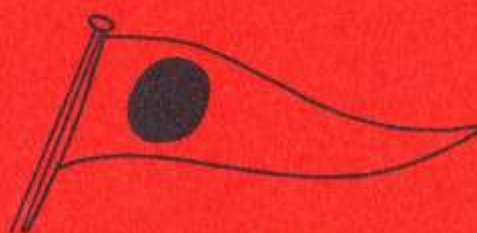




ÅNGBÅTEN



December 1978 • Nummer

44

Ångbåten 44

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

Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditioner måndag-fredag
kl 10.00-12.00: 031-131420.

Telefon till Ångaren BOHUSLÄN via Sten-
piren - endast under seglatsäsong -
031-131450.

Ångbåten utkommer med fyra nummer per år.
Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:
Ingvar Kronhamn Gulnar Söderberg
Kringelvägen 6 Övre Westergatan 2
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg
tel 031-612220 tel 031-160005

Bidrag till tidningen bör sändas direkt
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till medlems-
registret tel 031-84156.

Medlems- och prenumerationsavgift är 30
kr per år.

Medlemsavgift

För 1979 är 30 kronor. För medlemsavgif-
ten i Sällskapet Ångbåten erhåller man
medlems-tidningen Ångbåten och programmet
Somarturerna som är Ångaren BOHUSLÄNS
dags- och kvällsturer i skärgården.

Medlemsavgiften kan betalas med det löb-
talningskort som förhoppningsvis medföl-
jer denna tidning. Vill du syna Ångaren
BOHUSLÄN - runda av uppåt med en gäva.

Bildkväll

Efter julgransplundringarna träffas vi
onsdagen den 7 februari 1979 kl 18.00 i
Göteborgs Hams Klubblokal, Smedjegatan 7
i Göteborg (spårvagns- och buss hållplats
tillåta Torget).

Vi tittar på fälsbilder från sommaren.
Har du egna dia eller filmer, ta med dem
välkommen!

Innehåll

- 1 Vinterarbeten på BOHUSLÄN
- 2 Insamling! Aktion akterskepp
- 4 Ångaren BOHUSLÄNS Somarturer 1978
- 6 Husbilningssträffet 1978
- 7 Karta över Mellisöarna
- 8 Höst med Fahlén 4
- 9 Vi träffade...
- 12 Mittuppslag
- 14 ROBERT och Clas Henry
- 15 Ångbåtar i Schweiz
- 16 HÖG-GRIMMAR
- 22 Samarbeta mellan museifångarna

Ångbåten 44 var klar för tryckning 30 no-
vember 1978 och trycktes i 2000 ex.

Årsmötet

Årsmöte hölls 21 oktober i Göteborgs
Hams Klubblokal på Smedjegatan. Efter
styrelseledamöter som avstod sig vidare
opparag utvaldes som vice ordförande
Herbert Johansson, teknikerare Kerstin
Carlsson, suppleanter Per Ahlqvist och
Per Palmér.

Ny revisor är Renée Sjöstrand och revi-
sorssuppleant Lennart Berglund.

Förhandlingarna förlöpte smärtfritt och
endast punkten omriga frågor förordade
efterföljande 01 och landölag.

En medlem undrade varför inte högtalarna
ombord på BOHUSLÄN användes för guide-
ning på somarturerna. Svaret blev att
många resenärer uppfattar tillförlitligt
information i högtalarna som störande
varför en tryckt färdbeskrivning istället
skall tillhandahållas intresserade. Hög-
talarinformationen kan i så fall inskrän-
kas till ett minimum.

Förra diskuterades familjesmedlemskap.
För närvarande betalar man per tidning -
en slags prenumeration. Frågan hänkats
till styrelsen som smällertid avstyrt
familjesmedlemskap.

En annan medlem beklagade att hon aldrig
fått möjlighet att resa Drust Runt på den
tiden det var möjligt och undrade om inte
någon av Somarturerna kunde gå Drust
Runt. Han fick besked att program-
met för 1979 redan var klart och att för-
slaget skulle beaktas. Tyvärr blir en tur
av det här slaget så långt att den sud-
ligen kan placeras in mellan gångse-
väg- och ankomssträcker för Somarturerna
(avgång 08.00, återkomst 21.15).

Vinterarbeten på BOHUSLÄN

Årets sista tur med ångaren BOHUSLÄN gick
söndagen den 1 oktober för Bertil Holm-
ström (tidigare sekreterare och biblio-
tekarie i föreningen), som firade sin 50-
årsdag med en skärgårdstur.

Dagen innan hade besättningen firat av
seglationssäsongen med en riktig ångbåts-
fest ombord på BOHUSLÄN.

I väntan på höstens varvsbesök uppsköts
avrustningen av BOHUSLÄN och de närmaste
veckorna ägnades åt vissa underhållsarbe-
ten ombord. Eftersom varvsbesöket verkade
dröja förhalades BOHUSLÄN från Stenpiren
till Skeppsbron för egen maskin den 2 no-
vember. Där igångsattes genast arbetena
med att blåsa pannan och ta isär och smör-
ja in maskineriet. Promenaddäcket och
styrhytten täcktes in med presenningar på
sedvanligt sätt. Kök och pentry avrusta-
des också och en del varor transporterades
till förråd iland.

En vecka senare var det klart med offer-
terna för varvsbesöket och delar av in-
redningen revs för att ge plats vid kom-
mande plätbyte. Den 14 november bogsera-
des BOHUSLÄN med två av Röda Bolagets bå-
tar till S-Man Marin på Ringön (tidigare
Roos & Hagströms varv), där dockning sked-
de.

Under varvsbesöket har en plåt i D-strä-
ket på vardera sidan av lastrummet för-
nyats i nitat utförande. Akterskottet i
den förliga matarvattentanken - under
skansen - för förnyats i nederkant där en
läcka har funnits. Även akter matarvatten-
tanken - akter om "punschsalongen" - har
varit svårt rostangripen och där har hela
tanktaket bytts. Frontplåten med port på
balkongen framför röksalongen, har varit
en skamfläck under flera år och har där-
för förnyats på varvet. Den nya fronten
görs i nitat utförande i likhet med den
gamla.

Vid ultraljudmätning av plåtar i akter-
skeppet visade det sig att några plåtar
i C, D och E-stråken måste bytas före
nästa års seglatsion. Plåtarna är belägna
vid damsalongen och de två hytterna på
styrbordssidan. Eftersom omfattande arbe-
ten med demontering av inredningen måste
göras, kommer plätbytena att ske till vå-
ren.

De ovan nämnda arbetena som gjorts på
varvet i höst har kostat omkring 100.000
kr. De nu utdömda plåtarna i akterskeppet

kommer att bli ytterligare en dryg ut-
giftspost. Vi räknar med att dessa arbe-
ten kommer att gå på ytterligare 60.000
kr. Det är mycket pengar i synnerhet när
vi dessutom har beräknat att vinterns ar-
beten i maskin kommer att kosta ca 50.000
kr. Det blir alltså en total kostnad på
ca 210.000 kr för att få ångaren godkänd
för trafik till 1979 års säsong.

GS



Insamling! Aktion Akterskepp

Som framgår av varvs- och reparationsber-
ättelsen här intill behövs det stora
slantar om vi skall slippa skuldsättning
upp över skorstenen.

