

**ÅNGBÅTEN**



Årg 18 • Juni 1982 • Nummer

**55**



## Ångbåten 55

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.

Tel till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren  
under seglationssäsong: 031-131450,  
under vinteruppläggning vid Skepps-  
bron: 031-131420.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamm.

Redaktionen utgöres av:  
Ingvar Kronhamm tel 031-512220  
Gunnar Söderberg 188805  
Stefan Westerberg 142276

Bidrag till tidningen bör sändas di-  
rekt till redaktionen under adress:  
Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Be-  
svärsgratan 2, 411 29 Göteborg.

Adressförändringar meddelas till  
Nils Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift  
är 30 kr per år.

## Omslagsbilden

Ångslupen KUNGÄLF. Vykort, foto Therese  
Nilsson. Se vidare artikel inne i tidning-  
en på sid 17!

## Sommartursprogrammet 1982

Med detta nummer av Ångbåten sänder vi  
sommartursprogrammet "Skärgårdsturer från  
Göteborg 1982". Skulle Du få två program  
ge då bort det ena till någon som Du vet  
uppskattar det!

Studera programmet och Du finner en hel  
mängd trevliga båtresor Du kan göra i  
vår vackra skärgård: med YLVA till Hönö  
och Uckerö, med BOHUSLÄN och STYRSÖ till  
Marstrand, med BOHUSLÄN till Käringön,

## Innehåll

- 3 DROTTNINGHOLM åter i trafik
- 4 STORMPRINCESS till Sällskapet Ångb.
- 6 Fraktbåten till Kläddesholmen
- 9 Hamnlotsarna borta
- 10 Kulturbåtsinventering
- 11 Ringlinjen. Fiska med ASTA.
- 12 Göta kanal 150 år
- 13 Kanal- och sjöfartsmuseet i Motala
- 14 Arbeten ombord
- 16 Museer i Bohuslän
- 17 Kungälfsbåten
- 22 BLIDDSUNDS nya ångpanna
- 24 Ångbåsturer i Sverige
- 27 Vad händer med Eriksberg?

Ångbåten 55 var klar för tryckning 1 ju-  
ni och trycktes i 2.000 ex.

## Medlemsavgiften

Den som händelsevis ännu inte betalat å-  
rets medlemsavgift - liksom den som öns-  
kar bli medlem - kan betala 30 kronor på  
postgiro 62 16 06 - 3 eller bankgiro 673  
-68 62, Sällskapet Ångbåten.

Använd postens eller bankens inbetal-  
ningsblanketter. Av sparsamhetsskäl sän-  
der vi inbetalningskort med tidningen  
endast en gång per år.

Skriv tydligt namn och adress!

kvällstur med BOHUSLÄN för att inte näm-  
na de olika turerna till Trollhättan un-  
der Fallens Dag.

Två nyheter vill vi framhålla. De båda  
båtluftarpaketerna och BOHUSLÄNS turer i  
norra Bohuslän i juli hoppas vi kommer  
att locka många resenärer som vi kanske  
inte annars når.

Tag med Dina vänner och känn Er

VÄLKOMNA OMBORD!

## DROTTNINGHOLM åter i trafik !



"Nya" DROTTNINGHOLM invigningsdagen den 14 maj 1982. Styrhytten går från  
sida till sida och akterdäcket saknar ännu regnskydd. Livbåten har flyt-  
tats upp på taket medan en stuv flytredskap skymmer skorstenen.  
Foto: Christer Samuelsson.

I maj 1980 eldhärjades Strömma Kanalbolags  
ångfartyg DROTTNINGHOLM och förvand-  
lades till ett sotigt vrak. Även ångaren  
MARIEFRED skadades svårt vid branden men  
kunde hjälpligt repareras för att komma  
i trafik senare under sommaren.

DROTTNINGHOLM drog undan i en mälarevik  
där de närmast sörjande snart konstaterade  
att mitt i all bråten föreföll maskinrummet i  
det närmaste oskadat. En provtur bekräftade  
förhoppningarna - se Ångbåten nr 50 - och  
under vintern började återupbyggnadsarbetet  
vid Högmarsö varv.

Den ideella stödföreningen för ångbåten  
Drottningholm startade en insamling och  
beställde tallriker från Gustavsberg med  
ångarens porträtt och baksidetext där  
DROTTNINGHOLMS gudmoder prinsessan Chris-  
tina uttalar sitt stöd för insamlingen  
för fartygets återställande. Tallriken  
säljs ombord.

Till en början gick det av olika anled-  
ningar trögt med arbetet men under den  
gångna vintern accelererade och forcerades  
arbetena samtidigt som de nya delä-  
garna i DROTTNINGHOLMS rederi Mälardar-  
nas Ångfartygs AB deltog i utrustningen.

Den 14 maj var det dags för återinvig-  
ning och DROTTNINGHOLM har därmed åter-  
upptagit sin trafik på Strömma Kanals  
linje Stockholm-Drottningholm där hon  
sedan 1969 blivit en institution.

Allt blev inte klart till i år men resul-  
tatet är glädjande. Matsalen har tillfälligt  
inrättats på akterdäck innan den i  
vinter flyttar en trappa upp igen. En ny  
trappa leder direkt från entrén upp till  
övre däck medan den aktertrappans läge  
diskuteras. Köket har blivit större och  
den gamla tränga toaletten har ersatts  
av två rymligare. Mellandäcket har åter-  
fått sina stora fönster i träramar och  
skotten (i stål) är ådrade som bästa trä-  
paneler.



# STORMPRINCESS till Sällskapet Ångbåten



Bogserbåten STORMPRINCESS är Sällskapet Ångbåtens nytillskott. Båten som är byggd 1908 har hela tiden gått för Bogserings AB Stormking. Bilden visar STORMPRINCESS i ursprunglig färgsättning med svart skrov och namnet målat på skrovet. Foto Krister Bång 26 april 1963.

En av de mindre och genuinare bogserbåtarna i Göteborgs hamn har tillförts Sällskapet Ångbåten som gåva från Röda Bolaget, Göteborgs Bogserings- och Bårgnings AB.

Det är Bogserings AB Stormkings bogserbåt STORMPRINCESS som, så att säga, blir "museiföremål" i vår lilla flotta av kustångare och hamnfärja.

Det skall genast sägas att STORMPRINCESS saknar ångmaskineri, den är sedan 1956 utbytt mot en Skandiaverkens råoljemotor. Det är faktiskt denna som gör STORMPRINCESS intressant när så gott som alla andra småbogserare har fått högvarviga dieselmotorer.

STORMPRINCESS är en ursprunglig "stormare", byggd 1908 på Wilhelmsbergs mekaniska verkstad för Bogserings AB Stormking i Göteborg.

Wilhelmsbergs mek verkstad låg vid nuvarande kaj 101 i Frihamnen och fungerade som reparationsverkstad för bogser- och kanalbåtar. För detta ändamål tillkom en slip 1883. Varvet byggde även en del bogserbåtar, bl.a. för Ryssland.

Wilhelmsberg avvecklades när Göteborgs Frihamn började byggas. 1913 skedde besiktningen av STORMPRINCESS på varvet men 1915 vid Lundby mek verkstad. Varvsområdet försvann helt 1916 när arbetet med Frihamnen kommit så långt.



STORMPRINCESS på prov- och instruktionstur till Fartygsmuseet i Lilla Bommen den 4 maj 1982.

Såväl ångpanna som maskin byggdes av Wilhelmsberg. Det var en compoundmaskin på 100 ind. hkr. STORMPRINCESS är 16,56 meter lång och 4,22 m bred. Skrovets djup är 2,40 m, djupgåendet ca 2,25 m.

Längst förut under däck ryms förråd och under styrhytten, för om maskinrummet, finns inredning för besättningen. Akter om maskinrummet finns ett förrådsrum.

Besättningen bestod av tre man, skeppare, maskinist och eldare. Efter motoriseringen är det två man, skeppare och motorskötare.

