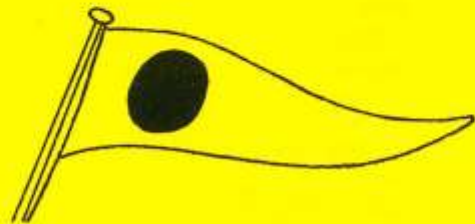




ÅNGBÅTEN



Årg 16 • Oktober 1980 • Nummer

50

Ångbåten 50

medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2
Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen
telefonvarare - 031-151501.

Telefon till ångaren BOHUSLAN vid Sten-
piren - endast under seglationssäsong -
031-131450.

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.

Ångbåten 50 var klar för tryckning 29
september 1980 och trycktes i 2000 ex.

☆

Diplom till STORSKÄR

Enligt Dagens Nyheter 800916 har Wax-
holmsbolagets s/s STORSKÄR tilldelats
diplom för "kraftfull signal och exempla-
risk tilläggningskonst" av samfundet
Stemers Whistle and Mooring Fellowship.
STORSKÄR är det första fartyget utanför
England med besittningar som fått denna
utmärkelse. Organisationen har en svensk
filial, Angvissle- och Angöringskonstbe-
dömnings-sällskapet.

Vardagar under sommaren har STORSKÄR en-
ligt turlistan hela 40 bryggor att anlöpa
per dag (!) så befälhavarna ombord bör ha
rutin på dessa manövrer.

Innehåll

- sid
3 Succé för Käringön
4 Tjörntrafiken
5 Vårresan till Oslo
6 MARIEFRED och DRÖTTNINGHOLM eldhär-
jade vid kaj
8 SS DRÖTTNINGHOLM
9 Brand ombord
10 Nordisk Veteranskipsmöte i Oslo 1980
15 "Ångbåt" till Öckerö
16 Avsked till sommaren. BOHUSLAN gäs-
tade Astor
18 Vårt nyaste museum: SANKT ERIK
19 Från flyktångbåt till kanalbåt
20 Nya Öckeröbåtar
21 KUNG RANE i Kongo
Öster om Orust
Nya Skäpesundsbron
22 Nya tag på Lindholmsfärjan

☆

Medlemsavgift

Medlemmar som glömt betala medlemsavgif-
ten får påminnelse istället för tidning
i samband med detta nummers utsändning.

☆

Omslag

Solig premiär för BOHUSLANs söndagsresor
till Käringön. Foto Dag Almén. 6 juli.

☆



Ångaren STORSKÄR lämnar Stockholm
på väg ut mot skärgården. Foto från
Waxholmsbolaget.

Succé för Käringön



Ångaren BOHUSLAN i Käringöns hamn. Foto Dag Almén.

Experimentet med Käringön som mål för fy-
ra förlängda marstrandsturer blev lyckat.
Ingen av turerna till Käringön behövde
inställas pga dåligt väder och antalet
resenärer blev stort. Stort var emellertid
också missnöjet med det korta uppe-
hållet på den trivsamma ön bland besätt-
ning och passagerare. Nästa säsong blir
uppehållet därför en timma längre.

Trots trängseln i Käringöns hamn fick BO-
HUSLAN plats längst ut vid piren medan
BYFJORDEN och AINA flyttade längre in.
Detta är vi mycket tacksamma för. Glad-
jande var också det stora intresset från
ortsbefolkning och sommarboende som inte
försummade sommarens få tillfällen när
ångbåten kom till Käringön. Vi vågar nog
tro på fortsatt lyckosam trafik på Käring-
ön, denna pärla bland Bohusläns öar.

Alla de, bland såväl besättning som pas-
sagerare, som i sommar efterlyst den tra-
ditionella biffen med lök därtill kan vi

lugna härmed: visserligen föll försöket
med smörgåsbord mycket väl ut men sakna-
den efter biff med lök har varit stor
och den kommer därför tillbaka, det lovar
vi.

Sista turen till Käringön den 17 augusti
blev tillströmningen av passagerare så
stor att STYRSÖ fick hjälpa till fram
till Marstrand och åter. Vi tackar Styr-
söbolaget liksom de resenärer som orsa-
kades en del besvär, alla kom emellertid
dit de skulle!

Dagturerna inleddes med den något annor-
lunda turen Orust runt den 15 juni och
som lockade 173 resenärer. Upphållet på
Gullholmen blev kort på denna verkliga
långtur som entusiasterna förmådde upp-
skatta.

Marstrandsturererna med BOHUSLAN gick varje
söndag från 29 juni till 17 augusti. När
BOHUSLAN var i Oslo den 13 juli ersatte

Trafiken på Tjörn

Sedan den statliga vägfärjeleden mellan Almön och Stenungsön satte i gång 8 mars stod det klart att något vidare statligt engagemang i båttrafiken på Stenungsund inte var att vänta. Staten ansåg att båttrafiken borde ha berörda kommuner som huvudmän.

På grund av vikande trafikunderlag drogs naturerna in 23 mars medan halvtimmestrafik behölls resten av dygnet. I slutet av april föreslog Transportrådet en ytterligare minskning av trafiken och en avgift på tre kronor per resa. Förslaget föranledde en regeringsuppvaktning och en namnsamling där 3000 personer krävde fortsatt avgiftsfri och statlig båttrafik, tyvärr utan resultat.

Den nya "terminalen", dvs bryggan vid Stenungstorg invigdes 9 april och medförde ökad bekvämlighet för resenärerna som nu kom närmare busshållplatser och affärer. Bryggan kostade drygt en miljon kr.

För den fortsatta båttrafiken i kommunal regi infordrades anbud och i slutet av juni hade sex anbud inkommit. Kravet var att fartygen skulle vara isgående och kunna ta 200 passagerare med resgods.

När den kommunala trafiken skulle börja 1 juli ansåg inte de rederier som skött trafiken fram till dess att de sagts upp utan fortsatte sin trafik efter den gamla tidtabellen. Fisketurståten MALONA, Kostertrafiks SVANO och Uddevalla Turisttrafiks SUNNINGEN gick således några dagar innan de gav upp.

1 juli började alltså "kommunernas rederier" sin trafik. De som lämnat lägsta anbudet och antagits var Bengt Kristensson med ALMÖN av Rönnäng och Sven-Ake Nyberg med SAGANA av Mollösund. Denserna fick emellertid ersättas med Tjörns kommuns TJÖRN en kortare tid då den saknade passagerarfartygscertifikat.

Den nya tidtabellen med ALMÖN och SAGANA alternerande innebär daglig entimmetrafik med förstärkning måndag-fredag mellan 05-09 och 15-18 då halvtimmetrafik hålls.

Trafiken med TJÖRN på linjen (Klädesholmen-) Rönnäng-Astol-Dyrön fick under sommaren samtrafik med passning på Dyrön med Gunnar Augustssons LÖVÖ på linjen Dyrön-Tjuvkielshuvud med fem turer dagligen (lördagar tre) i varje riktning.

Busstrafiken från och till Tjörn omfattade över sommaren sju direkturer till och från Göteborg måndag-fredag, lördag och söndag fyra.

På färjeleden Almön-Stenungsund sysselsattes från midsommar fyra färjor av Vägverkets större modell. Tjörns kommun har begärt dubbla färjelägen för att undvika att färjorna blockerar varandra under lossning och lastning.

Den nya Almöbron är nu under byggnad och beräknas kunna öppnas provisoriskt under slutet av 1981.

