



ÅNGBÅTEN



Årg 19 • Oktober 1983 • Nummer

58

Ångbåten 58

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

Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen
telefonsvarare - 031-151501.

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

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgöres av:

Ingvar Kronhamn 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-
svärgsgatan 2, 411 29 Göteborg.
Adressförändringar meddelas till
Hils Rydbeck, tel 031-277846.
Medlems- och prenumerationsavgift
är 30 kr per år.

Omslagsbilden

Söndag på Kärningön. Ångaren BOHUSLÄN har kommit med passagerare från Göteborg, Marstrand, Kyrkesund och Mollösund. Vid bryggan precis utanför hamninloppet ligger BYFJORDEN som på resan från Uddevalla anläpt Henån, Bassholmen, Lysekil och Gullholmen. Foto: Dag Almén 17 juli 1983.

Årsmöte 1983



hålls lördagen 29 oktober kl 12.00 i filmsalen på Göteborgs Sjöfartsmuseum. Se särskild kallelse som medföljer detta nummer av Ångbåten.

Innehåll

- 3 Sommarfacit
- 4 Ångbåtsträff i Mariestad
- 9 S/S BALTIKA ett levande museum
- 12 På kanalen med STORMPRINCESS
- 13 Stormflottan decimerad
- 14 Mittuppslag med ALBREKTSUND
- 18 Nu köper vi båt!
- 20 10 år med FÄRJAN 4
- 24 Billigare att åka båt i bohustrafiken
- 25 I alla väder
- 26 MARIEHOLM såld till Finland
- 27 POLSTJÄRNAN till Stockholm
Ny bok om DROTTNINGHOLM

Ångbåten 58 var klar för tryckning den 9 oktober 1983. Uplaga 2 000 ex.

Aktuellt ombord i BOHUSLÄN

Årets sista beställningstur med ångaren BOHUSLÄN utfördes den 28 september.

Lördag 1 oktober gjorde BOHUSLÄN en tur ut mot Böttöleden för att där parallellköra med STENA DANICA för fotografering från helikopter.

På kvällen avhölls den traditionella avslutningsfesten ombord på BOHUSLÄN. På menyn stod sillsandwich som förrätt och fläskfilé med banan och curry som huvudrätt. Efteråt serverades kaffe med kaka. Kvällen tacktal blev inte lika långa och invecklade som vi är vana vid. 76 aktiva besättningsmedlemmar deltog i festligheterna.

Lördag 8 oktober gick ångaren BOHUSLÄN till Bohus Varv. Under varvsbesöket kommer BOHUSLÄN att dockas för bottenbesiktning och bottenmålning. Propelleraxeln skall dragas för att propellerhylsan skall kunna kontrolleras ordentligt.

Till övriga arbeten i vinter hör att åtgärda det läckande bryggdäcket. Stora delar av trädäcket kommer att förnyas. Eventuellt kommer styrhytten att lyftas ifrån för att komma åt det underliggande trädäcket.

Sommarfacit

Den avslutade sommarsäsongen innebar för ångaren BOHUSLÄN en nedgång i passagerarmängden jämfört med förra året som ju gynnades av extremt gott väder.

På de allmänna turerna - kvällsturer, marstrands- och kärningöturer - befordrades i år ca 4000 passagerare vilket är 1000 färre än under 1982. Samma antal gäller i stort även för beställningstrafiken. Medan de allmänna turerna var lika många som tidigare, minskade antalet beställningsturer från 51 till 43 beroende på en blek eftersäsong då antalet beställningar halverades jämfört med samma tid 1982.

Orsaken står att finna i konkurrens från ms VITSGARN som 17 augusti inledde en andra charterperiod i Göteborg. Trots en omfattande marknadsföring från ägaren, Tourist Sightseeing i Stockholm, blev utbytet magert även för VITSGARN. Skall två dela på en marknad som knappast räcker för en blir resultatet att båda svälter.

Kvällsturerna onsdagar hade sommaren 1983 en jämnare beläggning än 1982. Vi slapp att lämna någon på kajen och vi behövde inte heller ställa in någon tur.

Veckorna efter midsommar var regniga och blåsiga vilket inverkade menligt på BOHUSLÄNS första tur till Kärningön som med endast ett femtiotal resenärer ombord fick vänta i Mollösund. Två veckor senare kom vi lyckligt och väl fram med betydligt fler passagerare. Tredje resan, 31 juli, var vädret åter olämpligt för BOHUSLÄN att anlöpa Kärningön och drygt 100 resenärer fick stifta bekantskap med Mollösund istället. Trots strålände väder var antalet passagerare inte mycket större på sommarens fjärde och sista tur till Kärningön 14 augusti.

De tre turerna till Marstrand 24 juli, 7 och 21 augusti gynnades av gott väder och en välbesatt BOHUSLÄN ersatte dessa dagar kollegan STYRSÖ som under sommaren trafikerade Marstrand varje tisdag, torsdag, lördag och söndag under tiden 26 juni-20 augusti. Lördagar och söndagar anlöptes Öckerö, tisdagar och torsdagar Rörö. Intresset för vardagsturerna till Rörö och Marstrand var glädjande stort.



BOHUSLÄN backar ut från Stenpiren den 13 juli 1983. Foto: Dag Almén.

Resan till Trollhättan under Fallens Dag den 23 juli var som vanligt slutsåld. Biljetterna såldes av G-P Resetjänst och gällde för resa med ångbåt ena vägen och ångtåg andra vägen. Bergslagens Järnvägssällskap svarade som vanligt för landtransporten.

Medlemsturen den 4 september drabbades av ett sällsynt dåligt väder med regn och hårda vindar och endast ett trettiotal medlemmar vågade sig ut mot Rörtången och Brattön.

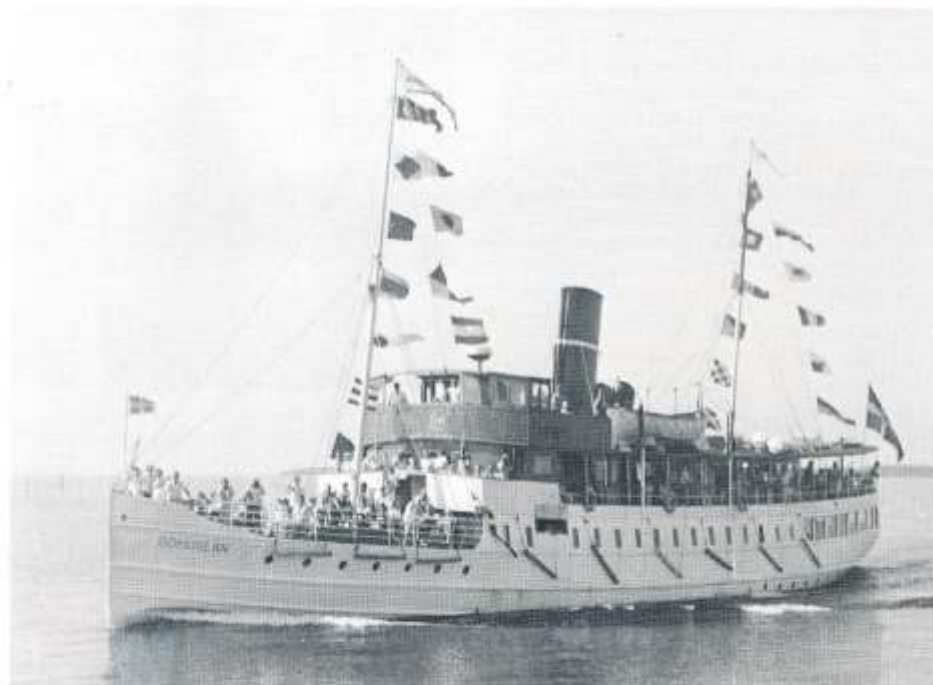
BOHUSLÄN rörde sig behagligt i Brunskärsleden och den lilla sträckan på Marstrandfjorden innan vi kom i lä igen vid Getryggen var inte heller otrivsamt.

