



ÅNGBÅTEN



Årg 17 •

Maj 1981

• Nummer

52

ÅNGBÅTEN 52

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

Postgiro 621606-3
Bankgiro 673-6862

Telefon till expeditionen - vanligen
telefonsvarare - 031-151501.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Sten-
piren under seglotionssäsong:
031-131450.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

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

Bidrag till tidningen bör sändas direkt
till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Söderberg, Övre Besvärsga-
tan 2, 411 29 Göteborg.

Adressförändringar meddelas till Nils
Rydbeck, tel 031-277846.

Medlems- och prenumerationsavgift är
30 kr per år.

Bortgångna

Två av Sällskapet Ångbåtens aktiva med-
lemmar har under vintern avlidit.

Stina Svenningsson tjänstgjorde ombord i
ångaren BOHUSLÄN redan på trettioalet
som servitris i försalongen. Det var där-
för med återseendets glädje hon med sin
make Knut kom ombord igen för att aktivt
delta i arbetet ombord. En vacklande häl-
sa hindrade från detta de senaste åren.

Ulla Blix kom ombord förra säsongen och
deltog intensivt i verksamheten. Hon triv-
des bäst i kafeterian där vi väntade att
få återse henne i sommar.

Frid över de bortgångnas minne.

Omslag

Den 13 april lyftes FAXJAN 4 upp på land
vid Eriksberg för plåtbyten. Se artikel
på sid 4. Foto Kennet Magnusson.

Innehåll

sid

- 3 Arbeten ombord
- 4 FAXJAN 4 på Eriksberg
- 5 FAXNEFJORD och andra
- 6 Sommarbåten till Uckerö och Hönö
- 7 Trafikrevolution i Uckerö kommun
- 8 Nya FRÖJA
- 9 Båtar runt omkring
Värtävling
- 10 Vinterarbeten på BOHUSLÄN
- 12 BJÖRN - ny dansk veteranångbåt
- 14 Ångbåtar i Kalmarsund
- 15 Dagens Dandsbåtar
- 16 Fyrskippet FINNGRUNDET
- 17 I går industri - i morgon museum

Ångbåten 52 var klar för tryckning 26
april 1981. Upplaga: 2000 ex.

Ny upplaga av

Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år

Wilhelm Hanssons Skärgårdstrafiken i Bo-
huslän under 100 år med skeppskatalog av
Dag Almén har nu kommit ut i en tredje,
något omarbetad upplaga. Första upplagan
av boken kom redan 1968.

Boken behandlar skärgårdstrafiken i Bo-
huslän från början av 1800-talet fram
till första världskriget då ångaren BO-
HUSLÄN, den sista traditionella kustång-
aren, byggdes 1914. Trafikens slutskede
belyses i författarens bok Bohuslän ge-
nom 100 år vars tredje upplaga utkom
1979.

Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år
har blivit en klassiker inom ångbåtslit-
teraturen. Den har stort dokumentariskt
värde. Det rikliga bildmaterialet inne-
håller unika fotografier ända från 1860-
talet.

Skildringen bygger på omfattande forsk-
ningar i tidnings- och bildarkiv, bolags-
protokoll och litteratur.

Boken avslutas med en illustrerad skepps-
katalog med ett sjuttiofem fartyg som
trafikerat Bohusläns skärgård med teknis-
ka data, uppgifter om byggnadsår och varv,
ägare, trafikområde och slutligt öde.

Zindermans förlag. 192 sidor. Medelstor
stil.

Arbeten ombord

Ombord i BOHUSLÄN pågår underhållsarbetet
just nu som intensivast inför seglotionssä-
songen. Skall man försöka berätta om de
viktigaste arbetena kan man börja med att
nämma det lilla däck för om däckshuset.
Över det har det varit ett tält av presen-
ningar i vinter och när detta skrivs är
en firma för fartygssnickier i färd med
att lägga nya däcksplankor.

Över övre däck har båtdeckets undersida
varit målad med vit färg som flagnat myck-
et. Vi har nu börjat bränna och skrapa
ner färgen för att istället ha virket ol-
jat. Det blir då mörkt träfärgat mot vita
däcksbalkar, en klassisk och vacker färg-
sättning.

Båtens ratt är nedtagen för översyn, och
i första klass dmsalong har skylightet
renoverats omsorgsfullt.

På mellandäck har herrtoaletten fått en
upprustning som var speciellt välbehövlig
då det därifrån läckt ner vatten till and-
ra klass dmsalong under däck. Där nere
arbetas det i de flesta utrymmen med allt
ifrån uppsättning av trägarnering och
bortskrapning av färg till spackling,
grundning och slutmåling.

Babords lastport, som i fjol delvis för-
nyades, har nu kompletterats med nitar
för att få ett historiskt riktigt utseende.

Under försalongen ligger livsmedelskälla-
ren. Där har bordläggningen rostskyddsmå-
lats och nya durkar i gediget material
har lagts.

De båda ventilatorerna akter om skorste-
nen samt evakueringsröret från köket har
blivit reparerade och galvaniserade i vin-
ter. När vi bankade rören och kappen de
står på fria från rost och gammal färg,
såg vi att de under den mesta tiden varit
brunådrade. När Sällskapet tog över BOHUS-
LÄN var ventilatorerna sedan en kort tid
vita. Man målade dem då svarta, vilket
lär ha kritiserats av en del medlemmar.
Nu skall de givetvis återfå sin original-
färg. Snart kommer livbåtarna på plats
efter översyn på Allmags varv.

Maskinist J Korp rapporterar att samtliga
slidrörelser har helrenoverats. Samma har
skett med hjälpångledningssystem och di-
verse pannarmatur.

Vad gäller ångarmatur har huvudångledning-
en monterats ned och undersökts med hjälp
av ultraljud. Pådragsventilen har fått sä-
tet fastsatt och huvudångventilen har
setts över.

Pannan har på normalt sätt setts över och
rengjorts på både vatten- och eldsidan.
Matarvattenpump och länsypump har fått de-
lar utbytta.

Ombyggnaden av oljeeldningssystemet har
fortsatt men blir inte färdig i år. Om-
byggnaden syftar till att vi skall kunna
elda med lågsavvlig eldningsolja nummer
tre. För att oljan skall kunna flyta ge-
nom rören till brännarna måste den först
värmas upp med värmeslingor i tankarna.

Fartygets växelströmsystem har blivit
översett och kompletterat med en ny cen-
tral. Även landkabeln, som vi får ström
genom då vi ligger vid kaj, har förnyats
och fått en ny anslutning på fördäcket.

