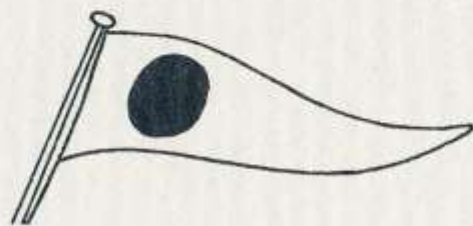


ÅNGBÅTEN



Årg 22 • Februari 1986 • Nummer

64

Ångbåten 64

medlems- och informationstidning utgiven av

Sällskapet Ångbåten

Box 2072

403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 62 16 06-3

Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen — vanligen telefonsvarare — 031-15 15 01.

Telefon till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglätionsäsong: 031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppbron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg tel 031-18 88 05

Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viktoria gatan 52, 411 30 GÖTEBORG.

Adressförändringar meddelas till Nils Rydbeck, tel 031-27 78 46.

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kr per år.

Omslagsbilden

Ångaren BOHUSLÄN vinterupplagd vid Skeppbron våren 1985. Teckning av Sven-Anders Boman.

Medlemsavgiften 50 kr

Får vi påminna om medlemsavgiften för 1986? För medlemsavgiften 50 kr får Du tidningen Ångbåten (antalet nummer bestäms av redaktionens arbetsförmåga), sommarturistan för BOHUSLÄN och sist men inte minst, möjlighet att arbeta hur mycket som helst på BOHUSLÄN utan ersättning. Ganska unikt, eller hur? Använd gärna bifogat inbetalningskort för medlemsavgiften.

ÅNGBÅTEN 64 var klar för tryckning 16/2. Upplaga 2.100 ex.

Öppet eller stängt i maskin?

På senare år har det bland maskinpersonalen i BOHUSLÄN ibland hörts röster om att man inte borde tillåta besök av passagerare i maskinrummet. Anledningen uppges vara säkerhetsskäl. Har maskinanläggningen blivit farligare med åren?

Eftersom maskinrummet alltid är bemannat med två man borde man kunna övervaka besökande gäster så att de inte är i vägen för maskinpersonalen. Blir det för många besökare samtidigt går det ju bra att säga ifrån. Man skall givetvis inte ha all durkyta fylld av intresserade åskådare. Det är ju heller inte lämpligt att släppa ner något överförfriskade besökare.

Det borde vara en sporre för maskinpersonalen att för intresserade besökare kunna visa maskinanläggningen i ett rent och putsat skick, vilket även borde höja säkerhetsnivån i maskin. Det finns ju inte så många maskinanläggningar som är i drift. Vi får inte glömma att ångaren BOHUSLÄN är ett levande museum.

Avslutningsvis citerar vi ur en artikel i Skärgrädsbåten nr 4 1985 där ångaren BJÖRK-FJÄRDENS befälhavare och delägare Torbjörn Svensson skriver:

"I maskin håller maskinchefen Tom Smith och hans disciplinärer som vanligt en minutlös ordning och kontroll vilket alla som stigit ner i den putsade helgedomen kan intyga.

Detta är ju mycket viktigt, inte bara av driftssäkerhets- och driftsekonomiska skäl, utan som ett villkor för att vi skall kunna visa våra passagerare ett välordnat och glänsande maskinrum. En förutsättning för att man ska kunna sprida kunskap om våra ångfartyg är ju att de ännu icke förtappade bereds möjlighet att bese hjärtpunkten, d v s maskinrummet. Åsynen av en pulserande, välputsad ångmaskin lämnar ju sällan någon oberörd, utan fylld av förståelse för, och entusiasm inför, det som själva vårt arbete syftar till att bevara. Det borde vara en självklar del av varje ångbåts "passagerarprodukt" att möjliggöra och uppmuntra gästernas besök i maskinrummet. Det är ju känt att det som "bollfransbåtarna" aldrig kan kopiera och ta ifrån oss!"

GS

Möjligheterna att bevara gamla fartyg

Måndagen den 13 januari 1986 hölls ett symposium i Sjöfartsmuseet i Göteborg kring temat att bevara gamla fartyg. Symposiumet leddes av museets chef Göran Sundström och deltagare var företrädare för svensk, dansk och norsk museiverksamhet samt representanter för på västkusten verksamma föreningar och institutioner som arbetar praktiskt med bevarande av olika objekt.

Övningarna började med att Thomas Thieme, Sjöfartsmuseet i Göteborg, försökte bema ut vilka komponenter som konstituerar ett kulturhistoriskt värde för ett visst objekt. Det är ju dessa värderingar som för museernas vidkommande måste läggas till grund för huruvida ett objekt är värt att satsa på eller inte. Att många stundom motstridande omständigheter inverkar på bedömningen stod helt uppenbart. Ett föremåls kulturella värde kan uppdelas i kunskapsvärde, bruksvärde och upplevelsevärde, vilka sedan kan delas upp ytterligare och ställas i relation till varandra och andra faktorer så att man kan konstruera ett förhållandevis komplicerat "bedömningsdiagram".

Sibylla Haasum, Statens Sjöhistoriska Museum, ställde sig frågan "Varför har fartyg inget kulturhistoriskt värde?" och gjorde vissa jämförelser mellan fartyg och andra traditionella kulturföremål som fornlämningar och byggnader. Tydligt har fartyg i princip ansetts utgöra förbrukningsvaror som inte bevaras. Med tanke på bl a Wasamuseet synes emellertid en omvärdering vara på gång.