Redan från början förefaller STORMPRINCESS ha fört passagerare vid sidan om de vanliga bogseringsuppdragen. De första besiktningsevenen från den tiden beskriver fartyget som "4:e klassens ångfartyg". Som exempel kan nämnas att ångaren GÖTEBORGS tillhörde första klassen, LYSEKIL andra klassen, skärgårdsångaren STYRSÖ tredje medan slupar och mindre bogserbåtar tillhörde fjärde klassens ångfartyg.

STORMPRINCESS fick före 1915 föra 43 passagerare inomskärs till Marstrand, detta utan ett enda livbälte ombord men väl sex livbojar.

Sedan Statens Fartygsinspektion inrättats blev kraven strängare och för de då 48

passagerarna i inre fart krävdes livbälten för var och en utom på Göta Älv då antalet passagerare fick utsträckas till 66.

I huvudsak bestod STORMPRINCESS arbetsuppgifter av prämbogseringar i Göteborgs hamn. Gasverket var en stor kund hos Bogserings AB Stormking vars bogserare skötte transporter av kolprämar mellan fartyg och upplag. Den smalspåriga Västgötabanans slapp dyrbara omlastningar genom att köra ombord järnvägsvagnar på prämar vid färjeläget i slutet av Gasverkskajen. Stormbogserarna förde så prämar till fartygen i övriga hamnen.

STORMPRINCESS förefaller ha underhållits väl genom åren. Sedan man skött underhållet vid Lundby mek verkstad skedde detta på Lindholmen när Lundby lades ned. Efter kriget anlätade man Bohus varv.

Motoriseringen skedde 1956 då panna och maskin fick lämna plats för en Skandiaverkens råoljemotor typ 295 B. Det är en tvåcylindrig, tvåtakts, enkelverkande motor som utvecklar 210 hkr vid 300 varv per minut.

Motorn har backslag som manövreras hydrauliskt. Propellern har fasta blad.

I.K.

# Fraktbåten till Klädesholmen.

Sedan VEGA lade upp finns det bara en skuta som går i reguljär fraktfart på kusten norr om Nordöarna. Det är FRISCO, som framförallt fraktar för konservfabrikerna på Klädesholmen. Hon ägs av David Krusell och Sölve Tönnäng därstädes.

Sölve berättar att han började i Marstrandsbolagets jakt ROLAND men snart gick över till ångbåten - ordning och reda, mycket mat, gott om besättning och bättre betalt än i ROLAND. Ibland lastade jakten vid alla konservfabrikernas kajer runt ön och lade sig sedan in till WESTKUSTEN, till vilken godset lastades om innan hon gick till Göteborg. För övrigt var lasthanteringen mycket ett slit med handkärror till och från båtens mellan- och akterdäck. Var det mer än cirka 20 ton gods skulle för stabilitetens skull en del lastas i rummet med hjälp av ångwinschen.

WESTKUSTEN låg under dessa år natten i Stockevik, Skärhamn eller på Klädesholmen. Vardagar gjorde hon en tur fram och tillbaka till Göteborg. Förutom WESTKUSTEN gick mest ALBREKTSUND och S:t ERIK på Klädesholmen. LYSEKIL lade också till på sina Gravarneresor, hon kom bland annat med bröd från Slättens bageri i Lysekil. Någon gång lade BOHUSLÄN till, det var en stor händelse när denna den förnämsta av Marstrandsbåtarna kom som ersättare för någon annan båt, och barnen kunde springa tvärs över ön för att få se henne.



FRISCO på väg till kajplatsen uppströms Göta Älvsbrons södra landfäste en tisdagskväll.

1947 tillfrågades Sölve av en granne om han ville vara med och köpa en egen båt att gå i fraktfart med. I april köpte man jakten ELLEN från Gravarne, och började i maj den trafik som fortfarande pågår med FRISCO. Man konkurrerade med jakterna ELVI och SNYGG från Stockevik och plockade så sakta kunder från Marstrandsbolaget också. Tilläggsplats i Göteborg var på den tiden inne i Stora Hamnkaneln.

1950 köpte man ELLEN II, ex fiskebåten SIGNAL från Käringön. Hon hade en Seffle-motor med åttio hästar på en cylinder.

1957 gick David med som kompanjon, och 1960 köpte så FRISCO av Sigvard Carlsson på Knippla. FRISCO kom från Stockholms skärgård där hon som SVALKAREN hade fraktat öl och lemonad till törstiga stockholmare på sommarnöje. Hon hade då också passagerarcertifikat. Byggnadsåret var 1949 och en syster kom också att hamma i Bohuslän - LÅSKAREN som nu heter GRANITA II och går mellan Stenungsund och Lilla Brattön. Vi har tidigare berättat att FRISCO förlängdes och fick större lucka med högre karm 1981. Detta ökade kapaciteten och förenklade lasthanteringen avsevärt. Samtidigt fick hon sin tredje motor, en turboladdad 220 hk sexcylindrig Penta.

Det som främst ger underlag för trafiken är alla de små konservfabrikerna på Klädesholmen, 15 stycken. Tisdagar går man runt till fabrikernas kajer och tar ombord sillkonserver lastade på pallar.



Under onsdag f m har lastrummet fyllts med bl a glasburkar och byggnadsmaterial.



Tre fat sillfiléer till Tistelöns konservfabrik. Vid den hydrauliska vinschen står Sölve, i rummet krokas David av och stavar lasten.



# Kulturbåtsinventering

Äldre historiskt intressanta fartyg utgör en värdefull del av vårt kulturarv. Tyvärr är de äldre fartygen hotade och det finns en risk, att de i stort sett kommer att försvinna. För att statsmakterna skall kunna göra någonting för att söka hindra en sådan utveckling, behövs bl a en inventering av de kulturhistoriskt intressanta fartygen. Utbildningsminister Jan-Erik Wikström har gett riksdagsman Torkel Lindahl i uppdrag att såsom sakkunnig för utbildningsdepartementet företa en förberedande inventering.



## Loggen

-tidskrift för Sällskapet för Bogser- och Passagerarfartyg - heter en nystartad tidning som utges av nämnda förening som bildades 22 mars 1981 i Helsingborg.

Sällskapet för Bogser- och passagerarfartyg har till ändamål att samla intresserade och sprida kunskap om passagerar- och bogserfartyg. Medlemsavgiften är 50 kronor per år (postgiro 48 23 49 - 8). Frågor om medlemskap besvaras av kassören i föreningen, Hans-Erik Nilsson, Drottninggatan 90 i Landskrona.

Sällskapets tidning Loggen utkommer oregebundet i mån av pengar och material. Teknisk redaktör är Frank Stenvall i Malmö.

Loggens strävan är att samla ett brett material om bogser- och passagerarfartyg i första hand i Norden. Tidningen har för detta ändamål representanter i de flesta europeiska länder.

Hittills har två nummer av Loggen utkommit och nog är innehållet brett. Här ges rederihistorik (Gedser-Travemünde, Vasa-Umeå), beskrivning av ett modellbygge (ss NORRTELJE), bilder på norska fjordbåtar och -färjor, gamla tyska hjulångare, bokrecensioner, frågespalt, notiser och mycket mer.

I.K.

För detta uppdrag har särskilda blanketter tillställts aktuella fartygsägare. De som inte erhållit sådan blankett ombes snarast kontakta Torkel Lindahl, Riksdagen, 100 12 Stockholm. Telefon 08-142020 ankn 1641.

Det skall tilläggas att inventeringen i huvudsak berör fartyg som bevarat sitt ursprung eller byggts om så att de representerar en viss tidsepok. Nybyggen och på senare tid förvanskade fartyg är inte av intresse. Gränsdragningen lär bli svår.

## Båtar runt omkring

### PADDAN

Paddorna har efter Stenas övertagande av Sessan sålts till Christer o Ulf Johansson AB som driver restaurangen Atta Glas i Paddanterminalen vid Kungssportsplatsen.

Paddans säsong är 1/5-12/9. Avgångar dagligen var 15:de minut från 10.00. Pris 20:-, barn 12:-.

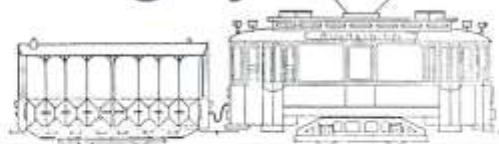
### SNÄCKESKÄR

Aven SNÄCKESKÄR har Stena Sessan gjort sig av med. Skepparen Börje Börjesson är nu ensam ägare till rundtursbåten. Trafiken på Nya Älvsborg fortsätter. Tyvärr drabbades SNÄCKESKÄR av en brand månaden innan säsongen skulle börja men en snabb reparation gjorde båten klar för trafik igen.

