

ÅNGBÅTEN



Årg 16 • Maj 1980 • Nummer

49

Ångbåten 49

medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen
telefonsvarare - 031-151501.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Sten-
piren - endast under seglatsäsong -
031-131450.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamm.

Redaktionen utgörs av:

Ingvar Kronhamm Gunnar Söderberg
Kringelgatan 6 Övre Besvärsgatan 2
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg
tel 031-512220 tel 031-188805

Bidrag till tidningen bör sändas direkt
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till Nils
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är 30
kr per år.

Sällskapet Ångbåten 15 år

I år är det 15 år sedan vår Törening bil-
dades.

När nu ångaren BOHUSLÄN ångar in i sin
femtonde säsong i vår regi känner vi oss
ganska så etablerade. 1965 var vi osäkra
på resultatet av våra ansträngningar,
idag vet vi att vi lyckades.

Är då framtiden så ljus att vi nu lugnt
kan sätta oss ned och bara njuta av fär-
den? Nej, vi kan aldrig känna oss säkra.
När som helst kan himlen försvärkas.
BOHUSLÄN är i god kondition och vi har
därför inte anledning att föreställa oss
ett pannhaveri mitt i säsongen, t ex.
Men tänk om något sådant händer?

Hittills har vi fått rätta mun efter
matsäcken och några smulor att stoppa i
skafferiet har vi inte fått över. Detta
kan betyda att vi en dag behöver "rädda

Innehåll

sid	
3	BOHUSLÄNS Sommarturer 1980
4	TJÖRNBRON
8	Vinterarbeten på BOHUSLÄN
10	Norska ångbåtar
12	Mittuppslag
14	Orust runt med ångbåt
18	Sommarens resmål: Kärिंगön
19	TRAFIKS Sommarturer 1980
20	Något om Ögonbryn
21	Styrman Hansen
22	Stänkan i nr 48 Båtar runtomkring
23	Pollebbössa, FÄRJAN 4, mm

Ångbåten 49 var klar för tryckning den
7 maj 1980 och trycktes i 2000 ex.

Medlemsavgift

Medlemsavgiften är 30 kronor per år och
kan betalas till

postgiro 62 16 06 - 3 eller
bankgiro 673 - 68 62.

Omslag

Ångaren BOHUSLÄN i en något ovanlig mil-
jö. Platsen är väntbryggan ovanför Ströms
sluss i Lilla Edet. Foto: Dag Almén 1969.

BOHUSLÄN" ännu en gång. Kanske kan vi
då få låna pengar, göra en insamling
eller rent av hoppas på stöd från sam-
hället.

Dessa alternativ förutsätter förstås att
många anser ångaren BOHUSLÄN oombärlig,
något man inte vill mista utan uppoff-
ringar. Vi är ca 1500 medlemmar, ca 1000
andelsägare. Varje sommar reser ca 10000
passagerare med ångaren BOHUSLÄN. Det är
imponerande tal men de kunde vara högre.

Låt oss därför gemensamt skaffa flera
medlemmar (och kanske tillföra sällska-
pet några aktiva till), sälja andelar
och skaffa flera resenärer till BOHUSLÄNS
Sommarturer.

Kom ombord i sommar och upplev skärgår-
den med ångaren BOHUSLÄN!

BOHUSLÄNs Sommarturer 1980

Antalet sommarturer blir under 1980 unge-
fär lika många som 1979.

Antalet kvällsturer blir 14. Varje ons-
dagskväll mellan 28 maj och 27 augusti
går BOHUSLÄN från Stenpiren kl 18.30 på
en rundtur genom södra och norra skärgår-
den utan uppehåll med återkomst kl 21.30.
9 juli ersätter ms STYRSÖ.

En nyhet för sommarens kvällsturer är
servering även i de övre salongerna, dock
ej i konversationssalongen där förtäring
ej är tillåten.

Den som kan traktera något instrument
till medresenärernas förnöjelse får resa
gratis. Kanske är ni flera stycken, alla
får plats.

Dagturerna blir 10 och de inleds med en
riktig långtur "Orust runt" söndagen 15
juni då BOHUSLÄN går från Göteborg kl 09,
anlöper Marstrand och fortsätter innanför
Tjörn och Orust till Gullholmen där ett
kortare uppehåll görs. Återfärden går di-
rekt till Marstrand kl 19 och Göteborg
21.25.

Mera härom under rubriken "Orust runt med
ångbåt" i denna tidning.

Marstrandstrafiken har under några somrar
växt i popularitet. BOHUSLÄN kommer som-
maren 1980 att gå Göteborg-Marstrand och
åter varje söndag från 29 juni till 17
augusti samt söndagen 31 augusti, från
Göteborg kl 10.00. Resan tar 2 tim 20 min.

Återresan sker kl 16.00 med följande un-
dantag: 6 och 20 juli, 3 och 17 augusti
är avgången kl 18.00. (Se vidare nedan)
Söndagen 13 juli ersätter ms STYRSÖ när
BOHUSLÄN är i Oslo på veteranångfartygs-
möte.

Varannan söndag 6 juli-17 augusti för-
längs marstrandsturen till Kärिंगön:

Söndagar 6 och 20 juli, 3 och 17 augusti.

10.00 från Göteborg	till 20.25
12.15 ↓ Marstrand	↑ 18.00
13.10 ↓ Kyrkesund	↑ 17.00
13.45 ↓ Mollösund	↑ 16.30
14.30 till Kärिंगön	från 16.00

Turen garanteras endast vid gott väder.
Vid risk för svår sjögång på Marstrands-
och Hjärteröfjorden vänder turen i Mar-
strand.

Sommarens sista tur söndagen 31 augusti
går till Marstrand och Astol, västkustens
mest renodlade fiskeläge med en mycket
koncentrerad bebyggelse runt hamnen. Nu
är storsjöfisket borta och de bofasta
pendlar till arbetsplatserna på fastlan-
det. Sommargästerna som förr saknades
blir allt fler.

Beträffande priser och andra uppgifter
hänvisar vi till det tryckta programmet
för sommarens skärgårdsturer med ångaren
BOHUSLÄN och ms STYRSÖ.

Hjälp till att sprida programmet bland
vänner och bekanta! Flera exemplar får
Du ombord.

Läs om Orust runt med ångbåt på sidan 14
och om sommarens resmål Kärिंगön på sidan
18 !

En resa med BOHUSLÄN

Författad av Kerstin Larsson,
framförd av Öckerö Hembygdsförening
på Björnhuvudet 27 maj 1978.

Mel: "En sjöman älskar havets våg"...

Se BOHUSLÄN vår ångbåt kär
så vacker hon är.

Hon plöjer böljan, skummet yr,
runt hennes stäv.

/:Hon lägger till och kastar loss
signalerar till oss
styrbord, babord, back.:/

Vi går ombord och nu det bär
bland kobbar och skär.

Det doftar tång och majsol ler
bohuskusten vi ser.

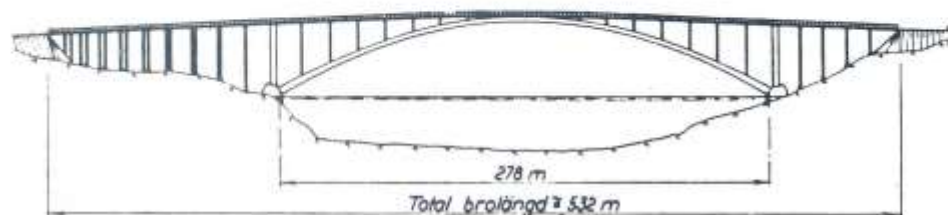
/:Rundslipta hällar, kala berg,
små stugor i färg,
Vår hembygd, vi älskar dej.:/

Och BOHUSLÄN stolt för oss fram
över vågornas kam.

Likt en svan så vit och grann
från hamn, ja till hamn.