Professor Anders Svennerud berättade om teknikhistoria särskilt ifråga om skeppbyggnad. Han visade hur träkonstruktionerna i de gamla skeppen överfördes i järnkonstruktioner då det nya materialet blev tillgängligt. En intressant detalj var bl a svärigheterna med håltägning i plåtar innan man fick tillgång till kraftiga stansmaskiner. Det var förbluffande att konstatera hur tidigt järnverken kunde tillhandahålla ganska avancerade profiler för olika ändamål. Intressant var givetvis också att se hur fartygsstorlekarna ökade undan för undan och hur man därvid konstruktionsmässigt löste hållfasthetsproblemen.

Hans Jeppesen, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, redogjorde för hur man i Danmark har lagt upp arbetet med att bevara gamla fartyg. Från danska statens — d v s museets — sida står man till tjänst med rådgivning beträffande valet av objekt för bevaring. Museet tar inte aktiv del i det praktiska arbetet, som obesörjes av en mängd föreningar och sammanslutningar — i regel en för varje objekt. Det märkliga är att verksamheten i Danmark helt domineras av segelfartyg. Alla föreningar etc ingår i en topporganisation som kallas Træsegelfartygsforeningen (TS). Endast en förening med ångfartyg som objekt finns — om jag hörde rätt — och det är gänget som jobbar med SKJELSKØR. Driften av de segelbara större fartygen understöds av myndigheterna genom att fartygen används för socialt arbete bland ungdomar som befinner sig i riskzonen i socialt avseende. Bidragen för verksamheten kommer både från stat och kommun.

Bård Koltveit, Norsk Sjöfartsmuseum, lämnade en utomordentligt intressant redogörelse för såväl museiverksamheten av traditionell utformning som den i ordets verkliga betydelse bedrivna levande museiverksamheten i Norge. I museets samlingar ingår alltså i drift varande enheter! Dessutom stödjer man penningmässigt föreningar av samma typ som vår egen. Vi känner ju väl till BØRØYSUND. Det märks verkligen att Norge är en framstående sjöfartsnation. Man bevarar inte bara objekt som ryms under tak utan också större enheter. Problematiken framstod klart: hur stora objekt klarar man av arbetsmässigt och ekonomiskt. Till att börja med försöker man rädda intressanta objekt undan skrotning genom att ta hand om dem och konservera i befintligt skick. Det egentliga restaureringsarbetet skjutes på framtiden. Problemställningarna är välkända för oss. Men den stora skillnaden mellan arbetsvillkoren för oss och för våra norska likar är det enorma positiva stöd för verksamheten som norska staten genom museet visar för sina aktiva fartygsbevarare — ett intresse som vi i Sverige inte fått särskilt mycket av. Hurra för våra vänner norrmanen, som verkligen vet vad levande musei-

verksamhet innebär!

Som siste föredragande informerade Bo Lindqvist, Klubb Maritim i Göteborg, om det maritima centrum som planeras i Göteborg. Det är inga blygsamma planer som presenteras. Fartygsmuseet utökas att omfatta flera ytterligare enheter främst från marinen eftersom det i de ursprungliga planerna ingående handelsfartyget BAHIA BLANCA utgått och någon ersättare ännu inte påträffats. Ett förverkligande av planerna förutsätter betydande investeringar från kommunens sida och ett högt besökskarantal för tryggande av driften. Det kan därvid noteras att den enda enhet som planeras vara i verklig drift och utgöra ett levande fartyg synes vara FÄRJAN 4. Det skall bli mycket intres-

sant att få erfara de kommunala myndigheters och hamnbolagets reaktioner med avseende på de ekonomiska önskningarna. Vi som under många år sysslat med att bevara BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 har aldrig märkt något större intresse för vår verksamhet från berörda institutioners sida med undantag för Sjöfartsmuseet, som dock har mycket snäva ekonomiska ramar för sin verksamhet (i Sveriges största sjöfartsstad!).

För egen del vill jag nog fortsätta att vara realistisk. Verksamheten inom Sällskapet Ångbåten får nog framdeles liksom hittills baseras på de intäkter vi själva kan segla in och den humana behandling som vi röner av kunder och leverantörer. Tack för det!

SHB

Varför jobbar vi med våra fartyg?

Under våra resor kommer vi som jobbar ombord i BOHUSLÄN inte sällan i samspråk med våra resenärer. Ofta gäller samtalet naturligtvis fartyget som sådant och dess data. Men mycket ofta blir förvåningen hos besökaren stor när vi talar om att alla ombord arbetar ideellt. Man ställer därvid ofta frågan om varför vi lägger ner ett så omfattande arbete helt på frivillig basis. I det följande skall jag försöka sammanfatta några av de motiveringar som jag själv har för detta arbete och jag förmodar att mina uppfattningar delas av flera andra ombord.

Man kan naturligtvis åberopa många motiv; personliga och mera allmängiltiga.

Om jag skall redovisa ett personligt motiv

så är det ett sedan barnsben förefintligt intresse oavsett om maskinen står i ett fartyg, sitter på ett lokomotiv, en lokomobil eller ingår i en stationär anläggning. Jag tror att intresset grundlades den gång jag som liten pojke fick följa med min morfar på Göteborgsutställningen 1923. Det spädde sedan på genom anförvanter till sjöss och skolans närbelägenhet till Västgötabanans lokstation.

Vad som var så fascinerande var nog maskinernas form. Fortfarande anser jag att det inte finns någon maskin som ger ett sådant intryck av kraft och elegans som en kolvångmaskin. Dess förhållandevis tysta gång under vilken man kan uppfatta ångans ström-

mande genom maskineriet förhöjer detta intryck. Är sedan maskinen placerad i ett vackert fartyg eller ett linjeskönt lokomotiv blir ju den estetiska upplevelsen ytterligare förstärkt.