SNÄCKESKÄR går från Skeppsbron dagligen 22/5-29/8 på guddad hamntur till Nya Älvsborgs fästning och åter. Möjlighet finns att stanna några timmar på ön. Servering, museum, fin utsikt.

Avgång från Skeppsbron:  
09.45 11.00 12.15 13.30 14.45 16.15 17.30  
Pris tor 20:-, barn 12:-.

## Ringlinjen Trafik med gamla spårvagnar



En ideell förening med uppgift att sköta trafiken med gamla spårvagnar i Göteborg bildades 6 maj 1981. Föreningen står öppen för alla som är intresserade av spårvagnar och bussar och som önskar stödja trafiken med gamla spårvagnar på Ringlinjen. Som medlem har man möjlighet att arbeta praktiskt med vagnarna och även få tjänstgöra som konduktör på dem.

Medlemsavgiften är 35 kronor, för familj 50 kronor. Adressen till Spårvägssällskapet Ringlinjen är Friggagatan 14, 411 01 Göteborg. Det skall tilläggas att föreningen samarbetar med Svenska Spårvägssällskapets göteborgsavdelning.

1981 omfattade trafiken 22 dagar och lockade 11.000 resenärer. Trafiken sker med gamla göteborgsspårvagnar, t ex den förr så vanliga typen med långsoffor och öpp-

na plattformar. Det efter gammal modell nybyggda sommarsläpet (helt öppet) är en upplevelse.

Ringlinjen går mellan Slottskogen (Linnéplatsen) och Centralstationen (Drottningtorget). Tyvärr är delar av ringlinjens ursprungliga sträckning idag borta och vagnarna går därför Avenyn-Valand-Vasagatan-Viktorigatan-Järntorget-Linnégatan och åter. På och avstigning möjlig vid alla hållplatser utmed linjen.

## Tidtabell Ringlinjen 1982

Tider från Centralstationen

Lördagar och söndagar i juni och augusti

10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00
13.30	14.00	14.30	15.00	15.40	

Lördagar i juli

11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	15.45
-------	-------	-------	-------	-------	-------

Biljettpris: vuxen enkel 3 kronor  
barn (7-17 år) enkel 2 kr.

## Fiska med ASTA

Den av föreningen Töllar o seiel bevarade och upprustade fiskebåten ASTA av Smögen är landets första museum för gamla fångstmetoder i västerhavet. Se Angbåten nr 53.

Under sommaren gör ASTA natturer för makrillfiske. Turen tar 9 timmar och kostar 75 kronor per deltagare (ungdom 15-18 år 40 kronor), betalas ombord. Självfallet fiskar man med bomullsgarn, 18 st. läggs i havet utanför Hällö.

ASTA går på fiske från 14/6 och så länge makrillen finns. Från Kungshamn, Tängens brygga, måndag-torsdag kl 20, åter 05. Medtag matsäck. Inf:Sotenäs Turistbyrå.

Töllar o seiels mindre båtar kan man få se kappsegla vid följande tillfällen: 3 juli start från Angbåtsbryggan i Gravarne. Askådare kan medfölja SOTEN, pris 10 kr. Vid dåligt väder flyttas seglingen fram en vecka. 17 juli är starten vid piren i Springet, intill Tängen. 4 september startar man från samma ställe.





# Göta Kanal 150 år



Angfartygs AB Göta Kanals passagerarångare PALLAS, byggd 1885, möter en för oss okänd ångare i kanalen. Observera den gamla dragvägen längs kanalen. Foto från Rederi AB Göta Kanal.

Den 26 september 1832 invigdes Göta Kanal, detta imponerande byggnadsverk som tog 23 år att utföra. 58.000 indelta soldater gjorde sju miljoner dagsverken, vart och ett på tolv timmar.

Atta miljoner kubikmeter jord grävdes ut med plåtskodda träspadar, berg sprängdes, dammar, slussar och hamnar murades. Verkstäder anlades och mekaniska uppfinningar togs i bruk, t ex lyftkranar, muddar och pumpverk.

1810 utfärdades det privilegiebrev som gav Göta Kanalbolag rätt att anlägga och driva kanalen och att erhålla mark och virke för byggande och underhåll. Samma år igångsattes arbetet på kanalen på 15 olika ställen.

Arbetet gick långsamt och kostade mycket mer än som beräknats. Kanalens tillskyndare, Baltzar von Platen, fick försvara kanalprojektet mer än en gång i Sveriges riksdag.

Tanken på en kanal genom landet var givetvis god men hur var byggandet av den möjlig med de tekniska och ekonomiska möjligheter som fanns vid denna tid? Landet var i det närmaste utblottat, år 1809 hade Finland förlorats i ett långt och blodigt krig. Trots detta satsades mer kapital än väntat!

Alla storslagna projekt förverkligades visserligen inte men kanalen med dess verkstäder, varv och hamnar medförde ett stort uppsving för de bygder som berördes. Kanalen möjliggjorde och förbilligade transporter av ex.vis spannmål. Passagerartrafiken utvecklades, ångbåtsresan var ju en revolution jämförd med påfrestande resor till häst och i vagn på dåliga vägar.

1822 var västgötalinjen färdig mellan Sjötorp vid Väneren och Karlsborg vid Vättern. Den är 66 km lång och har 21 slussar. 1832 var även östgötalinjen färdig.

Sträckan Mem-Motala är 92,5 km och omfattar 37 slussar.

Av 10.000 fartyg som 1798 anlöpte Londons hamn skulle endast 14 vara för stora för Göta Kanal (om de händelsevis skulle den vägen). Detta bestämde slussdimensionerna som emellertid ganska snart skulle visa sig vara för snällt tilltagna. Tilltänkta fartygsdimensioner är 32 meter i längd, 7 meter i bredd och 2,82 meters djupgående. Högsta fart i kanalsträcka (Göta Kanal omfattar även flera mindre insjöar) är 4,8 knop.

Tyvärr blev järnvägarna redan under 1800-talet svåra konkurrenter till kanalen. Kanalens och slussarnas dimensioner har föranlett många och långa utredningar om utbyggnader för att möjliggöra trafik med större fartyg till Vätterns hamnar.

Sedan 1978 är svenska staten ägare till kanalen och en omfattande upprustning pågår sedan dess. Någon utbyggnad är det inte längre tal om och meningen är att bevara kanalens kultur- och naturvärden samt att utveckla den som turistled.

I.K.

## Segla med ATENE

M/S ATENE, en "skonertriggad klipper", byggdes 1909 i Svendborg. Efter många seglatser och ägarbyten kom hon till slut till Skärhamn.

Allt sedan 1977 har krafter inom föreningen "De seglade för Tjörn" arbetat på att få ett segelfartyg till Tjörn. När ATENE var till salu bildades föreningen M/S ATENE 1980. Föreningen bevarar och brukar ATENE i syfte att samla och sprida kunskap om sjömanskap och segelfartygens historia. Se f.ö. Ångbåten nr 54.

ATENE är 20,62 m lång, 5,75 m bred.

Med M/S ATENE kan man göra både dags- och kvällsturer från Skärhamn ut i skärgården.

12-31 juli dagligen 11-14,  
onsd.fred.lörd.söndag 18-21.

1-8 augusti onsd.fred.lörd.sönd. 11-14.  
kvällsturer som ovan.

Pris 45 kr, barn u 12 år 15 kr.  
Servering ombord. Bokning, biljetter gn.  
turistbyråerna Skärhamn, Henån, Sten.sund.

## Kanal- och Sjöfartsmuséet i Motala

Ett Kanal- och Sjöfartsmuséum invigdes i Motala 1 juni 1981 i Göta Kanalbolags arkiv- och kontorsbyggnad i Motala hamn.

Muséet har tillkommit i samarbete mellan kanalbolaget och Motala kommun. Det är kommunen som står för driften. Intendent är Hans-Christer Edborg.