Med Gunnar Augustssons LÖVÖ kom vi över från Rörtången till Brattön där de flesta besteg Blåkullen. Regnet höll upp och utsikten var hänförande. Besättningens kaffe som i termosar känkades upp 130 m ö h hade dock förvandlats till enbart varmt vatten! De kaffesugna blev emellertid rikligt kompenserade när de på benvägen fick samma goda mat som passagerarna, ångbåtssiff med lök!

Vi tackar Gunnar på Dyrön för trevligt bemötande och förståelse för vår "magraste" resa i år då vi erhöll god rabatt för resan med LÖVÖ!

Ingvar

Ångbåtsträff i Mariestad



På söndagen gjorde BOHUSLÄN två uppskattade rundturer från Mariestad till Brommösundet. Observera den nya namnvimpeln i förmasten. Foto: Dag Almén.

Är man sent ute, får man skylla sig själv. Det var många som ville vara med på BOHUSLÄNS sommarresa till Mariestad, och övernattningsmöjligheterna ombord är som bekant begränsade. För övrigt bör ju de, som jobbat flitigt ombord under vinter och vår, ha företräde. Men en angenäm resa till Mariestad blev det i alla fall för mig med övernattningsbil och en spännande resa med kombination av tåg, buss och båt.

DESTINATION SJÖTORP

Torsdagen den 7 juli avgick två ångare från Stenpiren med destination Sjötorp vid Göta Kanals infart från Vänera. BOHUSLÄN fick sällskap med Norsk Veteransklubbs ångare BÖRÖYSUND, som också

skulle delta i festligheterna i Mariestad med anledning av stadens 400-årsjubileum.

Innan mitt tåg avgick, hann jag bevittna avfärden i fågelperspektiv från Göta älvbron. Efter uppehåll i Lidköping, där jag besökte bekanta, anlände jag till Mariestad på kvällen och installerade mig på ett litet trivsamt hotell. På fredag förmiddag reste jag med buss de två mil till Sjötorp. Jag återfann BOHUSLÄN utanför slussen, där man tillbringat natten. Ångarna TRAFIK, KURIKEN och ÖSTA låg i hamnbassängen ovanför den tredje slussen.

EN SÄREGEN SYN

Flanörerna gjorde säkert stora ögon, när BOHUSLÄN lossade sina förtöjningar och



BOHUSLÄN i sjöslussen i Sjötorp. Längre kom inte ångaren eftersom maximalt tillåten fartygslängd endast är 32 m. Foto: Lars-Olof Hansson.

styrde rakt in i slussen - ett experiment, som väl aldrig kommer att upprepas. Det gick med knapp nöd. De grova friholtarna fick tas in, och på kajkanten stod man beredd med bildäck för att dämpa ev törnar. Stefan Forsblad manövrerade skickligt sitt stora fartyg sakta men säkert ända in mot sluss-tröskeln. Aktern stack naturligtvis ut flera meter. Sedan gällde det att ta sig ut igen, vilket också gick elegant utan hjälp av vår medföljande bogserbåt m/s STORMPRINCESS. Det gick t o m att vända i det trånga utrymmet innanför pirarna, och så styrde BOHUSLÄN ut på Vänera för att ansluta sig till de övriga i ångbåtskavalkaden till Mariestad.

MOT JUBILEUMSSTADEN

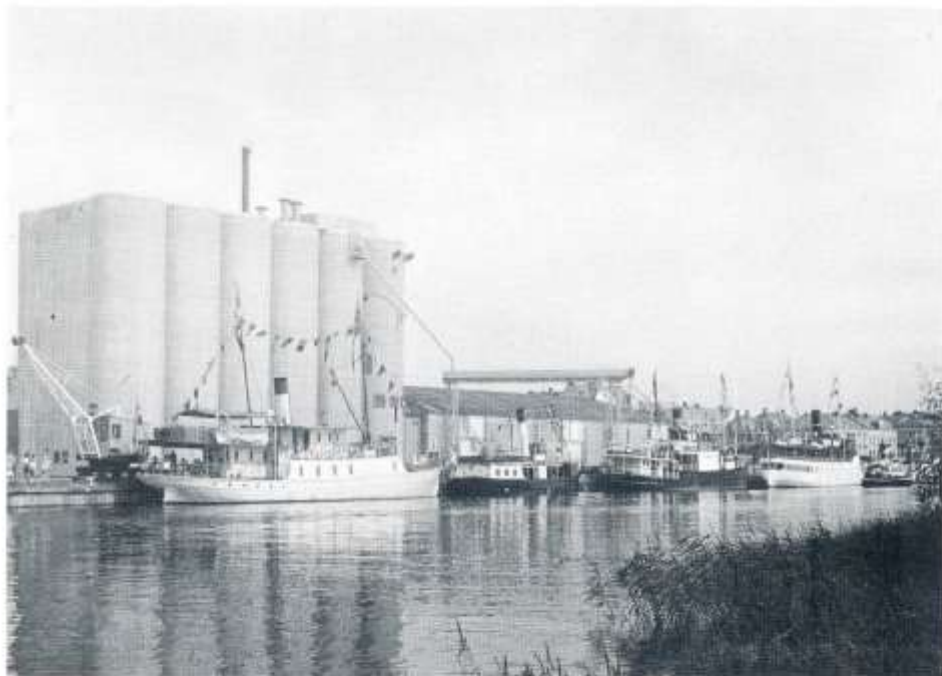
Jag hade fått erbjudande att få följa med s/s TRAFIK till Mariestad och återknyta bekantskapen med vännerna från förra årets stockholmsresa. Men jag befann mig ombord på BOHUSLÄN, när hon backade ut ur slussen utan att sedan lägga till vid kajen, varför

jag från BOHUSLÄNS däck fick bevittna den något långdragna samlingen på Sjötorps redd. Vi fick vänta på KURIKEN, som inte kom iväg på överenskommen tid. Men vad gjorde det! Vidret var det bästa tänkbara, vilket inbjöd till ett dopp i Väneras spegelblanka vatten.

Endast obetydlig försenad gjorde vi vårt intåg i Mariestads trånga hamn. Först kom BOHUSLÄN, så BÖRÖYSUND, TRAFIK och den danska SKJELSKÖK. Sedan följde ÖSTA, KURIKEN och sist en ny bekantskap, VIKENS DROTTNING - en föga drottninglik miniatyrångare byggd på en av flottans forna skottuggare. Motorbogserbåten STORMPRINCESS fick tv hålla sig i bakgrunden. På kvällen anlände ytterligare en ångdriven farkost - Ulf Anderssons välvärdade bogserbåt ÖRNEN av årgång 1903.

POLSTJÄRNAN SVEK GÄNGET

Så låg det till slut 8 ångdrivna farkoster i Mariestads hamn från flaggskeppet BOHUS-



Ångarna TRAFIK, SKJELSKÖR, BÖRÖYSUND, BOHUSLÄN och motorbogsseraren STORMPRINCESS vid kaj i Mariestad. Foto: Dag Almén.

LÄN till hemmabygget VIKENS DROTTNING. Det borde emellertid ha varit 9 st. Vänerns Seglationsstyrelses lilla fina ångare POLSTJÄRNAN hade i dagarna sålts till AB Ernst Norrhiön i Stockholm och var på väg till sin nya hemstad, tyvärr utan att delta i ångbåtsträffen. Befälhavaren hade väl sina instruktioner och gick inte att övertala. Ångaren såldes för 380.000 kr och kommer att få namnet NORDSTJÄRNAN, då efterträdaren i Vänera m/s FAROS, byggd i Åmål 1978, döpts om till POLSTJÄRNAN IV.

Det är ännu obekant vad ångaren skall användas till, men ågaren säger, att fartyget skall få behålla sin karakteristiska profil. Hytter kommer troligen att inredas i lastrummen, som ju nu inte fyller någon funktion.

Det gick livligt till i Mariestads hamn. Förutom de gästande ångbåtarna fanns naturligtvis vår lilla fina bogserbåt STORMPRINCESS och dessutom diverse passagerarfartyg, som gjorde reguljära turer på Vänera och Göta Kanal såsom: VITSGARN, DROTTNING SIL-

VIA, SANDÖN och BRÖMMÖ - den sistnämnda identisk med GULLI - välkänd i både Göteborg och Bohuslän. Massor av fritidsbåtar bidrog till den livfulla tavlan med Mariestads mäktiga domkyrka som karakteristisk bakgrund.