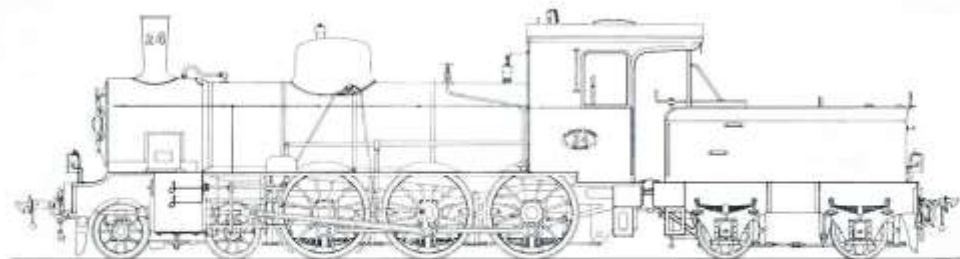
Men det är naturligtvis inte bara utseendemässiga intryck som driver på intresset. Också upplevelser från resor med olika forskaffningsmedel utgör viktiga faktorer. Det var ohyggligt spännande för oss som var barn på 1920-talet — då bilar var en exotisk företeelse — att få åka med tåg eller båt på någon utfärd. Det var helt enkelt högtid. Att jag sedan var i den lyckliga belägenheten att jag mycket tidigt fick lära mig att hantera ett mindre fartygsmaskineri och uppleva ånglok under drift stärkte givetvis intresset. Att jag på grund av depression och vidriga förhållanden på arbetsmarknaden inte fick möjlighet att vinna inträde som yrkesman utgjorde en stor besvikelse, men har inte inverkat på intresset för ångteknik.

Bortsett från personliga och mera känslomässiga motiv för att bevara gammal ångteknik, finns det också enligt min mening sakliga motiv.

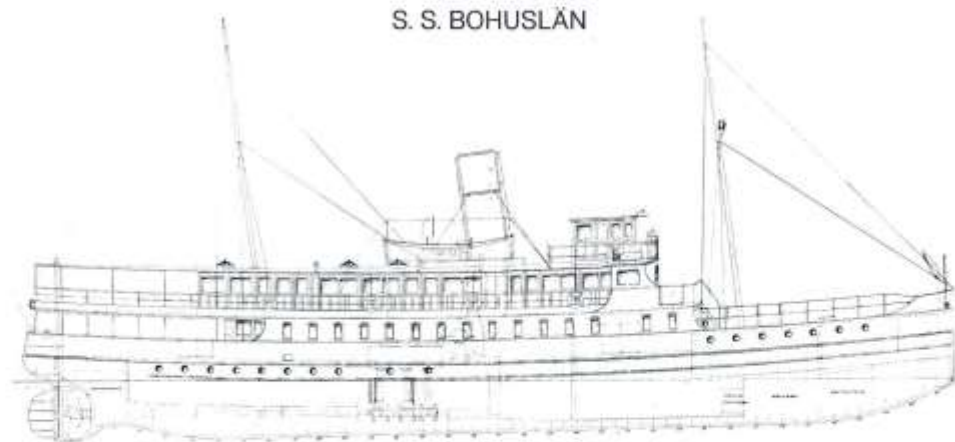
Hur många tänker i dag egentligen på hur det såg ut i världen innan ångtekniken vann inträde? Kraftkällorna var — förutom människor och dragdjur — vind och vatten. Det var i och för sig inga dåliga kraftkällor. Men man var beroende av att det blåste och att det

fanns tillräckligt med vatten i forsen eller fallet. Beträffande vattenkraften var man dessutom bunden till platsen där fallet eller forsen fanns. Möjligheterna att transmitera kraften nämnvärda avstånd från kraftkällan fanns inte. Dagens människor har svårt för att föreställa sig vilken enorm revolution det innebär när ångkraften kunde göras mobil, dvs då vi kunde få transportmedel som medförde sin egen drivkraft. Man kunde också anlägga industrier utan att vara beroende av direkt lokalisering vid ett vattendrag. Det torde utan överdrift kunna påstås att ångtekniken lade grunden för samfärdsel och industrialisering och därmed också grunden för det moderna samhället. Det är ur de förutsättningar som ångtekniken skapade som den moderna tekniken undan för undan utvecklats. Möjligen intar elektrotekniken en i förhållande till ångtekniken friare ställning än övrig kraftmaskinutveckling. Utvecklingen av elektrotekniken torde dock ha väsentligt underlättats genom ångtekniken inte minst då det gällt att tillverka och transportera material för elektriska anläggningar av olika slag. Det finns alltså starka historiska skäl att minnas den gamla ångtekniken.

Man kan givetvis dokumentera ett skeende — en utveckling. Detta sker också och har skett tidigare också. Men kännedom om denna dokumentation och tillgodogörande av densamma förutsätter studier. Överbringande av kunskaper från äldre tider sker i första hand



VGJ 24, en värdig representant för ångloken. Byggt 1911 av Nydqvist & Holm i Trollhättan för snälltågen på den smalspåriga Västgötabanan. Finns numera på museijärnvägen Anten-Gräfsnäs Järnväg.



genom den allmänna historieundervisningen i skolorna och genom specialstudier i begränsade ämnesområden. Tyvärr är ju historieundervisningen av blandad kvalitet och växlande volym. Jag har kanske fel, men enligt min bedömning synes den allmänna historieundervisningen föra en tynande tillvaro. Läger man till detta att denna undervisning under tidernas lopp varierat inom vida gränser med hänsyn till inriktningen — årtalsrabblande eller utveckling — är det inte så underligt att dagens generationer inte känner till så särskilt mycket om vad som hände för 150—100 år sedan.