/:Minnen komma, minnen gå,
ifrån flydda år,
när med ångbåt till stan vi for.:/

TJÖRNBRON



Natten till fredagen 18 januari 1980 kolliderade lastfartyget STAR CLIPPER med den största av Tjörnbroarna, Almöbron. Bron rasade och sju bilar störtade ned i vattnet varvid åtta personer omkom.

Liberiäregistrerade STAR CLIPPER har en lastförmåga på 27450 ton och gick barlastad mot Uddevalla när olyckan skedde. Farleden under Almöbron utgör en s-kurva som emellertid var för snäv för detta relativt stora fartyg. Farledens radie är endast hälften av den som behövs enligt föreslagna normer för ett fartyg som STAR CLIPPER under rådande förhållanden.

Fartyget rände in i brospannet på Almösidan med 7-8 knop och skar av resp slet loss de båda brospannen med de väldiga däckskranarna. Spann och vägbana föll ned över STAR CLIPPER där personalen i styrhytten räddade sig genom att snabbt ta sig ned i fartyget.

Medan lotten ombord fick kontakt med Göteborg radio med sin bärbara VHF sköt besättningen raketer mot bron landfästen för att varna bilister som närmade sig. Efter 20 minuter stängdes östra tillfarten och efter ytterligare 40 minuter spärrades även tillfarten från Tjörn. Tyvärr hann inte mindre än sju bilar köra ut och störta i vattnet.

Olyckan utreddes av en statlig haverikommission. Efter det att STAR CLIPPER reparerats rekonstruerades olycksresan.

Redan till morgontrafiken halv sju hade Tjörns Omnibustrafik hyrt in passagerarfartyget GRANITA II som annars trafikerar SKF:s semesterö Lilla Brattön alldeles söder om Almöbron. GRANITA II var främst avsedd för bussresenärerna.

Till veckoslutet sattes också kommunens TJÖRN in i trafiken. Den trafikerar vanligen Astol och Dyrön. Tilläggsplatser för båttrafiken blev Stenungsunds ångbåtsbrygga och bryggan på Almö där bilparkering ordnades på campingplatsen.

Medan Sjö:s orustlinje drogs över färjan vid Svanesund delades Tjörns Omnibustrafiks linjer så att bussarna vände på varje sida. Nya turer inrättades till industrierna i Stenungsund och till Göteborg. Antalet pendlare beräknades till 3000 från Tjörn resp 400 till Tjörn. Tjörn och Orust har vardera ca 11000 invånare.

Redan måndagen 22 januari kom Kostertrafiks SVANO på den nya båtlinjen och under veckan stabiliserades båttrafiken sedan även Uddevalla Turisttrafiks BYFJORDEN hyrts in.

Huvudman för trafiken blev Vägverket och resorna var avgiftsfria. Med SVANO och BYFJORDEN som ordinarie båtar blev det 30-minusterstrafik hela dygnet. I högttrafik morgon och kväll insattes GRANITA II och fisketurståten WALONA AF SKARHAMN medan Sessanlinjens SNACKESKÄR inte klarade isen och fick gå hem igen. Medan ordinarie turer gick kvart i och kvart över ändrades de till hel och halv timme 5 februari.

Isförhållandena blev allt svårare. GRANITA II fick ge upp och de övriga fartygen gå norr om Stenungsön. När WALONA krävde reparation kom istället Kostertrafiks IDEFJORD 21 februari men inte heller hon klarade isen, grundgående som hon är. När endast två fartyg återstod blev missnöjet stort. Snart lättade e-



BYFJORDEN anlöper Ångbåtsbryggan i Stenungsund. Vid bryggan ligger Kostertrafiks SVANO och IDEFJORD. Foto Bertil Holmström.

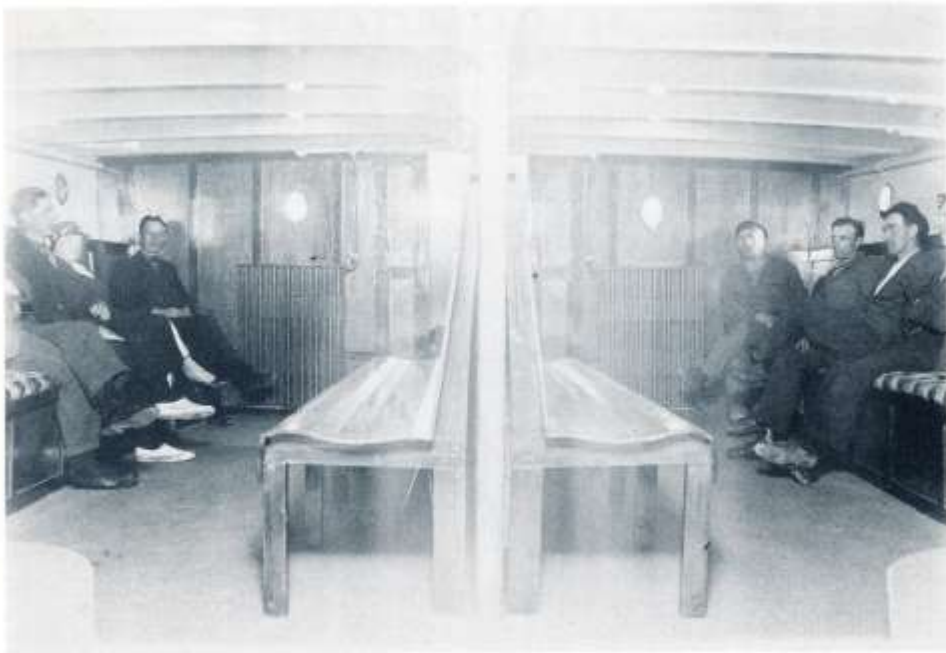
mellertid isen och WALONA resp IDEFJORD kom åter igång som "extrabåtar".

En trafikundersökning 6 och 7 februari visade att varken kollektivtrafik eller samåkning i bil ökat efter broraset. Största delen av pendlarna använde fortfarande bil på ett eller annat sätt. De satt hellre i kö vid Svanesunds färjan (1,3 pers/bil) än passade bussarna som sällan var mer än 10-15 min sena jämfört med tidigare turlista.

Per dygn reste 3650 med den nya båtlinjen, 4000 reste med Svanesunds färjan, 2840 passerade Nötesund. 1000 bilar parkerades vid Almö, 550 tog buss dit och 190 promenerade till båtarna. Från Stenungsund reste 800 vidare med bil, 500 gick till sina arbetsplatser och 500 tog buss. 360 färdades med buss på båda sidor. Av 600 resenärer till Göteborg var det bara 25(!) som tog buss. Märkligt.

Lördagen 8 mars började trafiken med vägfärjor mellan Almö och Stenungsön där tillfarter och färjelågen byggts av 100 man som arbetat i skift dygnet runt. Två vägfärjor från Öckerö, 301 och 290, kunde sättas in en hel vecka tidigare än





Interiör från passagerarsalongen under däck på HAKEFJORD II som trafikerade linjen Höviksnäs-Stenungsund 1934-1945. Foto från Styrsoöbolaget.

Efter en vecka slopades förturerna med lastfordon mitt på dagen. Färjornas kapacitet utnyttjades inte och de stora lastbilarna blockerade den övriga trafiken. Endast bussar i linjetrafik och utryckningsfordon fick behålla sin förtur.

Efter färjelinjens tillkomst minskade resandet med passagerarbåtarna. Ca 1000 om dagen återstod och från 24 mars var bara SVANÖ och BYFJORDEN kvar i trafiken med 30 minuterstrafik mellan 04.30-23.00.

9 april invigdes den nya bryggan vid Stenungstorg, några hundra meter söder om gamla ångbåtsbryggan. Tjörns kommun anser båttrafiken högst nödvändig och anser att den även i fortsättningen skall vara gratis för resenärerna. Tyvärr har inte staten samma uppfattning. Trafiken kostar 400.000 kronor per månad.