Det är ett till ytan litet men mycket innehållsrikt museum som belyser Göta Kanals tillkomst och utveckling med hjälp av modeller, fotografier, målningar och föremål. En kanalmodell med slussen i Söderköping ger besökaren möjlighet att själv slussa, vara skeppare och brovakt.

I muséet finns även 1810 års privilegiebrev där Carl XIII beviljade byggandet av Göta Kanal. För den som vill veta mera finns ett studierum med gamla skrifter och dokument. I ett filmrum visas bildband om kanalen.

Bidrag till muséet har kommit från andra muséer och många privatpersoner liksom från Jacob Wallensbergs arvingar. Ett upprop till allmänheten 1980 uppmanade dem som hade foton, modeller, ritningar, arbetsböcker, berättelser eller annat som berör kanalen att kontakta muséet. Detta gäller fortfarande, muséets adress är Box 3, 591 21 Motala. Telefon 0141-535 10.

### Öppettider 1982

Lördagar, sön o helgdagar 11.00-17.00  
15/5-15/9

Måndag-fredagar  
15/5-13/6 samt 9/8-15/9 09.00-11.00  
13.00-16.00

14/6-8/8 09.00-19.00



# Arbeten ombord



Under BOHUSLÄNs vinterupp-läggning vid Skeppsbron de-monterades vindskydden på bryggan för renovering. När vinterpresenningarna hade nedtagits framträdde ångaren i sin ursprungliga profil utan vindskydden på bryggan. Vindskydden till- kom några år efter ångarens leverans 1914.



I värrustningen ingår ett omfattande saneringsarbete ombord. Efter tre fulla lass funderar Per Ahlquist (t v), Ake Karlsson och Christer Ellasson på om det kan finnas något mer ombord som skall kasseras eller transporteras till förråd.



Till värrustningsarbetet hör en ordentlig vaskning av ångarens utsida. Som synes av bilden har BOHUS-LÄN klarat sig väl under den gångna vintern. De glä- da gubbarna på bilden är fr v Per Ahlquist och Ken- net Magnusson.

Renoveringsarbetet i hyt- terna under akterdäck har pågått även i vinter. Bil- den visar Gunilla Nilsson i en av de ursprungliga passagerarhytterna. Gunilla har ytbehandlat skotten med guldocker och fernissa, vilket återgett skotten den ursprungliga färgnyansen. Taket är målat med antikvit lackfärg.



Under vintern har renove- ringen av aktersalongen återupptagits. På bilden passar Kennet Magnusson in en träbit under däck intill bordläggningen.



Sedan allt trä i aktersa- longen renskrapats återstår ett omfattande arbete med spackling, slipning och målning. Att arbetsställ- ningen ibland kan bli obe- kväm illustreras av Carina Rosenborg.





# Muséer i Bohuslän

Utan att göra anspråk på att förteckning-  
en nedan är komplett presenterar vi här  
muséer av olika slag som annonserat sitt  
öppethållande inför sommaren.

Sjöfartsmuséet och Fartygsmuséet i Göte-  
borg annonserar på Angbåtens sistasida.  
Övriga muséer i Göteborg annonseras var-  
je vecka i G-P och GHT.

Barken VIKING visas lördagar och sönda-  
gar 12-16 under juli och augusti, under  
juli även onsdagar 18.30-21.00.

Nya Xlvsborgs fästning, se båtturer med  
ms SNACKESKÄR.

Bohus fästning i Kungälv öppen för besök  
1/5-15/8 dagl 12-20 (16/8-15/9 12-18).

Carlstens fästning i Märstrand dagl 12-16  
i juni, juli, augusti.

Öckerö hembygdsgård lördag em juni-augus-  
ti. Boningshus, ladugård. Handelsbod mm.

Hönö hembygdsgård lördagar 18-20 mitten  
juni-mitten augusti.

Stenungsunds gammalgård lördagar 14-16  
3/7-21/8. Glasmästaregård. Interiörer.

Ucklums hembygdsgård sommarsöndagar 16-  
18. Ryggåsstuga, jordbruksredskap mm.

Skärhamns Sjöfartsmuseum i Cherlinska  
huset i centrala Skärhamn. Öppet lördag  
och söndag 15-18 juni-augusti, juli även  
måndag-fredag 17-20.

Bräcke hembygdsgård på Tjörn söndagar  
13-17 juni-september. Gård, ryggåsstuga.

Mollösunds hembygdsmuseum dagligen 17-19  
juni-augusti. Fiskarstuga m miljöutst.  
Fiske och sjöfart. Bibliotek.

Hembygdsmuséet på Käringön, "Fiskarestu-  
gan", hålls öppen måndag, onsdag, fredag  
13-15 14/6-13/8 samt söndagarna 1 och  
18/7, 1 och 15/8 kl 14-16 (de dagar som  
ss BOHUSLÄN besöker Käringön).

Bildtska hembygdsmuséet på Orust dagli-  
gen utom måndagar 13-15 juni-augusti.  
Redskap o verktyg. Husgeråd, mynt, gevär.

Myckleby hembygdsgård lördagar 17-19  
juni-september. Bondehem.

Tegneby hembygdsmuseum lördagar 16-18  
5/6-18/9. Bondehem, sockenmagasin.

Bohusläns museum, Uddevalla (Kungstorget)  
Öppet tisdag & torsdag 15-19, ons, fre,  
lör, söndag 12-16. Från 16/6 utställning  
"Sötebröd och salta bad" (om turism i  
Bohuslän).

Vikarvets Bohusmuseum i Lysekil är öppet  
dagligen 17-19 28/6-ca 15/8, i övrigt  
söndagar 14-16. Muséet åskådliggör Bohus-  
läns näringar. Modeller, stugor mm.

För övriga muséer och samlingar hänvisar  
vi till turistbyråerna som lämnar upp-  
lysningar.

## Bassholmendagen 10 juli

Föreningen Allmoges Båtar arrangerar den  
årligt förekommande Bassholmendagen lör-  
dagen 10 juli 1982.

I år ställs en norskbyggd snipa, "trebor-  
ding", ut och dessutom utlovas ett in-  
tressant nyförvärv som extra överrask-  
ning.

Bassholmen ligger mellan Bokenäset, Fla-  
tön och Skäftö. Här man inte egen båt har  
man ändå möjlighet att ta sig dit 10 juli.  
Men var ute i god tid, Bassholmendagen är  
en folkfest som drar stor publik!

Från Uddevalla 10.30, Henån 11.40 med ms  
BYFJORDEN. Från Kungshamn 09.30, Lysekil  
(södra hamnen) 11.00, Fiskebäckskil 11.30  
med ms SOTEN. Från Grundsund 11.00, Gull-  
holmen 11.30; Ellös 12.00 med ms STANGE-  
HUVUD. Aterresa med samtliga båtar 16.00.

I övrigt är båtsamlingarna på Bassholmen  
öppna: 15/6-15/8 dagligen 16.00-18.00  
15/7-31/7 dagligen 11.00-13.00

MS BYFJORDEN går måndag, onsdag, fredag  
och söndag från Uddevalla 09.00, Henån  
10.10 till Bassholmen. Ater från Bass-  
holmen kl 16.30. Glöm inte matsäcken!

GUSTAFSVIK heter en av Marinens ångdriv-  
na bogserbåtar. Den har nu sålts till en  
privatperson i Stockholm som skall använ-  
da båten för bogseruppdrag. Den motorise-  
ras nu och en 500 hk trippelångmaskin  
lyftes ur och skrotades i april. GUSTAFS-  
VIK byggdes 1945 och var stationerad i  
trakten av Härnösand. Namnet skall nu  
bli UNO.

I Uddevalla har Angbåts AB Bohuslänska  
Kustens gamla kontorshus rivits i vinter  
för att ge plats för det nya lönsmuséet.  
Xven den intilliggande tullbyggnaden har  
rivits.

# Kungälfsbåten



KUNGALF vid kajen nedanför torget intill Stadskaällaren, nuvarande res-  
taurang Fars Hatt i Kungälv.