EN ORIGINELL TÄVLING

Fredagskvällen ägnades åt besök på fartygen, varvid besättningarna fick bekanta sig med varandra, och på lördagen var det allmänhetens tur att bese de sällsynta gästerna. Denna dag ägde också den officiella invigningen rum med bl a presentation av fartygen, som var och en tackade genom att låta sin ångvissla ljuda.

Sedan var det dags för en mycket originell tävling iscensatt av den fantasifulle jubileums-generalen Björn Berggren. Det gällde för tre ångdrivna "fordon" att snabbast avverka den lilla sträckan om 50 m. Ett ånglok, en lokomobil och en ångbåts ställde upp på startlinjen. Tusentals personer bevittnade den sär-



Ångaren KURIREN, byggd redan 1873, var mötets äldsta fartyg. Fartyget som räddades 1963, hade tidigare gått på Strömsholms Kanal. Foto: Dag Almén.

egna tävlingen, som vanns av loket BJ Y3 nr 74 med bogserbåten KURIREN på andra plats. Sist kom den fina lokomobil från Rubens Maskinhistoriska Samlingar vid Götene. RUBEN, som omnämndes i Ångbåten nr 57, var dock snabbast i starten.

Musiken spelade från BOHUSLÄNS fördäck medan röken från lokomotiv och ångbåtar svepte in över den talrika publiken och drev långt bort över stadens välmålade hus. Musik exekverades också från f d flottningsbåten ÖSTA, där Bengt "Cello" Persson underhöll med sin egenhändigt byggda ångorgel, som lät som ett jättepositiv - kanske mera originellt än vackert. Kvällen avslutades med fest på Karlsholms sommarrestaurang vid Vänera strand. Vi, som istället föredrog en liten enkel supé ombord på BOHUSLÄN, hade det riktigt mysigt i den ljumma sommarkvällen.

HEMFÄRD I HÖGSOMMARVÄDER

På söndagen gjorde BOHUSLÄN och TRAFIK

rundturer på Vänera med nöjda passagerare och på kvällen var det dags för de flesta att anträda återresan till respektive hemort. BOHUSLÄN låg dock kvar tills på måndag, då hon avgick till Hörsäters hamn vid Kinnekulle för övernattnig. Härifrån reste jag tillsammans med den engelske ångbåtsentusiasten Patrick Taylor till Lidköping för att boka rum för natten. Ett elegant sådant fanns på självaste stadshotellet för det facila priset av 98 kr. Med tåg anlände vi på tisdag morgon till Hällekis, varifrån vi efter en kvarts promenad kunde konstatera, att BOHUSLÄN låg kvar nedanför den numera nedlagda cementfabriken. "BOHUSLÄN är min absoluta favorit bland alla svenska ångbåtar" förklarade en belåten Patrick, som avslutade sin sverigevistelse med en resa till Kärningön följande söndag.

Resan till Göteborg gick utan några problem. Värdret inbjöd till bad mitt i Vänera, och de sex slussarna i Göta Älv välkomnade oss med öppna portar. Vid 20-tiden på tisdagen den 12 juli lade vi till vid Stenpiren, dit BÖRÖY-



Bengt "Cello" Persson spelade ängorgel ombord på ÖSTA så att det hördes över hela staden. ÖSTA som är en 14 ångvarphät är byggd 1898. Foto: Dag Almén.

SUND redan anlänt på sin resa till Oslo. Ett strålande sommaräventyr var till ända. För min egen del var det bara ett fel. Jag kände mig ganska onyttig ombord, då arbetsfördelningen för länge sedan gjorts upp. Men det kan också kännas skönt att bara vara privilegerad passagerare och få umgås med vännerna ombord utan att försumma sitt jobb.

Tack för en trivsamt sommar ombord på vår vackra ångare BOHUSLÄN!

DAG



VIKENS DROTTNING var veteranångfartygsmötets minsta ångbåt. Foto: Åke Karlsson.



BOHUSLÄN backar ut från hamnen i Mariestad för en rundtur på Vänern. Foto: Dag Almén.

SS BALTIKA ett levande museum



S/S BALTIKA på väg in till Göteborg den 4 augusti 1983.

I somras fick några från BOHUSLÄNS besättning tillfälle att besöka den nu 43-åriga ryska passagerarångaren BALTIKA under ett av hennes besök i Göteborg.

BALTIKA, som byggdes i Holland 1939-40, hette till 1957 VIACHESLAV MOLOTOV. Hon har också haft ett systerfartyg, JOSIF STALIN, som redan efter något år förstördes av krigshändelser.

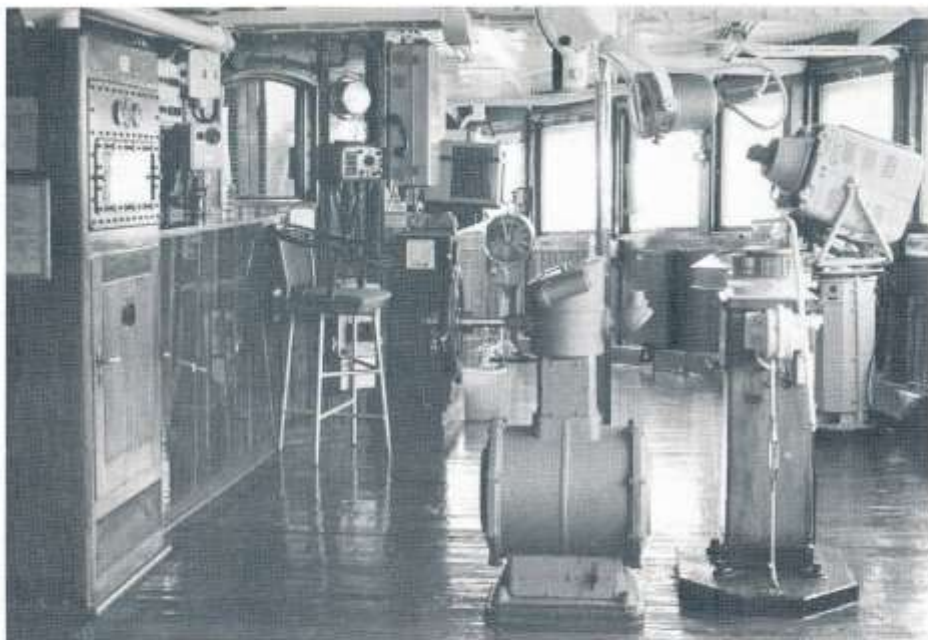
BALTIKA går i reguljär trafik sommartid mellan hemmahamnen Leningrad och Helsingfors-Köpenhamn-London (Tilbury)-Le Havre. I år har även Oslo, Göteborg och Stockholm anlöpts. Från dessa hamnar tilläts dock ingen passagerarutväxling.

Efter kontakt med ScanSovs Göteborgskontor fick vi tillfälle till ett besök ombord. Ombord på BALTIKA började vår ciceron Assistentpurser Oleg Bandurin, med att berätta fartygets historia och ge oss fartygets data. Här kan nämnas att fartyget tar 405 passagerare i en klass och att besättningen uppgår till 172 personer. Längd över allt 135,7 m, bredd 18,35 m och djupgående 6,08 m.

Vi började rundvandringen med att gå upp i det stora trapphuset som leder till stora matsalen, musikrummet och baren Penguin. I trappan är stadsvapnen från de städer som BALTIKA normalt besöker uppsatta som dekoration.

Inredningen i fartyget är i stort sett tidstypisk och i de flesta fall helt oförändrad sedan fartyget levererades i september 1940 av Nederlandschen Scheepsbouw Mij i Holland.

Mycket träpaneler och snickerier, ofta vackert utsågade, dominerar i passagerarutrymmena. Av den i yngre fartyg helt dominerande lysrörsbelysningen märks inte ett spår om-



På BALTIKAs brygga finns det mesta av originalutrustningen kvar. Till vänster syns rökdetektorn med glasrör till de olika utrymmena ombord.

bord i BALTIKA, all belysning i hela fartyget kommer från vanliga glödlampor.