Medan såväl SVANÖ som BYFJORDEN under våren återgår till sina vanliga sysslor för sina respektive rederier har Kosterrederiet erbjudit sin bilfärja KOSTERFÄRJAN och ett rederi i Rönäng på Tjörn har från Kiel i Tyskland inköpt passagerarfartyget FALCKENSTEIN numera ALMÖN just för trafiken mellan Almön och Stenungsund.

☆

Tjörn var på intet sätt isolerat innan Tjörnbröleden invigdes 1960. På den tiden när havet mera förenade än skiljde låg kustens samhällen bra till ur kommunikationssynpunkt. När ångbåtstrafiken startade under 1800-talets senare del fick Tjörn och Orust ångbåtsbryggor på alla sidor. Marstrandsbolaget anlöpte till en början östra och norra Tjörn men med yttre kustlinjen anknöts också de stora stationerna på öarnas västsidor till bolagets trafik. Bohuslänska Kusten kringrande Orust. På "insidan" konkurrerade bolagen vid Höviksnäs på Tjörn där Marstrandsbolaget hade egen brygga. Läka.

Sedan gammalt fanns färja mellan Tjörn och Orust vid Skäpesund. Den ersattes 1939 av en högbro. Orust hade färjförbindelser med fastlandet vid Nötesund (nu bro) och vid Svanesund. Den senare finns ännu kvar med liten kapacitet.

1915 inledde Tjörns härads vägstyrelse passbåtstrafik Djupvik-Höviksnäs-Stenungsund med HAKEFJORD som gjorde två turer om dagen i anslutning till tågen på Bohusbanan. Tjörns Omnibustrafik övertog trafiken 1926 och HAKEFJORD fick då passa bussarna vid Höviksnäs. 1933 byggdes

HAKFJORD II som även kunde ta bilar och till och med en buss vilket emellertid var ovanligt att den gjorde. Under krigsåren var oljetillgången knapp och bolaget köpte därför ångbåten ÖRNSKÖLDSVIK, byggd 1898 som NORDRE XLV. Den fick namnet HAKEFJORD III och gick ända fram till 1960 mellan Stenungsund och Höviksnäs. Även om II:an var lika god isbrytare som III:an var dålig hände det under de blåra krigsvintrarna att fartygen helt enkelt frös fast. Busstrafiken fick då ledas över Svanesund innan fartygen sprängdes loss och GÖTA LEJON bröt ränna.

HAKFJORD I såldes 1935 och dök 1958 upp som passbåten TUVESVIK mellan Tuvesvik och Gullholmen där hon fortfarande går. HAKEFJORD II såldes 1945 till Styrsoöbolaget som sålde henne i vintras. III:an fick motor 1949 och byggdes om 1962 till bilfärjan ELLUSFÄRJAN mellan Ellös och Rågårdsvik på Skaftö där hon ännu går om ej vintertid.

Ännu en HAKEFJORD fanns en tid. Hon inköptes 1945 och fick snart namnet BRATTÖN. BRATTÖN var reservbåt fram till båttrafikens avveckling 1960.

☆

Hösten 1956 påbörjades det stora brobygget mellan Tjörn och fastlandet.

Almöbron bägsann byggdes med hjälp av bärkablar som hängde i pyloner vid landfästena som vid en hängbro. Stålrören, 3,8 meter i diameter, hängdes på plats från mitten. Bägsannet fick en spännvidd på 278 meter och 41 meters fri höjd över vattenytan. Spannet bar upp pelare på vilka vägbanan sedan lades. Därefter revs pylonerna och "hängbron" försvann.

Bron över Källösund vilar på tre betongpelare och har 30 meters segelhöjd. Den tredje bron mellan Stenungsund och fastlandet är av samma typ men mindre. Mellan Almön och Tjörn byggdes en vägbank och på Stenungsund lades vägen i en 120 meter lång tunnel.

Leden invigdes 1960 och är 4 km lång. Sammanlagda brolängden 1070 meter.

Broarna medförde ett fantastiskt uppsving för Tjörn och Orust som båda snabbt förlorade ökaraktären på både gott och ont. Med förbättrade kommunikationer fick näringslivet bättre förutsättningar trots att storsjöfisket så gott som helt dog ut. Wallhamn skapades och en mängd småindustrier och åkerier byggdes mitt på

bästa åkermarken. Samtidigt som Tjörn och Orust kunde bo kvar på sina öar flyttade utsocknes in och började pendla till fastlandets industrier i Stenungsund och Göteborg. Värdelös mark blev värdefulla fritidstomer. På knappt 20 år växte man ur bron och allvarliga planer på tunnlar och tåg färjor fördes fram för att "lätta på trycket".

Den nya bron projekteras som bäst och vi tror oss veta att den blir bättre än den gamla med en lite annorlunda sträckning som underlättar trafiken i framtiden.

☆

Omedelbart efter brokatastrofen fick Sällskapet Ångbåten en förfrågan från Orust kommun om möjligheten till veckoslutstrafik med ångaren BOHUSLÄN under sommaren mellan Göteborg, Tjörn och Orust.

På ett tidigt stadium insåg man att trafikförhållandena till öarna skulle bli olidliga till sommaren. Problemet var dock att BOHUSLÄNS sommarprogram redan tagit fastare former.

Under tiden som vi väntade på besked från Orust och Tjörns kommuner samt landstinget arbetade vi på omDispositioner av sommarens trafikprogram samt en offert. Trafiken skulle garanteras av kommunerna och landstinget.

Det var tänkt att BOHUSLÄN skulle gå från Göteborg vid 17-tiden på fredagarna och endast anlöpa Rönäng, ev Klädesholmen, Kyrkesund och Mollösund. Aterresan skulle ske på söndag kväll och trafiken skulle pågå juni-augusti.

Vårt stora problem var att garantera besättning. Ett annat problem var biljettprierna. En returreisa med buss kostar till Tjörn 33 kronor, till Mollösund över 80! Landvägen är avstånden till Göteborg 75-100 km.

Planerna rann ut i sanden sedan Tjörns kommun sagt sig ointresserade och landstinget backade ur med motiveringen att trafiken främst var avsedd för fritidsboende med hemvist utanför landstinget och de berörda kommunerna. Göteborg ligger ju som bekant utanför landstingsområdet.

☆

Vid regeringsuppvaktning från kommuner och landsting 29 april ställde sig regeringen avvisande till fortsatt avgiftsfri båttrafik mellan Almön och Stenungsund.

Vinterarbeten på BOHUSLÄN



Under vintern har renoveringen av BOHUSLÄNS elsystem fortsatt. Den gamla eltavlan i maskinrummet (se bild sid 6 i förra numret) har plockats ned. Istället har en ny elcentral monterats och inkopplats. Samtidigt har viss säkring av elsystemet skett.

Bilden visar Håkan Jernström (t v) och Inge Nilsson vid den nya elcentralen. Sedan bilden togs i början av mars har de moderna handtagen för strömbrytarna bytts mot för båten tidsenligare handtag.



I år skall BOHUSLÄN vara klar för gång redan den 22 april då ångaren skall göra en resa till Oslo för Västkustens turistråd. Eftersom besättningen och personal från Turistrådet skall bo ombord under resan och uppehållet i Oslo är det viktigt att ångvärmen fungerar i hytter och salonger.

På bilden arbetar Jan Olofsson med en ny ångvärmeledning till skansen.



Däckstrallarna på bryggan utsetts varje år för viss förslitning. Under vintern har Åke Larsson skrapat, slipat och lackat teaktrallarna medan de tryckimpregnerade trallarna (bilden) laseras i teaknyans.

Porterpaus vid småborden längst förut i röksalongen den 15 mars. Under pausen diskuterades det av Prippts nedläggningshotade bryggeriet i Torsby (!) som brygger portern åt Prippts. Fr v Inge Nilsson, Per Ahlquist och Åke Larsson.



