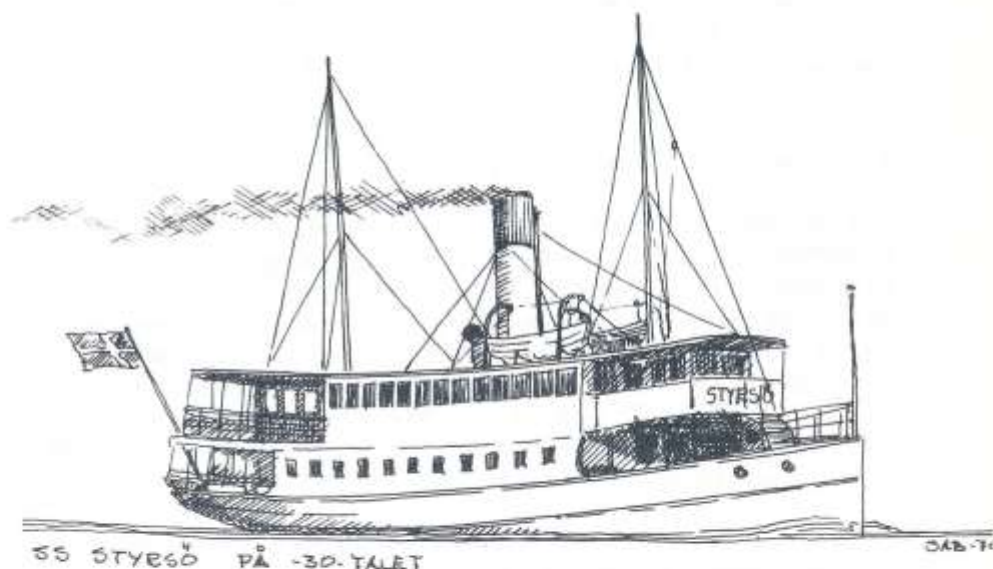
1932. Depression. Arbetslöshet. Massor av upplagda fartyg i hamnen. Det är väl de företagssektorer, som förmodligen av många göteborgare förknippas med det årtalet. Men mitt i allt det dystra fanns dock positiva upplevelser. För min del var det den sommaren, som jag fick stifta den spännande och angenäma bekantskapen med styrsöbolagets vackra och välhållna ångare, och då mest med STYRSÖ.

Befattningen ombord var blygsam. Jag skulle sälja frukt etc., men detta jobb gav full sysselsättning endast på lördagar och söndagar. På vardagarna fick jag rycka in med vanliga jobb ombord. Städning och mässingsputs, självfallet. Avlösa rorgångaren ibland och passa upp befälhavaren, som var av den gamla barska typen, hörde också till. Men roligast var det förstås att få hjälpa till i maskin.

STYRSÖ, som är ett eriksbergsbygge, hade då en stor och vacker compoundmaskin om drygt 250 hkr, som gav båten en fart på bortåt 12 knop. Maskinen var så stor att det fordrades kraft i arm för att klara omkastningen, som skedde direkt med handspak. Det gällde att "följa med" på rätt sätt. Pådraget var kikkran, vilket bidrog till att manövrerna blev mycket snabba. Det behövdes ibland.

Ångpannan var förhållandevis stor och hade två fyrar. Vid hård körning fick båda eldarna törna till och ta var sin fyr.

Maskinrummet var relativt rymligt, men skylightet gav bara indirekt ljus. Det fanns inte elektriskt ljus ombord och därför brann alltid karbidlyktor i maskinrummet. Avsaknaden av en vinande turbin eller andra högljudda hjälpmaskiner gjorde å



ra sidan att man ostört kunde höra ångans sus i maskinen och pumparnas "klunkande". Det typiska ljudet från eldarna kolskyfflar hördes över hela båten. På morgnarna vaknade man vid slejsarnas och rakornas slammer och lyssnade man noga, kunde man snart urskilja väsandet av strömmande ånga, då maskinen värmdes.

Livet ombord var omväxlande. Vardagarnas turer med mycket gods, som stuvades på backen och i mellandäck, var naturligtvis annorlunda än sommarsöndagarnas med båten fullpackad av passagerare.

Tänk er dåtidens sommarflyttlas med möbler, sängkläder, husgeråd och krukväxter! Det var nog många gånger tur att farleden var mycket skyddad



och risken för sjögång minimal, så svårstuvad som den lasten var. Arbetsamt var det vid lastning och lossning också, ty tidtabellen måste hållas och arbetsstyrkan bestod bara av styrman, rorgångare, däcksmän och jag. Men stämningen var ändå god.

Många minnen dyker upp!

Jag minns när vi kolade i slutet av varje vecka. Kolprämen med kolbärarna kom upp långsides. Mäster fattade posto innanför portarna från backen till mellandäck och räknade korgarna, som bars ombord. Kolet störtades ned i boxarna, där det lämpades tillräta av eldarna. Efter kolningen spolades hela båten innan och utan. Därefter följde rundvaskning för besättningen, som skrudade sig i rena överdragskläder.