Det bästa och därmed effektivaste sättet att dokumentera en utveckling är att visa de föremål som belyser skeendet och då helst i användbart skick och i drift. Detta innebär inte någon kritik mot traditionell museiverksamhet. Möjligheterna att anordna "levande"

museer är av många skäl mycket små. Vi får alltså finna oss i att det mesta dokumenteras i skrift, bilder, filmer, modeller och uppställda föremål. Men där det finns möjligheter skall de gamla föremålen göras levande på så sätt som vi gör med BOHUSLÄN och andra föreningar med andra objekt allt ifrån fartyg och tåg till gammaldags textiltillverkning! Vår verksamhet har alltså en stor betydelse som förmedlare av kunskaper från gången tid till framtiden.

Sedan måste vi tyvärr konstatera att statens och kommunens intresse och resurser för sådan verksamhet som vi bedriver är helt otillräckliga i den mån de alls finns. Det är endast genom eget oegennyttigt arbete vi kan bevara våra gamla fartyg för att verkligen kunna visa hur de fungerade förr i tiden. Kunskap om vad som förevarit är ofta en tillgång för framtiden!

SHB



Mycket arbete återstår i FÄRJAN 4 innan hon är klar för trafik. Från ett par olika håll har framförts intresse för färjtrafik i vår. Foto omkring 1951 i Lundbyhamnen, fotograf okänd.

Arbeten i BOHUSLÄN och FÄRJAN 4

Som vanligt undergår BOHUSLÄN även i vintertid ett omfattande restaureringsarbete. Arbetet kan beskrivas på följande sätt:

Däck

Hela tunnplåtstråket ovan huvuddäcket på styrbordssidan bytes. Spanten förnyas i erforderlig omfattning. Delar av stringerplåten under huvuddäckets båda sidor från frontskott till caféet uthyts liksom erforderlig del av däckstråket.

På styrbordssidan utformas fönstren enligt den ursprungliga modellen och förses med så kallade ögonbryn.

De omfattande plåtarbetena har framvingat demontering av all inredning från och med expeditionen till och med pentryt liksom besättningstoaletten på babordssidan. Detta arbete har vi själva ombesörjt. Det återstår därför ett mycket omfattande inrednings- och snickeriarbete sedan plåtarbetet utförts.

Den gamla färskvattentanken i lastrummet har utbytts mot en ny av rostfritt material och med en något annorlunda utformning i förhållande till den gamla tanken. Ny vattensump installeras.

Navigationshytten är föremål för invändig renovering.

Förnyandet av rörledningarna i värmeledningssystemet fortsätter.

Maskin

I maskin fullföljes utbytet av de gamla oljebrännarna mot nya som förväntas sänka oljeförbrukningen. Installationen förhindrar obehörigt kalldrag i fyr som inte är i drift.

På huvudmaskinen renoveras mediumsliдрöreise.

Lysmaskinens slidskåp omborras och fodras och en ny rundslid tillverkas.

För att minska spillvattengenomströmningen i maskingropen skall kylningen av buntlagret kopplas till brandledningen och avloppet ledes om möjligt via gejderkylningen till dess avlopp genom bordläggningen.

Brandpumpen ses över och tryckledningen från pumpen upp genom däck förnyas.

Som Du lätt inser har vi ett mycket omfattande återställningsarbete framför oss sedan varvet slutfört sitt arbete. Särskilt behöver

vi medlemmar som kan arbeta med snickeri och målning. Du som vill ställa upp och hjälpa till: Ta kontakt med oss ombord så snart Du kan. BOHUSLÄN ligger sedan den 27 januari åter vid Stenpiren. Telefon ombord: 13 14 50. Eller ring någon av dem som brukar jobba ombord så får Du besked!

Som Du kanske vet ligger FÄRJAN 4 sedan några månader åter på sin plats i Fartygsmuseet i Lilla Bommen. Sedan hon återkommit dit har arbetet med insättning av nya fönster på babordssidan i det närmaste slutförts. Ytterligare en del arbeten återstår såsom montering av bänkarna och målning.

I maskin har den helrenoverade turbinen och generatoren åter installerats. Tidigare har samtliga ångrör glödgats och tryckprovats. Ett rör har utbytts mot nytt. Armaturen på vattenståndsglasat har förbättrats för ökad säkerhet. Kula för automatisk stängning vid rörbrott har installerats liksom större handtag på avstängningskranarna. Dräneringsröret har förnyats.

Innan fartyget får tas i bruk skall ångpannan provtryckas och säkerhetsutrustningen besiktigas.

Sjöfartsmuseet är angeläget att få FÄRJAN 4 i drift till den 19 mars, då det enligt uppgift i Göteborg skall hållas en konferens med museifolk som deltagare. Den stränga vintern och det myckna arbetet som krävs för återställning av BOHUSLÄN gör att vi sagt oss inte kunna garantera att färjan blir färdig till önskad tidpunkt. I varje fall gäller detta målning och annan finish. Huruvida maskineriet kan göras klart beror helt och hållet på om temperaturen gör det möjligt att vattenfylla pannan och utföra provtryckningen.

I övrigt återstår ytterligare renoveringsarbeten på färjan. Hur och när dessa arbeten skall komma till stånd får sannolikt bli föremål för diskussion eftersom det eventuellt blivande Maritima Centrumet kastar sin skugga över färjan. Vi har inte råd och lust att ställa våra ideellt arbetande medlemmar till förfogande för arbetsuppgifter vilkas resultat sedan skall komma ett kommersiellt företag till godo.