Vår spargris har inte blivit mycket fe-
tare sedan vi senast (1975) bad våra med-
lemmar och andra intresserade om hjälp

för att säkerställa trafiken med ett ännu
bättre fartyg. Då blev resultatet gläd-
jande gott och därför hoppas vi på Din
hjälp även denna gång. Tänk bara på som-
marens underbara resor med BOHUSLÄN - nog
är väl det värt en extra slant?

Det är snart dags att betala medlemsav-
giften för 1979. Lägsta årsavgift är 30
kr - trots annorlunda uppgift på de tryck-
ta inbetalningskort. Gläd ångaren BO-
HUSLÄN med att betala medlemsavgiften re-
dan nu och runda gärna av med en gåva.

Kom ihåg: postgiro 621606-3, bankgiro
673-6862, Sällskapet Ångbåten, Box 2072,
403 12 Göteborg 2.

Ångaren BOHUSLÄNS

Sommarturer 1978



Ångaren BOHUSLÄN på hemväg utanför Torshamnen 30 juli 1978. Marstrandsturer avslutades med rekordpublik och med STYRSÖ som extrabåt i kölvattnet. Foto Gunnar Söderberg.

Den gångna sommarens Sommarturer blev en publikmässig framgång. Uppläggningsen kommer med vissa justeringar att behållas även kommande säsong.

BOHUSLÄNS Sommarturer har med åren blivit en institution. Möjligheten att färdas med ångbåt i skärgården utnyttjas av allt fler. Det är en glädjande utveckling från de ytterst dåligt anlitade medlemsturer för inte så länge sedan.

Någon reklam i vidare mening kostar vi emellertid inte på oss. Informationsbladet "Ångaren BOHUSLÄNS Sommarturer" trycktes i 10 000 ex och spreds genom medlemmar och informationsställen (turistbyrå, informationscentralen, STF etc).

21 sommarturer annonserades varav 10 kvällsturer, 5 marstrandsturer och 6 öv-

riga dagsturer. Två av dessa var kombinerade rundturer med tåg och ångbåt i samarbete med Bergslagens Järnvägssällskap. Säsongen förkortades jämfört med tidigare år medan turtätheten ökade.

Kvällsturer gick varannan onsdag 31 maj -23 augusti med tätare turer varje onsdag 28 juni-9 augusti. Kvällsturer tar tre timmar och går utan uppehåll genom Göteborgs södra och norra skärgård.

Sommarens första kvällstur och de närmast följande i juni hade synnerligen god beläggning medan juli månad missgynnades av "dåligt väder" med åtföljande sämre resultat. Resenärerna kom tillbaka i slutet av juli för att i det närmaste storma båten under augusti.

För musiken på kvällsturer svarade med-

lemmar från Chalmers Dufvan (Allianceorkestern) och Medicinarnas Blåshjuden. X-ven SKF:s Blåsorkester och Ångbåtens ångbåtsband Ångbåtsbandet har bidragit till trivseln ombord.

BOHUSLÄN ersattes av ms STYRSÖ 12 juli (Ångbåtsträff i Köpenhamn) och 26 juli (maskinhaveri).

1979 blir kvällsturer flera med avgång varje onsdag under juni, juli och augusti.

Reguljär trafik mellan Göteborg och Marstrand inleddes på prov lördagar och söndagar under juli månad i samarbete med Styröbolaget vars passagerarbåt STYRSÖ trafikerade linjen lördagar. BOHUSLÄN tog söndagarna utom 16 juli när Ångaren var i Köpenhamn. STYRSÖ ersatte denna dag.

Sedan Marstrandbolaget gav upp sin sista suck 1962 har sporadiska försök gjorts till återupptagande av trafik på den klassiska linjen. Det var ett djärvt experiment av oss vars inledning besannade de värsta farhågor. De första turerna hade sålunda katastrofalt dålig beläggning, förmodligen beroende på det "dåliga" vädret. Premiärturen med STYRSÖ uppmärksammades av Kent Finell på kajen i Marstrand i ett önskeprogram av turistkaraktär. Även i övrigt tilldrog sig marstrandsturer intresse från dagspress och lokaltidningar.

Tillströmningen av resenärer ökade emellertid samtidigt som vädret blev soligare och varmare. Sista söndagen, 30 juli, blev en storartad avslutning med både BOHUSLÄN och STYRSÖ i trafik för att klara anstormningen av passagerare som ämnade sig båtvägen till Marstrand.

Marstrandsturer återkommer 1979 med samma uppläggning: från Göteborg kl 10 med drygt 3 1/2 tim uppehåll i Marstrand och återkomst kl 18.25. Den nyligen genomförda taxeramordningen inom lokaltrafiken i göteborgsområdet medför att bussbiljetten Göteborg-Marstrand sänks med över hälften varav följer att båtresan blir dubbelt så dyr. Detta oroar oss inte då det ju är båtresan som är attraktionen.

Visserligen är båtresan väderberoende men då vackert väder brukar infalla sommartid, dvs under den tid trafiken pågår, är möjligheterna goda till hyggligt resultat. Regniga och blåsiga dagar kan man annonsera helsidor utan att få resenärer, varma och soliga dagar växer köerna på Stenpiren.

De inledande och avslutande dagsturer

brukar vara korta. Resan 27 maj till Klädesholmen och Rönnäng gynnades av gott väder och drog sålunda till sig en hel del resenärer medan turen till Lövön 26 augusti missgynnades av kyliga vindar upp till 15 m/sek.

Kustturer till Lysekil var ursprungligen tre till antalet. Den kombinerade rundturen med båt och tåg 10 juni föregicks av dålig väderlek vilket missgynnade biljettförsäljningen som skedde i förväg. Till råga på allt fick BOHUSLÄN omdirigeras till Uddevalla för att inte välla passagerarna obehag på den utsatta kuststräckan till Lysekil där stormarna härjade.

De övriga Lysekilsturer med konventionell uppläggning fullföljdes efter programmet. 8 juli-resan gav klient utbyte men den 12 augusti var turen tack vare gott väder så eftertraktad att BOHUSLÄN hela resan hade maximalt antal passagerare trots livligt utbyte av resenärer vid stationerna Marstrand, Kyrkesund, Mollösund och Gullholmen.

Det blir 1979 tre Lysekilsturer med sedvanligt anlöpande av mellanstationer.

