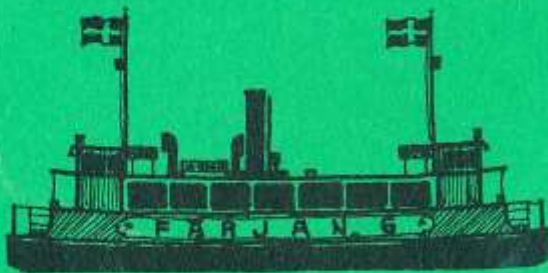


FÄRRIKT  
VÅRNUMMER



ÅNGBÅTEN  Årgång 14 • April 1978 • Nummer 42

# Ångbåten 42

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

Postgiro 621606-3  
Bankgiro 573-68 02

Telefon till expeditionen måndag-fredag  
kl 10.00-12.00; 031-13 14 20.

Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid  
Stenpiren - endast under seglatsionssä-  
song - 031-13 14 50.

Ångbåten utkommer med fyra nummer  
per år.

Ansvarig utgivare: Ingvar Kronhamn.

Redaktionen utgörs av:  
Ingvar Kronhamn Gunnar Söderberg  
Kringelgatan 6 Övre Besvärsgatan 2  
417 28 Göteborg 411 29 Göteborg

Bidrag till tidningen bör sändas direkt  
till redaktionen.

Adressförändringar meddelas till med-  
lemsregistret tel 031-93 03 59.

Medlems- och prenumerationsavgift är  
30 kr per år.

Ångbåten 42 var klar för tryckning 27 mars  
1978 och trycktes i 2000 ex.

## Beställnings trafiken

Efter att ha haft hand om beställningstrafiken  
sedan 1976 lämnade Gunnar Söderberg och  
Ingvar Kronhamn sysslan 1 mars.

Beställningstrafiken sköts i fortsättningen av  
Hans-Olof Hederström som alltså hjälper till  
att planera resan och talar om vad den kos-  
tar. Telefonnumret är 031/28 72 62.

## Innehåll:

- sid
- 3 BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 på varv
  - 5 BOHUSLÄN till Köpenhamn
  - 6 BOHUSLÄNs sommarturer 1978
  - 7 Bryggombud  
Var är färjans lyktor?  
Sail Training Race
  - 8 Brand ödelade ss WAXHOLM
  - 9 BLIDÖSUND har nya ägare  
SS TRAFIK
  - 10 Club Merry övertar REGENT
  - 11 Våra fyrplatser  
SANKT ERIK
  - 12 FÄRJAN 4 i vintertrafik
  - 14 Ykondensor eller strålkondensor?
  - 16 Mera om FÄRJAN 6
  - 17 FÄRJAN 7 - en historik
  - 20 Båtar runt omkring
  - 22 Turistlistan berättar
  - 23 Ur Marstrandbolagets sommarturlista  
1938

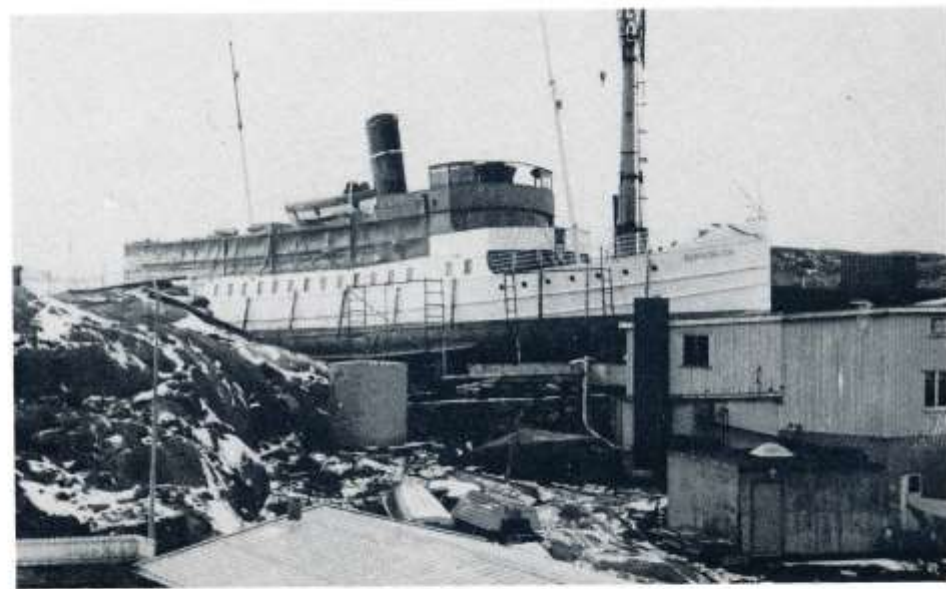
## Årsstämma

Andelsägarna i Ångbåten ekonomisk förening  
kallas till ordinarie årsstämma måndag 22  
maj 1978 kl 19.00 ombord på ångaren BO-  
HUSLÄN vid Stenpiren i Göteborg. Efter för-  
handlingarna enklare servering. Anmälan om  
deltagande görs per telefon 1314 20 måndag-  
fredag kl 10-12.

## Kaffepannor

På BOHUSLÄNs maskintopp finns det hållare  
för två kaffepannor. Tyvärr saknar vi kaffe-  
pannorna och därför undrar vi om det finns  
någon bland läsarna som har två kaffepannor  
som skulle kunna skänkas till BOHUSLÄN.  
Kaffepannorna skall vara av koppar och ha  
en diameter som inte överstiger 15 cm. In-  
tresserade kaffepannägare kan ta kontakt  
med redaktionen eller maskinisterna ombord  
på BOHUSLÄN.

# BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 på varv



Ångaren BOHUSLÄN på slip hos Donsö Varv. Foto Rolf Nilsson.

För ångaren BOHUSLÄN inleddes det nya ä-  
ret med att den tillsammans med FÄRJAN 4  
bogsrades ut till Donsö i södra skärgården  
den 9 januari. För bogseringen svarade två  
av Röda Bolagets bogserbåtar. Den 13 janu-  
ari togs BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 upp på  
samma slip vid Donsö Varv. Det var första  
gången sedan BOHUSLÄN övertogs av Säll-  
skapet Ångbåten som den sliptogs istället för  
att dockas vid den årliga klassningen. För-  
utom den obligatoriska besiktningen av skrov  
bottenventiler och propelleraxel skulle endel  
varvsarbeten göras på båda fartygen.

På BOHUSLÄN byttes två plåtar i skrovets  
undervattensdel; i lastrummet och maskin-  
rummet/kaptenshytten, samtliga på babords-  
sida. För att dämpa rullningen vid gång i  
hård sjö har skrovet försetts med slinger-  
kölar som sträcker sig från förkant lastrum-  
met till akterkant maskinrummet. Rodret  
har förstörats något för att ge bättre styr-  
egenskaper vid låg fart. Som bottenfärg har  
i år valts en aluminiumprimer istället för  
vinyltjära som enbart använts tidigare.