SHB

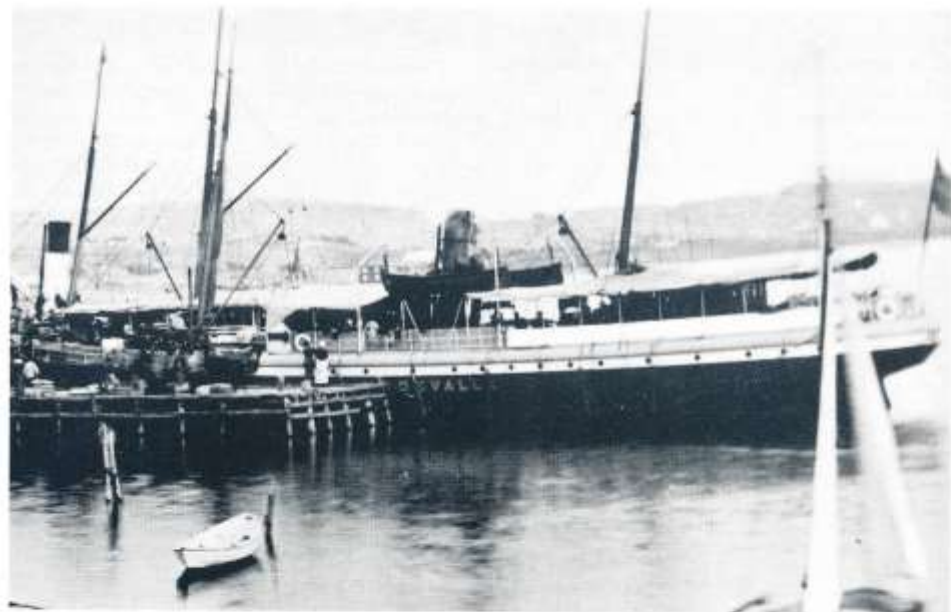
Fåtal personliga minnen av Kustens båtar

Vid ett flertal tillfällen har jag ombetts att skriva om Bohuslänska Kustens ångare i stil med min serie om Marstrandbåtarna. Men jag har alltid tackat nej till uppdraget, nu senast vid Sällskapet Ångbåtens årsmöte, då Nisse Rydbeck förde saken på tal. Orsakerna är många. Dels reste jag mycket sällan med "Kustens" ångare och har därför få personliga minnen, och dels har Wilhelm Hansson berättat det mesta i sin bok "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år" vilken fortfarande kan köpas till ett billigt reapris. Artiklarna i "Ångbåten" bör ha en personlig prägel och inte endast vara en torr båtologi, som vem som helst kan åstadkomma.

Om man bläddrar i gamla ex av "Ångbåten", skall man emellertid finna, att det faktiskt

skrivits en hel del intressanta artiklar om Bohuslänska Kustens båtar och dess trader. Nisse Rydbeck själv skrev sålunda redan i nr 9 om sin favoritbåt KUNG RANE, och även ångarna GÖTEBORG och BYFJORDEN har behandlats. Många har berättat trevliga reseminnen med de välkända båtarna, och själv bidrog jag för några år sedan med minnen från en tredagarsresa med s/s BOHUS. Jag har också medverkat med kortare artiklar och många foton.

Någon serie blir det sålunda inte, men ett och annat kanske jag kan erinra mig från mina fåtaliga resor med "Uddevallabåtarna". Det här t ex,



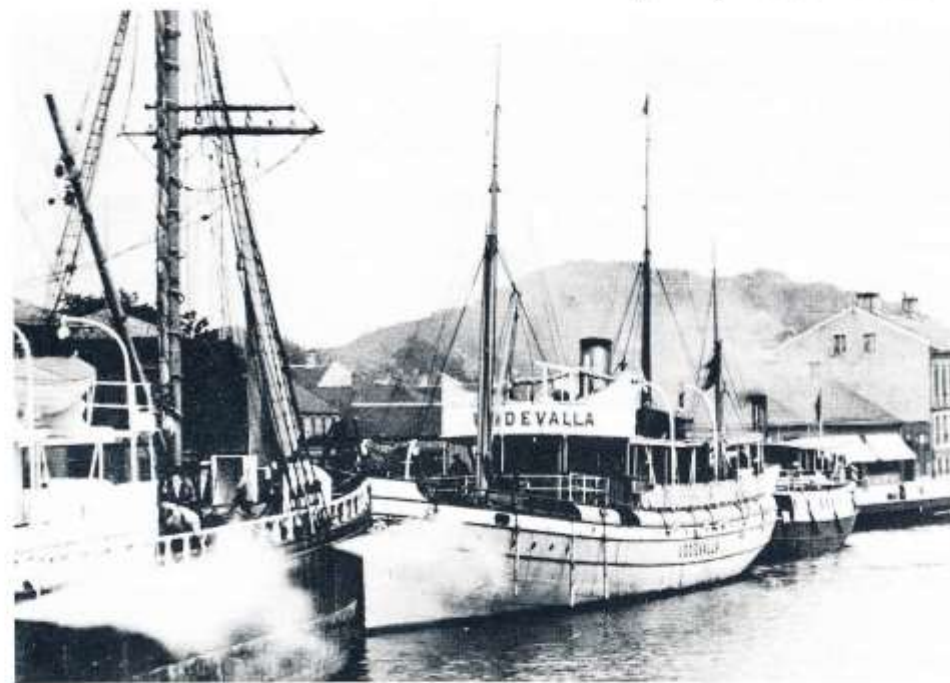
UDDEVALLA hade ursprungligen kommandobryggan i nivå med salongsdäcket. Matsalen låg sålunda på huvuddäck, där bl a aktersalong och sju passagerarhytter också var inrymda. Delförstoring av Carl Curmans bild från Lysekil på 1890-talet.