Eller söndagarna! Då sattes söndagsflaggan, som var ren och fin och klar i färgerna. Gösstaken, som på vardagarna var tom, pryddes med en svensk gös, som satt uppe hela dagen. Befälhavaren och styrmannen hade sina bästa uniformer på. Mäster drog av sig blårocken och satte på sig en prydlig patrulljacka och uniformsmössa. All mässing på däck och i maskin glänste och överallt var det putsat och fejat. Det var en prydlig båt. Men visst var söndagarna jobbiga på sitt sätt. På söndagseftermiddag skulle ju alla weekend-resenärer tillbaka samtidigt med dem som reste fram och tillbaka på dagen. Då blev köerna långa särskilt vid Bratten och Tången. Vid sådana tillfällen inträffade det ofta, att vi fick order att gå extratur tillbaka efter passagerare, som inte fått plats med ordinarie tur. Då tog de båda eldarna var sin fyr.

Mäster länkade ut. Båten satte sig lite mer. Bogsvallet och häckvågen växte. Det gick undan från Röda Sten förbi Billingen, Västerberget och Långe-drag söderut. Under tiden blev det dags för mig

att ta fotogenkannen och klättra upp på soltaket för att fylla och tända lanternorna. Återfärden i skymningsmörkret krävde skärpt utkik, särskilt i stiltje, då seglarna låg och drev i farlederna. Vi slapp emellertid undan något allvarligare tillbud.

Eller den gången då Villabrons brygga skakades i sina grundvalar! Vi kom från Bratten. Ingen signalflagg på Villabron. Rorgångaren får order: Tången nästa! Då synes plötsligt en person komma springande allt vad han orkar utefter den långa bryggan. Han viftar med armarna och hinner så småningom fram till signalstången från vilken flaggen ögonblicket därefter slås ut. - Signal på Villabron, kaptan! - Jag ser! Babord! Vi lägger till! - Båten girar kraftigt och närmar sig bryggan med full fart. Kaptan slår "sakta". Men farten är för hög för vanlig manöver. Det blir "stopp" omedelbart följt av "full back". Mäster är med på noterna och ger verkligen fullback så det känns i hela fartyget. Rorgångaren har på sedvanligt sätt smugit båten suveränt mot bryggan. Däcksmän prickar perfekt pollare på bryggan och slår en törn runt egen pollare men låter trossen löpa, ty farten är fortfarande för hög för att lägga fast. Så ropar styrman: Se upp! Tampen kommer! Däcksmän slår blixtnabbt ännu en törn och kniper till. Det knakar oroväckande i bryggan, som gungar till så att den ensamme passageraren ödmjukt faller på knä för att ögonblicket därefter fatta styrmans utsträckta hand och svinga sig ombord. Båten börjar nu röra sig back. Däcksmän tar hem trossen. - Stopp. Full fram. Från maskinrummet hörs dunsen när omkastningsspaken går i läge. Skrovet skälver en aning då propellern piskar upp skum. Från bryggan hörs befälhavarens röst: Tången nästa!

Eller ..... Nej, det får vara till någon annan gång. Kanske.



## VINTERBÅTEN

Från en turlista, som gällde över större delen av augusti och upptog ca 15 turer, fördelade på 10 avgångstider, brukade Trafik AB Öckerö Skärgård under förkrigsåren, efter en övergångsturlista, i mitten av september övergå till vinterturlistan med tre dagliga resor. Det var en prestation på sin tid, 1936, när den tredje turen (17.30) blev daglig. "Det frestar på att köra tre turer om dagen nu", sa DANAFJORDS redare G. Bryngelsson en novemberkväll, när han såg NORRA SKÄRGÅRDEN gå ut med ett minimalt passagerarantal.

På Hönö-Klova-traden nöjde man sig med en daglig tur kl. 14.15 och Styrsöbolaget körde från staden endast kl. 9.30 och 14.15.

1936 var det till en början motorbåten VARHOLMEN, som gick de fem veckodagarna, medan lördagarna, som samlade ca 150 passagerare, fick se turen utföras av den större NORRA SKÄRGÅRDEN. Denna båt övertog sedan helt turen tills 1938, när den övertogs av då ombyggda och motoriserade FALKEN.

Men den här vinterbåten skulle egentligen ej bli en historik över eller ett hedersamt omnämnande av den kamp mot mörker och tjocka, stormar och islägg, och småningom minrisker, som 17.30-turen kom att bli, även om det i och för sig vore motiverat.

Nej, vi skulle ut och leta efter en Ångbåten, som tycks ha kommit bort. Informationsblad från Sällskapet Ångbåten.

Så här pass vet jag om Sällskapets verksamhet 1970 och om dess klenod BOHUSLÄN:

8/3 hörde BOHUSLÄN och en framför hennes bog snö-tippande lastbil till de allra första vårtecken G-P kunde upptäcka.