Även på FÄRJAN 4 gjordes plåtarbeten. Där  
var det dock bara två mindre plåtar som  
styckades i ovan vattenlinjen på babordssi-  
dan och i aktern. En av akterpollarna som  
varit på väg att lossna bultades fast ordent-  
ligt. Den akte cedervallsboxen vid propel-  
lerhysan förnyades eftersom den som satt  
där var skadad. Färjan bottenmålades på  
samma sätt som BOHUSLÄN.

Den 31 januari återkom BOHUSLÄN och fär-  
jan från varvsbesöket på Donsö. Som fram-  
går av separat artikel sattes färjan i trafik  
följande dag. BOHUSLÄN förtöjdes åter vid  
Skeppsbron där vinterns påbörjade arbets-  
objekt omedelbart återupptogs.

I försalongen och intilliggande hytter är re-  
staurationen nu inne i slutskedet. I skansen  
återstår en del snickeriarbeten samt mål-  
ning och mattläggning. Trots det ringa ut-  
rymmet finns här nu sex fullängdskojer, ett  
välbehövt tillskott vid övernattningsresor.

Diskrummet på mellandäck är under helre-  
novering. Den gamla färgen i taket skrapas



FÄRJAN 4 och BOHUSLÄN bottenmålade och klara för sjösättning. Foto Gunnar Söderberg 28 januari 1978.

bort och däcksbalkarna renknackas varefter rummet målas om. Upphängningen av avloppsrören från diskmaskin och slask förbättras.

På mellandäckets babordssida skall trädäcket delvis bytas. Det gäller också balkongen, promenaddäckets förliga del. I aktersalongen har nu det mesta av garneringen och soffbottnarna kommit på plats. Sedan aktersalongen isolerades har en betydande temperaturhöjning märkts. I salongerna på övre däck pågår nu värstädningen, ett gott tecken på att vi nu närmar oss säsongstarten första maj. Den tekniska provturen skall dock ske redan 22 april.

Utomhus har arbetena inför säsongstarten ännu ej påbörjats. Till de viktigaste objekten hör läggning av ny papp på båtdäcket från livbåtarna och akterut. Sedan åt er står den sedvanliga målningen av skrov och överbyggnad.

På önskelistan över åtgärder som behöver vidtagas på FÄRJAN 4 hör byte av avvisaren runt hela skrovet. Avvisaren utgör också en del av skarndäck som överbyggnaden vilar

på. Vid byte av avvisaren måste därför överbyggnaden pallas upp vilket gör arbetet dyrbart. Skorstenen är otät som ett säll och behöver därför nytillverkas. Skrov och överbyggnad behöver målas liksom delar av inredningen. Även maskinrummet är i behov av målning. Ångturbinen som driver generatoren är sliten och behöver bytas mot en nyrenoverad som finns i reserv.

Det är alltså mycket som skall göras ombord på BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 innan sommaren är här. Vill DU arbeta med "stora" fritidsbåtar har vi sysselsättning åt dig på fartygen. Men kom ner innan vårruschen börjar. Vi arbetar ombord på BOHUSLÄN måndagskvällar, torsdagskvällar samt lördagar.

På färjan har vi inga fasta dagar utan vi går dit när vi känner för det.

GS



## BOHUSLÄN till Köpenhamn



Ångaren BOHUSLÄN vid Havnegade i Köpenhamn på 1950-talet. Foto Sören Thorsöe.

I sommar blir det veteranångfartygsmöte i Köpenhamn. Vid ångbåtsmötet i Göteborg sommaren 1976 bildades samarbetsorganisationen North Steam som är huvudarrangör för 1978 års möte. Som värd i Köpenhamn står Dansk Veteranskibsklub som har skickat ut inbjudan till ett 25-tal ångare.

Mötet inleds fredag 14 juli då de deltagande ångbåtarna samlas i Öresund utanför Köpenhamn. Ångarna kommer sedan att gå i parad in till kaj i Köpenhamns centrum. På kvällen ordnar Dansk Veteranskibsklub en fest för de deltagande båtarnas besättningar i DFDS - Det Forenede Dampskibs Selskab - matsal Kantinen. På lördagen sker den officiella invigningen av veteranångfartygsmötet. Ångarna kommer då att vara öppna för tillträde av allmänheten. Under söndagen planeras en utflykt i Öresund. De ångare som har möjlighet kommer då att medföra passagerare.

Vilka ångare blir det då som kommer till Köpenhamn? Hittills har anmälan inkommit från BOHUSLÄN, norska BÖRÖYSUND samt givetvis danskarnas egen SKJELSKÖR. Vid 1976 års möte i Göteborg deltog tio ångbåtar. Om det blir lika många i Köpenhamn återstår väl att se.

För ångaren BOHUSLÄN blir det inte första gången som hon ställer kursen till Köpenhamn. Efter kriget fanns inga moderna färjor att tillgå för den starkt expanderande Öresundstrafiken. Skärgårdsrederierna hade äldre ångare som var svåra att sysselsätta efter bilismens genombrott och därför kunde säljas eller hyras ut för trafiken mellan Sverige och Danmark. När det ombildade Marstrandsbolaget i början av 1950-talet sökte finna nya vägar att sysselsätta ångbåtarna... så hyrdes BOHUSLÄN och LYSEKIL ut för trafik i Öresund.

I slutet av 1953 sattes BOHUSLÄN in mellan Helsingborg och Havnegade i Köpenhamn. För sin nya uppgift hade akterdäcket byggts in och inretts till cafeteria. På mellandäck, där det nuvarande däcksförrådet finns, inreddes en kiosk för försäljning av bl a tobak och choklad. Under resan mellan Helsingborg och Köpenhamn, som tog två timmar, kunde resenärerna äta, dricka och handla billigt i kiosken ombord. BOHUSLÄN fortsatte i Öresundstrafiken tills hon fick nya arbetsuppgifter i början av 1960-talet.

GS

# BOHUSLÄNs sommarturer 1978

Med detta vårunummer skickas programmet Ångaren BOHUSLÄNs Sommarturer. Det kan därför vara på sin plats att närmare presentera sommarens turer.

De populära kvällstureorna inleds onsdag 31 maj. De första kvällstureorna går med två veckors mellanrum, onsdagarna den 14 och 28 juni. Från 28 juni går kvällsturen varje onsdag till och med den 9 augusti. Sommarens sista kvällstur går 23 augusti. 12 juli ersätter m/s STYRSÖ Ångaren BOHUSLÄN som då befinner sig i Köpenhamn på veteranångfartygsmötet.

Kvällstureorna avgår från Stenpiren i Göteborg kl 18.30 och går genom hamnen förbi Långe- drag, genom Snobbrännan vid Styrso, förbi Vargö, över Vinga Sand, innanför Höno och Öckerö, genom Kalvsund, förbi Hjuvik och åter till Stenpiren. Turen tar tre timmar och kostar oförändrat 20 kronor för vuxna. Det blir kafeservering och musik under turerna.



Ångaren BOHUSLÄN i Slussen på Orust. Bilden togs av Dag Almen 18 juli 1977 när Ångaren var på väg tillbaka efter semesterresan till Norge.

Sommarens dagsutflykter inleds lördag 27 maj med en tur till Klädesholmen och Rönnäng. Marstrand anlöps på vägen och uppehållet i Rönnäng blir ca 3 timmar. Pris tor 35 kr.