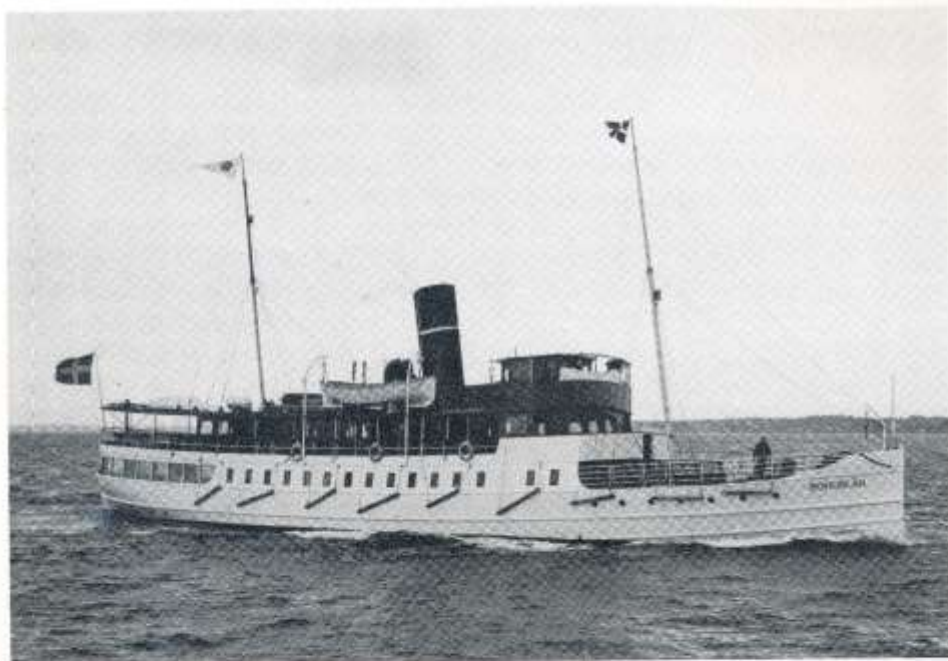
Säsongens jobbigaste och bland besättningen minst uppskattade resa är den till Trollhättan och Fallens Dag. Den är samtidigt sommarens mest inkomstbringande och körs som tåg-båtrundtur i samarbete med Bergslagens Järnvägssällskap vars ångtåg kör Göteborg-Trollhättan. Till denna årliga resa har funnits möjlighet att beställa biljett i förväg, något som har utnyttjats i liten utsträckning. Denna service försvinner 1979 och alla biljetter till Fallens Dag kommer därför att säljas genom G-P Resetjänst.

Hittills har glädjande nog varje resa varit fullsatt men det är en för oss ny kategori passagerare som dykt upp på dessa turer. De begär omhändertagande som vore de på sällskapsresa vilket ibland kan vara nog så tålmodsprövande. En sänkning av antalet resenärer på Fallens Dag kommer att kompenseras med en höjning av biljettpriset.

Även övriga biljetter kommer att höjas till 1979. Det blir en femmas höjning på så gott som alla relationer. Trots denna höjning förblir ångbåtsresan billig. Biljetterna säljs som alltid ombord under resan (bortsett från Fallens Dag).

I nästa nummer av Ångbåten presenteras Ångaren BOHUSLÄNS Sommarturer 1979.

Beställningstrafiken 1978



På den här bilden var BOHUSLÄN inte ute på någon beställningstur, men vi tyckte att bilden var fin ändå. Den visar ångaren i Öresund utanför Helsingborg under sommarens Köpenhamnsresa. Foto Tomas Johannesson 13 juli 1978.

Ångaren BOHUSLÄN överträffade nästan alla förutvarande noteringar beträffande beställningsturer den gångna säsongen.

Efter teknisk provtur den 23 april och den sedvanliga provturen med gäster den 1 maj avgick BOHUSLÄN på den första beställningsturen den 4 maj. Traditionenslignigt var det Svenska Turistföreningen, som sökte sig till havs på Kristi Himmelsfärds dag, vilket blir fallet även år 1979.

Antalet turer var glest första hälften av maj för att senare tillta. Totalt blev det 13 turer i maj, 2 mer än föregående år.

Juni blev, som tidigare år, en mycket krävande månad för besättningen med 19 beställningsturer och 3 sommarturer. Första årets notering är 16 resp 4. Utöver dessa turer gjorde besättningen sin traditionella midsommarutflykt med samkväm ombord, liggande vid Djupviks ångbåtsbrygga.

Juli startade med en mastig beställningsresa för Skåftö Hembygdsförening, som fick möjlighet att njuta av en fin ångbåtsresa från Fiskebäckskil till Grebbestad och åter. Den 6 juli medverkade BOHUSLÄN vid dopet av bostadsplattformen SAFE ASTORIA, som byggs på Götaverken Cityvarvet. Med 300 dopgäster avseglade ångaren med pompa och ståt på den kortaste beställningsresan i fartygets historia. Efter ca 10 minuters resa med maskintelegrafren nästan hela tiden på "helt sakta fram" eller "helt sakta back" anlände BOHUSLÄN till Götaverkens kaj nr 13, vilken är belägen tvärs över Göta älv från Stenpiren.

Den 10-18 juli gjorde besättningen sin sedvanliga semesterresa, som beskrevs i föregående numret av Ångbåten.

Totalt gjordes 5 beställningsturer och 9 sommarturer under juli månad mot 6 resp 4 året innan. →

Mollösundskarta

med omgivande vatten har givits ut av Föreningen Mollösund. Kartan har utarbetats av Lars Thornblad och Walter Nyberg på uppdrag av föreningens museikommitte (Mollösunds Hembygdsmuseum).

Kartan är ovanlig emedan benämningar på öar, skär, grund etc är de i bygden brukade. Avsikten med kartan är just att bidra till intresset för dialektorden. Grundliga forskningar i arkiv och genom intervjuer ligger bakom tillkomsten av den trevliga kartan som även avslöjar kända förlisningar under de senaste 100 åren kring Mollösund.

Under arbetet har en hel del intressanta uppgifter framkommit som emellertid inte fått plats på kartan. Ytterligare fakta kommer därför att publiceras inom kort.

Kartan kostar 20 kronor och kan beställas per telefon genom Walter Nyberg, 031/41 73 96.

En detalj från kartan, sundet mellan Mollösund och Mollön. Den inramade tvåan hänvisar till texten i kartans kant där vi får veta att viken Titta förr haft en anständigtvis stötande stavning.



Augusti började lite försiktigt med ett par beställningsturer och Sail Training Race. Mot slutet av månaden blev turerna tätare, kanske i tätaste laget, eftersom besättningsanskaffarna hade mycket svårt att få besättning till ett flertal turer. Det är kanske förstärkt att man börjar tröttna mot slutet av säsongen, särskilt när turerna blev så många som 25, varav 6 sommarturer. Motsvarande siffror för året innan var 13 resp 5.

September började med en liten kort tur till Älvsborgs fästning samt två heldagsturer, den första till Trollhättan, den andra Orust runt. Totalt blev det 7 turer i september, vilket är detsamma som för år 1977.

Summa beställningsturer 1978 blev till antalet 63, vilket är 10 mer än föregående år. Antalet uthyrningstimmar har varit 355,5 mot 301,5 året innan. Intäkterna har naturligtvis också ökat från 535 kr till 797 kr/uthyrningstimma.

I kalkylen för nästa seglotionssäsong räknar vi med att minska antalet beställningsturer till 50, men ändå nå upp till årets goda resultat genom en höjning av grundavgiften från 2000 kr till 3000 kr.

Resenärer liksom besättning har på 15 av sommarens beställningsturer fått tillfälle att njuta av förstklassiga gastronomiska anrättningar, designade Bengt Petersen.

HANS-OLOF HEDERSTRÖM

Höst med FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 backar upp vid Hakets färjeläge på utflyktsdagen den 22 oktober då färjan gjorde turer på linjen Lilla Bommen-Stora Bommens Bro-Hisingstad-Haket-Sannegårdshamnen.

I höst har det varit ovanligt många aktiviteter på FÄRJAN 4. Underhållsarbetena som påbörjades i somras har fortsatt, vilket gör att färjan är väl förberedd inför vinteruppläggnen. Dessutom ser färjan mycket trevligare ut med nymålade överbyggnad och nylackade styrhytter.