31/3 meddelade samma källa, att BOHUSLÄN lämnat docka och ansågs "klar för sommarens kryssningar".

25/4 kunde man läsa om provtur: "Salta gossa och vackra flickor på provtur med riktig ångbåt".

31/4 Marstrandsresa.

1/5 ingen Marstrandsresa för BOHUSLÄN, men väl för den 102-åriga SOTEN av Kungshamn och GÖTALAND och en liten armada andra båtar.

7/5 medlemstur, modell "vi far kl. 10.00 och kommer igen kl. 18.00, vad däremellan är vete..."

20/5 Årsmöte.

29/5 Kvällstur för medlemmar.

11/5 Marstrandsresa för personal hos Göteborgs Socialförvaltning.

14/5 på f.m. sågs BOHUSLÄN ånga västerut.....

27-29/5 Lysekilsresor. "Fin seglats för göteborgare". "Stora chansen att se Bohuslän från BOHUSLÄN".

10/7 Göteborg-Lysekil.

11/7 Mollösund-Fjällbacka-Mollösund.

12/7 Lysekil-Sotenkanalen-Lysekil-Göteborg.

31/7 Medlemstur - kvällstur.



13/9 Medlemstur - dagstur, samma modell som den 7/5 och meddelad i mitten av april.

Utav detta har min kunskapstörst stillats av informationsbladet med precis så mycket, som finns i nedanstående rektangel.



Nu är det ej avsikten att tjura för det eller på något sätt ge red. ökade bekymmer. Bara att komma med den allra enfaldigaste lilla frågvishet. De nummer av publikationen, som räknas till 1969, omfattar sid. 112-154, alltså enligt min skrала matematik 42 sidor. Skulle man med inte alltför mycket ökat redaktionellt arbete kunna dela upp ett dylikt årligt sidantal på ett nummer i det lyxutförande med förnämligt bildmaterial och allt sjöfartsmässigt överspännande artiklar, som red.s ambitioner allt mer för tidningen till. Samt ett par exempelvis vid månadsskiftena april/maj och sept/okt utkommande just informationsblad. Nr 2 i all sin anspråklöshet samt nr 5 kan verka som ideal. Sid. 18 och 26-32, 58-60, 70-98, 117-118, 128-130, 162-163 ger nog exempel på vad många längtar efter. Men observera att (med undantag för 26) är de rapporterade. Typiska höstnummer? Vågar man inte vara lite profetisk och lätta en aning på vad de initierade vet i vårnumret? Att tala om tillkommande tid kan ju alltid bli litet ovederhäftigt, men planer kan ge inspiration också. När folk upplevt något, så brukar de trots detta ej ha något emot att läsa om det. Jag menar: vad som skett på årsmötena kunde ock ge något stoff åt ett vårnummer.

Årsberättelser i all heder, men de.....

Så bara ett erkännande..... hålla sig framme när mat och stryk vankas. De som lever och arbetar med i Sällskapetets verksamhet vet naturligtvis vad som händer och sker. De som håller sig på avstånd får givetvis mer eller mindre skylla sig själva.

Den gångna sommaren har inte väderleksmässigt gynnat medlemsturererna som närmast föregående somrar - framför allt månadsskiftet juli/augusti-turen. En sak som man skulle önskat framgång helhjärtat var 10-12/7-historien, men..... Hur gick det? När kommer en resa uppåt älven?

Vid mitt lördagsbesök hos BOHUSLÄN nu senast hade hon "hatten" på, så - är det färdigseglat för 1970 nu?

Jul-, påsk-, pingst-, sommar- och vinterbåt - cirkeln slutet. Förlåt!

Stig Widén

---

#### INTERNATIONELL PUBLICITET

Liksom tidigare har vi i år kunnat glädja oss åt positiva omnämmanden i göteborgstidningarna, i Bohuslänningen och i Strömstads Tidning Norra Bohuslän. Helt nytt för året är däremot en smickrande internationell uppmärksamhet.

"Ships Monthly" utkommer i London, och som namnet anger, tolv gånger om året, med 36 sidor i formatet 17 x 24 cm. I årets majnummer fanns en femsidig artikel om vårt fartyg betitlad "Saved in Sweden", skriven av Patrick Taylor.

"Light Steam Power", med underrubriken "Authentic World News on Steam Power for Cars, Launches and



Small Stationary Units", utkommer i Kirk Michael, Isle of Man, med sex 60-sidiga nummer om året i format 10 x 15 cm. Omslaget till No. 5, 1970, pryds av en vacker bild av "S.S. BOHUSLAN" med Pater Noster skymtande i bakgrunden. Inuti finns en femsidig artikel, "S.S. BOHUSLAN sails again", baserad på information från M.H. Spies och Patrick Taylor.