Till allt detta kommer bland annat lack-
ning, speciellt av trallar och bänkar,
fönsterkittning med mera och till sist
skall utsidan vitmålas. SW



Ångaren BOHUSLÄN på Känsö 1979.
Foto Lotta Kristensson.

FÄRJAN 4 på Eriksberg



FÄRJAN 4 på Sörhallskajen vid Eriksberg. Varvet skall utföra skrovarbeten på färjan innan den kan tagas trafik i början av juni. Intill färjan står Götaverkens sista kvarvarande ångkran som skall ingå i det planerade varvsmuseet på Eriksberg. Foto Kennet Magnusson 13 april 1981.

Sedan en tid tillbaka har Sällskapet Ångbåten fört förhandlingar med Eriksbergs Mek Verkstad om plåtbyten på FÄRJAN 4. Passagerarfartygscertifikatet har gått ut och för att få använda färjan måste en omfattande skrovreparation ske.

Den 13 april bogserades FÄRJAN 4 från Lilla Bommen till Sörhallskajen vid Eriksberg av Stormbolagets bogserbåt STORMGIRL. Med hjälp av ett specialok och en av varvets 90-tonns lyftkranar placerades färjan på kajen.

Sex plåtar på babordssidan och två på styrbordssidan skall bytas. Plåtarna som är i vattenlinjen har stora frättskador. Samtliga plåtar som byts nitas i över- och underkant samt på spant. Vertikalväxlarna svetsas i den mån de redan nu är svetsade, i övrigt nitas växlarna. Den nya plåten blir 10 mm tjock.

Återstående plåtar vid vattenlinjen (ca 25 m²) skall sandblästras och frätorna skall sedan prestolitebehandlas. I framtiden får vi räkna med att även byta dessa plåtar, som av ekonomiska skäl inte kan förnyas i år.

Vi hoppas att FÄRJAN 4 skall vara klar för trafik redan den 2 juni. Färjan är då uthyrd till Göteborgs Hamn som tillsammans med Banankompaniet och Pressens Rundtur (se rundturshäftet) ordnar visning av Banankompaniets anläggningar i Frihamnen. Den 2 och 5 juni kommer färjan därför att gå i halvtimmestrafik kl 12-18 mellan Lilla Bommen och Frihamnen.

GS

FRÅKNEFJORD och andra

Artikeln i Ångbåten 50 (sid 21) om vattnet öster om Orust har föranlett en medlem att fråga efter passagerarbåten FRÅKNEFJORD som gick mellan Allmag-Stillingön och Ljungskile på trettio-talet.

Ägare var Tage och Ivar Olofsson i Ulvesund, Ljungskile som köpte båten 1934 från Rederiaktiebolaget Stigfjorden i Nösund. Den hade då namnet STIGFJORDEN II.

STIGFJORDEN II byggdes 1908 vid Klippans varv i Göteborg. Skrovet var av järn, längden var 12,16 m och bredden 4,30 m. Sommaren 1919 låg båten vid Vasseröds varv vid Nösund för inredningsarbeten och på hösten startade STIGFJORDEN II sina turer Hälleviksstrand-Stenungsund. Den gick även Vasseröd-Lysekil och Rossön-Uddevallå. Ägare var Rederiaktiebolaget Stigfjorden i Värekil och båtens hemort var Stala, 1923 ändrad till Nösund.

En Avancemotor från 1915 byttes 1924 till en något starkare av samma fabrikat, en råoljemotor på 25 hkr.

1934 såldes STIGFJORDEN II till Tage Olofsson i Ulvesund som drev båten under namnet FRÅKNEFJORD fram till 1939 då han sålde den till en norrmän som enligt uppgift tog med sig båten hem till okända öden i Norge.

Som passagerarbåt fick FRÅKNEFJORD föra 94 passagerare.

Kan någon läsare berätta mera om FRÅKNEFJORD är vi tacksamma för bidrag. Finns det fotografi på båten vill vi gärna se det. Hör av er!

Tage Olofsson i Ulvesund hade även några andra mindre båtar i passagerartrafik mellan Ljungskile och Ulvesund. ULVESUND (I) var en öppen motorjulle byggd 1922 på Lundens varv i Resteröd, 5,40 x 2,45. Den drevs av en bensinmotor på 5 hkr. Förmodligen hade den gått i trafik innan den 1928 fick certifikat för 7 passagerare, ett antal som lär ha överskridits ibland. Redan i juli 1930 såldes båten.

ULVESUND II var något större, 5,85 x 2,70 halvdäckad, men med okänt ursprung. Även denna båt hade en bensinmotor. ULVESUND II fick certifikat 1929 för 10 passagerare.

re. 1935 insattes en tvåcylindrig Albinmotor på 9 hkr.

ULVESUND II hamnade 1939 i Göteborg där den under namnet PADDAN sattes i hamn- och kanaltrafik för Scandinavia Bureau, upphovet till den nuvarande turisttrafiken med Paddan-båtarna.

1941 togs motorn ur båten och PADDAN fick bogseras med högst 8 passagerare fram till 1943.

Paddanbolagets andra båt var VITSEN, byggd 1939 på Asperö. Den var 7,70 x 2,24 m och hade en Buick 6 cyl. gengasdriven motor på 50 hkr. VITSEN kom i trafik sommaren 1940 och kunde ta 17 passagerare. 1946 övertog VITSEN ULVESUND II:s gamla Albinmotor från 1935 samtidigt som passagerarantalet ökades till 22! Från 1949 användes båten privat.

Hur det gick sedan för "paddorna" får vi återkomma till någon annan gång och till dess hoppas vi på hjälp från läsarna. Som sagt, hör av er!



Beträffande Fråknefjord som geografiskt namn, har Lantmäteriverket meddelat att man inte har befogenhet att sätta ut ett namn som inte bevisligen är i allmänt bruk. I en skrift från 1500-talet används namnet Allmagsfjord för vattnet ifråga, men det namnet verkar inte ha varit i bruk sedan dess. Kan man emellertid i framtiden visa att något av namnen är i allmänt bruk, bör det alltså då kunna tryckas i kartor och sjökort.

Sommarbåten till Öckerö och Hönö



Efter tolv års uppehåll är det sommaren 1981 åter möjligt att färdas med passagerarbåt mellan centrala Göteborg, Hönö och Öckerö.

Under tiden 16 juni - 14 augusti kommer Styröbolagets YLVA att trafikera linjen Göteborg-Öckerö hamn-Hönö Kläva tre gånger dagligen tisdag-fredag.

Öckerö hamn kommer därtill att trafikeras lördagar och söndagar av ångaren BOHUSLÅN och STYRSÖ på linjen Göteborg-Marstrand.