Även i maskinrummet har en del underhållsarbeten gjorts. Angmaskinen har rengjorts ordentligt och sedan målats i originalfärgerna. Den har också kompletterats med några tidigare saknade smörjkoppar.

Den 6 oktober var FÄRJAN 4 start- och åskådarfärja för en kapprodd på älven mellan Sjöbefälsskolan och KA 4.

Söndag 22 oktober gjorde färjan hamnrundturer i samarbete med Sjöfartsmuseet. Färjan som gjorde tre dubbelturer, pendlade mellan färjelägena vid Lilla Bommen, Stora Bommens Bro, Hisingstad, Haket och Sannegårdshamnen. Turerna hade relativt god

beläggning och får anses vara en lämplig form för framtida trafik med FÄRJAN 4. Genom att ta en tur med färjan ger man söndagsflanörerna möjlighet att se hamnen från sjösidan.

Dagen därpå kördes färjan upp till Gotehus varv på Ringön. Där har stora delar av avvisaren runt skrovet förnyats. Avvisaren har ju slitits hårt av många års - kanske hårda - tilläggningar i färjelägena. De utbytta delarna av avvisaren är av förstklassig ek som hämtats från en såg på Örust.

Liksom tidigare år kommer FÄRJAN 4 att ligga vinterupplagd vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen. I vinter räknar vi med att den skall kunna vara i sådant skick att den kan vara öppen för besökare på Fartygsmuseet.

GS

Vi träffade

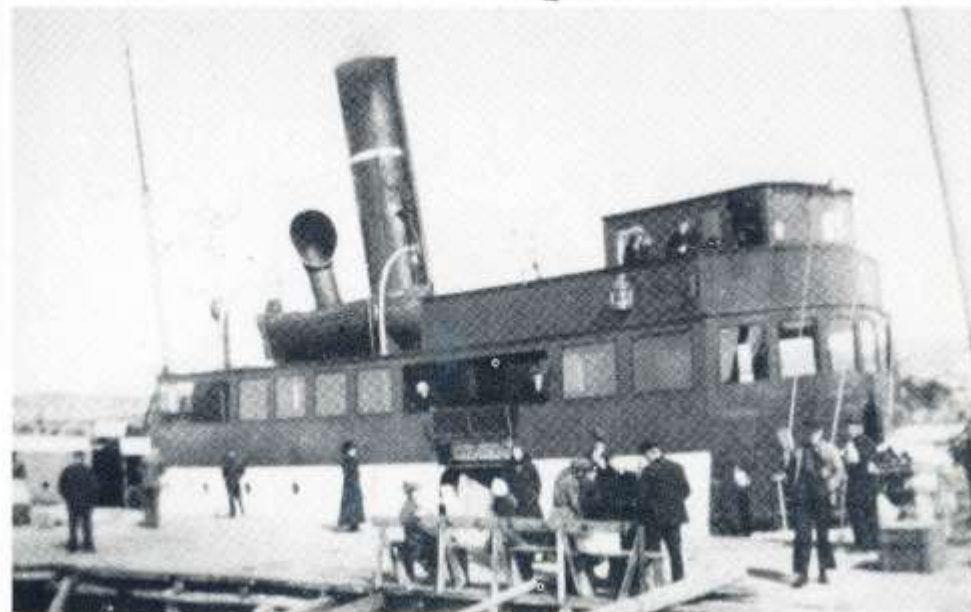
EWERT SAMUELSSON - f d befälhavare i Marstrands Nya Angfartygs AB. Han hade övertalats av Sune Nilsson att ta sin fru med sig på en tur till Lysekil den 8 juli och uppliva gamla minnen.

Det var i sanning en angenäm bekantskap. Han hade en hel del intressanta saker att berätta från sina 20 år i Marstrandsbolagets tjänst. Kapten Samuelsson, som nu är 74 år, började sin befälsbana i Marstrandsbolaget som styrman på ångaren WESTKUSTEN 1931 och kom sedan över i expressångaren MARSTRAND, där han i flera år tjänstgjorde under Claes Larssons befäl - en skeppare av den gamla stammen. Kapten Larsson lade så småningom bort titlarna med sin styrman med ungefär följande ord: "Nu har vi känt varandra så länge, så nu säger jag du till styrman, så får du säga farbror till mig - men givetvis bara utom tjänsten." Det var tider det, då befälhavaren var kung ombord och ägde en självklar auktoritet mot vars lagar ingen hade en tanke att bryta.

Kapten Samuelsson på BOHUSLÄNS brygga den 8 juli 1978. Foto Dag Almén.



← Ångaren MARSTRAND i Mellösund.



SJU TRIVSAMMA ÅR PÅ S/S S:t ERIK

År 1943 blev Ewert ordinarie befälhavare på ångaren S:t ERIK. Dessförinnan hade han vikarierat på de flesta av bolagets fartyg. T o m någon enstaka gång på BOHUSLÄN, när Calle var sjuk eller ledig, vilket inte hände så ofta. S:t ERIK förde han i sju år och trivdes utomordentligt med sitt jobb. Det var sålunda inte vantrivsel, som gjorde, att han hoppade av år 1950, utan de osäkra förhållanden som rådde, när kustrederierna undan för undan avvecklade sin verksamhet eller ombildades och gick en oviss framtid till mötes. Frihamnen kom att bli hans arbetsplats fram till pensionen.

S:t ERIK, med sin höga överbyggnad och relativt svaga maskin, kunde vara besvärlig i blåsväder, men kände man hennes egenskaper, gick det för det mesta bra. Man kunde exempelvis köra runt Mansholmen vid Fiskebäckskil och slapp på så sätt besvärliga backmanövrar, och det gick att vända runt i hamnen på Käringön, när livräddningskryssaren var ute på uppdrag, berättade Ewert. Han hade också "tumme" med rederichefen Bertil Egnell och lyckades sålunda få aktersalongens slitna plyschklädsel utbytt mot ny i den tradi-

tionella röda färgen, medan andra befälhavare kanske fick avslag på betydligt billigare reparationer, som av höga vederbörande inte ansågs vara nödvändiga.

KLARADE "BYTTLOCKET", MEN RAMMADE RAMMEN

Under kapten Samuelssons tid ombord klarade sig S:t ERIK helskinnad, också under tät tjocka - kustskepparnas fiende nr 1.

Radarn - det idag självklara navigationsinstrumentet - var ännu en väl bevarad militär hemlighet. Men S:t ERIKS skarpa, nästan skrämmande ångvissla, fick många gånger ersätta radarn. En gång lyckades Ewert t o m lokalisera "Byttelocket" - det välbekanta kumlet strax öster om Smögen - med hjälp av ekot från ångvisslans klagande toner.

Vid ett annat tillfälle - 1943 - gick han dock på grund under tjocka. Utkiken rapporterade land föröver. Det är bättre att låta stäven ta emot stöten, än att riskera riva upp hela sidan genom en hastig undanmanöver, resonerade Ewert, och rammade Rammen. Men farten var låg och snart kom ångaren loss för egen maskin och kunde

Nedan: Förste styrman Ewert Samuelsson (t h) och andre styrman Nils Lilja tillsammans med sin vänlige chef på s/s MARSTRAND "farbror" Claes Larsson i början av 30-talet. Foton genom Lars Winterfeldt - son till kapten Larsson.