IK

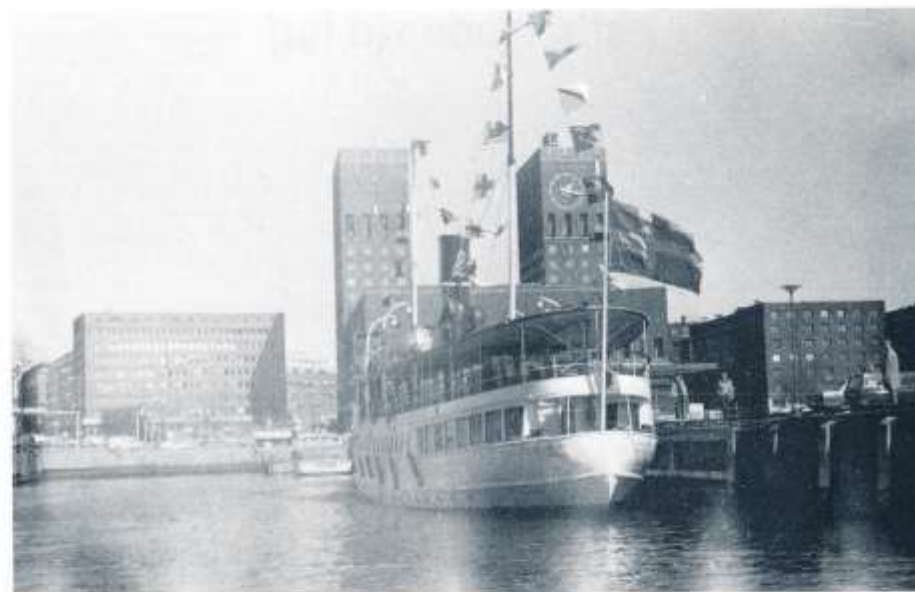
STYRSÖ som även skötte lördagstrafiken på Marstrand från 28 juni till 16 augusti. Tyvärr är utfallet på lördagsturerna sämre än på söndagarna i genomsnitt och de söndagar när BOHUSLAN fortsätter till Käringön är antalet resenärer till Marstrand relativt få, förmodligen beroende på att uppehållet i Marstrand uppfattas som allt för långt.

Sommarens sista tur till Marstrand och Astol beskrivs av Nils Boström på annan plats i tidningen. Tack alla ni som uppskattar lite annorlunda resmål!

Av sommarens 14 kvällsturer på onsdagarna från 28 maj till 27 augusti fick en

ställas in den 20 augusti på allt för dåligt väder och för få passagerare. Under Oslobesöket vikarierade STYRSÖ den 9 juli på en av sina turer till Bckerönässan. De övriga turerna genomfördes med gott resultat på den traditionella tretimmesturen genom hamnen, södra och norra skärgården. För musiken ombord svarade Angbåtsbandet, 18 juni förstärkt med SKF:s Blåsorkester och Bo Englund samt Tage Forss med son, Spel-Olles, Björboholmarna m fl. Ännu ett uppskattat inslag ombord var kökets nya utbud av ex vis varma smörgåsar vid sidan av det vanliga kafésortimentet.

Vårresan till Oslo



BOHUSLAN framför rådhuset i Oslo 25 april 1980.

I år var ångaren BOHUSLAN värrustad och klar för gång rekordtidigt. Anledningen var att Väst kustens Turistråd hyrt ångaren för en resa till Oslo där västkusten skulle marknadsföras för norska researrangörer.

Redan tisdagen den 22 april lämnade BOHUSLAN Göteborg för resan inomskärs mot Oslo. Under resan förvandlades caféet på akterdäck till informations- och utställningssalong för Turistrådet och de medverkande företagen. Första dagens mål var Grebbestad där vi på kvällen kunde köpa dagsfärska råkor.

Onsdagen fortsatte resan genom ett skärgårdslandskap som ännu var fritt från fritidsbåtar och turister. Vädret var idealliskt med akterlig vind och inte ens den öppna överfarten utanför Hvaleröarna bjöd på sjögång. För besättningen var in-farten genom den vackra Oslofjorden en upplevelse. På eftermiddagen förtöjde vi vid Rådhuskajen mitt i centrum av Oslo.

Under torsdagen och fredagen arrangerades träffar ombord för press- och resebyråfolk m fl, vilka blev väl omhändertagna

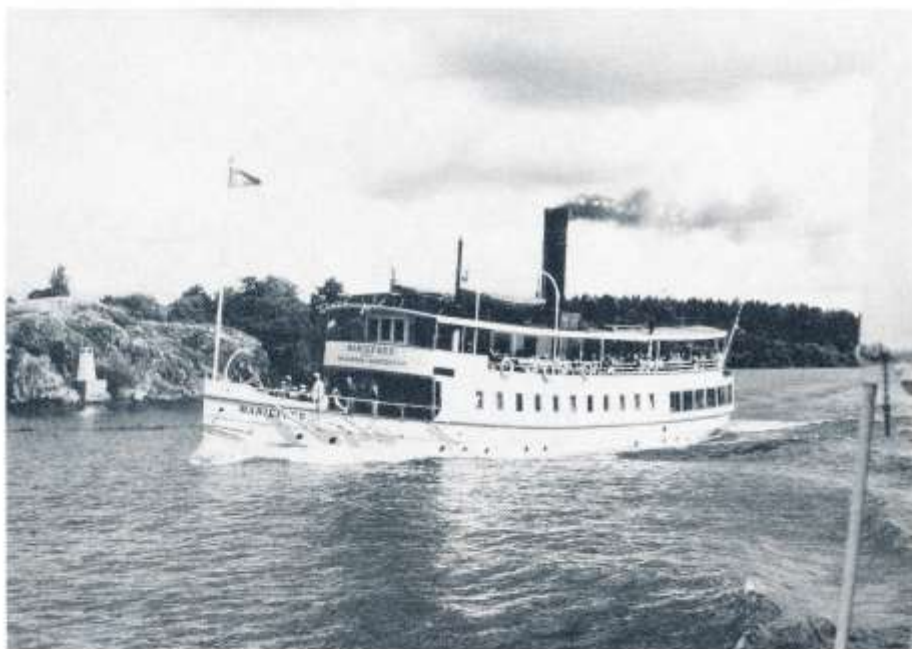
av representanter för de medverkande företagen och Turistrådet med organisatören Per G Persson. Under träffarna gjordes kortare rundturer på Oslofjorden samtidigt som gästerna serverades västkustbuffé i salongerna ombord. Mellan turerna passade besättningen på att gå iland för att se på stan. Till standardprogrammet hörde en tur med den backiga och slingrande Holmenkollbanen till Frognerseeterens fantastiska servering i fornordisk stil med goda gräddbakelser och milsviid utsikt över Oslofjorden.

På lördagen var det visning av BOHUSLAN för allmänheten. Under hela dagen strömmade Osloborna ombord och vi passade på att sälja ångbåtströjor, -böcker och -planscher. På eftermiddagen vinkade vi farväl till Oslo och BURDYSUNDS besättning som besökt oss då och då under dagarna i Oslo. Efter sex timmars gång nådde vi Strömstad där vi förtöjde under natten. På söndagen lämnade vi Strömstad och efter en nio timmars resa i bohsläns skärgård var vi åter vid Stenpiren i Göteborg.

GS

DROTTNINGHOLM och MARIEFRED

eldhärjade vid kaj



Tidigt på morgonen den 7 maj eldhärjades de välkända stockholms- och målärängarna DROTTNINGHOLM och MARIEFRED vid Klara Målarstrand. Fartygen var värrustade och klara för den nya säsongen.

Branden upptäcktes ombord på DROTTNINGHOLM av en person i närheten men hann sprida sig i den svaga vinden över till MARIEFRED innan brandkåren kom på plats några minuter efter det larmet gått vid halv fyra-tiden på morgonen. Även ångfartyget BJÖRKFJÄRDEN var i farozonen med räddades genom att aktern svängdes ut mot vinden.

DROTTNINGHOLMS förtöjningsgods brann emellertid av och hon gled långsides mot MARIEFREDS styrbordssida som blev värst åtgången innan branden effektivt kunde släckas genom en god insats från brandkåren.

Medan DROTTNINGHOLM totalförstördes ovan däck begränsades skadorna på MARIEFRED

till främre delarna av överbyggnaden och främre däckshuset på övre däck. Frontskottet på huvuddäck brändes igenom liksom övre däck. Expeditionen förstördes medan stymanshytten klarade sig. På övre däck totalförstördes styrhytten och matsalen liksom skyligheten och de båda livbåtarna. Skeppsklockan smälte i hettan. De moderna livbältena och flytredskapen i plast bidrog verksamt till att förvärja branden.

Även om radionyheter denna morgon fick oss att tro att båda fartygen var totalförstörda visade det sig snart att skadorna var begränsade, åtminstone på MARIEFRED. Redan nästa dag gick hon för egen maskin till Målarvarvet där uppröjningen började med hjälp av besättningen och medlemmar från Stiftelsen Skärgårdsbåten.