Det var hösten 1969 som Öckeröbolaget, eller Trafik AB Öckerö Skärgård, upphörde med direkttrafiken mellan Göteborg och norra skärgården. Sedan dess har fraktbåten ÖCKERÖ fortsatt godstrafiken året runt.

Turerna med YLVA till Öckerö och Hönö går alltså tisdagar-fredagar från 16 juni till 14 augusti enligt nedanstående turlista:

Från Göteborg Skeppsbron	10.00	13.30	16.15
" Öckerö hamn	11.05	14.35	17.20
" Hönö Kläva	11.25	14.55	17.40
Till Göteborg Skeppsbron	12.35	16.05	18.50

Lördagar och söndagar trafikeras Öckerö av "marstrandsbåten" som går från Göteborg kl 10.00 enligt nedanstående turlista:

Från Göteborg Skeppsbron	10.00
" Öckerö hamn	11.05
Till Marstrand	12.25
Från Marstrand	15.30
" Öckerö hamn	16.45
Till Göteborg Skeppsbron	18.55

Lördags- och söndagsturerna går från den 27 juni till 16 augusti med tillägg för söndagarna 23 och 30 augusti. I regel är det STYRSÖ som går på Marstrand utom söndagarna 28 juni, 26 juli, 9, 23 och 30 augusti då ångaren BOHUSLÅN tar sig in i Öckerö hamn på väg till och från Marstrand.

Biljettpriset Göteborg-Öckerö är 10 kronor enkel biljett. Barn under 12 år färdas fritt i vuxens sällskap, dock ej i grupp. Biljetter säljs ombord. Caféservice finns ombord på BOHUSLÅN och STYRSÖ.

Trafikrevolution i Öckerö kommun

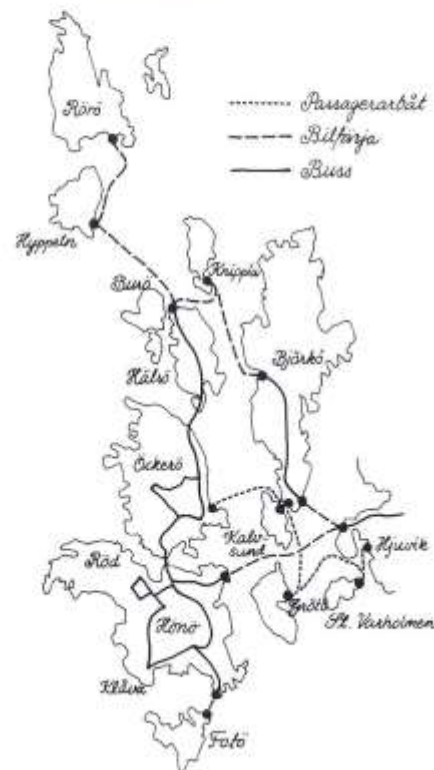
Lördagen 24 januari 1981 inträffade den sedan länge väntade trafikrevolutionen i Öckerö kommun.

Färjleden Lilla Varholmen-Öckerö flyttades till Hönö, busslinjen på Hönö-Öckerö fick ny sträckning och andra tider, buss-trafiken på Björkö blev mera regelbunden och den interna båt- och bilfärjetrafiken fick annorlunda uppläggning, bl a började Burö färjeläge trafikeras.

Kl 13.15 avgick första vägfärjan från Lilla Varholmen till det nya färjeläget vid Pinan på nordöstra Hönö. Turen tar 12-15 minuter vilket är 5 minuter mindre än tidigare. Vägverket tjänar in en färja i den nya turlistan som fortfarande är fixerad vid halvtimmesstrafiken på Spårvägens busslinje 24 Lilla Varholmen-Nils Ericsonsplatsen. Färjorna går normalt från Hönö 20 min över och 10 min i varje hel timme och återvänder från Lilla Varholmen efter 20 minuter. Vardagar är det kvartstrafik morgon och kväll.

Vägfärjeleden Lilla Varholmen-Björkö trafikeras oförändrat med i huvudsak 30-minuterstrafik, från Björkö 5 min före varje hel och halv timme, från Lilla Varholmen 15 min senare. Kvällar och nätter upprätthålls glesare trafik på såväl Hönö- som Björköleden.

På Hönö och Öckerö har Spårvägens busslinje 27 delats i två linjer utgående från Pinans färjeläge. Den södra trafikeras Pinan-Fotöfärjan-Hönö Kläva-Hönö Röd-Pinan på Hönö (på eftermiddagen går bus-



Öckeröturerna inbjuder till fina utflykter. YLVA:s vardagsturer är utmärkta rundturer på 2 1/2 timme genom hamnen och skärgården.

Riktigt intressant är möjligheterna till härliga, saltade bad på öarna. Från Hönö Kläva är det 10 min promenad till Hästens badplats. Man kan promenera omkring på öarna eller rent av ta buss. För några kuponger får man en rundtur med spårvägens bussar på Hönö-Öckerö. YLVA saknar servering, sådan finns på Öckerö och i Kläva.

8 - 12 juli är det dags för den årliga Öckerömässan - en utställning där barnas industrier, hantverkare och konstnärer visar vad de kan. Det var förra årets mäsas då STYRSÖ under en vecka trafikerade Öckerö som gav uppslaget till årets sommartrafik.

Passa på att utnyttja den nya förbindelsen i sommar!



sen åt andra hållet) med i huvudsak 30-minuterstrafik.

Öckerö har med det nya färjeläget tillkomst hamnat i bakvatten. Det är tre km mellan gamla och nya färjeläget. Den norra busslinjen går i stort en gång i timmen Pinan-Öckerö-Hälsö-Burö färjeläge och åter.

Från bryggan vid Öckerö gamla färjeläge utgår nu endast passbåten till Kalvsund, Framnäs på Björkö och Grötö med ca en tur i timmen. Vissa turer fortsätter till Hjuvik och Stora Varholmen. Det är kommunens nytillskott, POLSTJERNAN, en norskbyggd lättmetallbåt, som går här.

Mellan färjeläget på Björkö och bebyggelsen är det ca tre kilometer och därför var en regelbunden busstrafik angelägen. Det är Interbuss som för kommunen trafikerar linjen Missionshuset-Gröneviks färjeläge med i huvudsak halvtimmesstrafik i anslutning till vägfärjan. En del turer går fram till Skarvikshamnen där Nordöfärjorna lägger till.