Att resa mellan Kungälv och Göteborg be-  
reder idag inga större svårigheter. Med  
bil färdas man snabbt längs motorvägen  
på Hisingssidan, eller via Jordfallsbron  
och riksväg 40 till Göteborg. Zussstraf-  
iken är synnerligen tät och en resa mellan  
de båda städerna tar bara 25 minuter.

Vid sekelskiftet var det betydligt mera  
tidsödande att resa till Göteborg. Angar-  
na VINGA och NÖRDRE ALF, sommartid även  
KONGELF, gick från Kungälv till Lilla  
Bommen i Göteborg, en resa på omkring  
två timmar. Närmaste järnvägsstation var  
Jordfallet på Bergslagsbanan. Från Jord-  
fallet kunde man komma över Göta älv med  
Jordfallets färja till Hisingen, och  
därifrån vidare med Bohus färja över  
Nordre älv till Fästningsholmen varifrån  
vägen ledde in till Kungälv över Högebro  
på nordsidan av Fästningsholmen.

För att förbättra Kungälvs kommunikatio-  
ner tillsatte staden 1904 en kommitté  
som fick i uppdrag att undersöka möjlig-  
heterna att anlägga en järnbro över Nord-  
re älv till Hisingen. Redan 1618 hade  
här funnits en bro som dock förstördes

genom krigshändelser. 1680 stod en ny  
bro klar vilken raserades av isen i feb-  
ruari 1783. Därefter hade en färjelinje  
inrättats över Nordre älv. På grund av  
kostnadsskäl fick de nya broplanerna  
skrinläggas och istället inrättades en  
ångslupslinje från Stadskaällaren i Kung-  
älv, genom den smala leden norr om Fäst-  
ningsholmen, till Jordfallets station.  
För trafiken köpte Kungälvs stad ångslu-  
pen ERIK som gjorde premiärturen den 1  
september 1905. ERIK gick dagligen i an-  
slutning till tågen på Bergslagsbanan.

Eftersom trafiken föll väl ut beslöt  
Kungälvs stad att beställa en isbrytande  
båt som skulle möjliggöra trafik även  
vid svår isläggning. Ritningar till den  
nya båten uppgjordes av ingenjör Gustaf  
Seth och för anbudssumman 27.250 kr gick  
ordern till Lundby Mek Verkstad, som vid  
den tid var en välkänd leverantör av  
bogserbåtar.

Den nya ångslupen som sattes i trafik  
den 1 december 1906 fick namnet KUNGALF.  
Den gamla KONGELF hade tagits ur trafik  
1904 varför namnet var ledigt. Nya KUNG-





Kungälvsbåten på väg att lägga till vid sin vanliga kajplats en sommar-  
dag 1922, innan Stadsällaren byggdes. Foto från Kungälv's Fotoklubb.

KLF var 16,70 m lång och 4,57 m bred och hade isbrytande för och akter i likhet med de senaste bogserbåtarna. Med inbyggt mellandäck och ett övre däck med soffor under ett tälttak, såg ångslupen ut som en skärgårdsbåt i miniatyr. Vintertid demonterades sofforna och tälttaket på övre däck. Efter några år tillkom även en styrplats på övre däck.

KUNGÄLF hade för sin storlek en ovanligt kraftig compoundmaskin på hela 130 ihk. Pannan som hade en eldstad var tillverkad av Lindholmen. Kolförbrukningen uppgavs till 100 kg/tim. Ångslupen som fick ta 96 passagerare hade tre mans besättning; skeppare, maskinist och däcksmän. Däcksmän Frans Dahlbom tjänstgjorde på KUNGÄLF från 1906 och fram till 1940 då trafiken upphörde.

När KUNGÄLF sattes i trafik hade Jordfallets station flyttats en bit norrut och ändrat namn till Bohus. Kungälv stad hade låtit bygga en brygga i anslutning till den nya stationen. Vid svär isläggning flyttades tilläggsplatsen i Kungälv från Stadsällaren till bryggan på södra sidan av Fästningsholmen. KUNGÄLF användes även för isbrytning vid Bohus och Jordfallets färjor.



Inloppet till Kungälv.

Vid svär is undvek man den tränga kanalen mellan Fästningsholmen och fastlandet. Då var det lättare att komma intill bryggan öster om Bohus färja. Observera styrplatsen på övre däck med rätt på hyttens akterkant. Vykort.



Strandvägen  
Kungälv



Kungälv. Utsikt från Fästningsholmen.

Den tränga kanalen som leder fram till torget är nog så idyllisk med sina lummiga stränder. Soltaket och bänkarna på båtens övre däck var endast uppmonterade på sommaren. Foto från Kungälv's Fotoklubb.







KUNGÅLF lämnar Kungälv för den ca 10 min långa resan över älven till Bohus och anslutande tåg på Bergslagsbanan. Vykort.

Antalet turer mellan Kungälv och Bohus i anslutning till tågen var ex vis 1930 tio per dag. Totala restiden mellan Kungälv och Göteborg var 50 min, därav 10 min med båten och 28 min med tåget. 1925 var biljettpriset tur och retur Göteborg 1:75 kr, varav 50 öre tillföll KUNGÅLF.

Redan 1924 fick KUNGÅLF viss konkurrens genom att Göta Älvdalens Biltrafikbolag startade busstrafik på linjerna Göteborg-Surte-Bohus-Kungälv och Göteborg-Ellesbo-Kungälv.

Den långdragna frågan om broförbindelse över Nordre Älv till Hisingen löstes den 1 december 1940 då Bohusbron invigdes och ersatte den gamla färjelinjen. KUNGÅLF hade dock lagts upp redan den 1 juli 1940 och ersatts med GDG-bussar.

Ångslupen KUNGÅLF såldes till staten som i september 1940 placerade henne som transportbåt under tygmästaren vid Nya Älvsborgs fästning. I skärgårdstrafik fick hon föra 37 passagerare, i begränsad inre fart 75 passagerare. 1945 installerades ånggenerator och elektrisk belysning. Efter en pannskada i december 1946 lades KUNGÅLF upp och därmed var det slutseglat för alltid som passagerarbåt.

I januari 1948 såldes KUNGÅLF till Alf Eliasson i Göteborg som lät bygga om henne till vattenbåt under namnet ROLF II. Ångmaskinen såldes till Varbergs stads båt RUT. Istället installerades en motor på 40 hk. Senare har ROLF II förlängts ett par meter och fått en annan motor på 135 hk. Den f d ångslupen är numera registrerad på Vattenbåtarna Rolf AB.

ROLF II är normalt stationerad vid Majnabbe men under den svåra isvintern ersatte hon vattenbåten MARY och låg då vid Rosenlund istället.

GS



- 1 Kyrkan.
- 2 Bållhus.
- 3 Postkontor.
- 4 Tågstation och telestation.
- 5 Lånarett.
- 6 Samskola.
- 7 Fällskola.
- 8 Gläntorik.
- 9 Kvistoförh.
- 10 Tilläggsplats för ångslup Kungälv-Bohus station sammanfart.
- 11 Tilläggsplats i innerfart.
- 12 Tilläggsplats för ångslup till Göteborg.

11. Se stadsplan III.

Skrovformen avslöjar att ROLF II är en gammal båt - ursprungligen KUNGÅLF från 1906. Foto från april 1962.



## 20 år sedan Marstrandsbolaget slutade trafiken

I sommar är det 20 år sedan Marstrandsbolagets trafik upphörde. Av Marstrandsbolagets tidigare stora flotta återstod

1962 bara S:t ERIK som gjorde dagliga expressurer Göteborg-Marstrand-Gravarne och åter.

TABELL 1.

m s "S:t Erik"  
Tilläggsplats i Göteborg Stenpiren  
Dagliga Expressurer fr o m 21 d t o m 12 8 1962

### GÖTEBORG—MARSTRAND—LYSEKIL SMÖGEN—GRAVARNE

och åter

7.45	avg. Göteborg	ank. 21.10
9.50	ank. Marstrand	avg. 19.00
10.00	avg. Marstrand	ank. 18.50
10.50	ank. Kyrkesund	avg. 17.55
11.15	" Mollösund	" 17.30
12.00	" Gullholmen	" 16.45
12.40	" Lysekil	" 16.10
12.50	avg. Lysekil	ank. 16.00
13.30	ank. Malmön	avg. 15.25
14.00	" Smögen	" 15.00
14.15	ank. Gravarne	" 14.50

Reservation för årsaker som ligga utan redarens kontroll. Ombyte av fartyg förbehålles. Vidare upplysningar pr tel. Göteborg 031 13 73 15 och 13 73 16, Marstrand 0303 600 16 och 600 29.