Mariefredsbolaget och Stiftelsen beslöt att låta renoveringen ske i två etapper i avsikten att ha MARIEFRED klar för tra-

fik omkring 1 juli, om än utan styrhytt och matsal. Reparationsarbetena gjordes vid Kummelnäs varv av flera företag och frivilliga och tog sju veckor.

Frontskottet förnyades liksom de skadade delarna av övre däck. Överbyggnades främre sidor byttes även liksom bryggskärmen och styrbords sparkplåt. Taket över blivande styrhytt och matsal fick även förnyas. Träet i avbärare, brädgångar och på barriärer fick nyttillverkas även i fönsterbågar, dörrkarmar och dörrar. Hela elsystemet i fartygets främre del fick läggas om. Sist, men inte minst, behövde säkerhetsutrustningen kompletteras med livbälten, flytredskap och kommunikationsbåt. En ny flaggstång med nysvarvad, förgyllt knopp satte punkt för första etappens återställande som gick till ca 330 000 kronor. Till detta kommer förlorade intäkter på över 100 000 kronor.

Redan lördagen 28 juni kunde MARIEFRED påbörja sommarens turer och 77:de säsongen mellan Stockholm och Mariefred där man dittills klarat trafiken med inhyrda fartyg. Kapaciteten var något begränsad ombord på MARIEFRED. På övre däck saknades styrhytten och kapten Insulander fick således stå utomhus. På matsalens plats fanns endast ett vindskydd medan akterdäck tillfälligt fick användas som matsal.

Efter sommarsäsongen fortsätter arbetena ombord med bl a ny styrhytt och matsal. Man räknar med att totala kostnaden blir ca 600 000 kronor innan MARIEFRED är helt återställd. Försäkringen täcker 250 000 medan återstoden måste samlas in.



Ångaren MARIEFRED efter den tragiska branden den 7 maj 1980.

Insamlingen för reparationen av MARIEFRED sattes omedelbart igång och överträffade snart alla förväntningar. Det är glädjande att stödet från föreningar och enskilda är så stort att man nu fått in 200 000 kronor! 150 000 fattas alltså - det är med andra ord inte för sent att lämna sitt eget bidrag.

Alla som bidrar med minst 100 kr får ett "räddningsdiplom" eller s/s MARIEFREDS historik, signerad och försedd med speciell stämpel. Skriv "Mariefred" på postgirotalongen. IK

TILL REPARATIONEN AV S/S MARIEFRED
POSTGIRO 55 50 01 - 7
STIFTELSEN SKÄRGÅRDSBÅTEN



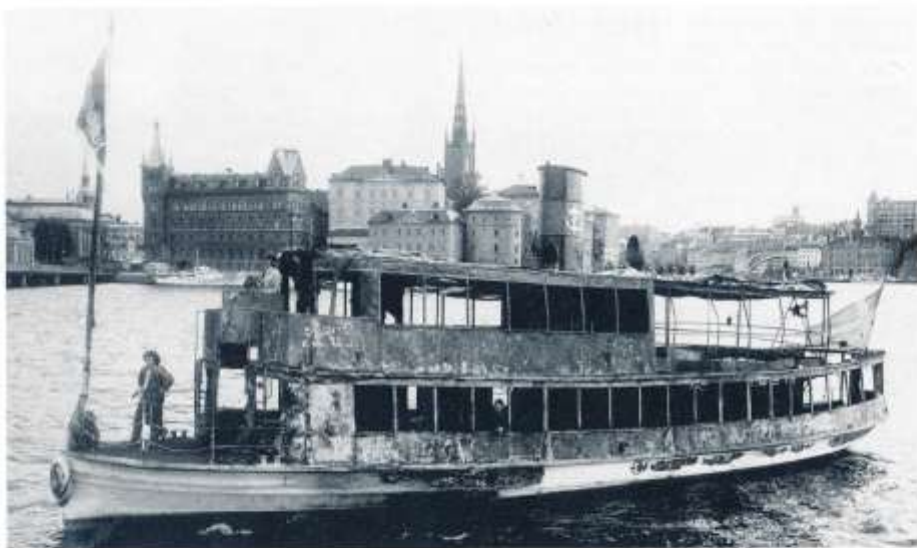
Öresund

"De stora båtarna", Öresundsbolagets ÖRESUND och ØRNEV, mellan Malmö och Köpenhamn skulle 1 oktober definitivt ersättas av de bärplansbåtar och westamaraner som bolaget låtit konkurrera ut de större och bekvämare passagerarfartygen.

Det planerade rederisamarbetet som skulle etableras i Öresund har spolierats i sis-

ta stund varför ÖRESUND och ØRNEV nu t v får fortsätta sin trafik men i konkurrens även med bilfärjorna STELLA och SVEA SCARLETT som flyttar sin Tuborgstrafik från Landskrona till Malmö 1 oktober. Landskrona blir därmed utan trafik på Danmark.

SS DROTTNINGHOLM



Ångaren DROTTNINGHOLM på provtur inför pressen den 10 september 1980.

Ångfartyget DROTTNINGHOLM stod inför sin tolfte säsong på Drottningholmslinjen där hon blivit en institution. DROTTNINGHOLM är oenom sin storlek väl lämpad för denna linje och var dessutom helt självbärande enligt ägarna, Strömma Kanal-bolaget.

DROTTNINGHOLM ersattes under sommaren av snabbgående lättmetallfartyget STRÖMMA KANAL med utökat sortiment i matsalen. Saknaden efter DROTTNINGHOLMS trevliga matsal var emellertid stor.

Det är därför glädjande att en nybildad förening, Ideella stödföreningen för ångaren Drottningholm, har tagit sig an den stora uppgiften att försöka återföra DROTTNINGHOLM till sitt gamla skick. Strömma Kanalbolaget har överlämnat DROTTNINGHOLM i befintligt skick till den nya föreningen som nu ämnar samla in de två miljoner (!) som det kostar att bygga upp fartyget igen.

Att det finns något att bygga på bevisas av det faktum att DROTTNINGHOLM onsdagen 10 september gjorde en högst remarkabel "come-back" vid Klara Mälarstrand. Chieften ombord, Bertil Sahlberg, hade noga undersökt maskineriet under sommaren och tillsammans med avbytaren Olle Malm-

qvist fått igång pannan och maskin. Inför en förvänad samling pressfolk kom så DROTTNINGHOLM - om än i övrigt likadan som när brandkåren for hem igen - för egen maskin till kaj vid Klara Mälarstrand. Efter information om planerna ombord på BJÖRKEFJÄRDEN återvände så vålnaden till gömstället ute i Hägersten där en annan eihärjad ångbåt också ligger, f.d. s/s WAXHOLM.

Det är viktigt att DROTTNINGHOLM inte glöms bort vid sidan av MARIEFRED och än viktigare att hon kommer i gång så fort som möjligt igen. Strömma Kanal-bolaget har lovat att hyra fartyget av föreningen när det är färdigt. Optimistiska bedömare gissar att det kan bli verklighet redan till nästa säsong.

"Ingenting är räddningslöst förlorat om man bara har den rätta glöden" för att citera sign Grand i DN.

IK

HJÄLP ELDSJÄLARNAS BAKOM DROTTNINGHOLM!
POSTGIRO 41 31 00 - 9
IDEELLA STÖDFÖRENINGEN FÖR
ÅNGBÅTEN DROTTNINGHOLM

Brand ombord

Brand är den typ av olycka som vi fruktar mest. Vad som förstörs genom brand är borta för alltid.

Tack vare en snabb insats av brandkåren kunde MARIEFRED räddas från total förstörelse. Det var en tröst i bedrövelsen att hon kunde repareras, ett arbete som kommer att ta lång tid och kosta mycket pengar. Från första dagen var alla överens om att MARIEFRED skulle repareras så fort som möjligt.

På DROTTNINGHOLM totalförstördes överbyggnaden medan skrov och maskineri går att använda. Återställandet kommer att gå till miljonbelopp. En ideell förening har bildats för att få igång den populära ångaren igen.