I norr är förändringarna stora i nordötrafiken. Kommunens bilfärjelinje går nu Rörö-HyppeIn-Burö-Knippla-Björkö. Hälsö bilfärjeläge har slopats och förbindelsen mellan Björkö och Hälsö brutits. Några skolturer går fram till Öckerö, det är allt. Av bilfärjorna NORDÖ I, II och III sysselsätts två i trafiken medan en ligger som reserv. Turtätheten är högst regelbunden. Trafiksystemet förutsätter absolut passning mellan olika trafikmedel och man skall då betänka att en resa till Göteborg innebär tre byten mellan olika färdmedel: från färja till buss vid Burö eller Björkö, från buss till färja vid Pinan eller Grönevik och så slutligen till buss på Lilla Varholmen. Någon skillnad i restid över Hönö eller Björkö är det inte (utom till och från Knippla).

Det finns anledning att fråga sig hur en sådan trafikapparat har kunnat utvecklas. Svaret står att finna i de statliga villkoren för bidrag åt sjöbunden skärgårdsstrafik där otympliga och dyrbara bilfärjer premieras framför smidigare och billigare passagerarfartyg. Något större behov av biltrafik på de relativt små nordöarna finns inte och varutransporter, sophämtning och liknande har ju lösts på andra håll och på större öar. Kombinationen av bilfärjer och busar liknar trafikuppbyggnaden på den norska kusten men där är avstånden längre och medger inga alternativ.

Nya FRÖJA

Den 13 december levererades isgående skärgårdsbåten FRÖJA till Styrsöbolaget. Stålskrovet som är 29,19 m långt och 7,72 m brett har byggts vid Falkenbergs Varv. Överbyggnaden av lättmetall har utförts av Djupviks Varv som även installerat maskineri, inrett och färdigställt fartyget.

Genom att FRÖJA har en passagerarsalong även på övre däck, representerar hon en ny typ av fartyg jämfört med de tidigare styrsöbåtarna. Salongen på övre däck är inredd med bord och soffor för 46 passagerare. Stora salongen på huvuddäck har 160 sittplatser. På soldäcket finns 36 sittplatser. Maximala passagerarantalet är 300 personer.

Akter om styrhytten finns toalett och dusch för besättningen samt ett pentry som kan användas dels för besättningen och dels för betjäning av passagerarna. Under däck finns två besättningshytter, elcentral och motorrum.

FRÖJA drivs av fyra Volvo Penta dieselmotorer på totalt 672 hk. Motorerna driver via kilrep och reduktionsväxel en ställbar propeller av Bergs tillverkning. Vid ev haveri på propelleranläggningen kan fartyget ändå manövreras genom att reduktionsväxeln även har backslagsfunktion. Även den hydrauliskt drivna bogpropellern kommer från Bergs på Öckerö. Vid gång i is kan motorernas kylvatten tagas från en barlasttank i aktern.

Uppvärmningen av fartyget sker med hjälp av avgaspanna. Vid stillaliggande kan värmen hållas med hjälp av två accumulator-tankar på vardera 1500 liter. Tankarna är även försedda med elpatroner för uppvärmningen. För kraftförsörjningen finns två dieseldrivna generatoraggregat på vardera 37 kVA, 220/380 V. Fartyget gör 11,5 knops fart.

Namnet FRÖJA har tidigare burits av en styrsöbåt som gick i trafik från 1952 till 1977. Fartyget trafikerar numera Mälaren på linjen Stockholm-Drottningholm under namnet KÄRSÖN.

Enligt den fornnordiska gudasagan var FRÖJA namnet på kärlekens gudinna.

WISINGSBORG till Tjörn

Passagerarfartyget WISINGSBORG har enligt uppgift inköpts för 600.000 kronor av Tjörns kommun som reservbåt och ersättnare för VÅSTVAG som brann i vintras.

WISINGSBORG byggdes redan 1885 vid Motala Verkstad och var bogserbåt i många år, på senare tid hemmahörande på Stora Askerön under namnet BJÖRN III. 1979 köptes bogseraren av Visingsöbåtarnas Rederi HB på Visingsö som byggde om den till passagerarfartyget WISINGSBORG för trafik på Vättern och Göta Kanal. En passagerarsalong byggdes på däck och den gamla Skandia-dieseln byttes ut mot en sexcylindrig Scania på 275 hkr.

WISINGSBORG är 19,24 m lång, 4,59 m bred och har certifikat för 100 passagerare i inre fart på Vättern (!) samt för 139 på Göta Kanal och på linjen Almön-Stenungsund.

Mera om NORRTELJE

Beträffande signaturen SW:s artikel om s/s NORRTELJE, skulle jag vilja göra en liten komplettering.

S/S NORRTELJE startade sälunda sin ålandsstrafik den 16 juni 1951 och gick under de 11 åren hela tiden från Skeppsbron i Stockholm. Ett eller möjligen ett par år anlöpte hon dock Norrtälje en gång i veckan, och ett par somrar lade hon också till i Furusund på sin resa till Mariehamn.

Bilden på sid 15 i Angbåten nr 51 är tagen från den snabbt förbiillande bärplansbåten SIRENA i Furusundsleden den 27 aug 1960. Av en olycklig omständighet framgår det inte i skriften "Den största och den vackraste", varifrån signaturen SW hämtat sina uppgifter, att undertecknad tagit den lyckade bilden.

FRISCO förlängd

Än lever godstrafiken med båt från Göteborg till skärgården. Fem dagar i veckan går GÖTA till södra skärgården och ÖCKERÖ till norra skärgården. Onsdagar går även FRISCO till Dyrön, Astol och Klädesholmen. Nu har det märkliga inträffat att FRISCO blivit för liten för sin trad. FRISCO servar huvudsakligen konservfabrikerna på Klädesholmen och Astol med en resa per vecka till Göteborg. Förutom

gods för konservfabrikerna tar FRISCO även specerier och styckegods till Öarna.

Under mars och april förlängdes FRISCO med 3,5 m vid Bohus Varv. Samtidigt gjordes lastluckans karm större och högre. Genom förlängningen hoppas man kunna lasta allt gods under däck, vilket är en fördel med tanke på den delvis mycket utsatta traden.

FRISCO byggdes 1949 under namnet SVALKAREN som ölbåt för Stockholms Bryggerier. 1960 köptes fartyget av de nuvarande ägarna David Krusell och Sölve Tönnäng på Klädesholmen som gav fartyget sitt nuvarande namn.

★ Vårtävling

Idén till denna tävling har vi hämtat från tidningen Jernvägsnytt. Där gick det ut på att leta fram stationsnamn ur korsordet, medan vi givetvis håller oss till båtbyggor. Tävligen består i att leta fram namn på bryggor som någon gång trafikerats av Marstrandsbolagets passagerar- eller lastbåtar. Namnen är skrivna uppifrån och ner eller nerifrån och upp, samt från vänster till höger eller tvärtom.