S/S S:t ERIK med kapten Ewert Samuelsson i styrhytten backar ut från Lysekil i juli 1949. Foto Dag Almén.

fortsätta resan till Göteborg utan synbarliga skador.

Detta och mycket annat berättade en av de siste av Marstrandbolagets befälhavare under ångbåtsepokern. Vi var framme i Lysekil, där jag skulle gå iland. Det var

dags att tacka för en angenäm pratstund med en av de gamle, som minns 30-talets livliga ångbåtstrafik som styrman och befälhavare i Marstrands Nya Ångfartygs AB. Välkommen åter ombord på BOHUSLÄN Ewert Samuelsson!

DAG

Turlista för JULHELGEN 1939

Ång. BOHUSLÄN, MARSTRAND, S:T ERIK, VESTKUSTEN och TJÖRN.

Tab. 1

Göteborg—Marstrand
Från GÖTEBORG: Lörd. 23/12 8.00 M. 8.00 SE. 13.30 V. Sönd. 24/12 8.00 B. Tid. 26/12 8.00 SE. 13.30 V. Onsd. 27/12 8.00 M. 13.30 V.

Fr. MARSTRAND: Lörd. 23/12 8.15 V. 14.00 B. Sönd. 24/12 9.15 V. 14.00 SE. Tid. 26/12 13.30 B. 14.30 M. Onsd. 27/12 8.15 V. 14.00 SE.

Tab. 2

**Göteborg—Rönnäng—
Klädesholmen**
(Turena ingå i tab. 4 och 5.)

**Göteborg—Stenungsund
—Nösund**
Tab. 3. Turen från Göteborg den 25/12 och från Nösund den 26/12 inställes.

Mittuppslaget

S:t ERIK och ALBREKTSUND i Marstrand som åskådarfartyg vid GKSS jubileumsregatta 1910.



REGENT och Club Merry



REGENT som Öckeröbolagets flaggskepp efter ombyggnaden och motoriseringen 1952. Med detta utseende gick REGENT i trafik t o m sommaren 1969. Foto genom Rolf Persson, tidigare direktör i Öckeröbolaget.

REGENT flyttades i början av oktober till Fartygsmuseet i Lilla Bommens hamn, inte för att ingå i samlingarna utan för att få en lika skyddad kajplats som på Ringön där hon emellertid låg i vägen. Det är genom museinämnden som REGENT fått plats vid Lilla Bommen över vintern.

REGENT ägs av Göran Brunestål, ordförande i Club Merry som disponerar fartyget. Club Merry hade årsmöte 31 oktober och ombildades då från stiftelse till ideell förening av bidragsskäl. För stiftelser föreligger svårighet att få kommunala bidrag. Föreningen Club Merry antog nya stadgar där det bl a sägs att "föreningen skall vara ett socialt, kulturellt och pedagogiskt instrument. Syftet är att

arbeta för gemenskap och förståelse mellan människor med skilda livsintressen tillhörande olika åldrar, åsiktsinriktningar och arbetsområden. Club Merry skall söka stimulera den enskildes möjligheter att samverka med andra och att själv utvecklas till ansvarskännande för sig själv och sin miljö. Föreningen skall vara politiskt obunden."

Vid årsmötet beslöts om att söka anslutning till Riksförbundet Sveriges Fritids och Hengårdar som är bidragsgivande instans för denna typ av verksamhet.

Det framgick vid mötet att föreningens ekonomi är så svag att dagen för REGENTS iståndsättande ligger långt fram i tiden.

Ångbåtar i Schweiz



GALLIA på ingående till det lilla samhället Beckenried. Byggt 1913, oljeeldad panna, tvåcylindrig compoundångmaskin om 850 hk, längd 60,0 m, bredd 7,2 m, 1100 passagerare. Hon sägs vara den snabbaste av de schweiziska insjöångarna, varför hon är insatt på den långa traden till Fluelen två gånger dagligen.

För den som är intresserad av hjulångare, är en resa genom Schweiz en verkligt fin och givande upplevelse. På olika insjöar bedrivs sommartid passagerartrafik med hela 12 ångbåtar och ytterligare några äldre motoriserade fartyg. De schweiziska hjulångarna är i mitt tycke mycket vackra fartyg, vilka inte torde ha någon motsvarighet någon annan stans i världen. Samtliga är nu oljeeldade och såväl de äldre ångarna som de nya motorfartygen är indelade i första och andra klass. Förstaklasspassagerarna disponerar mestadels övre däck. Även matsalarna ombord är uppdelade.

Sommaren 1978 gjorde jag en resa genom landet för att bekanta mig närmare med passagerarbåtarna därnere. Här följer en kort presentation av de ångbåtar, vilka jag därvid hade nöjet att beundra.

Zürichsjön trafikeras av två ångare, STADT RAPPERSWIL (1914) och STADT ZÜRICH (1909). De är igång söndagar under större delen av sommaren samt även vissa veckodagar i augusti. I Zürich har bildats en aktionsgrupp med syfte att slå vakt om ångarnas fortsatta existens. Enligt vissa

uppgifter kommer STADT ZÜRICH att renoveras nu i vinter och STADT RAPPERSWIL få en ny ångpanna i början på 80-talet, vilket ju bådar gott.

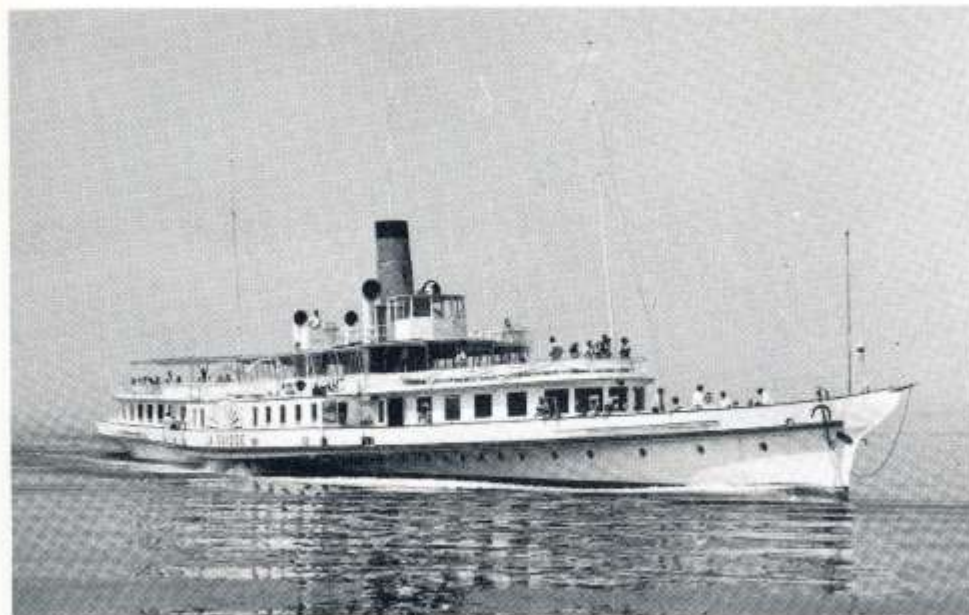
Nästa anhalt på min resa var Luzern vid den vackra Vierwaldstättersjön, som nog var resans höjdpunkt. Här var fyra ångbåtar i trafik. Den pampiga STADT LUZERN är, förutom att hon är rederiets flaggskepp, yngst av de schweiziska insjöångarna. Hon är byggd så sent som 1928. GALLIA (1913) och SCHILLER (1906) har under de allra senaste åren genomgått omfattande restaurering och var i prima skick, putsade och fina. URI (1901), den äldsta hjulångaren, trafikerade det lilla samhället Alpnachstadt. Upplagd vid rederiets varv var UNTERWALDEN (1902). Vid bolagsstämman i somras beslutades glädjande nog, att hon kommer att upprustas och räddas för fortsatt trafik under ånga. Vid kaj i Luzern ligger sedan 1972 ångaren WILHELM TELL som flytande restaurang. Hon byggdes 1907 och var i trafik till 1970. I Luzern finns ett berömt trafikmuseum, som jag passade på att besöka. Tursamt nog pågick just då en specialutställning om insjöfarten i Schweiz. Många