Vi får vara tacksamma över att ingen människa kom till skada vid den i övrigt så tragiska branden.

Vad som hänt visar att några garantier för ångbåtarnas bevarande inte kan skapas. Ett levande museum utsätts för risker hur aktsamma vi än försöker vara.

Vid ett sammanträde i Passagerarångfartygens Samarbetskommitté (PÅSK) den 24 augusti diskuterades åtgärder för att höja brandsäkerheten i fartygen.

Bl a betonades vikten av enhetliga rutiner i fartygen som regler för rökning ombord, tömning och kontroll av sopsäckar, stängning av dörrar mellan olika utrymmen, brandrond innan fartyget överges för natten etc. Det är också av största betydelse att alla i besättningen kan hantera fartygets egna brandsläckningsredskap genom att delta i regelbundna

brandövningar. Fartygen bör inte heller förtöjas för tätt intill varandra.

Vid sammanträdet presenterades en typ av brandlarm för fartygen när de ligger vid kaj. Det är ju då, när fartyget lämnas obemannat, som upptäckten av en eventuell brand fördröjs och konsekvenserna därmed kan bli allvarliga. Under gång är övervakningen ombord närmast total med besättning och passagerare i de rum där brand kan tänkas uppstå.

Ett antal detektorer i fartygets olika utrymmen är förbundna med en kabel till ett centralskåp och "känner" om rök uppstår (från en begynnande brand). Centralen ger då larm som genom en larmsändare överförs via telenätet till larmcentral i land (vaktbolag eller brandförsvaret).

En sådan anläggning upptäcker en brand innan den nått nämnvärd omfattning. Risken för falsklarm är emellertid öppenbar om någon kommer ombord för att elda, steka gröt eller bara puffa på en cigarr. Falsklarm kostar mycket pengar och man får därför inte glömma bort att vare sig koppla på eller ur larmet.

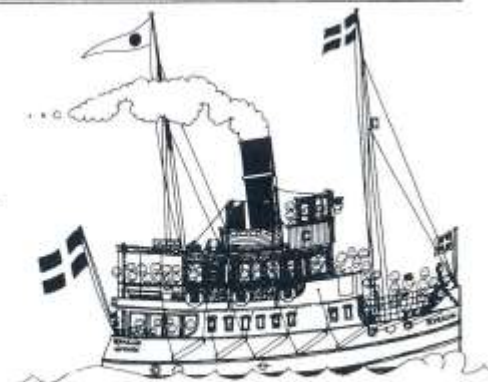
Medan de flesta larmanläggningar är stationära, exvis lagerlokaler, sticker ju ångbåtarna iväg från sin tilläggsplats dagligen, åtminstone sommartid. För att slippa larm om ledningsfel när man kopplar ur teleledningen måste man informera larmcentralen i land före avgången.

Men, fördelarna överstiger nackdelarna. Priset för en anläggning av detta slag håller sig runt 15 000 kr.

IK

Ångbåtströjor!

De populära ångbåtströjorna finns i blått med vitt tryck och i gult med blått tryck. Tröjorna är av T-shirttyp och finns i alla storlekar. Motivet finns på teckningen till höger. Priset är inklusive porto och exp.kostnader 35 kronor. Ring till ångaren BOHUSLÅN måndagar efter kl 19.00 och beställ så skickar vi mot efterkrav. Telefonnummer är 13 14 20 under vintern.



Nordisk Veteranskipsmøte i Oslo 1980



Samling vid Drøbak. Fr v KYSTEN I, SKJELSKØR og BØRØYSUND.

Ångaren BOHUSLÅNS resa till Tönsberg 1975 utgjorde inledningen till ett nordiskt samarbete för bevarande av veteranfartyg med ångbåten i högsätet - även om en och annan motordriven farkost av kulturhistoriskt intresse fått vara med på ett hörn.

Vid det soliga och välarrangerade veteranångfartygsmötet i Göteborg år 1976 bildades en samarbetskommitté i syfte att anordna liknande träffar varje sommar. Således var det danskarnas tur 1977. Nu blev det inte riktigt så. Ambitionerna var för högt ställda. Följande år tog emellertid danskarna emot i Köpenhamn och sommaren 1980 var det norrmännens tur med ett veteranskipsmøte i Oslo 11-13 juli - ett vällyckat arrangemang som de har all heder av. Inte minst deras intressanta programskrift som innehöll båthistoriska artiklar och presentation av de deltagande fartygen vittnar om noggranna förberedelser.

MANDAGEN 7 JULI

rådde en febrig verksamhet ombord på BOHUSLÅN. Lastbilar rullade ut på Stenpiren

och levererade förnödenheter som staplades på fördäck för att sedan stuvas undan på lämpliga ställen. Expeditionen förvandlades till förseglingseskad som plomberades av tullen för kommande behov. Ett skyfall äventyrade slutlastningen men när vi backade ut från piren strax efter kl 12 sken solen igen över nästan spegelblanka fjordar som inbjöd till utomskärsgång till Lysekil, vår första anhalt på norgeresan.

TISDAGEN 8 JULI

gjorde vi en ca fem timmar lång färd genom nöjesbåtmyllrande skärgård och över spegelblankt hav med taxifolk från Lysekilstrakten och

ONSDAGEN 9 JULI

hämtade vi våra vänner i Skaftö Hembygdsförening i Fiskebäckskil för en resa till Strömstad varifrån de tog sig hem igen med buss.

TORSDAGEN 10 JULI

började det stora äventyret - resan till Norge. Vi hade liksom 1975 stämt möte med



Ångfartyget KYSTEN I anländer till Tönsberg 10 juli.

KYSTEN I på Mågerøflaket utanför Tönsberg. Denna gång visade sig den med all rätt fruktade Oslofjorden från sin allra bästa sida med sol och svaga vindar. I väntan på den norska ångaren kunde vi t.o.m. ligga bi en stund och ta oss ett uppfriskande bad i Oslofjorden.

Med vår ångbåtskollega som vägvisare snirklade vi oss runt i den underbart vackra skärgården kring Tönsberg under ljudligt signalerade till både kända och okända som stod på stränderna och vinkade åt de tre flaggprydda fartygen. Den tredje var f.d. sälångaren och ishavsskutan SENDINGEN II av årgång 1917 som med sin tådkulemotor hade all nöda att hänga med i svängarna.

Så anlände vi efter en grandios skärgårdsfärd till Tönsberg som visade upp ett helt annat ansikte än 1975 - åtminstone vad vädret beträffar. Eldsjälen för KYSTEN I:s verksamhet, Birte Wetlesen, hälsade oss välkomna och erinrade om vårt tidigare besök i Norges "eldste by" vid en middag för besättningarna ombord i BOHUSLÅN.

FREDAGEN 11 JULI

hade vi stämt möte i Drøbaksundet där de övriga deltagarna skulle möta för gemensam konvoj in till Oslo. Vi avgick kl 11 från Tönsberg medan våra maskinsvaga kolleger hade stuckit en timma tidigare för att hinna i tid till samlingen vid Drøbak. Fjorden låg stilla och solen sken från en grann sommarhimmel där cumulusmolnen staplade upp sig in över land och gjorde scenen effektfullare när vi närmade oss målet.

I kikaren spanade vi in ångarna SKJELSKØR från Köpenhamn, ORION och NALLE från Göteborg. Akterut stänkade SENDINGEN II för full maskin och blåste vackra rökringar ur sitt "tuffrør" för att hinna fram i tid. Vårdfartyget BØRØYSUND och KYSTEN I var redan på plats och kl 14 kunde karavanen sätta sig i rörelse mot Pipervika i hjärtat av Oslo. Oscarsborgs anrika fästning hälsade med sin tretungade flagg och mötande fartyg lät sina sirener böla. Klockan 17 anlände vi till anvisade platser i närheten av det pampiga rådhuset



Livligt i Oslo hamn. På bilden syns BØRØYSUND, ORION och SKJELSKØR. I bakgrunden syns Nesoddenbåtarna PRINSESSEN och HULDRA.

medan regnet började blöta gatorna i den kongl. huvudbyn.