MARSTRANDS REDERIAKTIEBOLAG

TABELL 2 GÖTEBORG—MARSTRAND

Från Göteborg		Från Marstrand	
Sönd.	kl. 7.45	Sönd.	kl. 19.00
Månd.	" 7.45	Månd.	" 19.00
Tisd.	" 7.45	Tisd.	" 19.00
Onsd.	" 7.45	Onsd.	" 19.00
Torsd.	" 7.45	Torsd.	" 19.00
Fred.	" 7.45	Fred.	" 19.00
Lörd.	" 7.45	Lörd.	" 19.00

### BIJETTPRISER

Från eller till Göteborg.

	Enkel	Tur och retur
Marstrand	5,75	8,50
Kyrkesund	9,75	14,50
Mollösund	11,—	16,50
Gullholmen	13,—	20,—
Lysekil	14,50	22,—
Malmön	16,—	24,—
Smögen, Gravarne	17,—	26,—

Som under 6 år fritt, barn mellan 6 och 12 år erlagga halv avgift. Tur- och returbiljetterna gäller 30 dagar.



# BLIDÖSUNDS nya ångpanna



BLIDÖSUNDS nya ångpanna sänktes ner i fartyget vid Finnboda Varf den 5 april 1982. Pannan har byggts vid Götaverken Angteknik i Göteborg. Foto Christer Samuelsson.

Efter några veckor vid Finnboda Varf var den stora stunden inne för ss BLIDÖSUND. Måndagen 5 april lyftes den nya ångpannan och sänktes på plats i ångarens inre. Det stora lyftet - pannan väger 20 ton - föregicks av månaders förberedelser. Så snart BLIDÖSUND avslutade decembertrafiken med den traditionella nyårsbalen påbörjades arbetet ombord inför pannbytet. Vi låter maskinchefen Thure Moberg berätta:

Under våren byttes BLIDÖSUNDS gamla ångpanna ut mot en fabriksny av skotsk typ. Arbetet har varit mycket omfattande, men ändå inte fullt så unikt som det kan verka. I modern tid har tre ångfartyg fått nya pannor, nämligen WAXHOLM, STORSKAR och NORRSKAR. Förr i världen var det inte alltför ovanligt att man bytte ång-

panna i fartyg heller. Bland andra har DROTTNINGHOLM och EJDERN begåvats med nya pannor sedan fartygen byggdes.

En ångbåt av den traditionella typen är så konstruerad, att man skall kunna ta upp ångpannan ur fartyget relativt enkelt. Båten är byggd som ett stort mekaniskt uppåt, där spant, däck och tak är förberedda för att skruvas ned. Detta beror inte bara på att man skall kunna byta pannan, utan också på att äldre tiders klassningsbestämmelser krävde att man med jämna mellanrum lyfte pannan för att botten skulle kunna inspekteras.

Det är naturligtvis ett ekonomiskt vägspel att byta en så pass stor och dyrbar del som ångpannan. Jag skall redogöra för de skäl som har varit avgörande.

Den gamla pannan var byggd 1911 och har genomgått ett stort antal reparationer under årens lopp. Statens Anläggningsprovning sänkte trycket från 11 till 9 kg/cm<sup>2</sup> för några år sedan. Om vi skulle fortsätta att uppehålla klassen på pannan under resten av åttiotalet, skulle vi troligen fått göra stora investeringar i totalrenovering av armaturer, omtubning samt vissa reparationsarbeten. Till en kostnad som är i stort sett densamma som för dessa reparationsarbeten, har vi fått en helt fabriksny panna.

Att det är vanskligt att reparera gamla pannor kan man se ss WAXHOLM som avskräckande exempel på. Den gamla pannan säckade ihop bara något år efter den mest genomgripande pannrevision som genomförts på senare tid.

Det är inte helt osannolikt att det så småningom genomförs skärpta bestämmelser för så pass gamla tryckkärl som här är frågan om. Det skulle kanske inte vara helt omotiverat om så skulle bli.

För att kunna garantera fartygets drift på sikt fann vi det mest ekonomiskt fördelaktigt att låta nytillverka en panna. Detta framför allt som den nya ångpannan skulle komma att innebära höjt ångtryck, lägre bränsleförbrukning, bättre manöverförmåga och ett litet behov av reparationer under överskådlig tid.

Vad man måste komma ihåg, när det gäller BLIDÖSUND, är att fartygets gamla ångpanna på intet sätt dömdes ut. Pannbytet genomfördes helt och hållet på eget initiativ därför att vi anser det nödvändigt att trygga fartygets drift på längre sikt.

Det som särskiljer BLIDÖSUNDS nya panna från dem som producerats för Waxholmsbolaget, är att vår panna är byggd med utgångspunkt från de gamla ritningarna och att man har tagit tillvara den mångåriga erfarenhet som gårdagens pannkonstruktörer hade. Sålunda har vår panna korrugerade eldrör och skiljer sig i en rad andra viktiga konstruktionsdetaljer från de andra pannorna. Pannan är i många delar baserad på standarddetaljer som används i dagens fartygspannor för mycket högre tryck och temperaturer, men en hel del av de viktigare delarna har specialtillverkats till höga kostnader. Man kan säga att den nya pannan är konstruerad som en modern kopia av den gamla. Tillverkaren Sunrod International AB - ett företag inom Svenska Varv - tillhör världens största tillverkare av ångpannor och är

framför allt representerad på den marina sektorn. Pannan byggdes i Göteborg av Götaverken Angteknik.

Pannan beställdes i augusti 1981. Då vidtog ett omfattande konstruktionsarbete som ledde till att ett färdigt ritningsunderlag kunde gå in till klassen för godkännande i november. Vid det laget hade redan vissa vitala delar som själva tryckkärlet och eldrören beställts. När pannan var färdig skulle den avspänningsglödgas innan den transporterades på en trailer till Stockholm. På Finnboda varv lyftes den ned i fartyget varefter vi på en månad "byggde upp en ångbåt" runt pannan igen. Provturen skedde 10 maj och den första resan för allmänheten gick lördagen 15 maj med en tur Stockholm-Blidösundet och åter med uppehåll ett par timmar för bryggdansen och andra festligheter.

Den nya pannan är utrustad för koleldning precis som den gamla. Detta beror främst på att vi vill bevara fartyget som ett riktigt levande museum - inte som en modern flytande festväning. Dessutom hävdar sig koleldningen mycket väl ekonomiskt efter de senaste årens oljeprishöjningar. Hela arbetet utförs av egen personal med så litet utnyttjande som möjligt av varv, verkstäder och annan utomstående hjälp. Det kan aldrig bli billigare att utföra så här stora jobb genom entreprenörer än genom egen arbetskraft. Dessutom blir det mycket bättre gjort om det är båtens vanliga besättning som utför jobbet.

THURE MOBERG

Till detta kan sägas att ångpannan kostar 500.000 kronor, insättningen omkring 300.000 kronor. Insamlingen som hittills inbringat drygt 180.000 kronor fortsätter (pg 55 25 00 - 1, Roslagens Skeppslag AB). Jubileumboken om ss BLIDÖSUND kan köpas från Roslagens Skeppslagsvänner, pg 85 37 96 -1, pris 32 kronor.

Om BLIDÖSUNDS turer, se Ångbåtsturerna i Sverige.





# Ångbåtsturer i Sverige

## SS TRAFIK

I Talröret nr 2 1981 avslöjades planerna på en Stockholmsresa med ss TRAFIK med anledning av 90-årsjubileet. TRAFIK är ju byggd 1892 på Bergsunds mek verkstad som lag längst västerut på Södermalm.