Den som tror sig ha hittat alla namnen, kan före den 31 maj 1981 skicka in sina förslag under adress: Angbåten, c/o Westerberg, Birger Jarlsgatan 24, 414 69 Göteborg. De 5 först öppnade rätta svaren belönas med en biljett till en valfri onsdagskvällstur med ångaren BOHUSLAN i sommar.

M	A	L	H	M	A	R	S	T	R	A	N	D	T
O	R	L	E	A	N	G	J	M	L	X	J	H	E
L	S	I	D	C	U	N	Ø	G	N	I	R	X	K
L	I	K	S	K	C	X	B	E	K	S	I	F	E
D	K	E	H	E	J	N	I	L	N	F	K	A	L
N	A	S	U	L	A	N	D	L	E	Ø	E	S	B
E	K	Y	L	O	R	Ø	R	Ø	M	S	T	N	O
D	E	L	T	B	N	R	Ø	S	L	A	K	A	T
D	N	U	S	Ø	N	Ø	S	S	O	R	Ø	L	V
U	X	R	H	J	A	X	B	J	H	I	S	L	N
T	S	K	A	S	V	I	L	O	T	S	A	X	R
S	X	O	L	E	N	R	A	V	A	R	G	H	K
X	K	M	L	K	N	I	P	P	L	A	D	A	S
H	E	N	Ø	R	R	E	H	Ø	F	K	I	L	N

Vinterarbeten på BOHUSLÄN



Angaren BOHUSLÄN i vinterkvartier vid Skeppsbron kaj 17. Hela överbyggnaden är inklädd med presenningar för att skydda däckshuset för att skydda promenaddäck. Även fronten på bryggan och "balkongen" har täckts för att skydda vid arbetet med det nya trädäcket för om rök-salongen.



Ombord på BOHUSLÄN skall brandövningar alltid hållas med jämna intervaller under seglationssäsongen.

Av naturliga skäl kan det aldrig bli tal om realistiska brandövningar med eldsläckning ombord - vilket vi ju skall vara tack-samma för. Därför anordnades en brandövning under ledning av brandmästare Jonasson på Torslanda brandstation den 11 april.

Ett 25-tal deltagare från BOHUSLÄN deltog i övningarna som omfattade både teori och praktik.

Övre bilden visar hur Christer Eliasson släcker en oljebrand med hjälp av en kolsyresläckare.

På undre bilden släcker Leif Magnusson eld på en övningsdocka med hjälp av en filt.



Under vintern har samtliga slidrörelser på huvudmaskinen helreoverats. Arbetet har utförts av Lundby Mek Verkstad medan demontering och montering har utförts av BOHUSLÄNs maskinister. Bilden visar maskinchefen Herbert Johansson under arbetet med slidrörelsen.

Herrtoaletten har under vintern renoverats av Christer Eliasson. Renoveringen har bl a omfattat renbränning av gammal färg, målning, ny golveläggning och nya pissoirskålar. Bilden nedan t v visar Christer i arbete med gasolbrännare och trekantsskrapa.

Under herrtoaletten ligger damsalongen som f n är under arbete. För att kunna helreovera damsalongen var det tvunget att även åtgärda det läckande däck i herrtoaletten. På bilden nedan t h är Gunnar Söderberg i färd med spackling av däcksbalkar i damsalongen.

Samtliga bilder har tagits av Kennet Magnusson.



BJØRN

– ny dansk veteranångbåt



I år har den nordiska veteranångfartygsflottan utökats med ännu en ångare. Det är isbrytaren och bogserångaren BJØRN som Dansk Veteranskibsklub övertog i februari från Randers Havnevaesen för den symboliska summan av 72 Dkr. Dansk Veteranskibsklub driver sedan flera år den välkända ångaren SKJELSKØR.

BJØRN har varit i aktiv tjänst i Randers från leveransen i februari 1909 och ända fram till januari 1981 då fartyget ersattes med den nybyggda båten JENS OVE.

BJØRN som är byggd 1909 vid G Seebeck AG i Bremerhaven är 26,18 m lång, 7,93 m bred och 3,27 m djup. Huvudmaskinen är en triple expansionsmaskin (290-445-755 x 600 mm) med Stephensons slidstyrning. Maskinen utvecklar 450 ihk vid 130 varv/min och ger fartyget en fart av ca 9,5 knop. Angpannan som är från 1923 är en skotsk pannå med två eldrör. Arbetstrycket är 13 kg/cm². Pannan ombyggdes för oljeeldning omkring 1950. För belysningen ombord finns en ång- och en dieselgenerator.

När BJØRN levererades till Randers Havnevaesen år 1909, ersatte den bogserångaren ULLER byggd redan 1881. När ULLER tillkom bestod arbetsuppgifterna främst av bogsering av segelfartyg i isfritt vatten. I samband med ångsjöfartens utveckling vid sekelskiftet uppkom behov av att hålla farleden till Randers öppen även vid isläggning.

När BJØRN togs i bruk visade den sig tungstyrd och en ångstyrmaskin fick installeras i Norge innan ångaren kunde sättas i drift på allvar.

Förutom rutinmässiga uppgifter som bogsering och isbrytning användes BJØRN även för beställningsturer med passagerare. I slutet av 1920-talet drogs passagerarfartygscertifikatet in av kostnadsskäl, men fartyget hade kvar en separat damtoalett ända in på 1960-talet.

Under andra världskriget var det svårt att få koltilldelning till de fartyg som befann sig innanför avspärningen. BJØRN

hyrdes därför ut till Svitizers bärgningsbolag från maj 1942 till januari 1943. Tyskarna använde alla fartyg som kunde skaffas men förlisningarna var många vilket innebar att bärgningsfartyg hade större förutsättningar för att få kol. Svitser deltog i många bärgningar utanför norska sydkusten där BJØRN användes som depåfartyg men också för assistans vid bärgningarna.

I november 1944 torpederades Gotlandsbolagets ångare HANSA på resa mellan Visby och Stockholm varvid 84 människor omkom. Detta föranledde att de danska myndigheterna beslöt att passagerarfartygen till Bornholm skulle följas av ett fartyg som snabbt kunde ingripa i händelse av torpedanfall. BJØRN chartrades för uppgiften men återgick efter ca en månad eftersom fartyget visade sig olämpligt för de öppna farvattnen till Bornholm.