Vår ciceron tog oss nu ut på promenaddäck och upp på den teakinklädda bryggan som går över fartygets hela bredd, ganska ovanligt på ett så gammalt fartyg. Bryggan var rikligt försedd med utrustning för fartygets navigering och säkerhet, om än ett och annat hade varit med under många år. Särskilt intresse tilldrog sig centralen för fartygets rökdetektorer, en i all sin enkelhet fantastisk lösning.

Nu var det tid för ett besök i maskin, genom smala trappor och gångar bar det av ned genom fartyget. I det välskötta maskinrummet fanns fartygets chief på plats och hjälpte vår ciceron med svaren på våra frågor.

BALTIKA drivs av ett turboelektriskt maskineri. Ett något ovanligt sätt att driva ett fartyg. Enda av mig kända svenska passagerarfartygen med denna typ av maskineri var Sveabolagets KAGNE och MEGIN, den senare känd av göteborgarna från några år i mitten på sextiotalet, då hon gick som Sessanlinjens PRINCESSAN MEGINA.

BALTIKA är försedd med fyra vattenrörspannor, vilka förbrukar 80 ton bränsle om dygnet. Dessa driver två Stork-Parson turbiner, som är kopplade till vardera en ASEA generator med en effekt upp till 4.500 kW. Generatorerna driver med en spänning av 3.150 volt två elmotorer, som också är tillverkade av ASEA, fartygets bägge propellrar. Fartygets marschfart är 16 knop, men kan utan svårighet forceras till 20 knop. Maskineriet manövreras från en central manöverplats, dit alla order kommer på två elektriska maskintelegrafer, som står på var sin sida om manöverplatsen.

Besöket var nu slut och vi tackade vår ciceron och chiefen, som visat oss runt och givit oss svar på våra frågor.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON



Trapphallen med symboler för de städer som vanligen anlöps av BALTIKA.



Stora matsalongen med den pampiga buffén.

På kanalen med STORMPRINCESS

Motorbogseraren STORMPRINCESS gick efter ångbåtsmötet i Mariestad tillbaka till Sjötorp för att göra en kort resa på Göta Kanal. På bilden här intill ligger bogseraren nedanför de kopplade slussarna 4 och 5 i Sjötorp, och väntar på att få slussa upp. Alla slussarna i kanalen har egennamn och nr 2-5 heter Rikets fyra stånd.

Under en rundvandring i Sjötorps varvs magasin upptäckte besättningen tre förrådsskrubbar märkta "Stormking"! Frågan blir då: Vad har Sjötorps varv för samband med Stormking?

STORMPRINCESS har här just slussat upp i nr 6 som heter Jordbruket och var färdigställd 1820. Västgötadelen av kanalen invigdes år 1822 av kung Karl XIV Johan.



Kanalturen med STORMPRINCESS fortsatte efter Sjötorps åtta slussar till Lyrestad, där besättningen höll på att få värmeslag och beslöt vända åter mot Vänerens badbara böljor. Bilden är tagen på kanalsträckan mellan Sjötorp och Lyrestad.



Samtliga bilder har tagits av Åke Karlsson.

Stormflottan decimerad



Stormkings brygga på Ringön i maj 1982. Fr vänster STORMFLOOD, STORM, STORMGLÖD, STORMPRINCESS, STORMLOD och STORMSEA.

När Röda Bolaget våren 1982 inledde diskussioner om överlämnande av bogserbåten STORMPRINCESS till Sällskapet Ångbåten, fanns det sju båtar vid Bogserings AB Stormkings bas på Ringön.

Förutom den relativt nya STORMBOY, byggd 1966, var de övriga i samlingen riktiga veteraner. Av dessa var STORM (1916), STORMFLOOD (1921) och STORMGLÖD (1903) i bruk medan STORMPRINCESS (1908), STORMLOD (1913) och STORMSEA (1910) låg upplagda. Förutom dessa sju båtar var Röda Bolagets OTTO (1932) i tjänst för Stormking. Idag har Stormflottan reducerats till fyra riktiga "Stormare".

Av de upplagda båtarna överlämnades som bekant STORMPRINCESS till Sällskapet Ångbåten i maj 1982. Hon var i vårt tycke bäst av de upplagda båtarna och hade mycket av den ursprungliga stilen kvar. Hon var dessutom den enda i hela flottan som hade tillhört Stormking ända sedan leveransen 1908.

Sommaren 1982 såldes STORMSEA för 60 tkr till Svaninge Bogser- & Sjötransport i Lysekil. Fartyget som var byggt i Delfzijl 1910 hade under många år tillhört Bogserkompaniet under namnet HARKY och först 1970

blivit överfört till Stormking under namnet STORMSEA. Fartyget drevs av en trecylindrig Skandia på 315 hkr.

Den nye ägaren har rustat upp fartyget för bogsertrafik igen och hon går numera under namnet DALLAS. Sandinge äger sedan 1974 även gamla STORMQUEEN, byggd 1900, som numera går under det förkortade namnet STORM.

I somras var det dags för försäljning av STORMLOD, som för 45 tkr blev fritidsbåt vid norrlandskusten. Fartyget som byggdes 1913 vid Landby Mek Verkstad som ERIK för Röda Bolaget, överfördes 1973 till Stormking och blev då STORMLOD. Sedan 1951 drevs bogseraren av en tvåcylindrig Skandia på 210 hkr.

Stormkings brygga på Ringön ligger numera öde eftersom de återstående bogserarna flyttades till Röda Bolagets hamn vid Tångudden våren 1983. Kvar på Ringön finns bolagets flotta av prämar. Förutom de fyra återstående "Stormarna" tjänstgör även OTTO och VOLRAT inom Stormkings verksamhetsområde med småbogseringar inom hamnområdet.



Hovenäset. Ångbåtskajen.

Mittuppslaget

En fridfull bild med Marstrandsbolagets ångare ALBREKTSUND vid ångbåtsbryggan i Hovenäset.

I STF:s resehandbok över Bohuslän från 1952 beskrivs Hovenäset så här:

"Hovenäset, municipalsamhälle (439 inv), fiskeläge, stenhuggerisamhälle, semesterort, Industrieföretag: Andelsföreningen Bohusläns Kooperativa stenindustri; Bengt E Johanssons stenhuggeri. Kommunikationer: Buss Hallinden station vid lysekilbanan. Båt Lysekil, Göteborg. Logi: Hovenäsbadet, Pensionat Hovenässets havsbud."

Marstrandsbolagets trafik på Hovenäset pågick till 1952. Hovenäset tillhörde under många år BOHUSLÄNS ordinarie bryggor och anlöpets två gånger i veckan. Sommartid när BOHUSLÄN gick som expressångare, ersattes hon på de "vanliga" turerna av någon av de andra ångarna, t ex ALBREKTSUND.

Fraktlistan på nästa sida kommer från BOHUSLÄNS resa fredag 16 juni 1950 - några dagar innan sommarens expresturer började - och visar vad ångaren hade för gods till Hovenäset. Ångbåtskommissionären, handlar Jörgen Wessberg har i listans högerkant noterat sin kommission för arbetet med omhändertagandet och utlämnandet av godset.

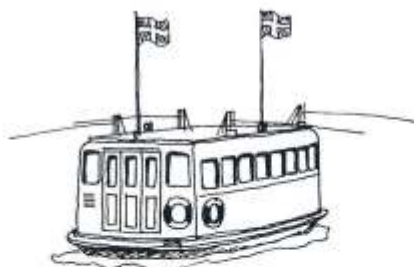
Jörgen Wessbergs specieraffär finns fortfarande kvar idag.