Nästa dagstur är en speciell rundtur med tåg och båt till Lysekil lördagen den 10 juni i samarbete med Bergslagernas Järnvägssällskap vars tåg går Göteborg-Uddevalla-Munkedal-Lysekil. Har vi tur får vi se ett ånglok framför de mörkblå vagnarna av vilka en är kafévagn. BOHUSLÄN går direkt Göteborg-Lysekil och åter och det blir ett väl tilltaget uppehåll i Lysekil. Biljetterna till denna resa måste betalas i förväg till Sällskapet Ångbåtens postgiro 62 16 06-3 senast 27 maj. Pris vuxna 60 kronor, barn 7-15 år 30 kr. Uppge om du önskar börja resan med båt eller tåg!

Sommarens två andra Lysekilsresor är upplagda på sedvanligt sätt med anlop av mellanstationerna Marstrand, Kyrkesund, Mollösund och Gullholmen och vi behöver väl inte tala om att det går utmärkt att stanna några

timmar på någon av dessa platser om man inte vill "sitta på båten" hela dagen. Lysekilstureorna går lördagarna 8 juli och 12 augusti (förutom 10 juni, se ovan). Pris Lysekil tor 40 kronor.

De redan nämnda dagturerna går från Göteborg kl 09.00. Turen till Trollbättan och Falens Dag lördag 22 juli går redan kl 08.00. Det är återigen en rundtur med båt och tåg i samarbete med Bergslagernas Järnvägssällskap. Endast rundturbiljetter kan köpas och betalas i förväg till Sällskapet Ångbåtens postgiro 62 16 06-3 senast 8 juli. Priset är för vuxen 45 kr och för barn 7-15 år 25 kr. Uppge om du önskar börja rundturen med båt eller tåg!

Till båt och tåg rundtureorna är det förköp av biljetter, på alla andra resor säljs biljetterna ombord under resan. Det är till stor glädje för biljettförsäljaren om resenärerna växlar stora sedlar före resan. Tyvärr tenderar turerna ibland till hundralapparnas glada parad. Alla biljettpriser framgår av programmet och gäller vuxna. Barn under 12 år i vuxens sällskap reser fritt.

Sommarens sista utflykt går till Lövön norr om Brattön vid Rörtången. Turen anlöpör Marstrand och uppehållet på Lövön blir lite över två timmar. Pris tor 35 kr.

En nyhet för året är turerna till Marstrand varje söndag i juli. BOHUSLÄN går från Stenpiren kl 10.00, resan till Marstrand tar lite över två timmar och uppehållet blir ca 3,5 timme. Återresan sker kl 16.00 och en tur och retur biljett kostar 30 kr. Söndag 16 juli ersätts BOHUSLÄN av m/s STYRSÖ som också trafikerar Marstrand varje lördag i juli med samma avgångstider och biljettpriser.

På dagsturerna är cafeet på akt erdäck öppet under resorna men stängt vid uppehållen. Det tar lite tid att komma igång på morgonen men ha tålmod. Likaså stängs luckan en stund före hemkomsten för städning och redovisning. Turerna som enbart går till Marstrand söndagar i juli har endast kafeservering medan på alla andra dagsturer matsalarna är öppna för middag på återresan. Reservera tid och plats när du kommer ombord redan på morgonen! På Lysekilsturen och Trollhätteturen serveras frukost på morgonen. Bilda kö!

IK

## Bryggombud

I förra numret av Ångbåten efterlyste vi bryggombud vid de bryggor som BOHUSLÄN brukar anlöpa i skärgården. Efter artikeln har vi fått Tore Kopp på Brännö som bryggombud. Tidigare har vi aldrig anlöp Brännö med BOHUSLÄN men nu har vi faktiskt bokat en beställningstur till Brännö Husvik i sommar.

Men bryggombud på Brännö och i Lysekil räcker inte, utan vi vill gärna ha fler bryggombud längs kusten. Intresserade kan höra av sig till redaktionen.

## ★ Var är färjans lyktor?

Som nöd- eller trivselbelysning i salongen på FÄRJAN 4 har vi två fina fotogenlyktor i mässing. Dessa brukar hänga på var sin sida av maskinkappen. Senast de hängde uppe på färjan var sommaren 1975 då vi trafikerade Nya Älvsborg. När färjan lades upp efter säsongen placerades lyktorna i vårt förråd i land. När vi skulle köra med FÄRJAN 4 i vintras var vi i förrådet för att hämta lyktorna. Men döm om vår förvåning när vi fann att de var borta. Vi tror att någon har tagit hem dem för putsning och nu vill vi gärna ha dem tillbaka till FÄRJAN 4 där de hör hemma. Vet du något om var lyktorna finns så ring Gunnar Söderberg tel 031-18 88 05.

## ★ Sail Training Race

Vi lovade i julnumret att återkomma till Ångaren BOHUSLÄNs specialtur till starten för Sail Training Race den 6 augusti.

Styrelsen för Sällskapet Ångbåten har beslutat att reservera turen för aktiva medlemmar. Det torde inte vara någon konst att fylla de 80 platserna. Starten sker utanför Höno där passagerarcertifikatets mindre passagerarantal för stor kustfart gäller.

# Brand ödelade ss WAXHOLM



Ångaren WAXHOLM byggdes 1909 vid Eriksbergs Mek Verkstad. Längden var 38,99 m och bredden 7,73 m. Trippelångmaskinen var på 500 ihk och pannan var oljeeldad. Ångaren gjorde 12 knops fart och fick ta 463 passagerare.

Waxholmsbolagets flaggskepp, ångfartyget WAXHOLM, totalförstördes av eld natten mellan 11 och 12 mars. WAXHOLM trafikerade Sandhamns- och Nämdölinjerna och hade kommit in till Stavsås brygga på lördagskvällen. Besättningsmedlemmar som skulle bryta upp efter kvällens TV-tittande i cafeet på övre däck upptäckte branden när de kom ut i trapphallen och penryt. Penryt på övre däck är förbundet med köket på mellandäck via en trappa. Oavsett var branden har börjat spred den sig förmodligen genom trappan. Fartyget var övertänt på ett ögonblick och det var med svårighet man lyckades väcka de som lagt sig och rädda sig i land. Utrymningen blev dramatisk och eldaren som tog sig ned i maskinrummet för att starta brandpumpen tvingades tillbaka av den tilltagande röken. Trots att brandkåren larmades omedelbart dröjde det innan den anlände p g a avståndet till Stavsås. Tyvärr blev släckningen inte så

effektiv genom att förtöjningarna brann av och WAXHOLM drev ut en god bit från kajen.

Utom räckhåll för brandkåren låg WAXHOLM och brann i flera timmar innan tillkallade båtar lyckades bogsera in det brinnande fartyget till kajen. WAXHOLM var redan då så illa åtgången att den ansågs som helt förstörd. Efter släckningen konstaterades att allt trä förbränts och att däckshuset sjunkit ned i skrovet.

På söndagen drogs skrovet in till Stockholm och togs in i lilla Beckholmsdockan för undersökning.