Resten av dagen bekantade sig besättningarna med varandra och beskådade de så olika fartygen som samlats för att fira 1980 års veteranskipsmöte.

LÖRDAGEN 12 JULI

skedde invigningen med tal av Oslo kommuns ordförande Albert Nordengren och i Oslo rådhus tog kommunen emot representanter från de deltagande veteranerna. Det var inte bara veteranbåtar som visades upp denna minnesrika dag. Veterantåg, veteranbilar och veteranspårvagnar förekom också. Av detta upplevde jag emellertid intet då jag var strängt upptagen med att sälja biljetter till söndagens rundturer på Oslofjorden tillsammans med diverse souvenirer såsom tröjor, väskor, planscher, böcker och vykort till den ström av intresserade norrmän som besåg vårt vackra fartyg. BOHUSLAN omnämndes i den norska pressen som "dronningen bland nordiska veteranbåtar". Tack för den blomman!

Den ganska jobbiga dagen avslutades med bankett i Meglerstuen - den stora festsalen i sjöfartsmuseet ute på det sommarfagra Bygdøy. Det kändes skönt att få krypa till kojs på styrmansexpeditionens soffa ett gott stycke in på det nya dygnet.

SÖNDAGEN 13 JULI

bjöd på ett strålande väder när de passagerarförande fartygen begav sig ut på rundturer på den stora Oslofjorden. Första resan gick till Sandvika innanför öarna på fjordens nordvästra sida. Där mötte veterantåget som tog passagerarna tillbaka till Oslo medan BOHUSLAN embarkerades av dem som föredragit att färdas med tåg till den vackert belägna förorten.

Klockan 15 bar det åter av på en uppskattad rundtur på några timmar. På återvägen samlades fartygen igen för att i samlad konvoj stäva in mot sina tilläggsplatser i Pipervika. Så var det roliga slut för denna gång med officiell avtackning kl 18.



Angarna BOHUSLAN och KYSTEN I med Akershus i bakgrunden.

MANDAGEN 14 JULI

Ägnades åt enskilda besök och inköp i Oslo före avgången kl 16. Själv passade jag på att under sakkunnig ledning av konservator Bård Kolltveit bese det vackra sjöfartsmuseet som ännu inte var färdigt när jag förra gången besökte Oslo.

Innan vi skiljdes åt samlades vi på BØRØYSUNDS akterdäck för att avtacka våra värdar. Befälhavaren på ångbogseraren NALLE fick som gåva en riktig ångvissla istället för den omusikaliska ångtyfonen som inte gjorde sig bland alla väljudande "flöjter". Ångvisslan monterades omedelbart och snart slösade NALLE med sin ånga för att alla skulle få njuta av det nya låtet som förde tankarna till ett betydligt större fartyg än den forna ångbogseraren i Oskarshamn.

Strax efter kl 16 ljöd vår egen präktiga ångvissla till avsked efter några minnesrika dagar i Norge. Färden ställdes mot Strömstad som nåddes på kvällskvisten.

TISDAGEN 15 JULI

stävade vi åter mot Göteborg - för omväxlings skull inomskärs tillsammans med myriader fritidsbåtar som trängdes i Sotenkanalen och många andra tränga passager. Det fordrades skärpt uppmärksamhet av befälhavare och rorsman för att undvika ombordläggning med oberäkneliga farkoster av alla de slag.

På kvällen lade vi till vid Stenpiren efter en arbetssam men rolig norgeresa. Sällan här väl en sommar förflutit med så lugnt och för det mesta soligt väder. Ingen har behövt vara rädd för att bli sjösjuk - inte ens på Oslofjorden.

Nästa veteranångfartygsmöte blir i Göteborg år 1982 då Sällskapet Ångbåten står som värd. Det skall bli intressant att se hur detta kommer att gestalta sig och vilka deltagarna då kommer att bli. Norrmännen har förvisso många intressanta projekt på gång.

Text och foto: DAG

DELTAGANDE VETERANFARTYG I ALDERSORDNING

1. S/S BØRØYSUND	1908
2. S/S KYSTEN I	1909
3. S/S BØHUSLÅN	1914
4. S/S SKJELSKØR	1915
5. M/S SENDINGEN II	1917
6. S/S NALLE	1923
7. S/S ORION	1929

Flertalet nämnda fartyg är välkända för "Ångbåtens" läsare men två debutanter fordrar kanske en närmare presentation.

ORION

byggdes sålunda år 1929 vid Helsingborgs varv som tjänstefartyg för östra lotsdistriktet under namnet KALMAR. Hon var ursprungligen 28,73 m lång och 6,0 m bred samt drevs av en compoundångmaskin om 300 IHK som gav den för sin tid moderna ångaren en fart av 9,5 knop vilket ansågs tillräckligt. När Lotsverket år 1955 fick ett nytt fartyg med namnet KALMAR döptes föregångaren om till ORION och fick nya arbetsuppgifter. År 1962 var det dags för modernisering. Ångaren förlängdes 3,6 m, försågs med oljeeldning samt en stor styrhytt med modern instrumentering.

Vid ångbåtsmötet 1976 var ORION synlig i Marstrand. Hon tillhörde ännu Sjöfartsverket men såldes 1978 till nuvarande ägarna Per Engwall och Anna-Lena Lindström i Göteborg vilka värdar henne väl som en av de få ångdrivna fartygen på västkusten.



SENDINGEN II

är ganska anonym för de flesta. Hon byggdes av trä i Vestnes vid Romsdalsfjord åt ett partrederi i Alesund som sällfångaren ISSTJERNEN. År 1935 byggdes hon om till passagerarfartyg för trafik mellan Bergen och Florøy. Hon förlängdes 10 fot och fick större överbyggnad men karaktären av ishavsskuta gick inte helt förlorad.

SENDINGEN II drivs idag av en tvåcylindrig Finnøy tänkulemotor modell 1940 som med sina 150 HK ger fartyget en blygsam fart av 8 knop.

År 1973 hamnade den f.d. ishavsskutan i Hellesvik i Nordland, några mil söder om polcirkel, och sedan 1979 tillhör hon Søndeled Veteranskiopsklub i nærheten av Risør på Sørlandet. En träbåt av typiskt norskt utseende är också värd att bevara - även om hon drivs av en motor vilken f.ö. också är unik bland dagens högeffektiva dieselmotorer.

Text och foto: DAG



Ovan: Motorfartyget SENDINGEN II i Oslo.

Till vänster: Ångfartyget ORION i Oslo.



"Ångbåt" till Öckerö



I somras återuppstod under veckan 7-13 juli trafiken med skärgårdsbåt från Göteborg till Öckerö. Öckerömässan som anordnades för andra året i följd hade hyrt in m/s STYRSÖ för Öckerötrafiken. Själva mässan hölls i ishallen där företaget huvudsakligen verksamma på Öarna i Öckerö kommun visade upp sina produkter. Förutom utställningarna arrangerades bl a teater, musik, familjesegling, helikopterrundturer (!) och nordiska mästerskap i damfotboll.

Måndag-fredag gick STYRSÖ fyra dagliga turer från Skeppsbron till Öckerö Hamn. Fredagen dessutom en sen kvällstur i samband med damfotbollens avslutning. Eftersom STYRSÖ gick de ordinarie turer till Marstrand på lördagen och söndagen kunde Öckerö ej få fyra dagsturer utan fick istället anlöpas på resan till och från Marstrand. BØHUSLÅN befann sig på veteranångbåtsmötet i Oslo och kunde därför inte gå sin vanliga söndagstur till Marstrand.

Under veckan som trafiken pågick visades stort intresse från allmänheten och de flesta turer var relativt väl besatta. Ombord på STYRSÖ fanns kaféserving

vilken utnyttjades flitigt av resenärerna. Signaturen Ervo i G-T reste med STYRSÖ och sade sig vara villig att till nästa val starta ett parti för att åter få skärgårdsbåt från stan till Öckerö.

Han jämförde båtens 1 tim 5 min med frisk sjöluft mot 2,5 tim i bil och färja med bensinavgaser som han upplevt några dagar tidigare.

Det är kanske dags att sommartid återuppta reguljär trafik med skärgårdsbåt från stan till Öckerö och de andra Öarna i norra skärgården.