Fredag 2 juli startar man från Hjo för att delta i kanalfirandet i Karlsborg. På lördag är TRAFIK i Motala då ju även Göta Kanal-båtarna infinner sig alla på en gång. På söndag fortsätter resan och man räknar med att vara i Stockholm på onsdag 7 juli. Efter en förbrödningstur med Mälarens ångbåtar fortsätter TRAFIK ut i Saltsjön och lägger till nedanför slottet vid Logårdstrappan. Så värst många dagar blir det inte i Stockholm, redan 16 juli måste TRAFIK vara i Hjo.

Sjöhistoriska Museet i Stockholm har under sommaren en utställning om TRAFIK.

SS TRAFIKS SOMMARPROGRAM 1982

HJO-VISINGSÖ HJO

Söndagarna 6, 13, 20/6; 18 o 25/7; 15/8  
10.00 från Hjo till 17.15  
12.15 till Visingsö från 15.00  
Pris tor 40:- barn 7-12 år 10:-

HJO-VADSTENA-HJO

Lördagarna 19/6 och 7/8  
09.30 från Hjo till 19.00  
12.30 till Vadstena från 16.00  
Pris tor 40:- barn 7-12 år 10:-

HJO-HÄSTHOLMEN-HJO

Söndagen 8/8 (Sikens Dag i Hjo)  
09.30 17.00 från Hjo till 12.45 20.15  
11.00 18.30 till Hästh. från 11.15 18.45  
Pris tor 30:- barn 7-12 år 10:-

KVÄLLSKRYSSNING FRÅN HJO

Fredagen 16/7 och lördagen 24/7  
Från Hjo 18.30, åter 21.30. Pris 30:-

MANSKENSTUR FRÅN HJO

Lördagen 28/8  
Från Hjo 19.00, åter 22.00. Pris 30:-

HJO-FORSVIK (Göta Kanal)

Fredagen 23 juli  
Bussresa i ena riktningen. Vidare uppl.  
genom Turistbyrån i Hjo 0503-114 40  
eller fartyget 0503-106 88.

Biljetter (förköp) å Turistbyrån,  
Caféservering ombord.

Sällskapet s/s TRAFIKs Vänner, Hjo.

## SS MOTALA EXPRESS

Byggd 1895 i Jönköping. Längd 35,6 m,  
bredd 6,7 m, djupp. 2,8 m. Koleldad.  
Triple-maskin 360 IHK. 9-12 knop.  
250 passagerare.

MOTALA EXPRESS ägs av Rederi AB Kind,  
Motala. Tel 0141-107 73.  
Telefon ombord i Åskersund 0583-103 25.

LILLA SKÄRGÅRDSTUREN

Midsommardagen samt söndagar 27/6-8/8  
Från Åskersund kl 13.00 samt 15.00.  
Pris 30 kr, barn 6-12 år 15 kr.

STORA SKÄRGÅRDSTUREN

Lördagar 3-31/7, söndagar 6-20/6  
Från Åskersund kl 13.00, åter 16.00.  
Pris 45 kr, barn 6-12 år 20 kr.

VÄTTERN-KRYSSNING ÅSKERSUND-VADSTENA

Onsdagar 30/6-4/8, fredagarna 16 o 23/7  
Från Åskersund kl 09.00, t Vadstena 12.45  
Från Vadstena kl 15.15, t Åskersund 19.00  
Pris enkel 65 kr, tor 90 kr, barn 30/40.

Samtliga turer matsal med ångbåtstiff.

## SS THOR

Smålands Museums lilla ångstump THOR som  
trafikerar Helgasjön utanför Växjö inle-  
der säsongen med beställningsturer.

Turer för allmänheten pågår lördagar och  
söndagar i juli (med några undantag).  
Upplysningar och bokning av biljetter  
tel 0470-630 00 (tilläggsplatsen), Små-  
lands Museum 0470-451 45.

## SS BOXHOLM II

BOXHOLM II på sjön Sommen går de populära  
torgturerna fredagar kl 14.00 under juni,  
juli och augusti. Avgång från Tranås hamm.  
Åter 19.30. Pris 35 kronor.

BOXHOLM II har av förra ägaren Boxholms  
Bruk sålts till ångarens befälhavare och  
maskinist som fortsätter att driva den  
nu 78 år gamla bogser- och passagerarånga-  
ren.

Upplysningar om BOXHOLM II lämnas av Tu-  
ristbyrån i Tranås, tel 0140-17560, 17482.

## SS THOMEE

Trafikerar Storsjön i Jämtland utgående  
från Östersund.

Byggd 1875 i Motala. Längd 27 m, bredd  
4,85 m. Renoverad 1975 (100-årsjubileum).  
Komponent, 150 IHK, koleldning, 8 Knop.  
150/190 passagerare. Caféserving alla  
turer, hembakat bröd. Guide, souvenirer.

Trafik 15/6-22/8

ONSDAGAR Rundtur på Storsjön 11.00-13.00  
Andersötur 14.00-17.00  
Musiktur Sandviken 18.30-20.45

SÖNDAGAR Verkotur 11.00-16.00  
(1,5-2 tim uppehåll)

Trafik 29/6-8/8 ("högsösong")

TISDAGAR Danstur Sandviken

Avg Östersund kl 20.00 och 21.00  
Avg Sandviken kl 23.00 och 24.00  
Rundtur fr Sandviken 21.30-23.00

ONSDAGAR se ovan



## SS MARIEFRED

Sedan 1903 trafikerar ss MARIEFRED lin-  
jen Stockholm-Mariefred för Gripsholms-  
Mariefreds Angfartygs AB där Stiftelsen  
Skärgårdsbåten är huvudägare.

MARIEFRED är nu åter komplett efter den  
svåra branden 1980 då matsal och styr-  
hytt brann upp. Fritt fram alltså för  
siklöja och ångbåtstiff. Obs! att MARIE-  
FRED är koleldad.

Turlista 12/6-22/8 Dagligen utom måndag  
(betr måndagar, se ss BLIDÖSUND)

Avgång från Klara Mälarstrand kl 10.00  
Avgång från Mariefred 16.30 (lördagar  
17.00), åter i Stockholm 20.00 (20.30).

Pris tor 65:-, barn 6-16 år 33:-  
Upplysningar 08-698850 (vard.09-15)

TORS DAGAR Verkotur med 1-1,5 t. 11.00-16.00  
uppehåll, återresa  
runt Norderön.

FREDAGAR Andersötur 11.00-14.00  
Rundtur på Storsjön 15.00-17.00

LÖRDAGAR Rundtur på Storsjön 11.00-13.00  
"- 14.00-16.00

SÖNDAGAR se ovan

Biljettpris Vuxen/barn 7-14 år

Storsjöturen 25/10  
Andersöturen 30/10  
Verkoturen 40/10  
Musikturen 40/10

Biljetter vid kajen 30 min före avgång  
eller i Östersunds Turistbyrå 063-143601.

ELDAREBILJETT

För 35 kronor får du elda och dessutom  
biträda skepparen i styrhyttan. Fikarast  
med kaffe och bröd ingår och nummerat ar-  
betsintyg. Endast en biljett per tur!

## SS BLIDÖSUND

Fredagsturer till Blidösundet 4/6-3/9  
(ej 25/6, ist. 24/6)

Från Stockholm, Skeppsbron, 16.45. Åter  
med ms SJÖGULL till Stockholm 24.00.  
(24/6 går BLIDÖSUND tillbaka) Pris 44:-

Söndagsturer 6/6-5/9 från Furusund 16.15  
genom Blidösundet till Stockholm 21.00.

Svartlögaturer söndagar 13/6-22/8:

Från Stockholm, Nybroviken, 07.50 med ms  
Sjöbris, byte i Glyxnäs 10.00 till Blidö-  
SUND. Från Furusund 11.15, till Svartlöga  
12.15. Återresa 15.15, t. Stockholm 21.00.  
Pris ToR 49:-

Måndagar 14/6-16/8 går BLIDÖSUND till Ma-  
riefred, se MARIEFREDS turer.  
På kvällen "förhållning" runt Södermalm  
till Skeppsbron. Biljetter genom Stock-  
holms Stadsmuseum. Avgång 20.00.

Tisdagar och torsdagar 1/7-9/9  
Ångbåtsmusik från Skeppsbron 19.30-23.00.  
Biljetter å 45:- Skådebanan, Jakobs torg.