Sista sommaren (1952) med trafik på Hovenäset var Marstrandsbolaget inne i en förnyelseperiod och vardagstureerna med gods hade upphört på Hovenäset. Istället hade man fått expresturer på söndagar med BOHUSLÄN som gick Gravarne-Göteborg-Gravarne och ALBREKTSUND eller inhyrda motorfartyget GAY VIKING som gick Göteborg-Hovenäset-Göteborg som dubbleringsbåt för LYSEKIL som vände i Gravarne. Restiden på expresturerna från Göteborg till Hovenäset var knappt sex timmar medan de vanliga turerna tog ca åtta timmar.

Idag finns fortfarande den bastanta ångbåtsbryggan kvar i något modifierat skick. Efter 30 års uppehåll fick Hovenäset åter ångbåts trafik för en dag, när BOHUSLÄN sommaren 1982 gjorde en resa Lysekil-Smögen och åter med anlop av sina gamla bryggor. "Buarne" i bildens nederkant finns inte kvar idag. Här ligger istället SVC:s fabriksanläggning. På berget till vänster om ångbåtsbryggan har under de senaste åren uppförts en hel del nya villor.

GS

Marstrandsspårvagnen skall bort



Den minsta av färjorna mellan Koön och Marstrandön, HAMNFÄRJAN II, har inte precis dominerat Marstrands hamn. Nu skall den bort, den är för liten och orationell elektrisk driven som den är!

Trafiken med elektrisk färja mellan Koön och Marstrandön började redan 1913 då den första "spårvagnen" levererades från Marstrands Mek Verkstad. 1948 byggdes den nuvarande HAMNFÄRJAN II vid Kungsvikens Varv på Orust. Färjan, som får ta 49 passagerare, drivs av en elmotor på 8 hk. Batterierna laddades ursprungligen via två spröt på taket, som vid anlop av färjellägena kom i kontakt med laddningsaggregatet. Sedan flera år tillbaka är sprötena ersatta av en vanlig landanslutningskabel, som via en handske ansluts iland när behov föreligger.

I trafiken på Marstrandön används förutom "spårvagnen" även personfärjan HAMNFÄRJAN III och bi färjan LASSE-MAJA II.

FRAKT-LISTA

för 3/8 Bohuslän från Göteborg
till Hovenäset ju-dagen 16/6 1950

Antal Stor.	Godsets beskaffenhet	Mottagarens namn	Frakt		Efterkrav	Godsets mottagare erkänner:
			att betala	betald		
1 k.		Gumborg Johansson		1-		05
6 "	div.	Alfa "	4-			30
2 "	"	John "	3 50		✓	25
2 "	"	Thora "	1 50		✓	10
1 "	spä.	" "	1-		✓	05
1 "	kart.	Albin Jø "		1-		05
1 "	spät	" "		1 10		05
1 "	vårnader	Karl Källberg		1-		05
1 "	glas	" "		1 25	⊙	05
1 "	tråvarer	Hjörntörn	1-		✓	05
1 "	garn	L.K. Sandberg		1-		05
1 "	hörn varer	J.A. Wessberg		1-		05
3 "	färg	" "	3 25			15
3 "	div.	" "	3 25			15
1 "	el. var	" "		3 30		10
1 "	kökplattor	" "	1-			05
1 "	muckvar	Hilje Simonsen		1 50	73 50	10
1 "	"	Hilje Karlsson		1 50		10
1 "	"	Hedwards muck. verk.		1-		10
	lit. varer	A. Axel Hoop		20 40		
			18 50	35 05	73 00	195
			73 50			
			92 -			
		A. Axel Hoop		25 75		
				69 80		
			18 50			
			68 80			
			81 30			

Nu köper vi båt!

Det har under senare år blivit allt vanligare med tillskott till passagerarbåtsflottan i form av inköp av äldre fartyg företrädesvis från utlandet.

När Sällskapet Ångbåten 1966 började med beställnings- och utflyktsresor med ångaren BOHUSLÄN var det en nödvändighet för att möjliggöra det fortsatta bevarandet av fartyget. BOHUSLÄN var pionjär i Göteborg för denna form av verksamhet.

Under 18 säsonger har vi mödosamt arbetat in oss i allmänhetens medvetande — ångaren BOHUSLÄN är numera ett begrepp på västkusten. Verksamheten är uppdelad i beställningstrafik under för- och eftersäsong samt i (väderberoende) utflyktsresor juni-augusti. Är värdet vackert kan det bli kö på Stenpiren, skyas himlen hjälper det inte ens med braskande annonsering, presumtiva resenärer hoppas på bättre väder nästa vecka.

Så visst förekommer det att BOHUSLÄN löper ut fullsatt en och annan gång och det är förmodligen dessa tillfällen som ger anledning till avund och förhoppningar på sina håll. Den som vill vara med och dela på kakan kontaktar lämpligen en mäklare som beredvilligt erbjuder skorvar av alla de slag till skiftande kvaliteter och priser. Har man därtill en sprad slant är det lätt att köpa hem en bedagad skönhet.

Den nye redaren som hittills svävat i rosen-skimrande drömmar kan nu lätt bli besviken när varken allmänheten, kommunen eller myndigheterna delar hans entusiasm för det hjälpligt uppsnyggade flytetyget. Besvikelsen blir inte mindre när det efter en tid visar sig ytterst svårt att under några korta sommar-månader tjäna ihop till reparationer, underhåll, räntor, amorteringar, bunker, avgifter av alla de slag m m. Drömsemestrarna i sydliga nejder förbytis i hårt arbete och sömlösa nätter. Passagerarbåtsredarens roll är förvisso inte avundsvärd.

De många båtinköpen började efter Tjörnbrokatstrofen. Trafiken mellan Tjörn och fastlan-

det ombesörjdes till en början med passagerarfartyg från Uddevalla Turisttrafik, Kosttrafik och så m/s WALONA. Man frågar sig efteråt varför inte den i mars 1980 inrättade vägfärjeleden mellan Stenungsön och Almnö ersatte passagerarbåtstrafiken. Istället insisterade kommunerna på fortsatt båttrafik och när staten inte längre bjöd på denna trafik, fick kommunerna själva fortsätta trafiken med två inköpta fartyg; ALMÖN ex FALCKENSTEIN från fjordtrafiken i Kiel som köptes in av Bengt Kristensson i Rönnäng, samt SAGANA ex SAEBØ från Bergens skärgård som köptes in av Sven-Åke Nyberg i Mollösund.



När den nya bron stod färdig i november 1981 var det slutseglat även för ALMÖN och SAGANA som båda lades upp. ALMÖN såldes snart till Säffle för att under namnet VIKINGASOL börja trafikera linjen Säffle—Arvika där den nu gått två somrar. SAGANA har i höst sålts till Norrköping för att nästa sommar under namnet WASA LEJON trafikera linjen Bergs slussar—Borensberg i Göta Kanal.

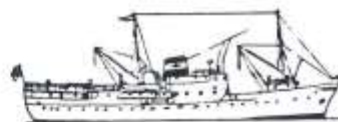


Nästa "stora" båtinköp var WHITE QUEEN som tidigt 1982 kom från Danmark där hon som ANHOLTFÆRGEN trafikerat ön Anholt. Efter omfattande ombyggnadsarbeten där bil-däcket förvandlades till matsal och lastrum-

met blev konferensrum sattes den "vita drottningen" in på Göta Älv mellan Göteborg och Vänersborg. WHITE QUEEN ägs av West Line Rederi AB med Sven och Birgit Schramm som redare.

Efter sommaren 1982 då "drottningen" gjorde två returer på älven i veckan och söndags-turer runt Tjörn har hon under den gångna sommaren bara gjort en tur i veckan på älven och de annonserade söndagsturerna till Marstrand uteblev nästan helt. Redan efter förra säsongen funderade rederiet på en flyttning till Västindien men drog sig inför myndigheternas krav på ombyggnader av fartyget.

Hösten 1982 presenterades i pressen planerna på ett flytande hotell- och restaurangfartyg vid Skeppsbron i Göteborg. Det var ett holländskt kryssningsfartyg som under namnet ROTTEADAM trafikerat floden Rhen mellan Amsterdam och Basel som skulle köpas hit av två erfarna kompanjoner i hotell- och restaurangbranschen. Tyvärr kom devalveringen emellan och affären kom av sig för en tid. I våras kunde emellertid DELAWARE invigas efter en del ombyggnader som gick på 2,5 miljoner mot beräknade en... Medan restaurangdelen gått över förväntan har hotellidelen inte burit sina kostnader och kursen i slutet av september kom väl inte oväntat. DELAWARE är fortfarande registrerat som fartyg och vad som händer efter en försäljning återstår att se.