STADT LUZERN becker ut från Luzern. Byggt 1928, oljeeldad panna, trecylindrig ångmaskin om 1300 hk, längd 60,0 m, bredd 7,8 m, 1200 passagerare.



LÖTSCHBERG lämnar Interlaken för en tur ut på Brienzersjö. Byggt 1914, oljeeldad panna, tvåcylindrig compoundångmaskin om 450 hk, längd 53,5 m, bredd 6,8 m, 1100 passagerare. Hennes välputsade maskinrum torde vara en fröjd för alla ångentusiaster.



LA SUISSE på väg att anlöpa Evian-les-Bains på den franska sidan av Genève-sjön. Byggt 1910, oljeeldad panna, tvåcylindrig compoundångmaskin om 900 hk, längd 70,0 m, bredd 8,5 m, 1500 passagerare. Observera klipperstaven.

mycket fina modeller av kvarvarande och nu skrotade insjöångare fäste speciellt min uppmärksamhet.

I staden Interlaken, som ligger mellan Thuner- och Brienzersjöarna, gjordes nästa uppehåll. Medan Thunersee numera trafikerades av moderna motorfartyg, är ångaren LÖTSCHBERG (1914) Brienzersjöns stolthet. Hon var fantastiskt välhållen och med ett skinande blankpolerat maskinrum. Ångaren gör dagliga turer till den lilla orten Brienz, varifrån det slingrar sig en bergbana upp till bergstoppen Rothorn Kulm (2300 m ö h). Järnvägen, vilken jag passade på att åka med, trafikerades av små trevliga koleldade ånglok.

Till Genève och den fransktalande delen av landet ställdes nu kosan. Genève-sjön (Lac Léman) trafikerades av fyra ångbåtar och fyra äldre numera motoriserade båtar, vilka ter sig ganska magnifika med sina klipperstavar och resliga skorstenar (gula med svart topp). Medan LA SUISSE (1910), RHONE (1927) och SAVOIE (1914) går på olika trader runt sjön, är SIMPLON (1916) reserverad för charterturer samt kvällsturer. HELVETIE (1926), sjöns största far-

tyg, fick 1976 sitt ångmaskineri utbytt mot ett dieselelektriskt. Sin "ångskorsten" har hon emellertid fått behålla, ja t o m ångvisslan kan användas. Motordrivna är även f d hjulångarna MONTREUX (1904), ITALIE (1908) och VEVEY (1907). Upplagd i Genève ligger motorfartyget GENEVE (1896), som såg skamfilad och övergiven ut. Hon kommer säkerligen att skrotas, då rederiet erhållit moderna båtar under de senaste åren. I Genève ligger även ångaren VALAIS (1913), dock sedan 1966 som restaurang och informationsfartyg för rederiet. I Lausanne-Duchy, som är knutpunkt för de flesta båtlinjerna, fann jag även den gamla passagerarbåten LEMAN, byggd så tidigt som 1857, men numera motoriserad och ombyggd.

Ångarna på Zürichsjön, Vierwaldstättersjön och LÖTSCHBERG på Brienzersjön var i ett avseende ganska originella. Alla manövrer i maskin beordrades nämligen muntligen av kaptenen från kommandobryggan via talrör. Ingen maskintelegraf där inte! Det var endast på STADT LUZERN och ångarna på Genève-sjön, som telegraf användes.

Text och foto: RAGNAR MAGNANDER

HUGO HAMMAR



HUGO HAMMAR på premiärturen mellan Residensbron och Lundbyhamnen den 2 juni 1954. Foto G-P.

Byggt 1954 av AB Lödöse Varf för Göteborgs Hamnstyrelse.

Reg nr	9487
Signalbokstäver	SGIH
Längd över allt	25,05 m
Bredd	8,12 m
Djup	2,68 m
Djupgående	2,25 m
Bruttodräktighet	215,87 reg ton
Nettodräktighet	129,42 reg ton
2 st 6 cyl MAN diesel-	
motorer, totalt	300 ehk
2 st Voith-Schneider propellrar	
Passagerare	397
Besättning	3

Lundbyhamnens tillkomst och Götaverkens expansion i början av 1950-talet medförde att Hamnstyrelsen planerade att ersätta FÄRJAN 4 på linje 5, Residensbron-Lundbyhamnen, med en modern motorfärja. Det resulterade i en beställning vid AB Lödöse Varf, kontraktssumman var 715.000 kr och leverans skulle ske på våren 1954.

Den 18 december 1953 flaggade man på Lödöse Varf vid den nya motorfärjans sjösättning. Gudmor var fru Cyssie Hammar som gav färjan sin makes namn, HUGO HAMMAR. Den berömda skeppsbyggaren Hugo Hammar var själv engagerad i färjtrafiken när Götaverken skötte den med ångsluparna HISINGEN och GÖTAVERKEN på 1910-talet. (Se artikel i Ångbåten nr 30 om Ångslups AB Hisingen.) Namnvalet får ses som en gest åt Hugo Hammar som ivrat för bättre förbindelser för Götaverkens anställda under många år, samt inte att förglömma, för hans insatser för den svenska varvsindustrin.

Den 13 april 1954 anlände HUGO HAMMAR till Göteborg och visades upp för beställaren och inbjudna gäster. Utanför Gullbergskajen gjordes manövrar med de två Voith-Schneider propellrarna som fick HUGO HAMMAR att bete sig på ett ovanligt sätt. Färjan förflyttade sig tvärskepps från kajen och snurrade ett varv på 3/4 minut. Efter uppvisningen gick färjan



HUGO HAMMAR på Hamnens varv, Ringön. Vid kajen ligger även ångslupen HILDA och FÄRJAN 5. Bilden som är tagen mellan 1954 och 1956 kommer från Sjöfartsmuseet.

med gäster genom hamnen ut till Majnabbe där Rederi AB Göthas gamla fina ångare BURGUNDIA embarkerades. Vid lunchen ombord bekräftade kammarherre Gustav Adolf Bratt i skömtsamma ordalag varvets tillfredsställelse över uppdraget och förhoppning om flera färjor. Generalkonsul Gunnar Carlsson uttryckte hamnens belåtenhet med det nya okonventionella tillskottet i färjetrafiken.