WAXHOLM byggdes 1909 vid Eriksbergs Mek Verkstad i Göteborg för Fastighets AB, senare Ångfartygs AB Lidingö-Brevik för att under namnet BREVIK trafikera sträckan Stockholm-Brevik på Lidingö, en resa på en halvtimme. Av denna anledning saknade ånga-

ren matsal men var med sina övriga salonger - röksalong, "american bar" och damsalong i vitt och guld - en lyxångare med endast första klass. BREVIK var byggd för åretrunttrafik och därför en god isbrytare.

Tyvärr var ångaren för exklusiv och inför Södra Lidingöbanans utdragning till Brevik såldes den till Waxholmsbolaget 1913 och döptes om till EXPRESS II. Som waxholmsbåt fick ångaren matsal och byggdes därtill om en hel del för att passa skärgårdstrafikens gods- och passagerarlinjer, sommar som vinter. EXPRESS II gick i många år på linjen Stockholm-Vaxholm-Stenslätten. Som den var en synnerligen god isbrytare fick ångaren gästspela även på andra linjer i isperioderna.

I oktober 1964 övergick Waxholmsbolagets skärgårdstrafik i Vaxholms kommuns regi och EXPRESS II var en av de ångbåtar som följde med i det nya kommunala rederiet, Waxholms Ångfartygs AB. Som flaggskepp i rederiet fick ångaren namnet WAXHOLM och fortsatte att sommartid trafikera Sandhamn som den gjort sedan 1951 (utom 1962).

Även de goda isbrytaregenskaperna kom att utnyttjas och under isvintrarna trafikerade WAXHOLM mellanskärgården. Sedan rederiet övertogs av landstinget och trafikområdet utökades till att omfatta även södra skärgården sattes WAXHOLM vintertid in på linjerna från Stavsås till Sandhamn och Nämdö.

WAXHOLM omfattades i egenskap av rederiets flaggskepp särskild omsorg och utsattes för omfattande renoveringar. 1973 fick ångaren en helt ny ångpanna sedan en omfattande reparation av den gamla pannan året före inte motsvarat förväntningarna. Det mest glädjande var att en eventuell motorise ring inte ens diskuterades. WAXHOLM var så populär att pannbytet ansågs som självklart.

För många känns WAXHOLMS bortgång som förlusten av en nära vän. Ångbåtarnas antal krymper, det föds inga fler. Därför måste vi vara rädda om de som ännu finns.



## BLIDÖSUND har nya ägare

I Ångbåten 38 - våren 1977 - berättade vi om ångaren BLIDÖSUND och dess sommarprogram. Påsken 1977 avled ångarens räddare och redare tillika skepparen ombord Eric Jägeborg. Tack vare uppoffringar från besättningen och stödföreningen Roslagens Skeppslagsvänner genomfördes säsongen 1977 som planerat.

12 december sålde familjen Jägeborg sina aktier i AB Roslagens Skeppslag och med det både BLIDÖSUND och ÖSTANÅ L. Nya ägare är Thure Moberg, sjöingenjör och huvudman, Michael Lehnert, sjökaptan, Svante Geggen, styrman, Pia Söderberg och Lotta Berg. De tidigare delägarna Mauritz Johansson och Leif Rasmusson kvarstår.

IK

## SS TRAFIK

Nr 1 1978 av Talröret, tidning för Sällskapet s/s Trafiks Vänner berättar att våren är i annalkande och att man siktar på premiär i mitten av juni. Arbetet ombord har gått efter planerna trots vinterkylan. Ett tjugotal medlemmar möter upp i veckosluten och på tisdagskvällarna. Restaureringsarbetena gäller huvudsakligen snickeri och målning.

Talröret innehåller vidare artiklar om ångarna SÖDRA WETTERN och SKIBLADNER.

"Trafik-säkerhetsverket" inbjuder medlemmarna som vill arbeta ombord till sjöss till utbildning i brandförsvar och livräddning samt sjukvård (första hjälpen).

Fortfarande kan man köpa berättelsen i bilder och text om ångaren TRAFIKS hemresa genom Göta Kanal till Hjo 1977. Boken heter "Resan hem" och kostar 20 kronor. Den kan rekvireras från Skaraborgs Läns Annonsblad Box 207 541 01 SKÖVDE och sänds mot postförskott.

Medlemsavgiften i Sällskapet s/s Trafiks Vänner kostar även i år 1978 20 kronor.

IK

# Club Merry övertar REGENT



REGENT ligger nu vid Hamnens varv på Ringön. Det mesta av inredning och utrustning saknas eller är förstört. Foto Gunnar Söderberg 2 februari 1978.

Som vi rapporterade i förra numret bogserades REGENT, tidigare Öckeröbolagets flaggskepp, från Killingsholmen i Billdal till Bohus Varv i början av november 1977.

I Kungälv-Posten för den 16 februari i år stod att REGENT flyttats till Hamnens Varv på Ringön och tagits om hand av Club Merry på Bergsjöskolan. Ordförande i klubben är Göran Brunestål som är lärare på skolan och som köpte REGENT 1972.

"Club Merry vill arbeta för gemenskap och förståelse mellan människorna och ta hand om ungdomar även på sommarloven och ge dem en vettig inriktning här i livet" säger Göran Brunestål.

"Vi hoppas att få REGENT i stånd igen och få lägga den vid Stenpiren i Göteborg. Vi har tänkt inreda en cafeteria där för ungdom och ha ungdomsartister ombord som spelar och sjunger." Allt enligt Kungälv-Posten.

I G-P Sydväst 2 mars stod senare att läsa att REGENT istället skall komma tillbaka till Billdal. "Men den här gången i sjödugligt och uppsnopsat skick." Och vidare att "medlemmarna är i full fart med att rusta upp henne. I sommar skall den f.d. ångbåten vara återställd i nära nog gammalt skick".

I dagens läge har medlemmarna i Club Merry börjat glasa fönstren i REGENT på Ringön men det är mycket som återstår. Motorn saknas och kvar finns bara vevaxeln och botenramen. Skadorna från kollisionen 1970 är inte heller lätta att reparera. De uppstod när REGENT och danska ostasiataren SUMBAWA kolliderade vid Trubaduren och resulterade i en rejäl intryckning från däckshustaket till vattenlinjen på babords låring.

För att få medel till de fortsatta arbetena med REGENT hade Club Merry 19 mars basar i Bergsjöskolan. Klubben har ett 80-tal medlemmar och medlemsavgiften är 25 kronor, för ungdom och pensionärer 5kr.

IK

## Våra fyrplatser

På senare tid har vi kunnat följa i dagspressen nedläggningen av Pater Noster utanför Marstrand och avbemanningen av Måseskär utanför Kärningön och Orust.

I Aktuellt från Sjöfartsverket nr 5 skriver lotsdirektören i västra lotsdistriktet Harry Sellman under rubriken "Är Sjöfartsverket kulturfientligt?" om det starka intresset för de gamla fyr- och lotsplatsmiljöerna.

Han skriver att det starka bevarandebeslutet även finns hos de som arbetar för Sjöfartsverket utmed kusten. Det är därför viktigt att de anställda vid kontakter med allmänheten har klara fakta att stödja sig på "speciellt när man som tjänsteman blir angripen för kulturfientlighet".