Sista året Öckerö anlöptes av Öckeröbolagets båtar från Stenpiren var 1967. Två år senare upphörde trafiken även till de andra Öarna och Öckeröbolagets REGENT, BURÖ och TURISTEN lades upp.

En liten förklaring till varför STYRSÖ annonserades som ångbåt kan kanske vara på plats: Så länge som Öckeröbolagets motoriserade f.d. ångbåtar trafikerade skärgården kallades de för ångbåtar eftersom typen skiljde sig från Linjebussbåtar som kallades färjor trots att de ej var färjor.

GS

Avsked till sommaren

BOHUSLÄN gästade Åstol



En genom åren bestående önskan att få sig en rejäl ångbåtstur någong innan trafiken med ångaren BOHUSLÄN slutar för säsongen kunde tillfredsställas söndagen den 31 augusti. Natten innan hade det varit NO-lig vind och busväder - men till den här sista turen enligt turlistan hade ändå något hundratal passagerare infunnit sig på Stenpiren.

Kapten Forssblad hälsade välkommen genom högtalarna och hoppades på en fin dag, en förhoppning som infriades på så sätt att inga droppar från ovan irriterade, men mullet var det, förstås.

Slutmålet - efter angöring av bryggan eller skall vi säga kajen i Marstrand - var Åstols fiskeläge på en liten ö, inom synhåll från Marstrandsön. På ön syntes ett ungt par löga sina brunbrända kroppar i en liten badvik - så pass "sömmar" var det alltså! Solen bröt fram med silverglänsande strängar över vägorna på Älgöfjorden. Längre ut mot själva havet med Skallens fyr på Marstrandsön som begränsning för synfältet, vimlade det av segelbåtar med färggranna, svällande segel.

Förr i tiden var det annan färg på de segel som de hemmavarande kvinnorna på Åstol spanade efter mot horisonten i nordväst. När männen och sönerna kunde vara att vänta efter flera månaders fiske utanför Englands kust. Det var rödbarkade eller grå segel som kom till synes där ute och det blev fest i flesta stugorna. Någon skeppare hade dock kanske den tunga plikten att gå med sörgebud till någon eller några hustrur som ingen fick att hälsa välkommen hem.

Stort och svart ligger ett handsmitt ankare fastnaglat i berget vid ett av de små stråken man går på väg mot badviken. Ankaret skvallrar om att det funnits skutor av betydande storlek här på Åstol.

Passagerarna från BOHUSLÄN betraktas tydligen som "vänligt sinnade indianer" ty snart har öns kafé fullt vid borden, ortsbor och turister om varann. De senare har i grupper knallat runt och i vissa fall även bestigit "samhällets höjder" för att se på utsikten. Det finns också mycket att titta på nere vid sjöbodarna och bryggorna. Tinor och garn, långrevar och ryssjor samt bojar och märken av alla de slag

som användes för att markera utlagda redskap.

"Ljugarbänken" är upptagen - någon gubbe har stuckit in händerna bak rockskörten. Allt dryftas från Björn Borgs senaste TV-bravader på tennisplan till för och nackdelar med den eller den fiskeplatsen.

Xven ombord på BOHUSLÄN kan man få ta del av äldre passagerares erfarenheter. En tidigare marstrandsbo pekar ut skäret Viten där han ofta legat och fiskat till "koket" som han säger. En dam påpekar att hon alltid vid söndagsturerna på kvällen mot Göteborg sprang upp på kommandobryggan för att ta plats; det var trångt om saligheten på Marstrandsbolagets båtar.

Ett stolt seglande svanpar med sina sex ungar i brun fjäderskrud håller sig på något avstånd från farleden i Albrektsunds kanal. Ljungen står vackert i blom i bergsskrevorna och rönnbärens cinnoberröda klasar vittnar om höst i det gröna bladverket.

Damen på långbänken kommer i en stillsam dispyt med sin väninna som vill påstå att hennes mamma rest med BOHUSLÄN redan på kung Oscars tid. -Men kära du, BOHUSLÄN byggdes ju 1914 och då var "gamle kungen" död sedan flera år!

Någon resenär påpekar uppe hos kaptenen att nu minskar farten i kanalen men den uniformsklädde svarar heit prosaiskt: -Det är bara lågorna under pannan i maskin som minskar!



Ångaren BOHUSLÄN med steamen i topp.

På denna sista tur för säsongen finns många tyskar och engelsmän och för dem är denna nostalgiska ångbåtstur något alldeles extra. För göteborgare och västsvenskar är ju denna gamla ångbåt något som ganska självklart hör sommaren till. Sins emellan diskuterar resenärerna om hur alla dessa frivilliga krafter ställer upp ombord av ideella skäl och jobbar utan betalning. Slutsatsen blir alltid: men tänk en sän massa arbete med servering och disk allt annat ombord...

Under hemfärdens mellanspel vid kajen i Marstrand i väntan på avgång, ser vi seglarna från fjordens smäckra båtar komma brunbrända känkande på segelsäckar och andra pinaler på väg till "spärvagnsfärjan" mot Koön och bilarna. Tack skall ni ha för all färgglädje där ute på havet, även om man fick avnjuta färgskalan på långdistans med båtarnas segel i rödvitt, mörkt lila och läskigt ljus karamellgröna kombinationer!

Och till sist en minnesbild från den vida havshorisonten där fortfarande och trots allt fyren Pater Noster trotsigt står kvar. Med Pater Noster-skären uppradade på linje med blått hav emellan påminner de om ryggenerna på ett Storsjöodjur av Loch Ness-typ. Då ser vi i fantasien ett jättestort havsvidunder vältrande sig medan solen står som en spotlight som förgyller upp bilden från det storslagna västerhavet! Tack för den här underbara utflyktsdagen med ångaren BOHUSLÄN!

NILS BOSTRÖM



Den klassiska bilden av fiskarens tillvaro med bostad, sjöbod och flytande arbetsplats.

Vårt nyaste museum:

SANKT ERIK

Käntligen, efter många diskussioner och segdragna förhandlingar, har den gamla isbrytaren SANKT ERIK ex ISBRYTAREN II förtröjts vid Gallärvarvet i Stockholm som museum i Sjöhistoriska Museets regi.

Självfallet är det orimligt att begära att Stockholms Hamn skall kunna driva SANKT ERIK som en fungerande isbrytare. De enorma kostnaderna blev naturligt nog helt oacceptabla för ett 65 år gammalt fartyg som endast är användbart vid särskilt svåra isvintrar då bogserbåtarnas kapacitet är otillräcklig. Säkert skulle också både Sjöfartsverket och de ombordanställdas organisationer ha en hel del att anmärka på såväl utrustning som inredning som inte fyller dagens stränga fordringar.

Det är därför glädjande att landets på sin tid största och starkaste isbrytare fått en tryggad åldersom som museum, väl värt att besöka av den som är intresserad av hur man levde ombord på en gammal isbrytare som var igång så sent som

vintern 1977.

I salongen har uppussaren dukat till middag och i hytterna ligger arbetskläder och tidningar. Besättningen har tydligen gått iland, alla utom befälhavaren som sitter i sin hytt under bryggan och skriver i skeppsdagboken.

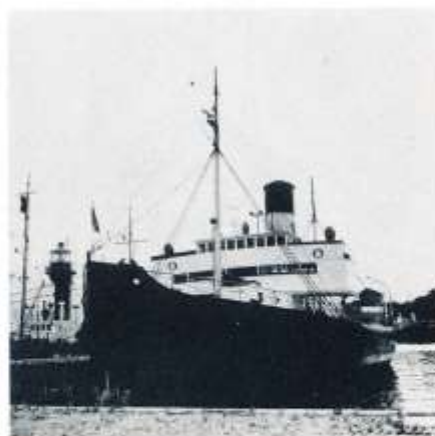
Det hela är verkligen trevligt ordnat. Ännu är dock ej allt färdigt. Pannrum och främre maskinrum var vid mitt besök ej iordningställda för besök men det skall bli så småningom har man lovat. I aktere maskinrummet dras den stora huvudångmaskinen långsamt runt med hjälp av en elmotor.