HUGO HAMMAR hade samma ljusgröna färg med vit överbyggnad som den några år tidigare levererade DAVID CARNEGIE. I den stora salongen var mittgången avsedd för cyklar. På grund av den stränga vintern hade emellertid inte de nya färjelägena blivit klara så man fick vänta med premiärturen till den 2 juni 1954.

HUGO HAMMAR blev det fina tillskott till leden som man hade tänkt sig. En nackdel var dock att färjan inte var så snabb som de gamla ångfärjorna vilket gjorde att resan tog lite längre tid. Trafikanterna gillade inte detta och klagade över den dåliga farten. Förklaringen var att man endast körde med båda motorerna under trafiktopparna morgon och kväll och när

isläget var besvärligt i Lundbyhamnen.

Turerna över älven kan tyckas vara sig ganska lika. För att få en uppfattning om vad som kunde inträffa, bläddrade jag i färjans dagbok från 1959. I januari månad hade man en del besvär med isen i Lundbyhamnen. Lördagen den 24 jan: "Kl 05.00 +0° W-lig vind, snöfall. Kl 05.03 startat med en maskin. Kl 07.40: Norska motorskutan TIN från Kapersvik råkat i drift i Lundbyhamnen, blivit liggande tvärs färjelägena. För undanröjande av trafikhindret bortbogserades fartyget av färjan, varvid hörnet av fönstret förut om bb krossades. Kl 08.00: Vinden svänger mot nord och temperaturen faller till -9°. Trafik enl turlistan."

När HUGO HAMMAR av någon anledning var ur trafik - och det hände många gånger under 1959 - ersattes den av FÄRJAN 4 eller FÄRJAN 7. Även ångslupen HILDA fick hjälpa till vid trafiktopparna någon gång. Vi förflyttar oss fram till den 16 nov 1959: "Måndag. Kl 05.00 +5° ONO-lig vind skyad luft. Kl 05.25: Ringt HAMNEN att övertaga trafiken. Maskinisten har ej lyckats starta motorerna. Kl 06.20: FÄRJAN 4 övertagit



Bilden visar färjan under namnet MACKGRILLEN upplagd på Källö-Knippla.
Foto Göran Ohlsson 9 maj 1976.

trafiken från m/s HAMNEN. Kl 06.30: Maskinerna startade å HUGO HAMMAR. Kl 06.50: Övertagit trafiken från FÄRJAN 4. Fyllt vatten. Trafik enl turlistan."

Som synes fick Hammens inspektionsfartyg HAMNEN hoppa in och färja över de trafikanter som väntade när man inte fick igång motorerna, till dess ersättaren FÄRJAN 4 anlant från Ringön.

HUGO HAMMAR fortsatte turerna under åren på sin linje som så småningom kom att nedläggningshotas med öppnandet av nya förbindelser över och under Göta älv.

I januari 1968 föreslog Hamnstyrelsen att endast en färjelinje skulle återstå efter Tingstadstunnelns öppnande våren 1968. Man ville lägga ner linje 2 Fiskhammen-Sörhallsberget-Sannegårdshamnen och linje 5 Stora Bommens Bro-Lundbyhamnen, som trafikerades av HUGO HAMMAR. Stadsfullmäktige ansåg emellertid att linje 5 skulle vara kvar tills vidare. Förlusten för färjetrafiken var 1967 1,25 milj kr.

Den 4 juni 1968 ändrades linje 4 till att gå Haket-Sörhallsberget-Hisingstad-Haket och samtidigt lades linje 2 ner. Förutom den ordinarie färjan DAN BRÖSTRÖM komp-

letterades triangellinjen med HUGO HAMMAR under högtrafiken morgon och eftermiddag. FÄRJAN 4 blev då åter ordinarie på linje 5. Trafiken med två färjor på linje 4 upphörde den 27 oktober 1968 och HUGO HAMMAR flyttades åter till linje 5. I maj 1970 beslöts om indragning av linje 5. Nedläggningen skedde den 31 juli 1970.

HUGO HAMMAR lades upp på Hammens varv på Ringön. De båda Voith-Schneider propellrarna som styrte färjan (vanligt roder saknades) demonterades och tillsammans med reservpropellerarna från HUGO HAMMAR och DAN BRÖSTRÖM sattes de på pontonkranen GRIPEN som på så vis fick en utomordentlig manöverförmåga. HUGO HAMMAR annonserades till salu och köptes 11 sept 1973 för 20 000 kr av Skrot & Avfallsprodukter. HUGO HAMMAR undgick skärbrännarna och såldes i december 1973 till AB Båtvårdsaffären, ångbåtsbryggan i Hjuvik. De nya ägarna hade för avsikt att använda färjan som "restaurang och shop" och namnet ändrades till MACKGRILLEN.

Den 10 juni 1974 överfördes färjan på Mackgrillen AB, med samma ägare som tidigare.



HUGO HAMMAR i nuvarande skepnad ombyggd till lastfärja för södra skärgården. Texten på sidan har sedermera kompletterats till "Johnson Båtar". Observera ryggstöden som är kvar från den gamla passagerarsalongen. Foto Göran Ohlsson i Donsö hamn 13 oktober 1978.

1975 såldes MACKGRILLEN till Rörtryckningsbolaget i Göteborg AB. I juli 1977 hamnade färjan hos Johnson Båtar AB på Styrso för 40 000 kr och återfick sitt gamla namn. Den låg förankrad mellan Styrso och Donsö utanför Johnsonbåtars fabrik och byggdes så småningom om till lastfärja för Johnson Båtar Transport AB. Två st 225 hk Volvo-Penta dieslar installerades med varsin propeller men endast ett roder. Vid ommätningen ändrades brutodräktigheten till 125,84 reg ton och nettot till 68,44 reg ton.

Första veckan i november började HUGO HAMMAR sitt nya arbete med att transportera lastbilar och gods mellan tilläggsplatsen vid kaj 37 i Göteborg och södra skärgården. Således kom HUGO HAMMAR än en gång att användas som färja, denna gång i konkurrens med Skärgårdstransporter AB ("Sjöhästen") och Styrsobolagets lastfärja GÖTA.

BERTIL SÖDERBERG



På färjan



Är vi framme nu? En av veteranerna på FÄRJAN 4 lägger till.

Samarbete mellan museiangarna

De senaste 15 årens intresse för teknikhistoria har bl a medfört att ett antal ångbåtar bevarats av ideella föreningar, museer, kommuner, företag och enskilda. Tyvärr är inte ångbåtarnas framtid tryggad med lyckligt genomförda räddningsaktioner. Trots stora ideella insatser i form av arbete och pengar hänger de kultur- och teknikhistoriskt intressanta ångbåtarnas tillvaro i en skör tråd.

De ångbåtar som dragit till sig största intresset är passagerarångarna som även har en klar fördel: de kan frakta betalande passagerare som förenar utflyktsresan med "museibesök". Det är ju levande museer det handlar om.

Tyvärr räcker trafikintäkterna i allmänhet bara till de nödvändigaste reparationerna, om ens det. Varifrån skall medel tas till pannbyten och större ombyggnads- och restaureringsarbeten? Vi skall längre fram få veta vad en eventuell tartygsantikvarie och Sjöfartsverket förväntar sig i framtiden av ägarna till våra ångbåtar.