När BOHUSLÄN i början av 1950-talet hyrdes ut för trafik i Öresund svetsades skyddsplåtar över nedre halvan av lastportarna på mellandäck. Vid en senare ombyggnad av köksutrymmena togs styrbordssporten bort och öppningen igensattes helt. Babordssporten har hela tiden varit kvar men p g a ej godkänd tätning och låsanordning har skyddsplåten fått sitta kvar. I vinter har lastporterna, som består av två dörrar och en lucka, helrenoverats. Det mesta utom ramstycken har förnyats och samtidigt har porten fått tillförlitlig låsanordning och tätning. Lastporten kommer avsevärt att underlätta ombordtagning av t ex öl och läsk. Hittills har detta fått ske via fördäck och den smala dörren till mellandäck.

Bilden visar portöppningen med fr v Stefan Westerberg, Åke Larsson, Håkan Jernström och Per Ahlquist.



Sedan några år har akterinredningen under däck varit mer eller mindre nedplockad p g a nödvändiga plåtbyten i bordläggningen. Hytter och salonger har samtidigt försetts med dagsljusventiler i bordläggningen. Vid återuppbyggnaden av inredningen har allt trä bränts rent från tjocka färglager. Inför seglationsstarten satsas i första hand på att få hytterna beboeliga. Den slutliga finischen får vänta tills andra nödvändiga värrustningsarbeten blivit klara.

På bilden syns Kenneth Magnusson i en av hytterna som ursprungligen var avsedd för passagerare, men numera enbart används för besättningen.



Norska ångbåtar



I sommar blir det nordiskt veteranfartygsmöte i Oslo 11-12-13 juli. Värd är Norsk Veteranfartygsklub vars medlems-tidning Dampskibsposten vi läst för att få reda på vad som händer på ångbåtsfronten i vårt grannland.

Norsk Veteranfartygsklub fyllde 15 år 1979. Jubileet firades ombord i ångaren BØRØYSUND som kom till Oslo för 10 år sedan. BØRØYSUND presenterades i Ångbåten nr 32 men här är historiken i korthet:

Byggt 1908 vid Trondhjems mek verksted som ODIN, passagerarförande bogserångare för Trondhjems Laegter Compagni. Sald år 1923 till Hjelme & Herdlø (Sotra & Øygarden) i Bergen för skärgårdstrafik under namnet SKJERGAR. Sald 1925 till Vesterdaalens Dampskibsselskab A/S i Stokmerkes. Omdöpt till BØRØYSUND och ombyggd för trafik i Vesterdaalens och Lofotens utsatta farvatten. 1960 övertagen av Hadsel Yrkeskole, Melbu, som stationärt skolfartyg med namnet HYMA. Efter en tids uppläggnings köptes ångaren 1969 av Norsk Veteranskipsklub för 10.000 kr och återfick namnet BØRØYSUND med hemort i Dröbak.

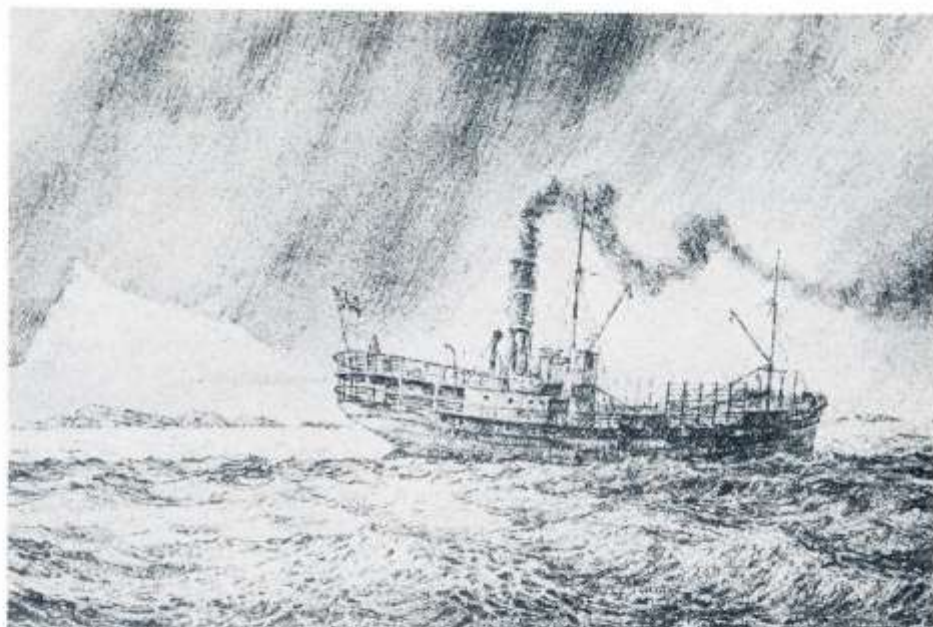
STYRBJÖRN är ännu komplett efter 14 års uppläggnings. Foto Dampskibsposten.

Längd 33,10 m, bredd 5,58 m. 110 passagerare. Koleldad ångpanna, tripleångmaskin 283 hkr. Fart 10 knop.

BØRØYSUND drivs ideellt och används endast i beställningstrafik. 1979 gjorde hon 55 beställningsturer förutom några enstaka medlems- och besättningsturer. Resan till Vänern uppmärksammas i en särskild artikel i Dampskibsposten 10.

BØRØYSUND uppstår en del bidrag från samhället: 58.000 kronor från Samferdseldepartementet för täckande av driftsutgifter, 55.000 kronor från Norsk Kulturfond som restaureringstillskott, 6.000 kr från Akershus fylkeskommune och från Oslo kommun 37.000 kr för återuppbyggnad av röksalongen, byggnader på kajen och för elförbrukning.

Det är emellertid inte bara BØRØYSUND föreningen drar försorg om. Hösten 1979 köpte man ytterligare två ångbåtar. Det är bogseraren STYRBJÖRN och lastfartyget HESTMANDEN.



STYRBJÖRN byggdes 1911 vid Götaverken för svenska TGOJ. Längd 28,38 m, bredd 6,95 m, djupgående 4,57 m. Ångpannan är koleldad med två fyrar, compoundångmaskinen på 550 IHK. Farten 12 knop. STYRBJÖRN gick först i Östersjön och Bottenviken och sedan i Narviks hamn fram till 1963, hela tiden som svensk. Fartyget såldes då till Høvdning Skipsopphugging i Sandnessjøen, blev norsk och fick namnet ATLET. En planerad motorisering blev inte av och 1965 lades hon upp. Föreningen köpte gamla STYRBJÖRN för 90.000 kr.

HESTMANDEN byggdes 1911 vid Laxevaag Maskin & Jernskibsbyggeri i Bergen för Vesterdaalens Dampskibsselskab. Längden är 59,47 m, bredden 9,17 m och djupgåendet 4,57 m. Dödvikt 950 ton. Pannan är oljeeldad med tre fyrar, tripleångmaskinen på 550 IHK. Fart 10 knop. Maskineri och överbyggnad är belägna akterut.

HESTMANDEN byggdes för kusttrafik men fartyget kom i trafik på Nord- och Östersjön. Efter första världskriget kom hon åter i kusttrafik. Under andra världskriget gick HESTMANDEN i kusttrafik på de brittiska öarna men 1945 återvände ångaren till Vesterdaalens Dampskibsselskab som 1955 sålde henne till Høvdning. Omdöpt till VEGAFJORD gick hon i trafik

HESTMANDEN med klippan Hestmannen i bakgrunden. Efter litografi. (Dampskibsposten)

till 1965 då den gamla lastbåten lades upp. Någon skrotning blev det nu inte, Norsk Veteranskipsklub köpte HESTMANDEN för 290.000 kronor.

Fartygsköpen har finansierats genom bidrag och lån. Kulturrådet bidrar med 10.000 kronor, Baerums kommun med 30.000 kr, Oslo kommun med 25.000 kr, privat- och banklån är på 200.000 resp. 170.000 kronor.

Innan de båda ångfartygen kommer till Oslo, förhoppningsvis sommaren 1980, skall de torrsättas och ses över.

Mittuppslaget

Dubbelpropellerångaren LYSEKIL på en rofylld bild från Stockevik på Tjörn någon gång vid sekelskiftet.