Här är också Ångbåten medskyldig när vi för ett år sedan kallade Sjöfartsverkets beslut att avlägsna Pater Noster efter den nya fyren Hättebergets tillkomst "en krasst ekonomisk lösning".

Vilka fakta behöver då komma till allmänhetens kännedom? Att Sjöfartsverket till stor del finansieras av handelssjöfarten betyder att medel inte utan vidare kan användas till annat än sjösäkerhetsanordningar. Den pågående fyrrationaliseringen är ålagd verket av staten och kan härledas från 1963 års regeringsbeslut.

Det behöver inte vara enbart av miljöskäl som en fyrplats behöver behållas. Det kan således finnas intresse från ex vis försvaret, domänverket, naturvårdsverket, "vänderleksverket" SMHI m fl att behålla fyrplatsen men för var och en är kostnaden för stor. Tyvärr betungas ett ev samarbete av byråkratiska svårigheter.

Opinionen på västkusten för fyrplatsernas bevarande har bl a resulterat i att läns museerna samlat in data om fyrplatserna. I samband med båtmässan i Göteborg arrangerades i Byggcentrums lokaler en utställning med foton och föremål från museer och lotsdistrikt. I anslutning till utställningen anordnade Västra Sveriges Arkitektförbund en offentlig diskussion om fyrplatsernas framtid. I diskussionen företrädde också Sjöfartsverket.

## SANKT ERIK

SANKT ERIK, ångisbrytaren i Stockholm (se Ångbåten 34) har fått en ersättare i den moderna isbrytaren HEIMDAL, f d Bohus Tugs BONDEN från Uddevalla, och man har börjat fundera på vad som skall hända med ångaren. Hon är byggd på Finnboda 1915 och hette ISBRYTAREN II fram till 1959. Året innan hade hon byggts om en del, varvid bryggan byggdes in och gjordes högre.

Båtens arbetsområde var Stockholms hamn och skärgård, mellan Söderarm och Nynäshamn ungefär. Hon krävde 21 mans besättning i tvåvaktssystem, i trevakt 33.

SANKT ERIK får betraktas som välbehållen, men om hon bevaras kommer underhållet att gå på 350 000 kr om året gissningsvis. Skrotvärdet lär ligga på 700 000 kr.

-Hon kan användas till museum, sammanträdeslokal för maritima sammanslutningar, vandrarhem eller undervisningsfartyg för exempelvis Polhems gymnasium säger Bengt Orelus på Sjöhistoriska Museet i Stockholm. I så fall är det lämpligt att hon ligger vid Wasavarvet. Stadsrådet Jan-Erik Wikström har tillsatt en arbetsgrupp som skall utreda vad SANKT ERIK kan användas till och vad underhållet kan kosta. Det blir sedan regeringens sak att avgöra om man har råd att bevara henne. Årendet tycks m a o ha hamnat på rätt hög nivå. Man får emellertid hoppas att ångbåtsintresset hos stockholmarna, som trots allt har en relativt stor flotta av gamla båtar räcker till för ännu ett stort fartyg utan att andra ångare blir lidande.

STEFAN WESTERBERG

Även i Pater Noster-kommittén är Sjöfartsverket representerat. Kommittén sammanför olika intressegrupper från staten, kommunerna, museerna, sjösportsorganisationerna m fl.

Tjörns Kulturnämnd tar även i år initiativet till en Pater Nosterdag med en utfärd med ångaren BOHUSLÅN. Turen som varar några timmar utgår från Rönninge lördagen 29 juli. Den förra året startade Pater Nosterinsamlingen är nu uppe i över 100 000 kronor och det är lotsdirektören Harry Sellmans förhoppning att rivningskostnaderna skall tillfalla kommittén när fyren väl räddas.

IK

11

# FÄRJAN 4 i vintertrafik



FÄRJAN 4 ångar över älven mellan Haket och Hisingstad. Även STENA JUTLANDICA ser ut att vara koleldad. Bilden togs av G-P fotgrafens Lars Söderbom den 1 februari 1978.

Under två dagar i februari gick FÄRJAN 4 åter i reguljär trafik över älven. Den trafikerade då linjen Haket-Hisingstad som är den enda kvarvarande färjelinjen i Göteborg. Senast ångfärjan gick i reguljär trafik var sommaren 1970 på linjen Stora Bommens Bro-Lundbyhamnen.

Anledningen till att FÄRJAN 4 återinsattes i trafik i februari, var att ordinarie motorfärjan DAN BROSTRÖM skulle dockas för byte av en Voight-Schneider propeller. I detta läge hade Styrsöbolaget inte tillgång till någon reservbåt varför man beslöt att snabbrusta FÄRJAN 4 och hyra ut den till Styrsöbolaget. Det var då fredag eftermiddag den 27 januari och FÄRJAN 4 stod, tillsammans med ångaren BOHUSLÄN, på slip hos Donsö Varv i samband med bottenbesiktning och plåtbyten.

Under lördagen och söndagen arbetades det febrilt ombord på färjan ute på Don-

sö. "Fyran" hade inte varit under ånga sedan november 1976 och därför var färjans maskineri demonterat och infettat för vinteruppläggning. Maskin, pumpar och pannans manluckor fick monteras under helgen liksom bottenpluggarna i skrovet. Kasserat virke från BOHUSLÄNS aktersalong sågades upp och togs ombord på färjan för att användas som tändved.

På måndagen kontaktades sjöfartsinspektionen för fortsatt besiktning av färjan för erhållande av interimscertifikat. Ute på Donsö sjösattes färjan och på eftermiddagen började pannan fyllas. Därefter stack man fyr under pannan och från piren där färjan låg förtojd svepte snart kolröken in över ön.

Tisdag morgon bogserades färjan till Stora Bommen av Styrsöbolagets HAKE-FJORD II. Eldningen återupptogs och utrustningen ombord kompletterades. På



I hamnbassängerna på Ringön hittade vi riktigt tjock och fast is att bryta med FÄRJAN 4. Foto Gunnar Söderberg 4 februari 1978.

kvällen gjordes en provtur med fartygsinspektören som gav klartecken till att FÄRJAN 4 fick sättas i trafik igen. Därpå kördes färjan ner till Skeppsbron där virke som förvarats i salongen på färjan lossades och stuvades i förrådscontainern vid BOHUSLÄNS vinterplats. Sedan gjordes en tur till färjelägena i Hisingstad och Haket innan färjan lades vid Stora Bommen för natten. Före besättningens hemgång vaskades salongen på färjan.

Onsdag 1 februari var den stora dagen. Till 7.35-turen från Haket gick DAN BROSTRÖMS skeppare Folke Karlsson och däcksmän Lennart Wickelgren över till FÄRJAN 4 medan motorfärjan kördes till varv. Det var säkert flera morgontrötta resenärer som guggade ögonen lite extra när de fick kliva ombord på ångfärjan. Till sista morgonturen hade dagsljuset hunnit så långt att den högljudna ångturbinen som driver belysningsgeneratoren kunde stoppas så att enbart maskinens kolvslag hördes. Till eftermiddagsturerna avlöstes maskinisten Per Palmér av Janne Lundgren.