Onsdagar 23/6-11/8 "Stadsvandring" med  
BLIDÖSUND i Stockholms omgivning.  
(Saltsjösidan utom 14 o 28/7 som går i  
Mälaren) Avgång 18.00. Biljetter genom  
Stadsmuseet.

Upplysningar: AB Roslagens Skeppslag  
Telefon 08-117113



## SS DROTTNINGHOLM

SS DROTTNINGHOLM trafikerar Drottningholm med avgång från Klara Mälarstrand dagligen från 13/6: 10.00 12.00 14.00, lördag och söndag 16.00, måndag-fredag 17.00. Från Drottningholm en tim senare. Linjen trafikeras även av Strömma Kanals PRINS CARL PHILIP. Pris Tor 20:-



## SS BJÖRKFJÄRDEN

Byggt 1925 vid Eriksberg. Längd 37,51 m, bredd 6,98 m, djupg. 2,33 m. Compound-ångmaskin 490 IHK, 11 knop. 335 passagerare. Trafikerar Strömma Kanal linjen Stockholm-Björkö/Birka i Mälaren. På Birka finns stort fornminnesområde.

TURLISTA 8/5-5/9

Lördag och söndag 8/5-5/9,

tisdag, onsdag och torsdag 7/6-22/8.

Från Klara Mälarstrand kl 10.00.

Från Björkö 15.30, åter i Stockholm 18.00.

Pris tor 55:- barn 28:-

Obs! Midsommarhelgen går BJÖRKFJÄRDEN för Waxholmsbolaget: Från Stockholm 25/6 08.00 till Husarö, åter 27/6 från Husarö 13.25. På Björkö ersätter GUSTAFSBERG VII.



## SS GUSTAFSBERG VII

Byggt 1912 i Oskarshamn. Längd 34,26 m, bredd 7,11 m, djupg. 2,50 m. Compound-ångmaskin 750 hkr. Fart 10 knop. 310 passagerare. Trafikerar Strömma Kanal linjen Stockholm-Gustavsberg (porslinsfabrik med keramiskt centrum, museum, café etc).

TURLISTA 8/6-21/8 (23-27/6 ingen trafik)

Från Nybroviken tisdag-lördag kl 10.00

Från Gustavsberg kl 13.30, åter 15.30.

Pris tor 50:- barn 25:-

Kvällskryssning med dragspelsmusik 30/6-6/8 onsdag, torsdag, fredag 18-21.30 11/8-27/8 onsdag o fredag 18-21.30. Pris 45 :-

23-27/6 trafikerar GUSTAFSBERG VII Birka, se BJÖRKFJÄRDEN.



## SS NORRSKÄR

Waxholmsbolagets ss NORRSKÄR genomgår en renovering vars första stadium är klart. Akterdäcket har fått en ny kafeteria och nya paneler i gammal stil pryder mellandäck på flera ställen.

NORRSKÄR trafikerar sommartid Stockholm-Sandhamn. Resan tar 3 1/2 tim. De dagliga turerna pågår 14/6-22/8.

Avgång Stockholm, Strömkaen kl 09.00.

Avgång Sandhamn 15.30, åter 19.05.

Pris Tor 42:- (barn u 12 år fritt)

Matsal och café.

## SS STORSKÄR

Waxholmsbolagets STORSKÄR har ett varierat program under tiden 14/6-22/8:

"Lunchtur" måndag-fredag 12.00 till Ramsöberg och runt Rindö t Stockholm 15.20. Pris Tor 22:-

"Middagstur" måndag-torsdag 16.45 till Ljusterö. Åter till Stockholm 21.35. Pris Tor 30:-

Fredagar går STORSKÄR 16.00 till Möja på en ovanlig "diggartur" som är tillbaka i Stockholm ca 22.45. Pris Tor 42:-

Lördagar o söndagar avgång 08.00 till Husarö. Från Husarö 14.50, åter 18.35. Pris Tor 42:-

Matsal och café.

Skall Du företa båtresor i Stockholms skärgård och i Mälaren, skaffa då Skärgårdsboken som utkommer varje år och innehåller fullständig sommarturlista över de reguljära båtförbindelserna och dessutom tips på utflyktsmål samt data över fartygen. Priset är ca 15 kronor, utgivare Skärgårdens Trafikantförening.



## Vad händer med Eriksberg?

Sedan varvsverksamheten avvecklats vid Eriksbergs varv har Svenska Varv i samarbete med Kullenbergs uppdragit åt två arkitektkontor att utarbeta förslag till framtida användning av Eriksbergsområdet.

Förslagen presenterades under våren för allmänheten på Stadsbiblioteket och Stadsbyggnadskontoret. I teckningar och på modeller framgick planerna på att göra det 500.000 m<sup>2</sup> stora området till ett nytt bostadsområde, med eller utan kompletterande arbetsplatser.

I det "rena" bostadsförslaget blir den stora byggdockan småbåtshamn och parkeringshus (under vattenytan). Väster om dockan byggs terrasshus, kring dockan tre höghus 20-30 (!) våningar höga. På gamla stapelboddarna placeras 2-12 våningars terrasshus. Verkstadshallarna planeras om för diverse fritidsaktiviteter.

Östra Eriksbergsområdet erhåller runt en grund spegeldamm ett tätt läghusområde och mot älven två höghus. EMV kontor och Eriksbergsgården behåller sina funktioner.

Detta förslag omfattar även området öster om Sannegårdshamnen där ett dykeritekniskt centrum föreslås runt Lindholmens torrdocka som delvis stängs av och täcks.

Det andra förslaget föreslår förutom bostäder även småindustri och kontor på Eriksbergsområdet. Västra delen blir verksamhetsområde varvid området kring byggdockan planeras som i första förslaget. Nedanför Eriksbergsgården placeras en marina för småbåtar.

Östra området behåller sin nuvarande karaktär. Hallarna rustas upp men även nya industrihallar uppförs. Gamla kafferosteriet byggs om till kontor, mot älven

nybyggs ett kontorshus.

Varvsverksamheten vid Eriksberg upphörde 1978 med leveransen av turbintankern NAI SUPERBA på över 400.000 ton d.w. Senare har andra fartyg, bl.a. SAGA STAR, fördigställts där.

Eriksbergs mekaniska verkstad härrörde från en liten galvaniseringsverkstad som 1853 utvecklades med gjuteri och smedja. Efter en tid var den lilla verkstaden med sitt goda läge moget för fartygsreparationer och 1873 byggde verkstaden sitt första fartyg, den lilla bogseraren AKTIV. Året efter byggdes "Bonnafröjda", ångfärjan för linjen Klippan-Färjenäs.

1876 bildades Eriksbergs Mek Verkstad AB och varvsrörelsen fortsatte att utvecklas. 1913 firades 60-årsjubileum och antalet anställda var då ca 400. Ångaren BOHUS-LAN som levererades 1914 var ett för varvets dåtida produktion stort fartyg.

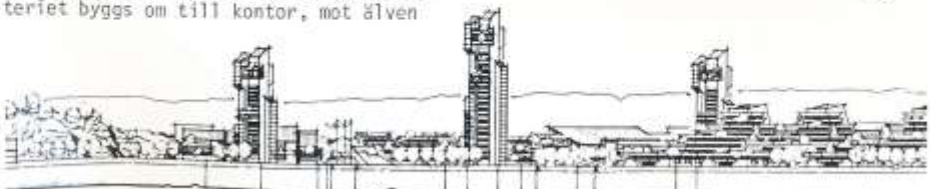
Efter Broströms övertag av varvet 1915 började expansionen till "storvarv" med nya bäddar, flytdockor och verkstäder.

Blir det då plats för något varvsmuseum på Eriksberg? De nu nämnda förslagen säger inget om detta men tankarna på ett varvsmuseum borde fortfarande vara aktuella. Tanken är att inrymma muséet i den gamla maskinhallen, den som det står "Shipbuilders, engineers & repairers" på.

Viktigaste uppgiften för ett varvsmuseum är att förmedla kunskaper om alla de arbetsuppgifter som fanns - och finns - vid varven. Föremål, kunskaper och lokaler finns.

Ett varvsmuseum i Göteborg skulle bli unikt.

I.K.







## 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.