Efterhand som den tyska östfronten bröt samman fick den tyska krigs- och handelsflottan allt större evakueringsuppdrag samtidigt som förlisningarna ökade. Tyskarna genomsökte hamnarna efter lämpliga fartyg och i februari/mars 1945 beslagtogs BJØRN. Efter ett mindre sabotage av motståndsfolket kom fartyget dock ej iväg.

I april beslagtogs åter BJØRN av tyskarna som satte kurs mot Öresund. Allierade flygmaskiner tvingade dock fartyget till Århus där fartyget kunde hämtas efter kapitulationen.

Under den hårda isvintern 1978/79 stod det klart att BJØRN behövde ersättas med ett nytt fartyg. Ersättaren som byggdes vid Assens skibsvarft levererades alltså i år varvid BJØRN togs ur drift efter 72 år verksamhet i Randers.



Bilderna på BJØRN har tagits av Søren Thorsøe.



Ångbåtar i Kalmarsund



Angfartyget KALMARSUND II lämnar Yttre hamnen i Kalmar för en resa över till Öland. Vykort tillhörigt Bertil Söderberg.

Ångaren BOHUSLÅN blev den sista skärgårdsångaren som byggdes för trafiken på västkusten. Vid leveransen från Eriksbergs Mek Verkstad år 1914 representerade hon den sista utvecklingsfasen för den traditionella Marstrandsbåten. Kort efter BOHUSLÅNS leverans utbröt första världskriget och förutsättningarna för att beställa nya ångdrivna båtar ändrades snabbt.

För trafik i skärgårdarna på ostkusten tillkom endast ett fåtal större ångare efter BOHUSLÅNS leverans. 1915 byggde Motala Verkstad NYA SKÄRGÅRDEN för trafik i Östergötlands skärgård. 1925 fick Waxholmsbolaget SALTSTJÖN - nuvarande BJÖRK-FJÄRDEN - från Eriksberg och 1928 levererade Lindholmen ESKILSTUNA EXPRESS som blev den sist byggda mälångaren.

Under 1920-talet byggdes för Ångbåts AB Kalmarsund två ångare, vars utseende och disponering i viss mån liknade BOHUSLÅN. Medan BOHUSLÅN främst var avsedd för snabba sommarturer var Kalmarsundsbatarna byggda med tanke på goda egenskaper vid gång i is.

I en historik utgiven av Kalmarsundsbo-

let år 1933 hittade vi följande beskrivning av de två Kalmarsundsångarna:

"KALMARSUND I OCH II - MODERNA ISBRYTARE OCH PASSAGERARANGÅRE

När Kalmarsundsbolaget beställde den nya KALMARSUND I, gick man in för en helt ny typ jämfört med de föregående Sundbåtarna, som alla hade däckat lägre midskepps och högre för och akter. Den nya "Ettan" har däremot ett genomgående huvuddäck från för till akter, vilket ur konstruktions-synpunkt medför avsevärda fördelar.

Ångaren är utomordentligt kraftigt byggd med isbrytarstävlar för och akter samt med grova bultspant på 520 mm spantdistans och mellanspant från för till akter. Dimensionerna äro: längd över allt 34,565 meter och mellan ytterkanstävven 32,91 meter. Bredden (mallad) är 8,38 meter och djupet 3,67 meter samt djupgående 3 meter.

Inredningen är fullt modern med matsal, rökhytt och dampsalong på överbyggnadsdäcket. Expedition, befälshytt och toaletter ha placerats på huvuddäcket och under detta finner man aktersalong, passagerarhytter, försalong, kök, penteri

och restauratryytt.

Elektriskt ljus är inlett och ångaren har försetts med en kraftig strålkastare.

Maskineriet består av en tripleexpansionsmaskin, som kan utveckla 750 indikerade hästkrafter, varvid farten uppgår till 12,5 knop.

Ännu större och mera modern är bolagets 1927 från Oskarshamns mekaniska verkstad levererade ångare KALMARSUND II.

Fartyget är byggt enligt svenska fartygsinspektionens fordringar och håller följande huvuddimensioner: längd över allt 38,60 meter, bredd (mallad) 8,08 meter och djupgående lastat 3,35 meter.

Skrovet har särskilt kraftig konstruktion för gång i svår is. Materialet är prima Siemens martinstål med gjutstålståvar. Spanten äro anbringade på 600 mm distans med mellanspant utefter hela fartygets längd.

Förutom dubbel botten, som rymmer 22 tons vattenballast, finnas stora piktankar för och akter, vilka medelst en kraftig ballastpump hastigt kunna tömmas och fyllas för trimning under isgång.

Fartygets huvuddäck är liksom på "Ettan" genomgående från för till akter, varigenom överbyggnadsdäcket kunnat dragas helt akterut. Det är av furu under det att överbyggnadsdäcket, skyddsdeck och kommandobrygga tillverkats av oregon-pine. Matsalongen är byggd av stål, de övriga däckshusen av teak. I huset på kommandobryggan äro inrymda styrhytt, navigationshytt samt rum för befälhavaren. I däckshuset midskepps på överbyggnadsdäcket finner man matsalong med tillhörande tambur och penteri samt å samma däck akterut dam- och rökhytter. På mellandäck ha inrymts expeditionshytt och posthytt, befälshytt, rum för eldare samt toaletter. Under däck finns aktersalong med sex hytter samt försalong, kök, penteri samt hytt för städerska och restauratris. Längst förut är skans för fyra man inrymd.

Passagerarinredningen samt befälshytt äro vitlackerade med möblemang i mahogny. Inredningen i matsalong, rök- och damhytt är utförd i mahogny med övre fältet i linkruste. Även möblerna äro av mahogny. Elektrisk belysning är installerad överallt och på kommandobryggan har uppställt en kraftig strålkastare av modernaste konstruktion.

Maskineriet består av triple expansionsmaskin med ytkondensering. Angpannan är

avsedd för ett arbetstryck av 14 kg/kvcm och försedd med Howdens forcerade drag, som möjliggör att vid behov hastigt kunna utnyttja maskinens hela kraft. Hjälpmaskinerna bestå av en centrifugalpump för kondensorn, en ballastpump, ångmatarepump, en flätmaskin för det forcerade draget samt dynammaskin för belysningen.

Propellermaskineriet består av en 600 ihk triple expansionsmaskin av modernaste typ. Med normal gång uppnås en fart av 12,4 knop med en kolåtgång av 0,53 kg pr ihk och timme, vid forcering kan man komma upp till en fart av 13,5 knop, varvid maskinen utvecklar 740 ihk."

Kalmarsundsbolaget som bildades 1865 kom efterhand att driva omfattande trafik från Kalmar och andra orter på Smålandskusten till olika platser på Öland.