"Steamboat Bill" är en kvartalstidskrift, som är officiellt organ för The Steam Ship Historical Society of America, 64 sidor i ungefär A4-format. Årets höstnummer är nästan "nerlusat" med BOHUSLÄN-nytt. Först en fyrsidig artikel, "S.S. BOHUSLAN of Goteborg SDKM", skriven av M.H. Spies, och därefter, längre fram i tidningen, i spalten "Over-seas", skriver Richard Braun om oss som "one of the few successful museum preservation schemes I know of" och berättar entusiastiskt om vår "voluntary crew of Society members, including four Captains who take turns in command on different voyages!". Vår ångbåt omnämns också av Jay Allen i hans spalt "Heard On The Tantai" och slutligen pryds bakre omslaget av en teckning av BOHUSLÄN liggande vid kajplats 1, signerad Gits.

De nämnda tidskriftsnumren finns tillgängliga i Sällskapetets bibliotek. Den som längtar efter att äga ett eget exemplat kan ta kontakt med bibliotekarien, som har lovat att rekvirera lösnummer. Kostnaden, inkl. porto, torde bli något högre än de priser tidskrifterna anger (3s.6d. för SM, 6s.6d. för LSP och \$2,00 för SB).

Till sist ett varmt tack till de båda medlemmar, som hjälpt oss med internationell publicitet: "Mange tak, Hendrik!". "Many thanks, Patrick!".

B.H.

## SKEPPSBIBLIOTEKET

### Böcker

Almén, S/S Bohuslän - en historik

Appelgren, Färjan 6

Bergengren & Friber, Skärgårdsbåt till sommar-nöjet

Bergman & Walling, Staden vid havet

Clegg, Ships Sixty-Eight

Dahlby, Kolvångmaskiner

Fischerström, Ångfartyg

Fischerström, Ånglokomotiv

Göransson, Resan över Sundet

Hansson & Almén, Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år (3 ex.)

Helmpel's Foundation, Your ship and its maintenance

Hiljding, Samling föreskrifter rörande spisordning

Hitton, The Night Boat

Kaltenbach m.fl., History of the firm C Plath

Krantz, Bandet över Kattegatt

Krantz, Människor i sommarstad

Lehman, Kungasånger i Marstrand

Lundgren, En direkt regulier ångbåtslinje Sverige - Nordamerika

Lybeck, Sveriges rederier

Mattsson, Tre generationer på sju hav

Nilsson, Sjöfart och skeppsbyggeri



Notini, Nautiska föreningen: Göteborg 1869 - 1969  
Minnesskrift

Oldsjö & Oldsjö, Mälarbåtarna

Pilkington, Small boat to the Skagerrak

Romell, Göta kanal - Sveriges blå band

Rinman, Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd 1869-1944

Rinman, Svenska Lloyd genom etthundra år

Spies, Veteran steamers

Vattenbyggnadsbyrån, Båttrafiken Göteborg-Styrsö

#### Småskrifter

A.M.T.U.I.R., Musée des transports (Paris)