SANKT ERIK har fått sällskap med fyrskeppet SYDOSTBROTEN som förhalats från Vasavarvet och nu får beses för samma pris som SANKT ERIK - väl värt de tre kronor som det kostar. Det tycker åtminstone

DAG

Till vänster: ISBRYTAREN II vid Fjäderholmarna 1955. Foto Dag Almén.

Nedan: SANKT ERIK (f d ISBRYTAREN II) som museifartyg. Foto Dag Almén 22 aug 1980.



Tekniska data

ISBRYTAREN II byggdes vid Finnboda Varf år 1915 för att kunna hålla isrännorna öppna genom Stockholms skärgård. Men hon hyrdes också ut till staten för olika uppdrag innan statliga isbrytare anskaffades med början 1926.

Hon är 61 m lång, 17 m bred och har ett djupgående av hela 6,5 meter. Hon drivs av två trippelångmaskiner om tillsammans 4000 IHK. Den aktra om 2800 IHK gjorde 90 varv/min och den förliga om 1200 IHK 200 varv/min. Fyra stora ångpannor med vardera 229 m² eldyta slukade 2,5 ton kol per timme eller 1 ton olja efter övergången till oljeeldning 1959. Detta år bytte hon namn till SANKT ERIK som ju är Stockholms skyddshelgon. För driften fordrades en besättning på ca 30 man. Kommandobryggan, som ursprungligen låg ett däck lägre, var ännu på femtiotalet öppen men byggdes in i samband med renoveringen 1959.

DAG



SANKT ERIKs imponerande skorsten. Foto Dag Almén 22 aug 1980.

Från flyktingbåt till kanalbåt

På grund av att s/s DROTTNINGHOLM brann har Strömma Kanalbolaget i sommar använt m/s STRÖMMA KANAL i trafiken Stockholm-Drottningholm tillsammans med m/s ANGANTYR. På linjen Stockholm-Sandhamn genom Strömma kanal har man haft KARL JOHAN in-chartrad, en träbåt med en mycket växlande historia.

Den byggdes i Berlin 1944 som lustjakt åt japanska legationen därstädes. Namnet var NIHON MARU. Svensk blev hon när japanerna flydde med henne till Sverige. 1948 var hon hemmahörande på ostkusten och köptes år 1949 av Västanfläkt i Göteborg. Efter ombyggnad till rundtursbåt på Falckenbergs Varv sattes hon 1950 i trafik som VXSTANFLAKT 6.

Västanfläkt upphörde med sina turer 1966 och året därpå gick VXSTANFLAKT 6 i beställningstrafik. 1968 köptes båten av Evert Holm i Strömstad, där den som PLUTO ersatte STYRSÖBADEN, f d VXSTANFLAKT 2, i trafiken till Styrso.

1977 såldes PLUTO vidare till Smögen där hon sommaren därpå, efter att GM-motorn från 1950 bytts mot en Scania dieselmotor, började gå i linjetrafik mellan Malmö

och Bovallstrand. Mellanstationer var Tängen, Smögen, Kungshamn, Hasselösund, Tryggö, Ramsvik och Hunnebostrand. Torsdagar lär AVANT, som hon nu hette, ha gått ända till Halden.

Nu senast har hon hamnat i Stockholm och fått heltäckande överbyggnad med styrhytt ovanpå. KARL JOHAN är namnet och den tillhör Rederi Karl XII som även har KARL XII (men inte KARL I-XI). Båtarna används huvudsakligen för beställningsresor men i sommar har alltså KARL JOHAN använts i passagerartrafiken mellan Stockholm och Sandhamn inre leden via Kolström och Strömma kanal.

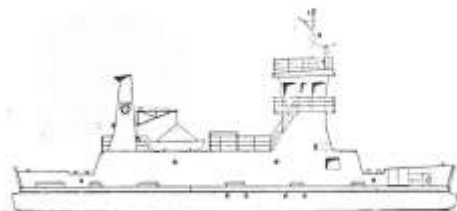
SN



VXSTANFLAKT 6 i Lilla Bommens hamn i Göteborg. Foto Per Ahlquist.

Nya Öckeröbåtar

NORDÖ III



Öckerö kommun fick under sommaren sin tredje bilfärja, NORDÖ III, för trafiken på nordöarna. Den är lika stor som NORDÖ I och II vilka byggdes 1969.

NORDÖ III är 30,52 m lång, 8,43 m bred och har ett djupgående på 3 m. Skrovet är byggt i stål och avsett för gång i is. En 7-cyl. 2-takts Alpha Diesel om 770 hkr ger färjan en fart av 11 knop. NORDÖ III kan föra 248 passagerare och har två fordonsfiler, vardera 29 m lång för 50 tons last. För passagerarna finns en mindre salong på babordssidan och en större salong under däck. Styrhytten är belägen över fordonsfilerna. De tidigare färjorna har styrhytt i sidan.

När NORDÖ III var på väg från byggnadsvarvet Asiverken i Åmål den 30 maj fick hon fel på styrmaskinen i Göta Älv. Färjan skulle torrsättas i Göteborg för att genast sättas i trafik på Öckerös nordöar. Svårigheterna med styrmaskinen medförde att NORDÖ III låg stilla nästan hela sommaren. Styrmaskinen var den första elektronikstyrda av Sjöflotte tillverkning. Inte förrän 1 augusti kunde färjan äntligen sättas i trafik.

18 augusti infördes nya tidtabeller för buss- och båttrafiken i Öckerö kommun. Busstrafiken mellan färjeläget och samhället på Björkö utökades och bilfärjorna på nordöarna (Knippla, Hyppeln och Röro) började anlöpa det nya färjeläget på Burö som förbinds med Hälso och Öckerö genom en ny väg. Busstrafiken på GS linje 27 Hönö-Öckerö-Hälso utsträcktes därvid till Burö färjeläge vissa turer.

Från Norge har kommunen inköpt ett mindre passagerarfartyg i lättmetall, byggt 1977 vid Fjellstrand, Omastrand. Fartyget hette som norskt VESLESTRIL och är 17,55 m långt, 5,47 m brett med ett djupgående på

POLSTJERNAN



bara en meter. Det finns 78 sittplatser ombord. Två Caterpillar dieselmotorer på 275 hkr vardera ger fartyget en fart av ca 15 knop. Det nya namnet blir POLSTJERNAN efter föregångaren som nu definitivt har tjänat ut efter 25 år i ötrafiken.

Nyförvärvet är av norskt utförande avsett för sidotillägning vilket passar dåligt i den avsedda trafiken. Ombyggnad för stävtillägning med ingång och trappa förut skedde därför vid Djupviks varv innan nya POLSTJERNAN kunde tas i bruk.

Gamla POLSTJERNAN byggdes redan 1890 som lotsångare på Vänern och såldes 1929, då nuvarande lotsångaren med samma namn byggdes, till Mariestads Bryggeri och motoriserades. 1955 kom POLSTJERNAN till Göteborgs norra skärgård, byggdes om och fick nytt maskineri.

IK

UR BOHUSLÄNINGEN 30 mars 1927:

"Namnskyltar på bryggorna

Marstrandbolaget kommer i dagarna att låta uppsätta namnskyltar på flertalet av de bryggor som anlöpas av bolagets ångare. Till att börja med kommer ett 20-tal namnskyltar att uppsättas, främst i Göteborgs norra skärgård samt stationerna norrut till Lysekil."

KUNG RANE

i Kongo

En gammal historia lyder: "-Är det Fingal Olsson som sitter där borta? -Nej han är död. -Jamen han rör ju på sig!"

Om vi ställer frågan: Är det KUNG RANE som knallar omkring på Kongofloden? Då svarar alla som känner bohussängarnas öden "-Nej den skrotades 1953. -Jamen han rör på sig" säger nu vissa några år gamla rykten. Svenskar som varit i Kongo, bl a i FN-tjänst under Kongokrisen, tycker sig ha känt igen KUNG RANE, BORGILA eller "en waxholmsbåt" (för några är alla skärgårdsbåtar waxholmsbåtar).