Den första passagerarångaren byggdes 1867 under namnet KALMARSUND No 1. År 1905 hade rederiet hunnit till KALMARSUND VIII, vilken följdes av nya "Ettan" år 1923. Nya "Tvåan" insattes 1927 i året runttrafik på linjen Kalmar-Stora Rör-Borgholm.

Efter KALMARSUND II byggdes inte några fler passagerarångare för Kalmarsundsbolaget. För postverket byggdes år 1931 postångaren ÖLAND som senare övertogs av Kalmarsundsbolaget.

1935 inleddes bilfärjepoken med KALMARSUND III (numera Styrsöbolagets GÖTA) men "Ettan" och "Tvåan" behölls dock av Kalmarsundsbolaget fram till mitten av 1950-talet tillsammans med postångaren ÖLAND. 1972 invigdes Ölandsbron och därmed upphörde trafiken med Kalmarsundsbolagets bilfärjor mellan Kalmar och Färjestaden.

Dagens Ölandsbåtar

Trots tillkomsten av Ölandsbron finns fortfarande möjlighet att resa sjövägen till Öland.

Sommaren 1980 inköptes passagerarbåten GENERALEN från Norge, döptes om till SOLUN och sattes i trafik mellan Kalmar och Färjestaden.

Sedan flera år tillbaka går Rederi AB Ölandssund mellan Oskarshamn och Byxelkrok på nordligaste Öland. Fartyget som heter JARL är byggt 1911 och kan ta 35 ▶

Fyrskippet FINNGRUNDET



Långt ute i Bottenhavet på Finngrundsbankarna står det i dag en kasunfyr, som 1969 ersatte fyrskippet FINNGRUNDET. Det är ju detta fyrskipp och inte SYDOSTBROT-TEN, som jag råkade skriva i Angbåten nr 50, vilket ligger som granne till Isbry-taren SANKT ERIK vid Galärvarvet.

Redan år 1859 lade man ut ett fyrskipp vid Finngrundsbankarna. Det gamla trä-skeppet ersattes av ett ångdrivet fyr-skepp byggt av stål i Gävle år 1903. År 1927 moderniserades FINNGRUNDET vid Öre-grunds varv. Fartyget förlängdes 4,5 me-ter, ångmaskinen byttes mot en Bolinder-

bilar. Linjen trafikerades under åren 1963-1971 av f d marstrandsbåten LYSEKIL under namnet NORDÖLAND.

Mellan Timmernabben och Borgholm går Re-deri AB Tillingenabbers träfärja BORG-HOLM. Under varen har rederiet köpt fär-ja STRILVANG från Stavanger. Under nam-net G A SKYTTE kommer färjan att öppna en ny linje mellan Västervik och Byxel-krok. G A SKYTTE som är byggd 1954 är 39 m lång och 9,5 m bred. Kapaciteten är ca 25 bilar och 300 passagerare. På övre däck finns café och under bildäck ligger matsalongen. Färjan gör 12 knops fart med en dieselmotor på 660 hk.

motor om 400 hk, och den tekniska utrust-ningen liksom bostäderna förbättrades.

Det är denna upplaga av FINNGRUNDET, som vi kan besöka och därvid konstatera, att den 8 man starka besättningen levde gans-ka primitivt i det 31 m långa och 6,85 m breda fartyget, vars fyrkaraktär 2 blänk var 20:e sek fortfarande fungerar.

FINNGRUNDET står det som sagt med stora bokstäver på det röda skrovet - inte SYD-OSTBROT-TEN, vilket jag härmed dementerar.

Dag

Varumarknaden

Önskas

Om Du har köpt ny dammsugare och vill bli av med den gamla så är Sällskapet Angbå-ten intresserat av att övertaga dammsuga-ren, förutsatt att den är funktionsduglig och överlätes utan ersättning.

Dammsugaren behövs i Sällskapetets klubb-lokal i kajskjul 207. Om Du har en damm-sugare att erbjuda, kontakta ångaren BO-HUSLAN på tel 131450.

igår industri i morgon museum

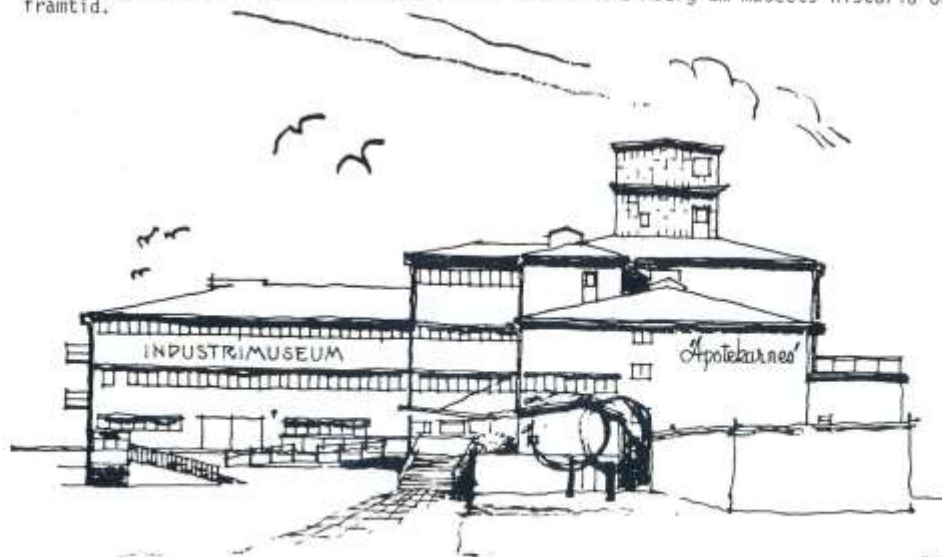


APOTEKARNES FÖR 40 ÅR SEDAN - INDUSTRIMUSEET 80-05-21

Ombyggnaden av Apotekarnes gamla fabriksbyggnad på Gärdå till ett nytt ändamålsenligt museum för industri och teknik är i full gång.

I januari 1982 beräknas Industrimuseet ha flyttat från den gamla byggnaden vid Göta-platsen till de nya, ljusa och rymliga lokalerna vid Mölndalsån på Gärdå.

På de följande sidorna skriver museets chef tekn dr Åke Åberg om museets historia och framtid.