Till Vinga med ångaren UDDEVALLA

Händelsen inträffade på försommaren någon gång i början av 30-talet. Min pappa bjöd familjen på en söndagsutfärd till Vinga med Bohuslänska Kustens gamla ångare UDDEVALLA, som före sommarturerna också användes för charter- och specialresor. Det innebar ett äventyr för mig att bara sätta foten ombord på "stora" UDDEVALLA med sina breda promenaddäck och sitt rymliga båt-däck, där man kunde njuta av den sköna vårsolen och av utsikten över farleden mot Vinga, i vilken jag aldrig färdats tidigare — åtminstone inte med ångbåt. Jag var inte så berest på den tiden. Segelturerna från Hjuvik bar vanligtvis åt norr eller nordväst.

Färden genom hamnen var spännande på den tiden, och alltid mötte man något intressant på vägen ut via stora farleden.

UDDEVALLA hade hunnit någonstans utanför Brännö, när kapten Patrik Ehrlander, som jag sedan träffade på s/s GÖTEBORG, blåste en lång lystringssignal, vilken kom passagerarna att hoppa högt i sina däcksstolar vid skorstenen. En liten motordriven bogserbåt nalkades från babord för att synbarligen kor-sa den livligt trafikerade farleden. Det kom en signal till från UDDEVALLA, då skepparen på bogserbåten inte såg ut att observera oss. I sista sekunden grjade han styrbord — men för sent. Den "stoppade" stäven rände rakt i sidan på UDDEVALLA, som fick en lätt intryckning vid babords port. Stopp och back i maskin, och så gick vår kapten ned för att tala ett allvarsord med befälhavaren på bogserbåten. Det visade sig då, att besättningen suttit och spelat kort på maskinkappen i den midskepps belägna styrhytten. Motor-



UDDEVALLA i hemmahamnen vid sekelskiftet. Kommandobryggan har flyttats upp och en matsalong inretts på däckets under. Den korta skorstenen fanns kvar, men skrovet har målats i ljusare färg — sannolikt grått. Akter om ligger ångaren VI-KEN, medan fartyget i förgrunden är mig obekant. Fotograf okänd.

Hamnen och Radhusen, Lyckorna



UDDEVALLA vid Lyckorna som hon såg ut under första världskriget. Skorstenen förlängd och skrovet svart som på de övriga båtarna. Vykort.

bullret gjorde, att man inte hört de upprepade varningssignalerna från UDDEVALLA. Hur det sedan gick för den ouppmärksamma bogserbåtsskepparen, är mig obekant. Det var ju ingen större katastrof, som nådde pressens långa öron.

UDDEVALLA fortsatte emellertid mot resans mål — Vinga. Vår ångare kunde naturligtvis inte gå in i den lilla hamnen innanför Koholmen, utan ankrade utanför på tryggt avstånd från de många grunden i närheten. Sedan kom lotsbåtarna och hämtade passagerarna.

Och vad gjorde man nu på Vinga? Fyren besågs givetvis både utan och innan. Det är möjligt, att vi också tog oss ett dopp i de klara, salta, men ännu svala vågorna. I varje fall tog mamma fram matsäckskorgen, vars innehåll avnjöts på klipporna med utsikt mot farleden. Tänka sig — inte en enda danmarksfärja! Benämningen var inte ens uppfunnen på den tiden. En färja var en mindre farkost, som gick tvärs över älven — och ingenting annat.

Resan åter till staden har jag inget speciellt minne av. Den gick helt utan intermezzo, och på eftermiddagen lade vi till vid

Stenpiren efter en minnesrik söndag, som jag kommer ihåg än idag.

Till slut några data om ångaren UDDEVALLA — ett av Ångbåts AB Bohuslänska Kustens äldsta fartyg:

UDDEVALLA var byggd vid Lindholmens varv 1878 avsedd för både inre fart till Uddevalla och kustfart till Kristiania, som Norges huvudstad då hette. Enligt 1931 års skeppslista var hon 38,93 m lång, 6,71 m bred och låg hela 4 m djupt. Bruttotonnaget var 264,71 ton, och ångmaskinen utvecklade 300 ihk.

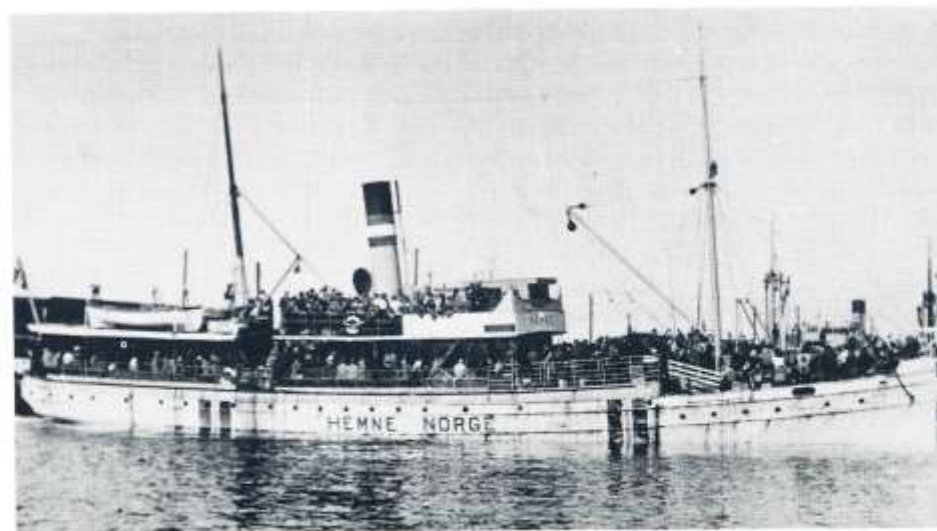
UDDEVALLA hade liksom de flesta kust- och skärgårdsbåtar genomgått flera ombyggnader under årens lopp, vilket framgår av bifogade bildserie. Ångaren såldes till Trondheim 1942 och slutade sina dagar som sillpräm i Haugesund.