Carrothers, Lord of the Californian

Grandien, Hurra för ångbåten

General Steam Navigation Co. Ltd., What's what  
in shipping

Hansson, Skärgårdstrafiken, en svunnen bohus-  
länsepok

Hansson, Förgängliga hållristningar

Hansson, Evert Taube och de bohusländska öarna

Hilton, The Staten Island Ferry

Pruett, T Pruet & Sons - stevedores

Tygård, Historia och historier om några skär-  
gårdsbåtar

#### Tidskrifter; regelbundet

Light Steam Power 1970 -

Paddle Wheels, No 33 -

Steamboat Bill, No 104, 106 -

Sveriges Flotta 1968 -

Svensk Sjöfartstidning 1968 -

Ångbåten, nr 1-12, 14 -

#### Tidskrifter; enstaka ex.

Allt om hobby, nr 3/1966

Ships Monthly, No 5/1970

#### Årsböcker

Handels- og søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1968

Sjöfartshistorisk Årbok (Bergen) 1957, 1968

Sjöhistorisk Årbok 1963/64 - Stockholm

Unda Maris 1945 - Göteborg

Göteborgs skepplista 1964

Svensk skepplista 1949, 1964, 1966 -

Sjöräddningsällskapetets Årbok

Svenska Kryssarklubben, Matrikel

Sveriges Redarförenings Årbok

Svensk sjöfartskalender, 1966 -

Det norske veritas, register 1968

#### Navigationshjälpmedel etc.

Svensk Lots

Svensk Fyrlista

Den danske havnelods

Decca Navigator och Radar AB: Radarkurs I

Televerket

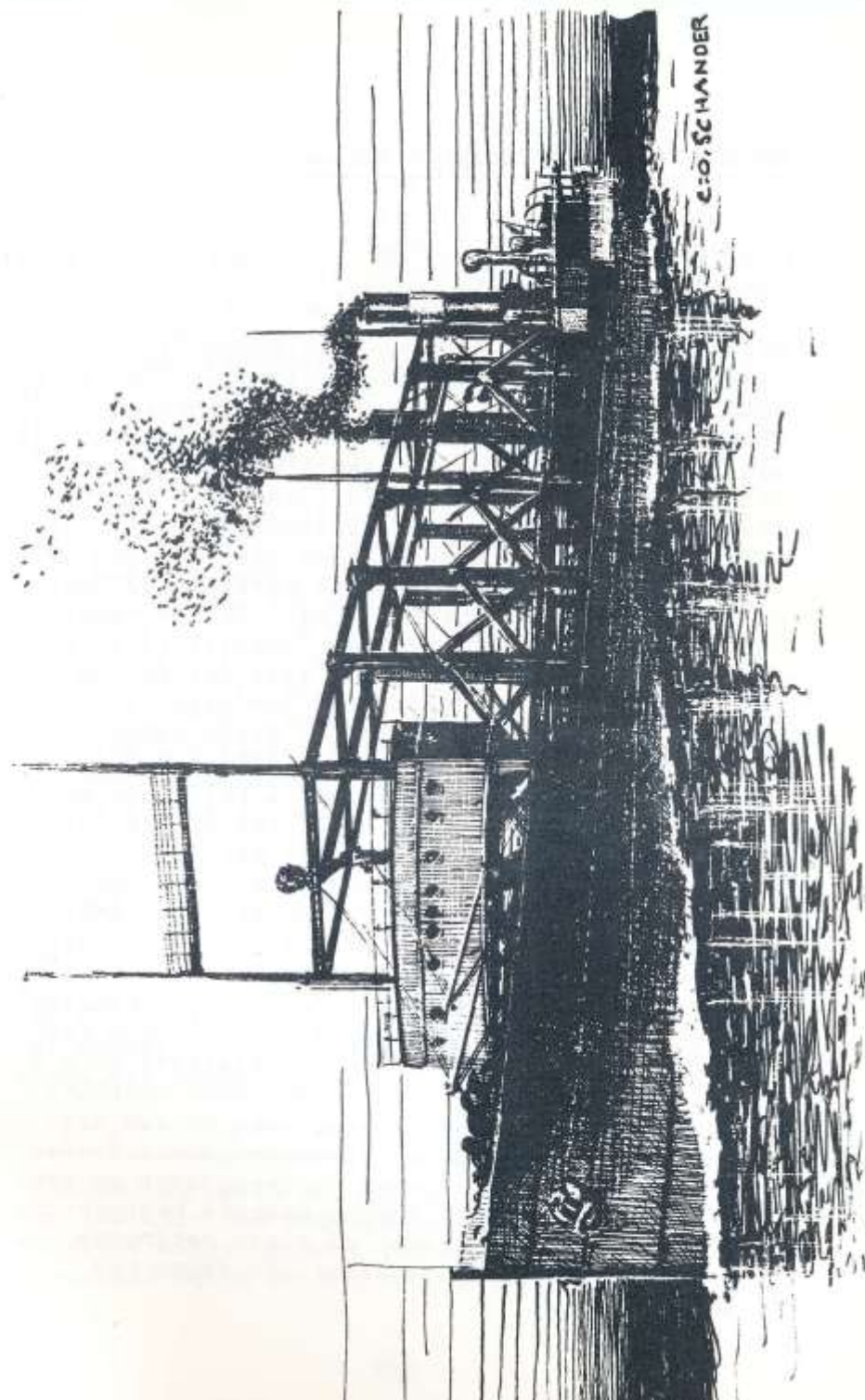
Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan av den 13 ju-  
ni 1957

"Tidskrift från de sju haven", utgiven av J-E Carlstedt Förlag AB, Majorsgatan 12, Stockholm. Lösnummerpris kr. 14:50, för "påmönstrad", d.v.s. prenumerant, kr. 12:50 per nummer. Hittills fem nummer, hösten 1966, januari 1968, december 1968, hösten 1969 och december 1970. Finns i svensk och engelsk upplaga.

En utomordentligt "skön" tidskrift, såväl beträffande text, bilder som layout. Enligt utgivaren är Longitude obunden av alla slags organiserade meningsriktningar. Den "ser som sin huvuduppgift att stimulera fram, sammanställa och presentera allt slags material om sjön som kan intressera både den som har sjön till yrke och den som har sjön som hobby". Varje häfte är på cirka 70 sidor, och innehåller ett 25-tal större och flera mindre fotografier och teckningar av mycket hög klass. Omslagen är i färg medan övriga bilder är i svart-vitt.

Det första häftet börjar med en tillägnan till Havet. Innehållet är mycket skiftande, från En kamp till det yttersta (fem män seglar 800 sjömil i en 7 meters båt från Elephant Island till South Georgia på våren 1916), Nordatlantens usla väder, Linjedop, Sjöduglighet, Goda modeller och andra, Kaptenen följde sitt fartyg i djupet (På jakt efter den egentliga innebörden i ett gärna brukat och missbrukat uttryck), Barndoms kust (av Dag Almen), Kuttertacklade gäddor, Skepp försvunna med man och allt, När började skeppen bära namnet målat på skrovet?, När stormen tog kappseglarna i Engelska kanalen, 3-mastskonaren Valkyrs resa till Afrika och Amerika samt hennes slutliga undergång vid Englands kust, till Oho, why don't you blow? (bilder från Sail Training Race).