Pressen hade informerats om ångfärjans inbrott i trafiken vilket resulterade i bl.a. en förstasidesartikel i G-P med rubriken "Ångfärjan klarade trafiken". Till eftermiddagsturerna på torsdagen var DAN BROSTRÖM klar efter varvsbesöket och kunde återta trafiken.

På lördagen gjordes en utflykt med FÄRJAN 4 i hamnen. I hamnbassängerna på Ringön fick färjan visa sin isbrytande förmåga i drygt decimeter tjock fast is. Rundturen omfattade även anlöp av de mer eller mindre kvarvarande färjelägena i Lundbyhamnen, Sannegårdshamnen och Klippan. Efter rundturen lades färjan i Stora Bommens färjeläge och under den följande veckan var färjan på eldad för att ge dräglig arbetstemperatur under det att vissa justeringar gjordes på maskineriet. Samtidigt rengjordes maskinrummet ordentligt med hjälp av högtrycksaggregat. Den 11 februari kördes färjan upp till Fartygsmuseet i Lilla Bommen för uppläggning. Någon gång i maj räknar vi med att åter ha FÄRJAN 4 under ånga för att ersätta DAN BROSTRÖM vid den årliga vårustningen.

GS

# Ytkondensator eller strålkondensator

## – några minnen från maskin



Bengt Fliesberg var maskinist i FÄRJAN 3 sommaren 1956. På bilden som dock är från 13 augusti 1953 är färjan på väg in till Fiskhamnen. Vid Stigbergskajen ligger bl a Svenska Amerika Linjens STOCKHOLM. Foto från Per Ahlquist.

Sommaren 1956 var jag maskinist i en av hamnfärjorna och det föranleder några reflexioner kring artikeln om FÄRJAN 6 i förra numret av "Ångbåten". Det kan inte ha varit sexan för hon hade strålkondensator, det var nämligen anledningen till att jag fick jobbet. Dåvarande färjinspektören i Göteborgs Hamn som hette Bergström ansåg att färjorna med "stråle" var för svåra att sköta. Jag fick därför jobbet i den färja med ytkondensator som trafikerade linjen Fiskhamnen - Sannegården (Sandviken) - Eriksberg.

Vi var tre maskinister som turades om. Den första turen gick 05.50 och den sista 22.00. Den av oss som hade sista turen hade att noggsamt banka ihop fyren - raka ihop i framkant och täcka övrig rost med aska - och stänga alla luckor och ventiler ordentligt. Den som

gick på på morgonen klockan 05.00 skulle ju nämligen ha chans att få god fyr och "toppsteam" till första avgången.

På söndagarna när första turen inte avgick förrän 07.00 skulle pannan bottenblåsas efter urkokning. Det gick så till att man under sista lördagsturen matade pannan med soda som fick lösa pannstenen under natten. Det här var ett nödvändigt förfarande, speciellt som pannan spädmatades med älvvatten. Soda var ett billigt och effektivt pannstensmedel och jag tror att vi även tillsatte litet släckt kalk för att omvandla syror i vattnet till ofarliga salter. På söndagsmorgonen skummade och bottenblåste man när passagerarantalet var ringa.

Att vara maskinist i de här små färjorna var inget latmansgöra. Det var avgång var 20:de

minut och längsta tid "i sjön" var 6 minuter under återgång från "Torpet" (Eriksberg) till Fiskhamnen. Kvällarna var något lugnare, då var det halvtimmesturer och man kunde snacka med skepparen eller sitta en stund i salongen och läsa eller prata med någon av passagerarna medan den enhjulinga Lavalturbinen med sin generator gav ett behagfullt gult sken.

Trafiken på älven var nog kraftigare då än nu. Skandiahavnen var ju inte byggd och alla kajer från Majnabbe, Amerikakajen, Haket och ända upp till Lilla Bommen användes av handelsfartyg. Vi som gick tvärs över älven till Sannegården och sedan "på diagonalen" tillbaka från "Torpet" fick ofta väja, gira eller slå back. Det gällde därför att vara nära telegrafan för att snabbt kunna svara skepparens order.

Så skulle maskinen smörjas och pannan fyrras, visserligen gick det väl inte så många skyfflar i timmen, men kom man av någon anledning efter och inte höll "steamet" så kunde det bli jobbigt. En förmiddag glömmet jag inte, det var en vanlig vardag då allt gick snett och jag fick "toppsteam" först långt fram på förmiddan.

Jag försov mig den morgonen och kom ner till färjan halv sex. Där stod redan många eriksbergare och väntade på att få komma ombord. Jag läste upp och kom ner i maskin. Där var släckt. Kvällsmaskinisten hade slarvat och bankat upp för dåligt. Det varen förtvivlad maskinist som darrande försökte få fyr med gamla "En rolig halvtimme", "Rekordmagasinet" och några träbitar. Inte fanns det någon yxa så att jag kunde spenta stickor heller, ett sånt här missöde fick ju bara inte hända. Att få god glöd är normalt inget problem. Men när man är hetsad och försiktigt skall försöka lägga på kol är det inte skojigt att ha 3-4 kilo i "grytan" vid avgångstid. När klockan var 06.10 hade jag 5 kilo och det var knappast att jag vågade mig upp för att via nedgångarna bakom styrhytterna smörja propelleraxlarna och hylsorna. 06.30 tuffade vi så iväg fullastade med irriterade varvsgubbar och två turer försenade. Tillräga på eländet var "min" skeppare en nitisk man. Antalet turer skulle köras, även de uteblivna. "Tiden i hamn" blev minimal den morgonen och chansen att få upp "steamet" var nästan lika med noll.

Vi tuffade med reducerad fart av och an och så småningom, med hjälp av allt vad drag hette och snålkörning - jag vet att jag provade med inlänkning på kulissbågarna - kom sig trycket sakta upp till sina 10 kilo. Men då var jag slut och sedan den dan fanns det alltid tändved klar av gamla fisklådor uti fall att.....

"Terrester navigation" skrev man om i förra numret och nog kunde det vara "tjockt på älva". Och högvattnet sen. Vid Fiskhamnen byggde man högvattendagar spångar - nog en meter höga - som tog passagerarna torrskodda i land. Albrechtsens silltunnor som stod lagrade en bit ifrån måtte ha fått en särdeles smak av allt högvatten.

På fredag eftermiddag gick vi bort till Hamnens varv och bunkrade. Då sattes HILDA in i stället. HILDA var ingen färja utan en ångslup - svårkörd som skam, som mansa därför att hon hade strålkondensator.

Bunkringen sköttes av varvets folk och kolsäck efter kolsäck tömdes i de runda bunkringshålarna i salongsdäcket mittför maskin. Sedan spolades salongen och färjan var fräsch och nytvättad när hon gick tillbaka till ordinarie tur.

Ja, vilken färja det var vet jag inte och mitt tjänstgöringsbetyg ger mig heller ingen ledning. Det har ju egentligen ingen betydelse men ytkondensator hade emellertid den färjan som sommaren 1956 trafikerade linjen Fiskhamnen-Eriksberg.