DAG



UDDEVALLA, som nu är vitmålad, lämnar hemmahamnen. Fotograf obekant. Bilden troligen från 1920-talet.

UDDEVALLA som norska ångaren HEMNE i Trondheim 1942. Foto från Fosens D/S i Trondheim.





Vinterbilden på mittuppslaget

Ur Ångbåten bildarkiv har vi plockat fram en gammal fin vinterbild från Göta kanal med passagerarångaren ASTREA och lastångaren GÖTA KANAL IV. När och var i kanalen bilden togs har vi tyvärr ingen uppgift på (kanske någon i läsekretsen vet). Klart är dock att bilden togs på den tiden när kanaltrafiken pågick så länge issituationen tillät. Seglationen pågick vanligen från april till mitten av december, men kunde naturligtvis variera beroende på vinterns längd. Höst och vår var det inte så stor passagerarbeläggning på båtar, som då huvudsakligen gick med last. På bilden ser man inte en enda människa ombord på ASTREA. Är det besättningen som står på iskanten och betraktar sitt fartyg? ASTREA var byggd 1885 vid Motala Verkstads filial i Norrköping under namnet TRAFIK för Linköpings Trafiks Ångfartygsbolag och var avsedd för linjen Linköping—Stockholm. 1898 såldes hon till Norrköping för trafik till huvudstaden. Redan 1904 såldes hon till Ångbåts AB Jönköping—Stockholm, bytte namn till VIKTOR RYDBERG och sattes in på Jönköpingslinjen. 1914 övertogs bolagets flotta,

däribland även WILHELM THAM, av Ångfartygs AB Göta Kanal och VIKTOR RYDBERG sattes även in på linjen Göteborg—Stockholm. Ångaren återkom dock snart till Jönköpingslinjen. En höstdag 1922 gick hon på grund och kantrade strax söder om fyren Stenskär i Södermanlands skärgård på resa till Stockholm. Två maskinister och en amerikansk passagerare omkom vid olyckan.

Ångaren bärgades emellertid och genomgick en större ombyggnad, döptes om till ASTREA och sattes 1923 in på Göteborgslinjen där hon bytte plats med MOTALASTRÖM. Vid ombyggnaden hade ASTREA bl a fått en ny överbyggnad med matsalong i gustaviansk stil och konversationsalong i kinesisk stil. 1956 var bolagets ekonomi katastrofalt dålig och efter somarseglationen var bolaget tvunget att sälja ASTREA och ARIADNE till Belgien för skrotning.

Lastångaren GÖTA KANAL IV var byggd 1892 vid Thorskogs varv för Ångfartygs AB Göta Kanal och gick i trafik till 1941 då hon såldes till Norge. GS

En fundering

Enligt mervärdeskattelagen beskattas varor och tjänster som levereras respektive tillhandahålls i Sverige. Från beskattningarna är vissa undantag givna. Bl a är delar och tillbehör samt vissa förnödenheter till fartyg i kommersiell trafik fria från skatt.

Av en tillfällighet råkade jag häromsistens få se en faktura från Göteborgs Hamns AB avseende oss påförda avgifter för vår kajplats vid Stenpiren. Fakturan omfattade även mervärdeskatt. Då frågar man sig först och främst att antingen måste hamnen ha levererat en vara eller också lämnat en tjänst. Jag började fundera och konstaterade snabbt att någon vara har inte hamnen levererat i samband med att vi använder kajplatsen. Återstår tillhandahållande av tjänst. Jag kan inte erinra mig att vi fått någon tjänst utförd åt oss. Elkraften levereras av Energiverken. Vatten får vi från VA-verket. Sopor och avfall får vi transportera bort bäst vi kan. Telefon- och brandlarmförbindelserna svarar Televerket för. Jag kan alltså inte finna att den fakturerade avgiften är att likställa med tjänst, utan närmast jämförbar med lokalhyra.

Hyra för lokal eller motsvarande utrymme är mig veterligt inte skattepliktig. Åtminstone betalar jag inte moms för min bostadshyra, och ändå tillhandahåller hyresvärden vissa tjänster som exempelvis bortforsling av sopor m m.

Nu lär det vara så att genom en förordning från 1976 åläggs handelshamnarna att ta ut mervärdeskatt för sina tjänster åt fartyg som anlöper hamnen. Ersättning för tjänsterna debiteras i form av hamnavgifter för kajplatser och varor samt annan service som lämnas t ex trossdragning.

Vi kan för vår del konstatera att vi inte åtnjuter någon aktiv tjänst från hamnens sida. Hamnen förhåller sig helt passiv och vår avgift har därför i praktiken helt karaktären av hyra. Lagstiftningen gör det alltså möjligt att beskatta en tjänst som inte förekommer.

Ovanstående funderingar har aktualiserats efter det jag informerats — referat på annan plats — om det stöd som tillkommer våra kollegor i Norge, där norska staten aktivt bidrar till bevarandet av gamla fartyg som minnesmärken från en epok, som lade grunden för samfärdsel och industrialisering i världen.

SHB

Inomskärsleder i Bohuslän

I artikeln om Sotekanalerna i Ångbåten 63 lovade vi att berätta mer om de planer som funnits på inomskärsfarleder i Bohuslän. Uppgifterna nedan bygger främst på Arnold Helgessons intressanta uppsats från 1940 (se källförteckningen).