Kongo, nuvarande Zaire, var före frigörelsen 1960 en belgisk koloni. Bohuslänska Kustens ångare BORGILA, KUNG RANE, BOHUS och ROBERT THORBURN såldes på 1950-talet till Belgien, där det var meningen att båtarna skulle skrotas. Enligt uppgift var KUNG RANES försäljningspris år 1953 66.000 kr vilket tyder på att ångaren inte var helt driftsoduglig.

SW

Är det KUNG RANE på Kongofloden?



Nya Skåpesundsbron

invigdes torsdagen 3 juli av länets vägdirektör. Medan den gamla bron från 1939 kostade 190 000 kronor gick den nya bron på 16 miljoner. Det tog 15 månader att bygga den och själva bron är 248 meter lång, 10,5 m bred. Segelfria höjden är 21 meter.

Öster om Orust

I Vikarvets årsbok 1949-51 finns uppsatsen "Om fjordar och fjordnamn" författad av Erik Ljugner. Han skrev bland annat om vattnet öster om Orust, mellan Havstensfjorden och Hålsfjorden. Ingenstans har man kunnat hitta något namn på denna fjord, vilket är konstigt när betydligt mindre vattenområden i Bohuslän har sina namn utsatta på kartor och sjökort.

Därför försökte Ljugner införa namnet Fräknefjord på sitt hemnavatten, i en vetenskaplig avhandling om den svenska skagerrackkusten som han skrev 1927. Namnet anknuter till häradet Fräkne. Svensk Uppslagsbok lär ha med namnet i upplagorna 1932 och 1949. Ett par däckade motorbåtar som bl a på 30-talet gick i trafik, förmodligen mellan Stillingsön och Ljungs-kile, hette FRÄKNEFJORD I och II. Vem vet mer om båtarna?

Sjöfartsverket har inget emot att sätta namnet Fräknefjord i sjökorten. Ärendet ligger nu hos Statens Lantmäteriverk, vars ekonomiska karta (är den billigare än andra kartor?) är riksligare vad gäller namn.

SW



Nya tag på Lindholmsfärjan

Lokaltrafiken med färjor i Göteborg har under en lång följd av år gått kräftgång med stadigt sjunkande passagerarsiffror. Sedan 1970 har bara färjelinjen Haket-Lindholmen (Hisingstad) funnits kvar för allmän trafik. I samband med Stena Lines utvidgning av terminalområdet västerut förbi Hakets färjeläge utreddes frågan om nedläggning av färjetrafiken alternativt flyttning till Rosenlund öster om Stenaterminalen. Kommunen beslöt att färjetrafiken skulle vara kvar på prov från ett nytt färjeläge vid Rosenlund.

Den 5 maj invigdes den nya linjesträckningen och samtidigt infördes spårvägens kuponger och kort på färjan. Liksom tidigare går det också bra att betala med polletter på färjan. Största nyheten är kanske att cyklar och mopeder får tas med utan avgift.

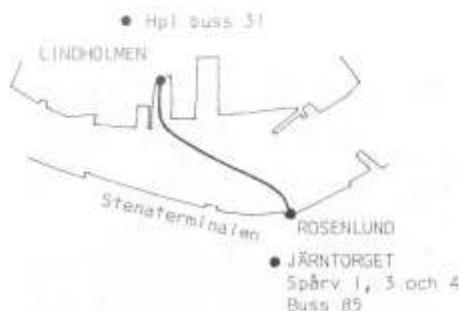
Redan när färjetrafiken vara eller inte vara fick publicitet förra hösten vändes den negativa trenden beträffande antalet resande. Sedan färjelinjens omläggning i maj har antalet passagerare ökat från ca 260 till 340 per dag under september och antalet cyklar/mopeder från ca 40 till 150 per dag. Det är givetvis glädjande att Lindholmsfärjan börjat upptäckas av allt fler. En tur med färjan är ju ett bra sätt att slippa cykla över någon av broarna. För att trafiken skall säkras för framtiden behövs dock helst ännu fler resenärer.

Lindholmsfärjan har sitt ursprung från 1899 då Göteborgs Nya Ångslups AB satte in den nybyggda ångfärjan VICTORIA på linjen Nya Kajen-Hisingstad. Nya Kajen fick senare namnet Masthuggskajen och färjeläget fick namnet Sänkverket. 1917 övertogs all hamntrafik av Göteborgs Hamn som ersatte VICTORIA år 1920 med den nybyggda FÄRJAN 3. 1927 kom FÄRJAN 6 som fortsatte på linjen ända till 1963. Under högttrafiken kompletterades "Sexan" med extrainsatt ångfärja. 1960 revs Sänkverkets färjeläge och ett nytt byggdes vid Haket. Sedan 1963 har motorfärjan DAN BROSTRÖM varit Lindholmsfärja. Trafiken drivs sedan 1972 av Styrsöbolaget som vid motorfärjans varvsbesök hyrt in den gamla ångdrivna FÄRJAN 4. Även det nya färjeläget vid Rosenlund är avpassat så att det kan trafikeras med ångfärja.

65



Lindholmsfärjan DAN BROSTRÖM på nya linjesträckningen premiärdagen den 5 maj 1980.



TURLISTA

Fr o m den 5 maj 1980

MANDAGAR-FREDAGAR			
FRÅN ROSENLUND		FRÅN LINDHOLMEN	
05.40	15.00	05.50	15.10
06.00	15.20	06.10	15.30
06.20	15.40	06.30	15.50
06.40	16.00	06.50	16.10
07.00	16.20	07.10	16.30
07.20	16.40	07.30	16.50
07.40	17.00	07.50	17.10
08.00	17.20	08.10	17.30
08.20	17.40	08.30	17.50

LP-skivan ANGBÅTSMUSIK PÅ S/S BLIDÖSUND



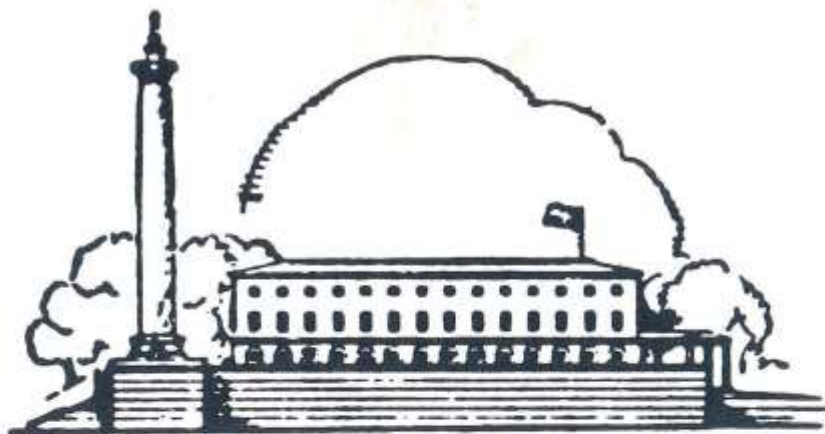
LIVE OMBORD PÅ
s/s BLIDÖSUND

Roslagens Skeppslagsvänner är en ideell stödförening för s/s Blidösund, Stokholms skärgårds sista kolelda ångfartyg. Varje sommar sedan 1973 har föreningen arrangerat lustturer med levande musik ombord i skärgården. 1978 spelade vi in en LP-skiva med denna musik. Du får höra Jazz Doctors, Thorstein Bergman, Cave Stompers, Iggesundsgänget, Gunnar Lidbergs kvintett, Arne Domnerus kvintett, Fol och Rackare, Kustbandet, Jeja & Stefan samt Björn Ståbi, Per Hans, Kalle Almlöf. Dessutom ljud från fartygets maskinrum m.m. Ljudet är genomgående av hög kvalitet.

Gert Palmkrantz har gjort inspelningarna. Skivan kostar 40:- inkl porto och kan beställas genom att beloppet insättes på Roslagens Skeppslagsvänner postgiro 85 37 96 - 1. Glöm inte att ange att det gäller köp av LP-skivan samt antal. Skriv tydligt namn och adress, texta helst. Köpet av skivan innebär förutom att du själv får glädje av den ett bidrag till s/s Blidösunds fortsatta existens.

ROSLAGENS SKEPPSLAGSVÄNNER

c/o Öhrqvist
Laura Grubbs väg 22
183 64 Täby
pg 85 37 96 - 1



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.