BENGT FLIESBERG

FÄRJAN 3 var ordinarie färja på linjen Fiskhamnen-Sandviken-Eriksberg. Vardagar efter kl 18.00 anlöptes även Sannegårdshamnen när FÄRJAN 1 inte var i trafik.

FÄRJAN 3 hade ytkondensator och ångturbin-driven generator. Turbinen byttes senare ut mot en kolvångmaskin. FÄRJAN 6 som hade strålkondensator var ordinarie färja på linjen Sänkverket-Hisingstad där den blev legendär risk.

RED





# Mera om FÄRJAN 6

Bertil Söderbergs trevliga artikel om FÄRJAN 6 slutade en aning plötsligt. Hur ser färjan ut i dag?

Nu går hon mest som reserv sommartid på Nybrolinjen och annars mellan Slussen och Djurgården.

När Ångslupsbolaget övertog henne 1969 motoriserades hon och målades liksom de övriga Djurgårdsfärjorna gammaldags snusbrun. Waxholmsbåtar skall ju vara vita och följdaktligen blev hon helvit, när detta numera landsingsägda företag övertog färjetrafiken 1970. Förra året uppenbarade sig NYBRON 1 med ur manöversynpunkt mera praktiska men föga klädsamma styrhytter. Skepparen kan nu promenera på taket mellan de båda manöverplatserna i stället för att riskera att fastna i färjans fullpackade innandöme.

Namnet NYBRON 1 har tidigare burits av DJURGÅRDEN 3 - den sista ångfärjan, som håller på att rustas upp i Stiftelsen Skärgårdsbåtens regi. Man får väl se, hur det går med den saken. Ekonomin är ju inte den allra bästa efter förra årets rekorddåliga sommar, som orsakade stora förluster för s/s MARIEFRED, som ju är huvudobjekt för Stiftelsens omsorger.

Text och foto: DAG

Överst: FÄRJAN 6 blev NYBRON 1 efter försäljningen till SÅA. Här är hon på väg till Djurgården 1 maj 1970.

Mitten: NYBRON 1 drivs numera av en Scania-diesel. På bilden är hon med god fart på väg från Kastellholmen till Slussen den 20 maj 1971.

Nederst: Bilden visar färjan med ombyggda styrhytter i Nybroviken den 30 april 1977.



# FÄRJAN 7



FÄRJAN 7 hette ursprungligen SALTSJÖBADEN 2. Här ses färjan vid Karl XII:s torg i Stockholm. Foto från Arne Sundström.

Byggd 1893 vid Södra Varvet i Stockholm för Jernvägs AB Stockholm-Saltsjön.

Reg. nr	5218
Längd över allt	20,15 m
Bredd	5,21 m
Djup	1,81 m
Djupgående	1,90 m
Bruttodräktighet	78,09 reg. ton
Nettodräktighet	52,14 reg. ton
Kompoundångmaskin med strålkondensor	60 HK
Passagerare	205
Besättning	3

På våren 1893 sjösattes och levererades till Jernvägs AB Stockholm-Saltsjön de båda systerfärjorna SALTSJÖBADEN 1 och 2. Färjorna var de första av den modernare lokal-färjetypen. De var avsedda att förbinda Salt-sjöbanans station vid Stadsgården på Söder med Stockholms centrala delar efter mönster från New York.

Innan järnvägen till Saltsjöbaden invigdes 1 juli 1893 gjorde färjorna under en kortare tid turer mellan Stockholm och Saltsjöbaden och innan banan drogs genom tunneln ner till Stadsgårdskajen 23 december samma år anlöpte färjorna Tegelviken (vid Södra Varvet) där tågen vände vid Fåfvingan.

Därefter trafikerade färjorna den linje som de var byggda för, Karl XII:s torg-Stadsgården, där Saltsjöbanans resenärer bekvämt transporterades till och från tågen.

I december 1936 drogs Saltsjöbanan fram till Slussen och färjetrafiken blev överflödigt då ju resenärerna nu lätt kunde nå spårvagnar och bussar.

På hösten 1937 såldes SALTSJÖBADEN 2 till Stockholms Ångslups AB för 2500 kronor för att efter diverse reparationer säljas vidare till Göteborgs Hamnstyrelse för 13500 kronor. Färjan kom kanalvägen till Göteborg dit hon anlände 25 april 1938 till Kustens



Den här bilden tror vi togs när FÄRJAN 7 kom kanalvägen från Stockholm våren 1938. På akterdäck skymtar kolsäckar för långresan. Foto från Göteborgs Hamnen var togs bilden?



FÄRJAN 7 passerar Lindholmens Varv på väg till Hisingstad. Bilden togs av Krister Bång 1965, d v s sista året färjan gick i trafik i Göteborg.



FÄRJAN 7 ombyggd och motoriserad som CAMA III vid Söder Mälmarstrand i Stockholm. Foto G Ohlsson.

Varv som på den tiden var Hammens varv för färjor och slupar.

Namnet på nyförvärvet var inte svårt att gissa eftersom de övriga färjorna var försedda med nummer. Således stod namnet FÄRJAN 7 i tur och det fick färjan heta. "Sjuan" kom huvudsakligen att fungera som reservfärja för att slutligen bli överflödig.

Den 12 januari 1966 kunde man läsa i Göteborgs-Posten att Hamnen hade en ångfärja till salu. När anbudstiden utgick 20 januari stod Harald Johansson, Göteborg, som ägare till gamla sjuan för 10250 kronor. Enligt en tidningsnotis hade den nye ägaren många planer för färjan. Dessa förverkligades inte utan FÄRJAN 7 såldes vidare till Lennart Holst i Roslags-Näsby. 30 juni 1967 lämnade färjan Göteborg. Vid ratten stod den nye ägaren med familjen som besättning för att på Sveriges Blå Band nå Stockholm. Efter som färjan skulle användas som flytande sommarsuga kan man från denna tid betrakta FÄRJAN 7 som fritidsfartyg.

Efter att ha legat upplagd vid järnvägsbron vid Söder Mälmarstrand under vintern 1968 såldes färjan på våren till Lennart Eriksson i Stockholm. Hon hade då ett uttryckligt förbud mot att sättas under ånga. Den nye ägaren registrerade färjan med dess gamla namn SALTSJÖBADEN 2. Hon förbyggdes och motoriserades och jag skulle vara tacksam om någon kan berätta när detta skedde.

I slutet av år 1975 såldes färjan till Margareta Hedqvist i Märsta som döpte om den till CAMA III. Vid årsskiftet 1977-78 såldes den vidare till Johan Redin, Stockholm, för 58000 kronor.

BERTIL SÖDERBERG

## Ångaren EJDERN

Museiföreningen Ångfartyget Ejdern skall flytta sin verksamhet från Stockholm till Södertälje. Under påskhelgen har maskin och panna rustats på EJDERN inför resan till Södertälje som beräknas ske den 9 april. Där skall sedan den fortsatta vårrustningen ske.

# Båtar runt omkring

BOHUSLÄN var på Donsö Varv mellan den 9 och 31 januari för plåtbyten och klassning. Ångaren ligger nu åter vid Skeppsbron fram till tekniska provturen som äger rum 22 april. Se vidare separat artikel.