Från Norge och Lofoten kom SKOGØY för att döpas om till SEASIDE för engelskt ska de va. Det var sex lärare och elever vid Sjöbefäls-skolan i Göteborg som på detta sätt skaffade sig sysselsättning över sommaren. I pressen presenterades planer på dagsturer och minikryssningar på tre dygn från Göteborg utmed Bohuskusten. Av detta blev det just inte så mycket. Kanske tog kraven från Sjöfartsverket musten ur entusiasmen hos de nya redarna. När hösten förestod hoppades de på att

kunna hyra ut sitt fartyg till Göteborgs kommun som övningsfartyg för gymnasiet DULINJE och eventuellt även Sjöbefälskolan. Även dessa planer gick om intet när budet i stället gick till Sjöfartsverkets tidigare tjänstefartyg VIRGO som sålts till en privatperson under sommaren. Efter detta beslut man sig för att annonsera efter aktiva delägare. Framtiden synes oviss för detta vackra fartyg.



Efter dessa mer eller mindre lyckade satsningar avslutar vi med en "utböling" som skummade grädden på beställningsmarknaden i Göteborg under sommaren för- och eftersäsong. Det var Bore Lines AB i Stockholm med Tourist Sightseeing AB som hösten 1982 inköpte marinens transportfartyg VITSGARN för att under vintern låta bygga om det vid Sjötorps Varv för dagtrafik på Göta Kanals västgötalinje.

VITSGARN beräknades lämna varvet 1 maj och innan kanaltrafiken skulle påbörjas i juni inbjöds fartyget till Göteborg för att sysselsättas i beställningstrafik. Beställningarna skulle enligt Bore Lines förmedlas av Sällskapet Ångbåten vars organisation och good-will Bore Line skulle utnyttja.

Sällskapets styrelse insåg, så snart planerna avslöjats, att arrangementet var ohållbart. Vår ideella trovärdighet skulle skadas liksom det samarbete vi byggt upp med bl a Styrsöbolaget. Sällskapet fick i all hast skaffa en ny befraktare då de tidigare föredrog att sköta verksamheten med VITSGARN och vi fick dessutom ett drygt arbete att förklara — pga Bore Lines påståenden — att våra verksamheter var helt åtskilda.

VITSGARN återkom efter sommaren kanaltrafik till Göteborg för en blek eftersäsong trots en mycket omfattande marknadsföring. Man drog slutligen hemåt med uppehåll i Sjötorp för en del avslutande varvsarbeten.

10 år med FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 i reguljär trafik mellan Haket och Lindholmen i maj 1978.
Foto: Per Ahlquist.

I år är det tio år sedan FÄRJAN 4 överlämnades i Sällskapet Ångbåtens vård. FÄRJAN 4 har under denna tiden levt i skymundan av BOHUSLÄN som krävt stora kontinuerliga arbetsinsatser såväl sommar som vinter. Trots detta har en hel del hänt med FÄRJAN 4 under de gångna tio åren.

1973: FÄRJAN 4 övertages

Avtal träffas den 5 februari mellan Sjöfartsmuseet och Sällskapet Ångbåten, vilket innebär att FÄRJAN 4 skall underhållas och drivas av Sällskapet Ångbåten. Åganderätten till färjan kvarliggör hos Sjöfartsmuseet som skall hålla färjan kaskoförsäkrad och årligen bidra med ett fast belopp till färjans underhåll. Sjöfartsmuseet hade fått FÄRJAN 4 av Göteborgs Hamn den 29 juni 1972, sedan den enda kvarvarande färjelinjen hade överlåtits

till Styröbolaget den 1 januari 1972.

Sommaren 1973 sliptages färjan på GSV (f d Hamnens varv) på Ringön för besiktning av fartygsinspektionen. Sällskapets medlemmar utför bl a bottenmålning av färjan. Samma dag som sällskapet har årsmöte ombord på BOHUSLÄN, är färjan under ånga för att visas upp för medlemmarna.

1974: Trafik på Nya Älvsborg

För att kunna använda färjan även för turer utanför hamnområdet inköps livbälten samt en uppblåsbar livflotte. Sedan passagerarcertifikat utfärdats under maj används färjan för några beställnings- och medlemsturer. Söndagar under juli och augusti trafikerar FÄRJAN 4 linjen Lilla Bommen-Nya Älvsborg för Sessanlinjen. Den 6 oktober deltar färjan i Museernas Dag och trafikerar



Under veteranångfartygsmötet i Göteborg sommaren 1976 var FÄRJAN 4 flitigt igång på turer i hamnen.

då Haket-Lindholmen i samtrafik med ångtåg och buss.

1975: Nytt plåttak

Under våren läggs ett nytt plåttak av aluminium eftersom det gamla var sönderrostat. Salongstaket, sofforna och fönstren renskrapas och målas. Under juli och augusti körs söndagsturer till Nya Älvsborg. På hösten rengörs ångpannan med hjälp av kemiska tillsatser. Färjan vinteruppläggs därefter vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen.

1976: Veteranångfartygsmöte

I maj torrsättes färjan på GSV för klassning. Skrovet sandvaskas och målas. Förliga propellerhysans cedervallsbox renoveras.

Under veteranångfartygsmötet är färjan flitigt i bruk och gör tillsammans med de övriga ångarna en resa till Marstrand, där den elektriska "spårvagnsfärjans" färjelägen får besök av FÄRJAN 4. På hösten hålls Sällskapet Ångbåtens årsmöte ombord på färjan. Färjan vinteruppläggs i Lilla Bommen i november.

1977: Helt upplagd

Eftersom ångaren BOHUSLÄN kräver stora arbetsinsatser får FÄRJAN 4 vila sig hela året vid Fartygsmuseet.

1978: Åter i reguljär trafik

I januari torrsättes FÄRJAN 4 tillsammans med BOHUSLÄN på Donsö Varv för besiktning och bottenmålning. Två mindre plåtar istyckas i skrovet strax ovan vattenlinjen. Aktre cedervallsboxen renoveras. Medan färjan ännu står på slipen får den ordinarie Lindholmsfärjan problem med en propeller och FÄRJAN 4 snabbrustas för att hyras ut till Styröbolaget för trafik den 1 och 2 februari. 22-29 maj är färjan åter uthyrd för trafiken på linjen Haket-Lindholmen medan ordinarie färjan DAN BROSTRÖM värrustas.

Under juli tillverkar och monterar Nicoverken en ny skorsten, eftersom den gamla var kraftigt sönderrostad. Den nya skorstenen ger bättre drag i pannan. Under sommaren lackas styrhytterna och överbyggnaden målas. I augusti och oktober körs några beställnings- och allmänna turer i hamnen. Ångmaskinen



Vintern 1978 släppts FÄRJAN 4 tillsammans med BOHUSLÄN på Donsö Varv. Bilden som togs den 28 januari visar färjan med nymålad botten.

rengörs och målas och ser därefter riktigt prydlig ut. På hösten byter Gotenius Varv en del av avvisaren/skarndäck.

1979: Under ånga från maj till oktober

I januari bogseras FÄRJAN 4 från Gotenius till Stora Bommens färjeläge för vinteruppläggning. Under perioden 7-28 maj trafikerar FÄRJAN 4 åter Lindholmen för Styröbolaget. Färjan utförde även några beställningsturer. Under sommaren fortsätter arbetet med byte av avvisare och en del däcksplank vid Gotenius Varv.

I september dockas färjan på Gotenius för besiktning. Skrovet skrapas, stålborstas och målas. Fartygsinspektören konstaterar att skrovet är svårt angripet av frätor och att vissa bordläggningsplåtar därför måste bytas innan nytt certifikat kan utfärdas. Eftersom inga möjligheter finns att utföra plåtbytena omedelbart sjösättes färjan åter för att kunna vara i trafik bl a på Musoernas Dag den 7 oktober då hamrundturer körs med gott ekonomiskt resultat. Den 21 oktober upprepas turerna. Det gamla certifikatet gäller

t o m den 31 januari 1980.