Stockevik ligger mellan Bleket och Skärhamn och trafikerades av Marstrandsbolaget fram till 1950-talet. Under många år var Stockevik slutbrygga för ångaren WESTKUSTEN.

Foto Robert Lindahl.



Orust runt med ångbåt



Söndag 15 juni kan alla älskare av långresor med ångaren BOHUSLÄN följa med på en drygt 12 timmar lång dagsutflykt. För en dag låter BOHUSLÄN den klassiska "turiststråden" Orust runt återuppstå. Låt vara med en annorlunda uppläggning än forna dagars resor.

Under flera år har det funnits önskemål om en resa Orust runt med ångaren BOHUSLÄN men på grund av resans längd har vi tidigare ställt oss något tveksamma till turen.

Årets resa startar från Stenpiren söndag 15 juni kl 9 och BOHUSLÄN går först den vanliga sträckan via Albrektsunds kanal till Marstrand som anlöps kl 11.15. Under resans första del serveras frukost i

matsalen på övre däck. Från Marstrand följer vi Uddevallaleden längs Hakefjord mot den sedan i januari raserade Almöbron och passerar Stenungsund väster om Stillingsön.

Stenungsund har genom brokatastrofen blivit utgångspunkt för passagerarbåtarna till Almö på Tjörnsidan. För göteborgaren som på 1920-, 30- och 40-talet skulle resa Orust runt var Stenungsund utgångspunkt för båtresan vilken som regel företogs med ångaren BORGILA som tillhörde Ångbåts AB Bohuslänska Kusten.

Från Göteborg reste man med tåg som gick strax före kl 8 och omkring halv tio avgick BORGILA en eller två dagar i veckan från Stenungsund för att göra turen runt



Kåringöns hamn med Bohuslänska Kustens ångare BYFJORDEN vid kaj och ångaren BORGILA på utgående. Vykort.

Orust medurs. På Kåringön gjordes ett ca två timmars uppehåll för bad och promenader. Åtterresan gick via Malö strömmar, som på den tiden hade en krokigare sträckning jämfört med idag. BORGILA var åter i Stenungsund vid 19-tiden då anslutande tåg gick tillbaka till Göteborg. Hela resan med båt och tåg kostade 16:50 år 1949 som var sista året turen kunde göras på ovan angivet sätt.

Resorna runt Orust med BORGILA kunde även göras med utgångspunkt från Ljungskile, Lyckorna, Stillingsön och Svanesund. Någon dag i veckan gav BORGILA även Uddevallaborna möjlighet att resa Orust runt. Från Uddevalla sattes ofta ångaren KUNG RANE in på söndagsturer runt Orust. KUNG RANE gick annars på linjen Uddevalla-Göteborg.

1949 var sista sommaren som Bohuslänska Kusten ägde bestånd och då gick ångaren ROBERT THORBURN istället för BORGILA på Orust runt-linjen. Så småningom återupptogs Orust runt av Uddevalla Trafik AB som körde med m/s HAFSTENSFJORD två dagar i veckan t o m sommaren 1965.

Ångaren BOHUSLÄNS resa runt Orust går moturs. För den fortsatta resan längs Orust insida har vi valt att citera "Bohuslänska skärgårdsfärder", en resehand-

bok som utgavs av Bohuslänska Kusten på 1920-talet men som i många stycken fortfarande är aktuell.

"Vi äro nu inne i trängre vatten. Till venster nätta villor och leende dungar bepryda Orusts östra stränder. Ångaren ger signal och vi äro framme i Svanesund, förr tingsställe för Orust och Tjörn. Vi fortsätta vår färd, passera Djurnäsudden till venster och längre fram Falkeflogets skrovliga berg. Här häckar pilgrimsfalken och vid en signal från ångarens visselpipa får man ofta se dem komma ut och kretsa kring klippan. Nu börjar såväl på Orust som på fastlandssidan den vackraste natur man gärna kan tänka sig. Höga bergiga stränder, på vilken skogen klättrar allt högre och högre och mellan uddarna de lummigaste och täckaste dalar, Korsviken till höger och badorten Stillingsön till venster.

Förut sticka de båda Hasselöarna sina barrgröna hjessor mot skyn, bjert avstickande mot den skarpt markerade kala Brattön längre bort. Vi komma nu på denna färd närmare Brattön och finna att ön ej är precis så kal som då vi sågo den på längre håll. Ön har varit mycket fruktad av seglare och befolkningen på nordöstra Orust. Om natten gå gästar ur grottor och schakt



Ångaren BORGILA var under många år Orust runt båt. Ångaren byggdes 1906 under namnet AASMUND VINJE för trafik på den norska Telemarkskanalen. 1921 kom ångaren till Bohuslänska Kusten och fick då namnet BORGILA. Foto från Sjöfartsmuseet.

och dansa i ring omkring ön. Om då ligga väldiga ormar på vakt och drypa sitt etter i sjön."

Ni skall alltså inte, ärade resenär, förvåna Er över att vi ej lägga till där, men om jag talar om, att på denna ö växa smultron i mängd och att det ofördelaktiga ryktet är helt uppdiktat av ägarna till ön (bönder i Herrestad) för att dessa skola få ha sina smultron i fred, så kanhända Ni, trots ryktet om ormar och gastar, gärna vill göra ett strandhugg där.

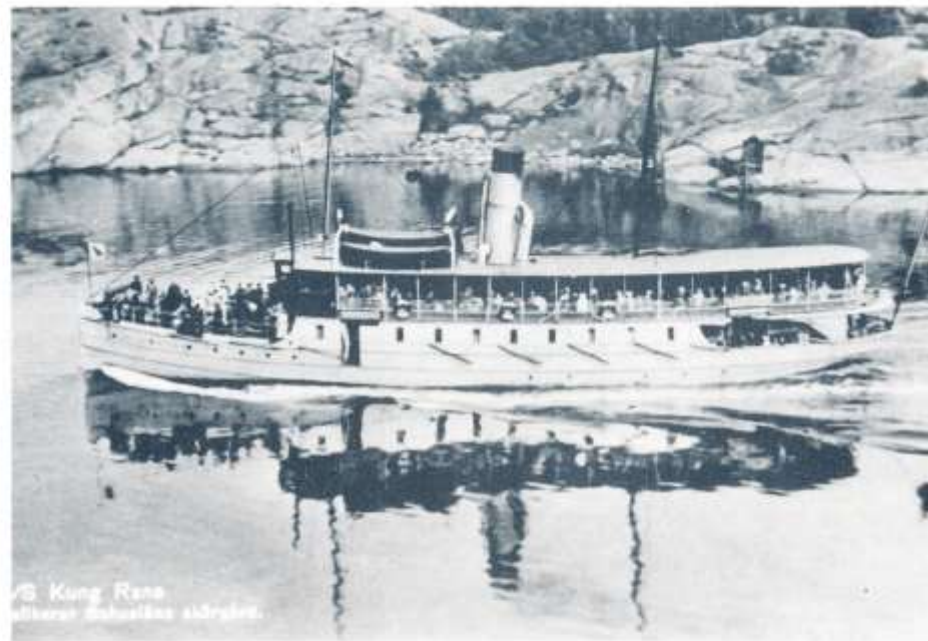
Den höga majestätiska klippan vi ha förut, något till höger, är det omtalade Hafsten, en egendomlig klippa (cirka 120 m hög) som på tre sidor stupar brant i sjön. Under årtusenden ha hundratals fåglar haft sina bon i de svårtillgängliga klippavsatserna kring Hafsten. Och det var just från Hafstens krön som, en gång i sagornas värld, Hugin och Munin, hämtade nyheterna till Odin.

Ångaren går vidare med Orusts nordligaste udde om babord, svänger styrbord under Matholmen (obs de stora urholkningarna i berget, något liknande jättegry-

tor) och är strax framme vid Sundsandvik (höger)." Over sundet går numera Nötesundsbron som idag är den enda fasta förbindelsen till Orust och Tjörn.