FÄRJAN 4 gick i reguljär trafik mellan Haket och Hisingstad 1 och 2 februari som avlösare för ordinarie motorfärjan. FÄRJAN 4 ligger nu åter vid Fartygsmuseet i Lilla Bommens hamn. Se separata artiklar.

STYRSÖ vårrustas vid Hamnens varv. Redan i höstas avklarades sliptagning och bottenbesiktning. Nu renoveras salongen på övre däck och där har all gammal färg avlägsnats. Däcket i salongen som också var målat kommer nu att slipas och lackas. Alpha-dieseln från 1952 skall kannhalas innan STYRSÖ är klar för gång i mitten av maj.

VIPAN, Styrsöbolagets nya lättmetallbåt från Djupviks Varv, levererades den 2 februari och sattes i trafik den 6 februari. VIPAN är 29,60 m lång och 6,32 m bred. Framdrivningsmaskineriet består av två Scania-dieslar på totalt 540 hkr. Salongen har 168 sittplatser och på soldäck finns det 42.

Styrsöbolagets DISA är på Gottenius Varv för förlängning och ombyggnad i likhet med vad

som skedde med VESTA 1976. Som framdrivningsmaskineri får DISA två Scania dieselmotorer som via kilrep och backslag driver en fast propeller.

GÖTA har efter ombyggnad i Ålborg satts in som lastfärja i södra skärgården av Styrsöbolaget. För ombordtagning av gods finns dels en ramp i fören som medger trucklastning och dels en sidoport som även betjänas av en hydraulisk kran.

SVANÖ, Kostertrafiks isförstärkt båt som sommartid trafikerar Strömstad-Halden, var uthyrd till Styrsöbolaget under tiden 18 februari - 1 mars då isen var som värst.

DALSLANDIA, passagerarbåten som byggdes 1973 för Dalslands kanal har nu bytt ägare. Efter förre ägaren Leif Carlssons fränfalle har båten sålts till Dalslands Tourist Sightseeing som sedan tidigare har rundtursbåten DALSLAND på linjen Häverud-Mustadfors.

VEGA 2 som trafikerat godslinjen Göteborg-Marstrand-Lysekil-Gravarna har sålts efter att ha varit upplagd ett år till Kenneth Eliasson i Skärhamn. Fartyget har omdöpts till OMEGA. Hon byggdes under namnet MONICA i Gustavsfors 1961 som den sista lastbåten för Dalslands och Snäcke kanaler. GS

Det har under årets första månader hänt en hel del på passagerarbilfärjefronten i Göteborg. Man har kunnat beskåda bilfärjor som sällan eller aldrig besökt hamnen tidigare liksom kända färjor som för sista gången seglar ut.

SAGA byggd vid Lindholmen 1966 för Stockholms Rederi AB Svea under namnet SVEA. 1969 såld till Minoan Lines Shipping på Kreta för att sättas in mellan Kreta och Pireus under namnet KNOSSOS. Detta blir rederiets andra skandinaviska bilfärjetillskott då man sedan några år tillbaka har TOR HOLLANDIA, numera ARIADNE.

SAGA som sedan början av september 1977 legat upplagd vid sitt byggnadsvarv var Rederi Sveas tillskott till den 1966 bildade England Sverige Linjen (ESL). Hon övertogs 1969 av Svenska Lloyd och fick namnet HISPANIA för att insättas tillsammans med PATRICIA på linjen Southampton-Bilbao. När SAGA (I) 1972 såldes till Stena Line övertog hon namnet SAGA och linjen Göteborg-Tilbury på vilken hon seglat tills den lades ner förra sommaren.

FENNIA, känd "finlandsbåt" som går för Svea Line med Mariehamn som hemort, har under Sessornas varvsbesök under ca två månader trafikerat Göteborg-Travemünde och Göteborg-Frederikshavn. FENNIA byggdes 1965 på Öresundsvarvet och är en av de få passagerarbilfärjor som byggts i Sverige.

Styrsöbolagets VIPAN. Foto G Söderberg.  
STENA SCANDINAVICA. Foto P Ahlquist.

DANA SIRENA, byggd i Genua 1969 och tillhör DFDS - Det Forenede Dampskibs Selskab. Ersatte den till Irland sålda STENA SCANDINAVICA under en månads tid på linjen Göteborg-Kiel. DANA SIRENA kom närmast från uppläggning i Köpenhamn. Hon går sommartid på kryssningar i Östersjön under namnet ROBIN HOOD för västtyska TT-Line. Tidigare har hon huvudsakligen varit sysselsatt på DFDS Englands- och medelhavslinjer. DANA SIRENA är utrustad med två lågvarviga B&W dieselmotorer som manövreras via maskintelegraf och två maskinister vilket torde vara ganska ovanligt för en europeisk bilfärja byggd så sent.

SAINT KILLIAN, ex STENA SCANDINAVICA, avlöste DANA SIRENA och sattes åter in på linjen Göteborg-Kiel men med irländsk flagg och besättning för att den 9 april avlösas av norska BOLERO och förmodligen för sista gången segla ut från Göteborg. Hennes nya linje blir Frankrike-Irland.

BOLERO som byggdes 1972 tillhör norska Fred Olsen Lines och kommer att chartras av Stena Line som ersättare för STENA SCANDINAVICA/SAINT KILLIAN. Hon kommer att bli en känd profil i hamnbilden eftersom hon är chartrad för lång tid. Namnet kommer att ändras till STENA SCANDINAVICA.

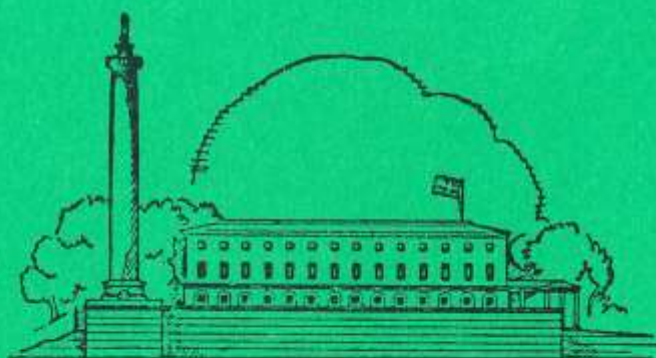
BOLERO vars inredning är av mycket hög standard har tidigare varit sysselsatt i caribisk kryssningsfart och linjetrafik Norge-England.

PER AHLQUIST





# Sjöfartsmuseet i Göteborg



Bättre möjligheter efter 1 januari 1978 att använda fritiden till besök på Sjöfartsmuseet!

Obs! att register och bibliotek är tillgängliga på onsdagskvällarna som dessutom försöksvis under våren kommer att innehålla program med sjöfartsinriktning.

NYA ÖPPETTIDER från 1 januari 1978!	VINTERTID september-april	SOMMARTID maj-augusti
SJÖFARTSMUSEET AKVARIET Karl Johansgat. 1-3	måndag stängt tisdag-fredag 12.00-15.00 onsdag även 17.00-21.00 lördag, 10.00-17.00 sön o helgdag	alla dagar 11.00-16.00
FARTYGMUSEET Lilla Bommen	lördag 10.00-15.30 sön o helgdag 11.00-15.30	måndag-lördag 10.00-17.30 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.