1980: Ultraljudmätning av skrovet

Strax innan påsk dockas färjan åter på Gotenius Varv för ultraljudmätning av skrovet. Plättjockleken mäts på närmare 200 ställen på skrovet och en detaljerad ritning över bordläggningsplåtarna kan därefter göras upp. Med mätningen som grund ålägger fartygsinspektören oss att byta åtta plåtar, blåstra och prestolitebehandla skrovet. Eftersom pengar saknas för de omfattande arbetena sjösätts färjan åter. Under året renknackas och målas stora delar av maskinkappen och maskinrummet.

1981: Stora skrovreparationer

Den 13 april bogseras färjan till Eriksbergs Mek Verkstad där den lyfts upp på Sörhalls-kajen och placeras i en specialbyggd "båt-vagga". Götaverken Cityvarvet byter de åtta aktuella bordläggningsplåtarna, vilka nitas på traditionellt sätt. Resten av skrovet sandblästras och de frätskadade plåtarna i vattenlinjen presolitebehandlas. Skrovet målas sedan fyra gånger med högklassig färg. Ovan



Söndagen den 22 oktober 1978 gjorde FÄRJAN 4 hamrundturer enligt turlista till de återstående färjelägena i hamnen. Fotot togs vid Lindholmens färjeläge.

vattenlinjen istyckas några plåtar som var delvis sönderrostade. Den förliga roderhylsan nyttillverkas.

Några medlemmar rostknackar och grundmålar överbyggnaden och konstaterar att babordssidan är svårt rostskadad. Därefter påbörjas samma behandling av för- och akterpik. Skrovet besiktigas och godkänns av fartygsinspektören.

1982: Fortsatt underhållsarbete

Rostknackningen i pikarna fortsätter under året och efter grundmålning är det dags för sprutmålning av hela pikarna. Ångpanna och maskin besiktigas. Huvudängledningen demonteras och lämnas till verkstad för glödning. Återstår i stort sett provtryckning av pannan, vilket dock ej kan göras så länge färjan står på land med tom panna. Färjans båda propellrar som är kraftigt sönderfräta i bladtopparna, byts mot reservpropellrarna som är i skick som nya. Propellerbytet bör ge färjan en något högre fart än tidigare.

Under hösten påbörjas diskussioner mellan Cityvarvet och Sällskapet om intresse finns

för att låna ut färjan till Cityvarvet för trafik mellan varvet och Stora Bommen. Som villkor för detta ställs att Cityvarvet skall göra en upprustning av FÄRJAN 4 till trafikdugligt skick samt att färjan skall få användas av Sällskapet när behov föreligger. Förslaget betraktas som positivt av Sällskapets styrelse och Cityvarvet skall utreda frågan vidare.

1983: Trädäcken repareras

I september har överenskommelse med Cityvarvet ännu ej träffats. Arbetet ombord fortsätter och nu rivs delar av det rötskadade fördäcket vilket kommer att förnyas. I maskin fortsätter arbetet med översyn av ångarmaturer.

I skrivande stund väntar vi på att arbetet med läggning av nytt däckstrå på fördäck skall påbörjas. Sedan måste även delar av akterdäck samt avvisaren på styrbords sida förnyas. Plåtarna i överbyggnadens babordssida måste också förnyas innan vi kan se fram emot sjösättning av FÄRJAN 4. Vågar vi hoppas på att det sker våren 1984?

GS

Billigare att åka båt i bohus- trafiken

Den 1 juli infördes ett enhetligt taxesytem för kollektivtrafiken i norra Bohusläns sex kommuner. Då startade Bohustrafiken sin verksamhet i Strömstad, Tanum, Sotenäs, Lysekil, Munkedal och Uddevalla. Kollektivtrafiken med tåg, buss och båtar samordnades för att göra det enklare och i de flesta fall även billigare att färdas i norra Bohuslän. Trafiken har även anpassats till Göteborgsregionens Lokaltrafiks område och Bohustrafikens kuponger kan användas i GL-trafiken liksom tvärtom (utom på Bohusbanan där bara Bohuskuponger gäller).

Även den reguljära skärgårdstrafiken har inlemmats i den nya Bohustrafiken. Här följer en uppställning över de aktuella linjerna:

Aktuella färjor

Kommun	Färja
Göteborg	Styrabåtarna
Göteborg	Hjuvik-St.Varholmen
Öckerö	Öckerö-Kalvsund-Grötö
Öckerö	Burö-Nordöarna
Kungälv	Rörtången-Brattön-Lövön-Algön
Tjörn	Rönnäng-Tjörnekalv-Åstol-Dyrön
Tjörn	Kyrkesund-Härön
Orust	Hälleviksstrand-Käringön
Orust	Tuvesvik-Gullholmen
Orust/Lysekil	Ellös-Rågårdsvik
Orust/Uddevalla	Flatön-Dragsmark
Uddevalla	Uddevalla-Gustafsberg-Unda-Stången
Lysekil	Lysekil-Fiskebäckskil-Östersidan
Lysekil	Lysekil-Gåsö
Lysekil	Lysekil-Kornöarna
Tanum	Fjällbacka-Dyngön m fl öar
Strömstad	Strömstad-Kosteröarna
Strömstad	Strömstad-Ramsö

GL:s och Bohustrafikens kuponger gäller på dessa båtar och färjor med några undantag: Kostertrafiken, färjan till Marstrandön samt Fotöfärjan i Öckerö kommun. Principen

är annars att om korten och kupongerna gäller inom en kommun gäller de också på båtarna och färjorna i förteckningen ovan.

Kupongtaxan för enbart båt- eller färjelinjen är två kuponger, till Koster får man betala nio. Det finns ett speciellt månadskort för enbart båt- och färjelinjerna (utom de ovan nämnda), det s k skärgårdskortet för båttrafik som f n kostar 110 kronor.

På många håll har båtresorna blivit billigare men på en del sträckor har prishöjning blivit följden, t ex mellan Tjörn och Härön resp Tjörnekalv.

Tilläggs bör att kuponger i såväl GL- som Bohustrafiken kostar lösa 3 kr, i rabathäfte om 18 st 35 kr vilket gör 1:95 per kupong.

IK

Fjällbackaskärgården

En okänd båtlinje i Fjällbackaskärgården trafikeras av Stig-Tore Berg för Bohustrafik, norra Bohusläns "länstrafikbolag". Båtlinjen trafikerades tidigare för Postverket som efter 1 juli endast betalar fast avgift till Bohustrafik för postbefordran. Juli och augusti månaders försökstrafik har medfört att linjen blir kvar även vintertid trots ett mindre underlag med 30 åretruntboende. Turen går från Fjällbacka på förmiddagen och tar några timmar. För den som inte väljer att beställa varor på telefon utan följer med själv iland gör båten en eftermiddagstur också. Tidtabellen finns i Bohustrafikens gemensamma häfte. En rundresa från Fjällbacka kostar fyra kuponger, resten av kostnaden står kommun och landsting för. (Bohusläningen 830830)

I alla väder



Bilderna i vänsterspalten togs under en resa Göteborg-Käringön och åter för Svenska Turistföreningen under Kristi Himmelfärds dag. En resa med tidvis både regn, bläst och sjöhävning. Styrman Christer Högberg fick stå ute i regnet medan rorgångaren Christer Eliasson åtminstone hade tak över huvudet. Högerspaltens bilder togs under sommarens

höjdpunkt: veteranångfartygsmötet i Mariestad i juli. Vädret var perfekt med solskin och en nästan spegelblank Vänern. På BOHUSLÄNS brygga var all mässing putsad, vindskyddet nedtaget och signalstället hissat. Befälhavaren Stefan Forsblad gick i shorts och rorgångaren Åke Larsson uppträdde i vit skjorta. Bilderna togs av Dag Almén.