"På Vindön, i det höga berget, kan man få se en mycket skarpt markerad ansiktsprofil med särdeles aktningstvård näsa. Ångaren går en stund västvärt innan den svänger babord in i sundet emellan Kalvön, till höger, och Orust till venster. Här har man vackra omväxlande utsikter på båda sidor. In i den fagra Ångskilen, förbi en holme till höger, Styggholmen, där fordom en folkskygg ensling bodde, ligger Henån.

Från Henån styra vi förbi den vackra Rånäskilen till venster, och det höga Borgillaberget, där fordom en borg skall ha legat. På motsatt sida ligger Hjelton, en ovanlig, vacker ö, med härliga badstränder. Vi äro nu ute på Koljöfjorden, där växtligheten blir sparsammare. Till höger Rörbäckskilen med det historiskt ryktbara Dragsmarks kloster. Förut en lång och låg sandudde. Det är Koljön, och över denna Morlanda äldriga kyrka.



Kung Rana
Sjöfartsmuseet, Göteborg.

KUNG RANA byggdes 1896 och var med sina 13 knop Bohuslänska Kustens snabbaste ångare på linjen Göteborg-Uddevalle som den trafikerade till 1945. Söndagar gjorde KUNG RANA även lustresor runt Orust från Uddevalle.

Vi äro nu mitt för Kungsviken på Orust. Till höger markerar ett vitt kummel inseglingen till Nordströmmarna. Vi fortsätta med Koljöudd om styrbord och 'Andan' om babord. 'Andan' är benämningen på en liten grön plätt, mitt emot Koljöudd. Just här, tager Koljöfjorden slut, därav namnet. Björnsundsfjorden tager vid.

Vi stäva ännu en stund västvärt, tar giren något babord och ge signal till Morlanda brygga. Här är handelsplats. Rätt förut ligger på en liten höjd, inbäddad i gröna löv och barrdungar, Morlanda gamla herrgård, tre och ett halvt mantal med underlydande.

Allt kallare bli nu bergen, Morlanda kyrka synes nu åter åt venster, Malön är till höger och Orust till venster. Det smalaste stället av Malöström är nu passerat. Strax bredvid till venster se vi en liten vik. Den kallas Oscars vik, efter Kung Oscar II som ofta på sina färder med kungsfartyget DROTT genom Malöströmmar, här lät sig ro iland för att bada.

Vi äro nu på Ellösfjorden. Är grönskan här ringa känns luften starkare. Till venster ligga Ellös, liten badort, hotell, pensionat, post, telefon och omnibusstation. Rätt förut över fjorden syns Gullholmens kyrka och till höger fiskeläget Rågårdsvik."

Här lämnar vi resebeskrivningen från 1928 och låter BOHUSLÄN anlöpa Gullholmen där vi gör uppehåll under 45 minuter. Under tiden hinner vi sträcka på benen och ta en promenad på Gullholmen och Härmand. Efter avgången från Gullholmen serveras middag i salongerna på övre däck. Återresan går BOHUSLÄNs "vanliga" väg förbi Mollösund och ner mot Kyrkesund. Om vi skulle fullföljt resan runt Orust skulle vi istället följt leden genom Stigfjorden till Stenungsund. Av tidsskäl får vi låta detta vara och rekommenderar istället att följa med BOHUSLÄN runt Tjörn någon annan sommar.

Efter anlop av Marstrand kl 19 beräknas BOHUSLÄN vara åter vid Stenpiren kl 21.25. Välkommen ombord den 15 juni!

GS

Sommarens resmål: Käringsön

Vid fyra av sommarens turer med ångaren BOHUSLÄN räknar vi med att anlöpa Käringsön i sommar: söndagarna 6 och 20 juli, 3 och 17 augusti. Detta under förutsättning att vädret är bra, resan skall ju vara trivsamt. Det är inte heller så lätt att ta BOHUSLÄN in och ut ur Käringsöns tränga hamn om det blåser för mycket.

Käringsön ligger i havsbandet utanför Orust och är känt som fiskeläge sedan 1600-talet. Hur ön fått sitt namn är omstridat: antingen efter ett seglingsmärke på ön, en "käring", eller efter det faktum att ön under storsjöfisket tömdes på manfolk vilket inte var någon unik situation för ett fiskeläge precis.

Fiskarna från Käringsön låg med sina präktiga båtar på Nordsjön och Atlanten väster om Shetland där de drog långa på s.k. backor, en slags kolossal långrev. Väl hemma breddes längan som spillånga (lut-fisk) eller som klippfisk.

Vid sekelskiftet hade Käringsön ca 600 invånare och ett stort antal fiskebåtar. Idag är 130 bofasta på ön och endast ett fåtal fiskebåtar återstår. Ett åttiotal av invånarna är pensionärer och i skolan går fem elever.

Käringsön är kronoholme, dvs all mark ägs av staten och husen står därför på ofri grund vilket är ett problem för de husägare som vill belåna eller bygga om. 2/3 av husen ägs av fritidsboende. Sommartid bor ytterligare 400-500 personer på Käringsön.

Förr hade Käringsön både lotsplats och kustbevakning. De är numera indragna. Något väster om ön ligger Måseskärs fyrplats, Bohusläns enda bemannade. Måseskärs fyr byggdes 1865 och är av Heidenstamtyp liksom Pater Noster och den rivna Väderöbod.

Sedan 1920 finns på Käringsön Svenska Sällskapets för Räddning af Skeppsbrutne sjöräddningsstation med sjöräddningskryssaren DAN BROSTRÖM, byggd 1967, ständigt beredd att rycka ut.

Ett gammalt bekymmer för Käringsön har varit dricksvattensförsörjningen. Regnvatten från hustaken har samlats i tankar i husens källare. Vid torka och stor åtgång har vatten fått hämtas i tankbåt från fastlandet för 25 kr per ton. Sedan ett år finns emellertid på Käringsön en provanläggning för avsaltning av havs-

vatten, en produkt som Svenska Varv hopas få avsättning i sydliga nejder med färskvattenproblem. Innan det destillerade vattnet är drickbart måste det "saltas" igen till rätt smak... Vattnet distribueras i plastslangar till hushållen under den frostfria delen av året.

När man närmar sig Käringsön sticker kyrktornet upp över den övriga bebyggelsen. Kyrkan byggdes 1796 i trä och tillkom på frivillig väg. I många år hade Käringsön egen präst innan denna tjänst också drogs in. Den mest kände prästen var "kapellpredikanten" Laurenz Olof August Simson.

Simsons ämbetsstid på Käringsön inföll mellan 1849-1900. Hans drygt 50 år långa regeringstid satte sin prägel på ön för lång tid. Förutom att han var lärare på ön utan särskild lön införde han även nya fiskemetoder. Pastor Simson förlänades Vasaorden av Oscar II när denne vid ett tillfälle besökte Käringsön.

Under Simsons tid byggdes prästgården och jord till trädgården - liksom till kyrkogården - hämtades av öns kvinnor från holmarna i närheten. På Käringsön fanns - och finns - i övrigt bara klippor.

När ångbåtarna började anlöpa Käringsön skedde detta efter nådigt tillstånd av pastorn. Sedan kapten Alfred Macfie i Bohuslänska Kusten blivit förhörd om sin moral, nykterhet och katekeskänedom ansågs han värdig att med sitt fartyg anlöpa ön "två gånger i veckan tills vidare".

Så småningom började även Marstrandsbolaget anlöpa Käringsön och trafiken blev tätare. Det blev ångbåtstrafik även på söndagarna! Så kom passbåtstrafiken igång mellan Käringsön och Hälleviksstrand på Orust, en resa på 25 minuter.

Sedan sekelskiftet är Käringsön en semesterort av rang. Här är luften ren och klar, vattnet är rent och klart - och salt! Till Käringsön återvänder man gärna.