SS CYCLOPS, försvunnen med man och allt på resa Rio de Janeiro - Baltimore.  
Teckning C.O.Schander i Longitude nr 3.





THE NIGHT BOAT av George W. Hilton

Howell-North 1968, \$ 12.50. 272 sidor (21 x 29 cm), synnerligen rikt illustrerad.

När S/S CITY OF NORFOLK en aprilmorgon 1962 förtöjde i Baltimore efter sin sista resa från Norfolk, satte hon punkt för en epok i amerikansk trafikhistoria: "nattbåten" - ett flytande hotell som lämnade någon större stad i kvällen för att avlämna sina passagerare i en annan större stad tidigt nästa morgon. Avståndet mellan ändstationerna på nattbåtsrutterna var vanligen 100 till 200 sjömil: New York till Providence, Boston eller Albany, Baltimore till Norfolk och Hampton Roads, Cleveland till Buffalo, Seattle till Vancouver. Priserna var av samma storleksordning som motsvarande järnvägsresor, men komforten var flerdubbelt högre. I stället för en brits bakom ett förhänge i en sovvagnskorridor (som vi kan se emellanåt på amerikanska filmer i TV) kunde man på nattbåten disponera en mer eller mindre luxuös hytt, och man kunde njuta av god mat (och d:o dryck) en en flott matsal och ta en promenad runt "galleridäck" före kojdags. Från att ursprungligen varit ett färdmedel för affärsresande blev nattbåten efterhand alltmera populär bland folk på "lillsemester" (för att använda modern vokabulär). De flesta linjerna försvann på trettio- och fyrtiotalen. Orsakerna var flera: turisterna åkte i egna bilar, och jäktade affärsmän hade upptäckt flyget. Driftskostnaderna steg mera än vad biljettpriserna kunde höjas. Flera brandkatastrofer (nattbåtarna hade som regel överbyggnader av trä) fick myndigheterna att införa skärpta brandskyddsbestämmelser: inför kravet på därav betingade ombyggnader valde många rederier att lägga ner trafiken.

Författaren är professor i ekonomi i Los Angeles och har tidigare skrivit flera böcker om passagerarfartyg. Boken skisserar kortfattat utvecklingen av ett tjugotal av de största nattbåtslinjerna beledsagat av ett synnerligen rikhaltigt illustrationsmaterial. Utöver rena "porträtt" av de olika fartygen finns många vackra interiörer från passagerarutrymmen och maskinrum, en hel del planritningar samt souvenirer från resorna - turlistor, biljetter, matsedlar osv. En hel del kulturhistoria kan man hitta. I det mest jämlika av världens länder finns som bekant inte begrepp som "första" och "andra" klass på tåg och båtar. Följdriktigt fanns det bara en klass på nattbåtarna, men med ett karakteristiskt undantag: båtarna på Chesapeake Bay, på gränsen mellan nord- och sydstaterna. En ritning över S/S YORKTOWN visar utöver ett hundratal hytter på "galleridäck" och "salongsdäck" även ett tiotal hytter på huvuddäck, märkta "1st Class colored staterooms", logement för "50 colored women" och "24 colored men" under däck. - En samling råd och regler till passagerarna innehåller förutom föreskrifter i stil med "Rökning förbjuden i hytterna" även goda råd som "Ni varnas för kortspel med främlingar".

Förlaget har sänt Sällskapet ett exemplar av boken i och för anmälan i Ångbåten och väl antagligen med baktanken att härigenom öka försäljningen i Skandinavien. Priset avskräcker väl många, men nog får man en myckenhet skönhet och "ångbåtsromantik" för pengarna. "Högeligen diggabelt", för att använda ett modeord bland yngre ångbåtsentusiaster.

B.H.

---

Trotjänaren SOTEN har p.g.a. vikande fraktunderlag inställt den dagliga trafiken Gravarne-Lysekil. Några dagar i veckan kan man dock även vintertid njuta av den behagliga turen.



## SÖMNGÅNGARRESA

Ångaren ALBERT EHRENSVÄRD stävade stilla ner för Oslofjorden. Det var natten till den 21 juni 1891. Rorgångaren stod ensam på bryggan. Utkiken hade slumrat till och kapten John Kläth hade gått ner för att bli avlöst av styrman, men denne kom inte upp på bryggan.

Rorgångare var trött. I Oslo hade han arbetat hårt med lossningen, så sakta nickade han till .....

Passagerare och besättning väcktes brutalt av en kraftig stöt. Folk rusade upp på däck och fann att fartyget stod på grund. Båten hade ränt upp på Rauö i Oslofjorden. Ångaren tog in vatten. Besättningen försökte täta henne med amerikanskt fläsk och madrasser sammanhållna av kättingar, men det hjälpte inte. Passagerarna fördes iland på Rauö och till slut lämnade även besättningen haveristen. Akterskeppet låg djupt, hela 13 meter, medan stäven pekade högt i vädret. Eftersom det var sommar bodde besättningen bredvid fartyget i tält tills hon bärgades, varefter haveristen bogserades till Lindholmens varv för reparation.