MARIEHOLM såld till Finland

Passagerarångaren MARIEHOLM, som sedan hösten 1979 legat upplagd i Malmö, såldes i augusti till Finland.

MARIEHOLM som byggdes 1934 för Svenska Amerika Linjens östersjötrafik, såldes redan 1940 till svenska marinen och blev då stabsfartyg för kustflottan. Sommaren 1976 deltog MARIEHOLM i veteranångfartygsmötet i Göteborg. Efter sommaren avrustades fartyget och ersattes då av nybyggda VISBORG. 1977 blev MARIEHOLM civil igen och stationerades då som vandrarhem i Falckenberg. Sommaren 1979 hade hon rustats upp för passagerartrafik och sattes då i trafik mellan Strömstad och Sandefjord.

Hösten 1979 var det dags för ägarbyte igen och hon fick Malmö som hemort. Fartyget sattes under hösten in på en nyöppnad linje mellan Malmö och Köpenhamn. Redan efter en månads trafik lades fartyget upp, sedan trafiken ej gav det ekonomiska resultat som var nödvändigt för en fortsatt trafik. 1981 skulle MARIEHOLM säljas på exekutiv auktion, men någon försäljning kom aldrig till stånd eftersom det enda och högsta budet låg på bara 30.000 kr. Marknadsvärdet beräknades till ca 80.000 kr.

I augusti i år var en ny auktion planerad att hållas för att försöka bli av med ångaren. Kort före auktionen dök dir Fredric Donner, från Esbo i Finland, upp och köpte ångaren för 150.000 kr. Den nye ägaren, som är mo-



torimportör, har för avsikt att rusta upp den svårt vandaliserade ångaren, för att därefter använda MARIEHOLM som eget representationsfartyg. Köpet lär dessutom ha varit värdefullt för Donner ur skattesynpunkt.

Bilden ovan visar MARIEHOLM som marinens stabsfartyg A 201 vid veteranångfartygsmötet i Göteborg sommaren 1976.

BORE lämnar Malmö

Ett parallellfall till POLSTJÄRNAN som fick lämna Väneren för främmande vatten är BORE, Nordens äldsta bevarade isbrytare, som av Malmö hamnförvaltning skall säljas till Mälaren där den enligt tidningsnotiser skall användas som kryssningsfartyg!

Handeln med museiföremål av det här slaget visar att de återstående ångfartygen i många fall för en osäker tillvaro. I Malmö önskade hamnförvaltningen överföra BORE på Teknis-

ka Museet men museinämnden avböjde detta utan diskussion. Allvarliga försök att bevara BORE i Malmö på ideell väg har tyvärr omöjliggjorts på grund av den snabba försäljningen. Enligt uppgift lär kommunen fövisat sig om att köparen har för avsikt att behålla BORE som ångfartyg.

BORE byggdes 1894 vid Kockums. Längd 6 a 39,81 m, bredd 8,90 m, djupgående 5,50 m. Den har en compoundångmaskin på 450 hkr.

POLSTJÄRNAN till Stockholm

Ansträngningarna att försöka bevara Vänerns sista ångare kvar på Väneren misslyckades när Vänerns Seglationsstyrelse i juli sålde s/s POLSTJÄRNAN till AB Ernst Norrthon, skeppsmäklare och befraktare i Stockholm. Redan före sommarens ångbåtsträff i Mariestad, där POLSTJÄRNAN skulle varit med, föredrog man att genast gå kanalvägen till den nya hemorten.

Namnet har ändrats till NORDSTJÄRNAN och meningen är att även i fortsättningen vårda och bibehålla ångaren i nuvarande skick i enlighet med Seglationsstyrelsens önskemål och förhoppning.

Enligt direktör Ernst Norrthon skall NORDSTJÄRNAN användas i beställningstrafik på såväl endags- som flerdagarskryssningar.

Som utomstående betraktare kan man fundera på vad gamla POLSTJÄRNAN skulle må bäst av: Som charterbåt i Stockholm med hård konkurrens från mängder av bättre lämpade farkunnens från mängder av bättre lämpade passagerarångare och motorfartyg eller som levande museum på Väneren i ideell regi i stil med TRAFIK på Vättern eller vår egen BOHUSLÄN...

IK

Ny bok om DROTTNINGHOLM

DROTTNINGHOLM — en ångbåt med flera liv.

Lagom till sommarens ångbåtssäsongs utkom den ideella stödföreningen för s/s DROTTNINGHOLM med en bok om sitt skötebarn. Boken bygger på artiklar i tidningen Skärgårdsbåten författade av Arne Sundström, Richard Grönstedt och Gunnar Friberg. Den lid

inleds av stödföreningens ordförande Gösta Werne med ett förord som vi här återger:

"Denna skrift är avsedd att ge en kort beskrivning och en berättelse över en av de få idag kvarvarande ångdrivna skärgårdsbåtar.

S/S DROTTNINGHOLM, byggd som VALKYRIAN vid Motala Verkstad 1909, har undergått många skiftande öden. Hennes historia, liksom systerfartygens, återfinns här i berättelseform, liksom episoder från skilda tidpunkter i den trafik, som DROTTNINGHOLM användes i.

Om inte båtens nuvarande delägare under Anne Blombergs ledning hade lagt ned ett sådant otroligt arbete på att återställa DROTTNINGHOLM i sitt nuvarande skick efter den förödande branden natten till den 7 maj 1980, hade ännu ett ångfartyg varit borta. Deras oegennyttiga arbete är värd all beundran och uppskattning.

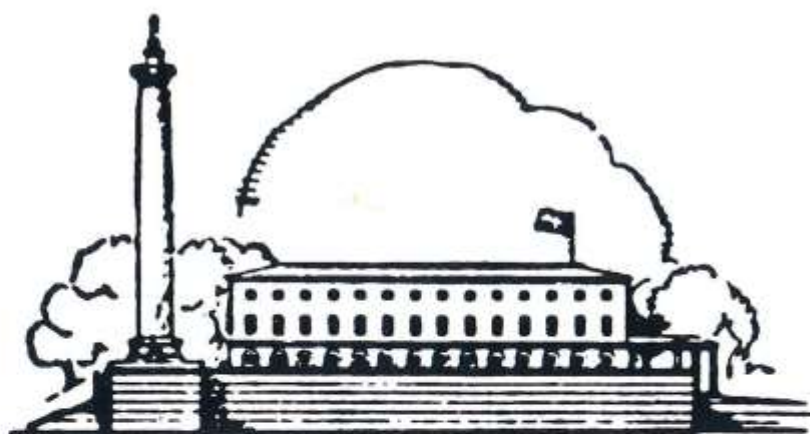
Det är till stöd för DROTTNINGHOLMs fortlevnad, föreningen har givit ut denna historiska berättelse. Vi hoppas den kommer att glädja såväl ångbåtsektusiaster som alla de tiotusentals människor, som årligen njuta av resan till Drottningholm, lyssnande till ångmaskinens omänskligt ljuvliga rytmer."

DROTTNINGHOLM — en ångbåt med flera liv kan beställas genom att sätta in 20 kr på postgiro 55 50 01-7 Stiftelsen Skärgårdsbåten, Stockholm.

Passbåten över Lelången

Passbåten mellan Gustavsfors och Torrskog över Lelången i Dalsland går i höst endast på beställning lördagarmedan den i somras gjorde fasta turer både fredagar och lördagar. Tidigare var trafiken gratis men från 1 juli när länstrafiken infördes kostar biljetten tur och retur 6:40.

Från Kristi Himmelfärdsdag 1984 återgår man till fasta turer fredag och lördag igen. Trafiken kostar årligen ca 25.000 kr för båt och lön till skepparen Harry Hansson. Resenärerna är huvudsakligen gustavsforsbor som besöker kyrkan och kyrkogården i Torrskog samt torrskogsbor som skall handla i Konsum i Gustavsfors. (Bohuslänningen 830831)



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 SEPT-APRIL: tisd-fred 12-15, lörd 11-16, sön- o helgd 11-17. Kvällsöppet onsd 19-21.

SOMMARHALVÅRET MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.

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 kajskjuln! 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, sön- o helgd 11-17.

MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.