Passbåten till Hälleviksstrand heter AINA som tidigare trafikerade Charles Ericksens linje mellan Saltholmen och Brännö. Sommartid gör Uddevalla Turisttrafiks BYFJORDEN uppehåll på Käringsön på sina turer måndag, onsdag, fredag och söndag Uddevalla-Lysekil-Gultholmen-Käringsön.

Och som sagt, fyra gånger i sommar har vi chansen att uppleva Käringsön med ångaren BOHUSLÄN!

TRAFIKS Sommarturer 1980

Ångaren TRAFIK gör sommarens 1980 följande turer för allmänheten:

Måndag 26 maj Annandag Pingst
HÄSTHOLMEN (Ombergsfesten)
Från Hjo kl 10.00. Återkomst ca 17.00.

Lördag 7 juni GÖTA KANAL
Söndag 8 juni GÖTA KANAL
Karlsborg-Töreboda-Karlsborg
Biljetter endast genom Lyrestads Hembygdsförening telefon 0501-501 21.

Söndag 29 juni VISINGSÖ
Från Hjo kl 10.00. Återkomst ca 17.00.

Söndag 13 juli VISINGSÖ FESTSPEL
Från Hjo kl 09.30. Återkomst ca 19.30.

Onsdag 16 juli HÄSTHOLMEN
Från Hjo kl 08.30, till Hästholmen 10.00.
Från Hästholmen kl 10.15, till Hjo 11.45.
Från Hjo kl 16.00, till Hästholmen 17.30.
Från Hästholmen kl 17.45, till Hjo 19.15.

Söndag 20 juli VISINGSÖ
Som 29/6

Onsdag 23 juli KVALLSTUR TILL OMBERG
Från Hjo kl 18.30. Återkomst 21.30.

Söndag 27 juli VADSTENA
Från Hjo kl 09.30. Återkomst ca 19.00.

Onsdag 30 juli HÄSTHOLMEN
Som 16/7

Söndag 3 augusti VADSTENA
Från Hjo kl 09.30. Återkomst ca 19.00.

Söndag 10 augusti SIKENS DAG HÄSTHOLMEN
Från Hjo kl 09.30, till Hästholmen 11.00.
Från Hästholmen kl 11.15, till Hjo 12.45.
Från Hjo kl 17.00, till Hästholmen 18.30.
Från Hästholmen kl 18.45, till Hjo 20.15.

Lördag 23 augusti MANSKENSTUR
Från Hjo kl 19 .00. Återkomst 22.00.
* * * * *

Med reservation för hinder av alla slag.

Uppllysningar Hjo Turistbyrå 0503-114 40
eller ombord ss TRAFIK 0503-106 88.

Förköp av biljetter i Turistbyrån. Överblivna biljetter säljes ombord från en timme före avgång.

Biljettpriser från Hjo till:

Hästholmen tor 30:-
Visingsö tor 40:-
Vadstena tor 40:-

Barn 7-12 år 10:-

Kaffeservering ombord.
Cyklar får medtagas.
Hundar undanbedes.

VÄLKOMMEN OMBORD!

Sällskapet s/s Trafiks Vänner

Medlemskap i Sällskapet s/s Trafiks Vänner kostar 25 kronor per år, postgiro 10:32 49 - 9, och ger 10 kr rabatt på resorna 20 juli till Visingsö och 3 augusti till Vadstena.

Sill i kapprock

Nu har det förr så skandalomsusade "Ångans Vänner" med sitt omskrivna tallriks-geschäft dykt upp igen under ännu ett namn - Solweig Olsson Design i Staffans-torp.

Det är naturligtvis inte förbjudet av Solweig Olsson att rita av olika båtmotiv och fästa dem på i alla avseenden billiga tallrikar på känt manér under förutsättning att ägaren till förebilden - t ex museum eller fotograf - givit sitt samtycke därtill.

Men pass upp alla båtologer och fartygsfotografer så att inte era motiv utnytt-

jas otillbörligt, eller att ideellt drivna ångare kommer på tallrikar utan att ägarna lämnat sitt medgivande. Ångarna BOHUSLÄN och BLIDOSUND har som bekant redan drabbats under företagets tidigare skepnader. Vem blir det härnäst?

Denna gång är skärgårdsångaren TOR II på tapeten eller rättare sagt på tallriken. Priset är sänkt till 80 kronor men låt inte lura er av olika tallriks-geschäft som tyvärr blivit allt vanligare!

Dag

Något om ögonbryn



Passagerare som vinkar farväl från BOHUSLÄNS promenaddäck. Bilden som kommer från Walter Nyberg är troligen tagen 1951 i Mollösund.

Om man studerar bilden ovan märker man att det ovanför varje mellandäcksfönster sitter ett dekorativt ornament. Dessa kallas för ögonbryn och var utformade så att regnvatten från överbyggnadens sidor hindrades att rinna över fönstret. Ögonbrynen som hade en konstnärlig utformning var av gjutjärn och fastskruvade i överbyggnadsplåten.

På BOHUSLÄN sitter mellandäcksfönstren i teakramar. Kombinationen trä mot järn är aldrig lyckad och därför blev plåten kring ramarna en riktig rosthärd. BOHUSLÄNS ögonbryn togs bort i början av 1950-talet. När Sällskapet Angbåten övertog ångaren var både plåt och ram i dåligt skick. På styrbordssidan byttes de gamla ramarna mot nya standardramar av aluminium. Dessa har tyvärr ej samma ljusöppning som de ursprungliga fönstren.

När det i början av 1970-talet var dags för byte av fönsterramar på babordssidan tillverkades passande aluminiumramar som på insidan kläddes med en teakram. En bra kombination av utformning och utseende. Vad som fortfarande saknas är ögonbrynen som alltså inte finns kvar utan måste nyttillverkas.

Varje varv hade sin egen utformning av ögonbryn och det finns idag fortfarande kvar fartyg med ögonbryn av samma typ som BOHUSLÄNS ursprungliga. Det är s/s NORRSKÄR och BLIDÖSUND samt m/s KUNG ERIK, tidigare Marstrandbolagets S:t ERIK som fick sina ögonbryn vid den stora ombyggnaden år 1920. Samtliga tre båtar finns i Stockholm.

Styrman Hansen

Till mina käraste fritidssysslor hör att stå till rors på ångaren BOHUSLÄN, även om att i förekommande fall vara behjälplig vid den ombord varande diskmaskinen. Emellertid roar det mig också att rota i gamla tidningslägg och leta efter gamla passagerarfartygs historia. En del forskningsresultat kommer väl i sinom tid till kunskapsförstärkt Angbåtenläsares känedom - men det förefaller grymt att låta lösekreten vänta alltför länge på följande norska läsövning (hämtad ur ett nummer av Akershus Amtstidene från augusti 1967):

Tidningens reporter hade gjort en tur med m/s SELBØ från Fredrikstad till Strømstad, en färd som han helt uppskattade efter förtjänst: "Denne fjordturen er uten tvivel en av de hyggeligeste man kan vaere med på i Oslofjorden. Man seiler gjennom Hvalers øyer, langs hele Bohuslän (häpp!) frem til Strømstad." En stor del av artikein handlar om SELBØS historia (hon byggdes på Eriksberg - känt för andra fina ångbåtsbyggen - år 1893 och gick i många år i trafik i den inre delen av Oslofjorden, innan hon på ålderns höst sattes in i margarintraden). Och så förstås den obligatoriska intervjun med skepparn:

"Vi snakket litt med skipets kaptein, Edgar Svendsen, som fortalte at han likte båten forholdsvis godt. Styremekanismen

er forferderlig tungvint, og man skall vaere ganske udholdene for å kunne stå til rors under hele overfarten. Men kaptein Svendsen hadde god hjelp i styrman Hansen, som var en gammel og velbrukt plankestubb, og denne blev satt inn under rattknaggene, og båten holdt da kursen inntil denne måtte forandres."