Vid sjöförklaringen skylldes olyckan på för långa vakter och överansträngning. Både tidningar och passagerare tyckte att förklaringen var för lättvindig. Handelstidningen och Göteborgs-Posten skrev: Arbetsförhållandena ombord på kustångarna är fullkomligt skandalösa.

Incidenten upprepades fem år senare, då ångaren GÖTEBORG gick på grund i Oslofjorden. Även vid den sjöförklaringen skylldes olyckan på trötthet och indragna tjänster.

JL

Källa: Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år, av Wilhelm Hansson.

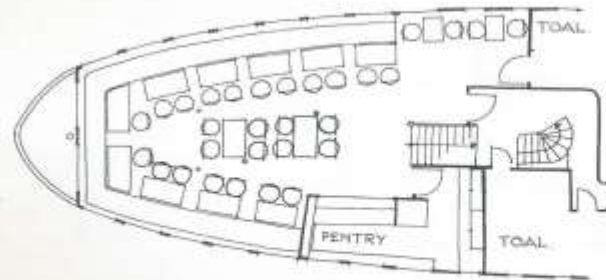
## OMBORD - AKTUELLT FRÅN FARTYGET

Efter en framgångsrik säsong har vi alltså sedan några månader lagt upp och påbörjat de stora renoveringsarbetena.

Akterdäckets inbyggnad från 1950-talet med plexiglasrutor, som väl stört många kritiska ögon de senaste åren, ersättes i vinter med ny plåt och nya större fönster av stabilare konstruktion, vilket ger akterdäcket ett luftigare intryck. Exteriören återfår därvid en stor del av sitt ursprungliga utseende. Plåtarbetet utföres vid Lindholmens varv.

Detta medför också att akterdäckets gamla kaféinredning, också den från 1950-talet, får stryka på foten för en mera lättarbetad och ändamålsenlig inredning med plats för ca 50 matgäster eller bortemot 70 kaffegäster. Pentryts utformning är inte helt klar ännu, men meningen är att också detta skall bli mera lättarbetat och få högre kapacitet - moderna tiders påfund, men icke desto mindre hård verklighet för Sällskapets möjlighet att behålla fartyget igång.

Maskinavdelningen har i vinter inga större arbeten igång förutom sedvanliga underhållsarbeten med lagergenomgång, pannrengöring och liknande.



Principskiss över akterdäckets blivande planlösning.



## BILDER PÅ SS BOHUSLÄN

Vi kan nu erbjuda intresserade personer fotografier i storlek 40 x 60 cm. Bild nr 1 och 2 visar fartyget på Marstrandfjorden, bild nr 3 i Marstrands hamninlopp, där hon hälsar åskådaren med ångvisslan. Bilderna levereras omonterade i rulle och kan lätt monteras på kartong eller masonitskiva om så önskas. Priset per styck är 25:-, vilket kan insättas på postg. 621606-3 eller bankg. 673-6862, Sällskapet Ångbåten, Billdal. Märk talongen med "Fotografi nr 1" respektive nr 2 eller nr 3.



1.



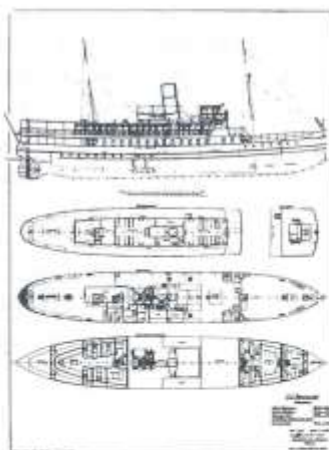
2.



3.

## RITNING PÅ SS BOHUSLÄN

Genom vänligt tillmötesgående från Göteborgs Sjöfartsmuseum har vi möjlighet att erbjuda våra medlemmar och andra intresserade vidstående ritning på SS BOHUSLÄN. Den är tryckt på kraftigt papper i format 75 x 100 cm. Priset är 15:- och beloppet kan insättas på postg. 621606-3 eller bankgiro 673-6862, Sällskapet Ångbåten, Billdal. Märk talongen med "Ritning".



## ADRESSER med mera

Sällskapets adress är numera: Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2.

Post- och bankgiro: Sällskapet Ångbåten, pg 621606-3 eller bg 673-6862, Billdal.  
Telefon: 031-75 15 00.

## BILDARKIVET

Med anledning av några uttalanden från folk med kamera och förhoppningsvis mängder av bilder hemma i lådorna vill vi framföra följande påstående:

Ingen av Ångbåtens läsare behöver på något sätt känna sig mindervärdig och tro att just hans eller hennes fotografier inte skulle vara av intresse på grund av att andra och "bättre" fotografer skickar oss bilder. Bildströmmen mot arkivet har ännu inte förorsakat oss några bekymmer.