INDUSTRIAVDELNING 1861

Den industriella omvandlingen av vårt land kom igång i mitten av 1800-talet. På kort tid skapade vi om vårt samhälle i grunden. Också Göteborg förvandlades. Vi förde upp fabriker och verkstäder. Vi byggde järnvägar och landsvägar som skulle göra hela landet till en gemensam marknad. Nya samhällsklasser följde i den nya teknikens och ekonomiens spår. GÖTEBORGS MUSEUM öppnades 1861 med ambitionen att bli ett »allmuseum». Museifolket ville bevaka och förmedla också det nya som hände. Därför kom en INDUSTRIAVDELNING till som visade maskiner, redskap och produkter.

INDUSTRIHISTORISKA SAMLINGARNA 1923

Göteborgarna firade sitt 300-ÅRSJUBILEUM 1923 med en storartad utställning. De ville berätta hur deras gamla fästningsstad blivit en modern industristad. De ville visa mångfalden inom stadens samhällsliv och kultur. Bland de många specialavdelningarna fanns den INDUSTRIHISTORISKA som visade hur industrin vuxit fram.

INDUSTRIMUSEUM

Efter utställningen 1923 lades de industrihistoriska samlingarna i malpåse. Inte förrän 1957 visades de igen. Då öppnades INDUSTRIMUSEET under anspråkslösa former. Den nya starten skedde i en av de gamla utställningsbyggnaderna från jubileumsåret. Och där, bakom Konsthallen vid Götaplatsen har museet levt och verkat. Samlingar och kunskaper om materialet har ökat i allt snabbare takt. Besökare, skolor, studiegrupper och forskare har strömmat till museet. Intresset för industrins, arbetslivets och teknikens historia har ökat.

Behovet av rymligare magasin och bättre utställningslokaler, arkivutrymme och arbetsrum har med åren blivit allt mera påträngande. Så kom vi på att lösa museets lokalbekymmer genom att rusta upp och återanvända en äldre industribyggnad. Då blev det fart på utflyttningsplanerna.

INDUSTRIMUSEET - EN DEL AV EN KULTURHISTORISK MILJÖ

Det nya Industrimuseet, f.d. Apotekarnes Vattenfabrik byggdes i mitten på 1930-talet. Arkitekt var Folke Bensow. Fabriksbyggnaden är ett exempel på funktionalistisk industriarkitektur med pelare, bjälklag och fasader i betong. Produktionsprocessen lades upp efter »vertikalprincipen», d.v.s. allt material lyftes eller pumpades upp till översta våningen och fick under bearbetning sjunka ner till tappmaskinerna i bottenvåningen. Gården är anpassad efter det då nya transportsystemet, lastbilsdistribution. Ny betraktades anläggningen som ytterst avancerad. I dag är den av stort kulturhistoriskt värde.

INDUSTRIMUSEET 1981-1982

I januari 1980 började vi detaljprojektera för ombyggnad av APOTEKARNES VATTENFABRIK på Gårda. I november 1980 gav Kommunfullmäktiga klarsignal. Fabriken förvandling till INDUSTRIMUSEUM är nu igång. Vid årsskiftet 1981 - 82 skall byggnaderna vara inflyttningsklara.

Någon gång strax efter årsskiftet 1981-82 kan Industrimuseet ta de nya lokalerna i besittning.

Vad kan vi då göra på det nya stället som vi inte kunnat på det gamla? Någon egentlig utökning av verksamheten kan det ju inte bli tal om. Det kärva ekonomiska läget i kommunen tillåter inga

drömmar i den vägen.

Vad vi får - och det är inte så litet det - är en praktisk och lättskött museibygnad som kan ge de dyrbara museisamlingarna erforderligt skydd. Vi får ordentliga arbetslokaler och verkstäder. Vi får bra arkivlokaler med möjlighet att på lite sikt åstadkomma en väl fungerande dokumentationsavdelning.

Vi får bra publika utrymmen med hör-sal, cafeteria, sammanträdesrum/klassrum, garderober och toaletter. Hela huvudbyggnaden är tillgänglig för rörelsehindrade genom utvändiga ramper och hissar mellan våningsplanen.

Vi får ljusa och vackra utställningslokaler som ger gott om plats för både basutställningar och tillfälliga utställningar. Museets stora samlingar av industrihistoria, arbetslivshistoria och teknikhistoria kan äntligen göras nyttiga för en större krets.

Fabriken ursprungliga planlösning har gjort det möjligt att skapa en öppen och lättöverskådlig miljö med stor flexibilitet. För oss som dagligen sysslar med föremålen, vårdar dem, lånar ut dem eller flyttar dem mellan magasin och utställningslokaler är goda transportförhållanden viktiga.

Under långa tider kommer den övervägande delen av föremålsbeståndet att förvaras i magasin. Men önskemålet från exempelvis skolan eller forskarna, att utan krångel komma åt samlingarna för studium finns hela tiden. Lämpliga bitar kan undan för undan inrättas som studiensamlingar där kraven på belysning, åtkomlighet och drägligt klimat kan tillfredsställas.

Betydande ytor inne i huvudbyggnaden lämnas fria för tillfälliga utställ-

ningar. Vi räknar med att museets intressenter, teknikhistoriska och andra ideella föreningar, fackklubbar, företag och institutioner skall delta i museiarbetet.

Med de fria ytorna som resurs och de historiska föremålen som bakgrund borde en aktiv och omväxlande utställningsverksamhet kunna ske. Vi hoppas att Industrimuseet skall bli ett ställe där både gammal och ny teknik kan ställas ut och debatteras, där nya produkter och arbetsmetoder av allmänt intresse kan visas, där frågor om industrisamhället och arbetslivet kan diskuteras.

Den stora öppna gården ger möjligheter till uppställning av skrymmande föremål men framförallt till aktiviteter av olika slag. Gårdsbyggnaderna ligger bra till för föreningsaktiviteter även utanför museets vanliga öppettider.

I ett av gårdshusen planeras en verkstad för metall- och träarbeten samt en smedja. Flertalet maskiner blir förstas av äldre modell men fullt driftsdugliga. En resurs för de teknikhistoriska föreningar som har renovering av fordon eller maskiner på sitt program.

Det nya Industrimuseets läge i staden blir också en tillgång. En lång rad publikdragande verksamheter är redan etablerade i närheten, Svenska Mässan, Liseberg, Skandinavium, Valhallabadet och Ullevi. Goda kommunikationer, parkeringsplatser och parkeringshus finns inom bekvämt avstånd.

I januari 1982 skall vi vara igång på det nya stället. Vi vill att Din organisation, Din förening skall vara med redan från början. Möjligheter finns att göra något bra tillsammans. Vänta inte tills museet flyttat in. Bli med i jobbet nu.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

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

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

ÖPPET

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

Sommarhalvåret maj—augusti: alla dagar 11.00—16.00.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

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

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

ÖPPET

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

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