Också BOHUSLÄN har sin styrman Hansen, som dock huvudsakligen kommer till användning vid manövrer vid kaj, då han hjälper till att hålla rodet liggande "dikt styrbord" eller "dikt babord", medan hamnrorgångaren sniker sig till en liten promenad fram till bryggvingen för att inspektera hur kollegerna på backen och poopen klarar av sina åligganden.

Till de läsare som funderat på att anmäla sig som däcksbesättning men avskräckts vid tanken på BOHUSLÄNS jätteratt och "tungvinda" styremekanism: Det är faktiskt inte fullt så arbetsamt som det kanske verkar. Vid riktigt hårda girar (som vid infarten till Snobbrännan österifrån) brukar det finnas en hjälpsam kamrat vid "rattknaggene" på andra sidan. Och i övrigt behöver man inte vara särdeles "udholdene" för att klara av ett entimmaspass. Och som sagt, numera finns diskmaskin.

Väl mött ombord i sommar!

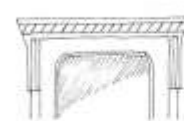
BERTIL HOLMSTRÖM



BOHUSLÄN, 1914
Eriksbergs M V
Fönsterram av teak



STYRSÖ, 1907
Eriksbergs M V
Fönsterram av
gjutjärn



KUNG RANE, 1896
Gbg's Mek Verkstad
Fönsterram av teak



BYFJORDEN, 1903
Gbg's Mek Verkstad
Fönsterram av
gjutjärn

Stånkan i nr 46



På sid 9 i Ångbåten 46 (juli 1979) finns en bild från Höviksnäs med HAKEFJORD III och - som vi förmodade BRATTON.

Dag Almén har sänt oss en bild av det senare fartyget som DOVER I tagen i fjällbackaskärgården av Egon Haglund i Menån.

Detta fartyg byggdes som bogserångfartyget EDVARD MELIN för Göteborgs Hamn- och Elfarbeten i Göteborg vid Göteborgs mek verkstad 1882. Längd 18,65 m, bredd 4,79 m, djup 2,38 m.

Omkring 1920 blev denna bogserare motorfartyget OSTREA. Ägare var Ake Hammesjö i Ulebergshamn. OSTREA hade en ideal råoljemotor på 25 hkr och förde även segel. Hon gick med sten på Göteborg.

Våren 1945 kom fartyget till Tjörn där hon fick namnet BRATTON av Höviksnäs. Redare var Sören Hansson i Tjörns Omnibusstrafik. BRATTON kunde föra 110 passagerare, mellan Stenungsund och Höviksnäs 152. BRATTON kompletterade HAKEFJORD III och var under 1950-talet reservbåt på leden. Liksom III:an blev BRATTON obehövlig för bussbolaget när Tjörnbron stod färdig 1960. Hon kom först till Skärhamn och 1964 till Bengt Richardsson i Fjällbacka. DOVER I blev nya namnet och den gamla båten fick passagerarcertifikat för trafik till Väderöarna. Det var även tid att byta motor, till en Scania-diesel på 200 hkr.

1965 köptes fartyget av Carl Eric Sären i Gottskär som gav henne namnet LIBERTY II. Hon användes för fisketurer med 45 passagerare i kustfart.

Båtar runt omkring



REGENT skrotas för närvarande vid Gullbergskajen efter att ha bytt ägare. REGENT har varit svårt "medtagen" efter över 10 års uppläggning och förfall.

STYRSÖ är nyklassad inför säsongstarten i början av maj. Liksom tidigare kommer STYRSÖ att gå i beställningstrafik samtidigt som Marstrandsturererna kommer att fortsätta i samtrafik med BOHUSLÄN.

HAKFJORD II har sålts av Styrsöbolaget till en privatperson som planerat återuppta godstrafiken på VEGAs gamla linje Göteborg-Tjörn-Orust-Lysekil-Smögen.

ALMÖN är namnet på en passagerarbåt som köpts från Kiel av Bengt Kristensson i Rönning. Båten som byggdes 1960 hette tidigare FALCKENSTEIN och är av tysk "standardtyp" för långsideställning. Som framgår av det nya namnet planeras att sätta in fartyget mellan Stenungsund och Almön.

SAGANA heter ännu en passagerarbåt som köpts till Bohuslän efter Almöbrons ras. Båten köptes av Sven-Ake Nyberg i Mollösund från Bergen-Nordhordland Rutelag. Fartyget som tidigare hette SÆBØ är byggt 1949. Avsikten är att SAGANA skall sättas in på skärgårdsturer från Stenungsund.

Uckerö kommun får under maj ytterligare en färja av NORDD-typ. Nybygget levereras från Asiverken i Amål. De nuvarande NORDD I och II byggdes 1969 vid Asiverken.

Marstrand

Nya avgiftergäller från 1980 för färjtrafiken mellan Köön och Marstrandsön. Linjen trafikeras av "spårvagnen" HAMNFÄRJAN II, den något större dieselfärjan HAMNFÄRJAN III och bilfärjan LASSE-MAJA.

En returresa (enkla=samma pris) kostar 3 kronor, mellan 1 maj och 31 augusti dock 4 kronor. Fordon i nyttotrafik med retur samma dag 60 kr, annars 130 kr. Andra fordon medtages ej.

Gäller ej:



Pollettbössa



Sjöfartsmuseet i Göteborg har i sin ägo en pollettbössa vars utseende framgår av denna bild. Kan någon läsare identifiera bössan? Ring eller skriv till Ångbåten eller Sjöfartsmuseet, Karl Johansgatan 1-3, 414 59 Göteborg, telefon 031/427240.

FÄRJAN 4

De brister i färjans skrov som upptäcktes vid septemberdockningen har nu närmare kartlagts vid en dockning strax före påsk.

Vi ultraljudade själva hela skrovet med mycket täta mätpunkter och vi vet nu med bestämdhet hur tjocka plåtarna i skrovet är.

Plättjockleken är god med några lokala undantag men tyvärr är stråken närmast under vattenlinjen svårt anfrätta med djupa porer vars djup mättes vid dockningen.

Resultatet blir att två plåtar på styrbords sida och sex om babord behöver bytas. Vidare skall övriga anfrätta plåtar i halva C- och D-stråken blåstras och porerna spacklas igen varefter skrovet målas. Givetvis nitas de nya plåtarna.

Sjöfartsmuseets styrelse som ställer sig mycket positiv till vårt arbete med färjan har anslagit ett extra bidrag för att täcka en stor del av de beräknade reparationskostnaderna.

Vi räknar tyvärr inte med att kunna låta utföra reparationsarbetena före sommaren.

"Bohuslän i våra hjärtan"

Ångaren BOHUSLÄN gjorde i slutet av april en bejublad propagandaresa för Västskustens Turistråd till Oslo där en rad intressenter från Göteborg och Bohuslän informerade norrmännen ombord om sina turistiska begivenheter.

Den originella satsningen med utställningsångbåt blev en klar succé.

Under Oslobesöket presenterade Göteborgs-Posten sin nya bok "Bohuslän i våra Hjärtan" av vilken fartyget begåvades med ett exemplar.

Boken är en turistbroschyr i kolossalformat med 192 sidor text och färgfoton om Göteborg och Bohuslän. I ett trettiotal kapitel av skilda författare skildras landskapets historia och utveckling, dess utflyktsmål och sevärigheter. "Bohuslän i våra hjärtan" är en vägvisare för alla som vill uppleva Bohuslän.

Till vår stora ledsnad nämns inte Ångaren BOHUSLÄN och allt vad den representerar: ångbåtstrafikens guldålder och dagens utflyktsresor i den bohuslänska skärgården.

Är det från landsvägen som Bohuslän skall upplevas?



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

Vinterhalvåret september—april: tisd.—fred. 12.00—15.00, lörd., sönd. och helgd. 10.00—17.00, månd. stängt. Kvällsöppet onsd. 17.00—21.00.

Sommarhalvåret maj—augusti: alla dagar 11.00—16.00.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

Sept.—april: lörd. 10.00—15.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.

Maj—augusti: vard. 10.00—17.30, sönd. o. helgd. 11.00—15.30.