Vi är självfallet tacksamma för alla bilder och bidrag som någon skulle kunna tänkas skicka oss!

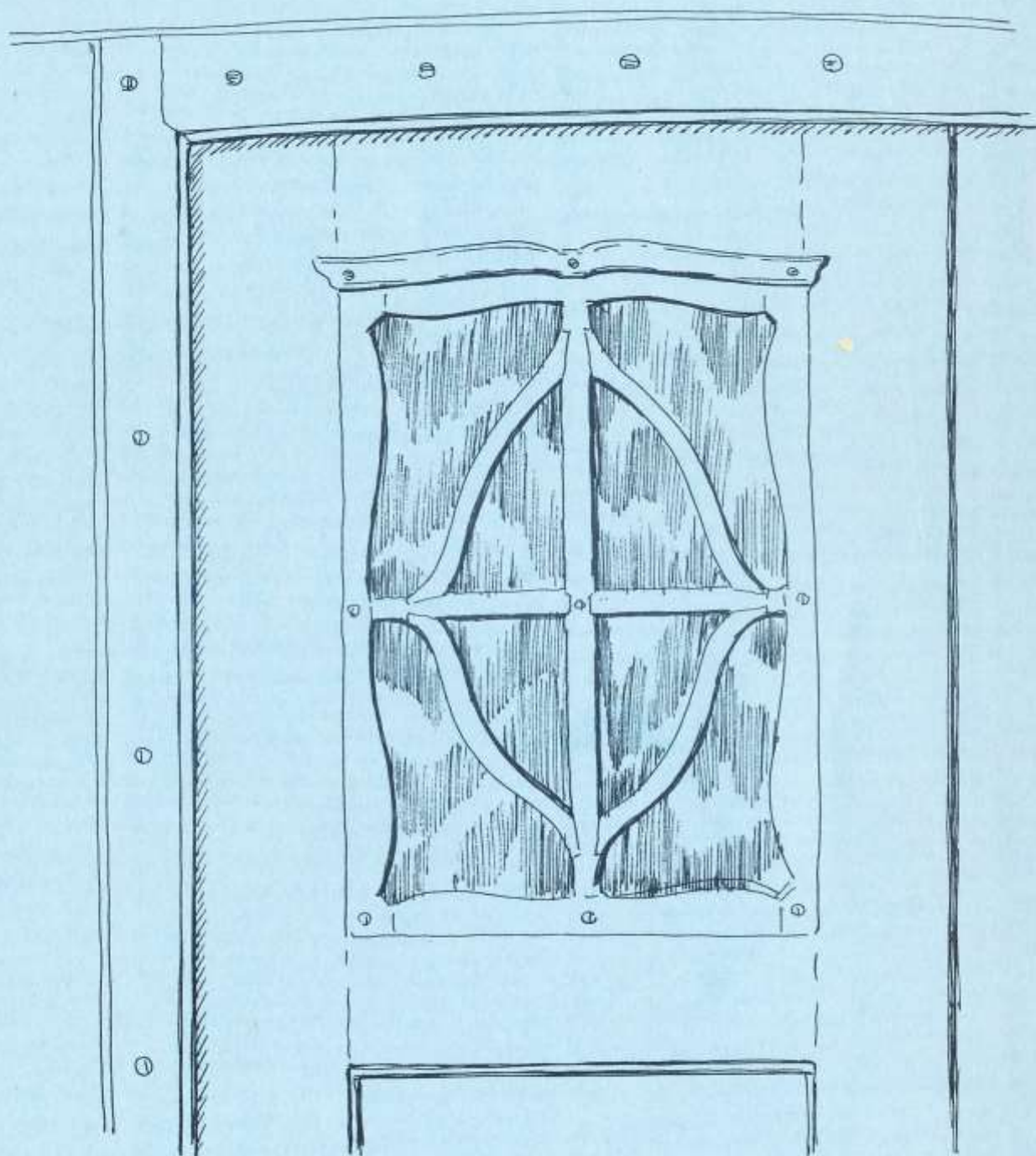
Beträffande textmaterial så underlättar det för oss om det är maskinskrivet med en spaltbredd av 11 - 12 cm och enkelt radavstånd (lika som i Ångbåten). Då kan vi snabbt och enkelt se hur stort utrymme som fordras.

Red.

På så kallad "förekommen anledning" meddelas härmed att nästa Ångbåt beräknas avgå någon gång under första halvåret 1971.

Red.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Postgiro 621606-3, bankgiro 673-6862, adress Billdal. Redaktionens adress: c/o Boman, Pästeviksgatan 12, 421 71 Västra Frölunda. Författarna är ensamma ansvariga för sina artiklars innehåll.



SALONGSDÖRR SS BOHUSLÄN

SAB-70

Del av salongsdörr på SS BOHUSLÄN. Teckning S.A. Boman.

Part of dining-room doors on board the SS BOHUSLÄN.