Medlemmarna i stödföreningarna ställer upp med arbete och pengar. Några kommuner ger bidrag till ångbåtstrafiken. Hur kan vi få staten att hjälpa till med ångbåtarnas bevarande? Med ökade statliga krav på ångbåtarna blir detta en nödvändighet.

När ängaren BLIDÖSUND 1974 sökte anslag från Utbildningsdepartementet blev resultatet en utredning: Staten ville ge anslag endast under förutsättning att kommun, landsting och stödförening var med och delade kostnaderna. Men även kommunen ansåg en utredning nödvändig...

Nu har utredningen om ångbåtarnas framtid kommit: 13 juni 1978 framlade Bengt Ohreljus och Gösta Webe vid Statens Sjöhistoriska Museum snabbutredningen "Bevara fartyg - att värna om kulturarvet". Utredningen som behandlar alla typer av museifartyg är mycket positiv till allt det ideella arbete som läggs ned. Man föreslår åtgärder hur staten skall kunna stödja fartygen och hur samhället skall kunna garanteras att fartygen bevaras på ett riktigt sätt.

Utredningen konstaterar att fartygen har kultur- och teknikhistoriskt värde och därför bör jämföras med byggnader i kulturminnesvårdshänseende.

Kulturhistoriskt och tekniskt märkliga fartyg föreslås att bevakas av en antikvarisk myndighet utan vars prövning ombyggnader av fartyget inte får ske. Myndigheten föreslås även kunna förelägga ägare att vidta åtgärder om vanvård kan befaras.

Utredningen föreslår uppbyggnad av en beredskapsfond för bevarandeåtgärder och akuta situationer och att stat och kommuner stimulerar och uppmuntrar till enskilda antikvariska initiativ genom ekonomiskt stöd.

Bland föreslagna remissinstanser återfinns kulturrådet, landsantikvarier, sjöhistoriska museer, sjöfartsverket, varvsföreningen, tekniska högskolor, olika militära funktioner och organisationer, fackförbund och skärgårdsresenärernas intresseorganisation.

Det saknas således en i ångbåtsfrågor sakkunnig riksorganisation men det beror inte på utredarna utan på avsaknaden av en "museiangfartygens samarbetskommitte".

Museijärnvägarna har fått sin utredning och de många båtarna är sedan ett år tillbaka förenade i en riksorganisation. Även segelfartygen har nu sin riksorganisation.

Det är alltså dags för museiangarna att organisera sig innan de blir överkörda. En samarbetsorganisation är inte tänkt för ömsesidig beundran utan den skall fungera som remissinstans, påtryckningsgrupp, för information, mm mm.

Det är Museiföreningen Angfartyget Ejdern som har skrivit till stödföreningar, museer och kommuner i detta ärende.

I föreningens skrivelse föreslås samarbetskommittén bestå av representanter från de ångfartyg som bevaras av främst antikvariska skäl, som hålls tillgängliga för allmänheten och är i trafik. För att undvika bidragssvårigheter med aktiebolag och ekonomiska föreningar föreslås aktuella fartyg representeras av respektive stödförening. I vissa frågor kan representanter adjungeras från kommersiella eller privatägda ångare av kulturhistoriskt värde.

Tillfrågade som ordinarie medlemmar är:
Roslagens Skeppslagsvänner BLIDÖSUND
Sällskapet Angbåten .BOHUSLÄN

Museiför. Angf. Ejdern
Sjöfartsmuseet, Göteborg
Stiftelsen Skärgårdsbåten
Hätersunds kommun
Smålands Museum
Angf. Trafiks Vänner

EJDERN
FRANJA 1
MARIEFRED
THORRE
TINDR
TRAFIK

Föreslagna adjungerade medlemmar:

Angf AB Saltsjön-Nävarn
Boxholms Bruk
Rederi AB Kind
Nya Angf AB Strömma Kanal

SJÖKRISTJÄRVEN
BOXHOLM II
NOTALA EXPRESS
DROTTHINGHOLM
GUSTAVSBERG VII
NORRSJÖR
STORSKAR
NORRTJELJE

Waxholms Angfartygs AB

samt eventuellt privatägda ångbåtsvervare och sluper av antikvariskt intresse, dvs med skrov och maskin bevarade från båtens aktiva period. Lyskåpa och ångbåtar bör ej rägas med.

Statlig hjälp

Trots att mycket arbete på museiangarna utförs på ideell väg återstår nödvändiga värvsbesök vars kostnader nära nog knöcker idealismen. Större delen av varvsveringen ägs emellertid av staten samtidigt som varven har sysselsättningsproblem. Vår för inte lägga fartygen som beredskapsarbete vid varven?

Några andra statliga verksamhetsområden där rabatter eller avgiftbefrielser skulle medföra stora förtjänster: VHF-radionävar (Televerket), besiktnings- och sjökort etc (Sjöfartsverket), ångbåtsbesiktning (Staten), Anläggningsprovning

Ökat brandskydd

Efter Waxholmsbolagets WAXHOLMS brand och totalförstörelse i vintras har Sjöfartsverket aviserat strängare brandskyddsåtgärder för fartyg byggda före 1971 då nu gällande regler började tillämpas.

Atskilliga passagerarfartyg skall nu inventeras beträffande brandskyddet. Speciellt beaktas elektriska installationer, åtgärder för upptäckande av brand, "brandbenägenhet" (färg, material etc) samt inte minst släckningsmöjligheter. Utgifterna sammanställs centralt för att ge en helhetsbedömning av problemen och för att bilda underlag för kommande bestämmelser.

Detta är betydelsefullt för museiangarna. Vi har helt enkelt inte råd att mista någon genom brandkatastrof. Ett ökat brandskydd är därför positivt från alla synpunkter. Men varifrån får vi pengar till detta ökade brandskydd?

Det är emellertid inte enbart ett ekonomiskt problem. Ett ökat brandskydd kommer att medföra ingrepp i känsliga miljöer ombord i ångbåtarna och det kommer att krävas mycket arbete för att istadkomma de tekniskt bästa lösningarna.

Det har diskuterats automatiskt brandalarm i "dolda utrymmen", isolering av maskinrum mot inredning, användande av brandskyddsfärger (samt med fernissan), branddämper, fast släckningsanläggning i maskinrum, dubbel brandledningssystem med skilda kraftkällor mm.



HJÄLPA ELLER STJÄLPA?

KOMMER STATEN I

JULTORTENS SKEPPAD?

Sjöfartsmuseet i Göteborg



Vad hette Götaverkens första fartyg som levererades 1847?

Se modellen på Sjöfartsmuseet!

September-april är Sjöfartsmuseet också öppet onsdagskvällar då register och bibliotek även är tillgängliga för studier.

För aktuella utställningar och program, se annonsen "Göteborgs Muséer" lördagar i G-P!

Öppettider	September-april
SJÖFARTSMUSEET AKVARIET Karl Johansg. 1-3	måndag stängt
	tisdag-fredag 12.00-15.00
	onsdag även 17.00-21.00
	lördag 10.00-17.00 sön o helgdag
FARTYGMUSEET Lilla Bommen	lördag 10.00-15.30
	sön o helgdag 11.00-15.30

Stängt julafton, juldagen, långfredagen, första maj och midsommarafton.

Stöd Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum!
Årsavgift 20 kronor. Telefon 031/42 72 40.