Albrektsund och andra tidiga projekt

Redan på 1700-talet föreslogs en kanal från Marstrand och ner på insidan Klöverön. 1776 grävdes den s k Halsekanalen mellan Koön och Klöverön, så att Koöns sydude Björmannehals genomskars. Denna kanal raserades snart av stormen och kunde sedan bara passeras av småbåtar. Sedan dröjde det till 1840 då riksdagen beviljade pengar till en ny kanal. Det var den kände Nils Ericsson som gjorde förslaget, som gick ut på en kanal genom Albrektsundet längre söderut. Kanalen byggdes 1842—44 medelst muddring och en stor bergsskärning. Bredden var 50' (enligt Roloff) och djupet 7 1/2 a 8'. Detta stämmer med djupgåendet på Marstrandsbolagets äldsta båtar, för vilka kanalen var normerande.

En upprensning och förbättring gjordes 1858—60. Allteftersom tonnage ökade blev kanalens mått för små och 1904 beslutades om utvidgning och förbättring av Albrektsunds kanal. Stadsfullmäktige i Marstrand begärde att djupet skulle ökas till 4 meter. År 1909 var arbetena färdiga. Mälaren Thure Bonander fick på klippväggen texta versen

Du vreda västanväg i Sillesund
nu fruktar ingen mer ditt raseri
ty djupt och bredt är Albrektsund

där Marstrandsbåten går dig lugnt förbi.
Under en tid upptogs kanalavgift med en kollekthåv från bryggan utanför vaktstugan. En ny uppmuddring gjordes 1936—37.

På 1700-talet förbättrades också farleden genom Hjärtö- och Toftösund, innanför Hjarteröfjorden. Ytterligare arbeten gjordes där 1888—92. Under åren kring sekelskiftet förbättrades framkomligheten vidare i flera sund: Kalvesundet mellan Rönnäng och Tjörnekalv, Kyrkesund, Vägeröds ränna innanför Skaftölandet, Flatholmsundet samt Hornö- och Hamburgsundet i norra Bohuslän. Väckerholmsundet utanför Orust rensades 1908—09 och

1911—13 arbetade man vid Hasselösund och Grindholmen samt rensade upp det trånga Smyghålet vid Smögen.

Under decennierna kring sekelskiftet planerades flera farledsarbeten som ej blev gjorda. Det gällde bl a en förbättring av "Innare vägen" söder om Strömstad, en led innanför Tjurpannan samt förbättring av Nordströmmarna genom arbeten i Hälströmmen och Gertyggsrännan.

Inomskärsled Strömstad—Göteborg

Dessa farledsprojekt, både de som utfördes och de som stannade vid planering, hade inget samband i form av gemensam plan som bestämde djup och bredd. 1913 motionerades emellertid i riksdagen om att utreda upprensning respektive nyanläggning av samtliga inre farleder i Bohuslän. Detta ledde till att majoren A Asplund fick i uppdrag att leda en undersökning och han lade fram ett farledsförslag 1918. Förslaget gick ut på en skyddad inomskärsled hela vägen Strömstad—Göteborg, med 4,5 meters djup och 15—25 meters bottenbredd till en kostnad av 8 045 000 kr. Då det ansågs vara för dyrt bordlades ärendet till 1928 då Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fick i uppdrag att revidera förslaget. Ändringen, som presenterades 1929, bestod i 4 meters djup där det var risk för sjöhävning, eljest 3,6 meter. Kostnaden skulle då endast bli 4 867 000 kronor.

Med början i norr skulle farleden gå innanför de stora öarna söder om Strömstad. Starvedet, näset mellan Valö och Starholmen innanför Öddö skulle genomgrävas med en kanal. Farleden är sedan nere i Daftö ränna, där man skulle behöva muddra vid Tångholmen. Vägbron mellan fastlandet och Daftö, vilken byggdes 1957 och mest för tankarna till gamla järnvägsbroar, sådana där som för ett hårt oljud när man rullar över, har en märklig konstruktion. För att någon gång kunna dra en farled här, är bropelarna förberedda för inmontering av hydrauldomkrafter, så att bron skulle kunna lyftas vid fartygspassager.

Innanför Rossö skulle Älgöleran behöva muddras upp i en längd av 3,8 km. Bron till Valö—Rossö skulle ersättas med en färja.

Leden skulle fortsätta mellan Galtö och Resö där man bara skulle behöva rensa upp och göra utprickningar.

Nästa stora åtgärd skulle bli Isvikskanalen, som skulle binda ihop Sannäsfjorden med Isviken vid Altarefjorden, så att sjöfarten kunde undvika Tjurpannan. Det ritades ett par alternativa sträckningar. En del boende på orten ville att farleden även i fortsättningen skulle passera Havstensund, och att kanalen därför skulle dras över yttre delen av näset, mellan Gullbringa och Saltvik. Det fanns också förslag med vägbrytare i öppna havet utanför Tjurpannan. Isvikskanalen verkar ha varit den del av inomskärsfarleden som legat närmast till för ett förverkligande.

Söder om Isvikskanalen återstod sedan bara muddring vid Rösö söder om Grebbestad samt ytterligare fördjupning av Hornö ränna innan man nådde Sotekanalerna.

I samband med omarbetningen av Asplunds förslag projekterades en farled innanför Valö och Lång, mellan Gerlesborg och Heestrand.

För att kustjöfarten skulle kunna undvika Islandsberg med sin beryktade sjögång skulle inomskärsleden kunnat gå genom Vägerödsrännan och Snäckedjupet, som då krävde upp-muddring. Men även här hade lokalintressena ett annat förslag, nämligen att farleden skul-

le gå genom Grundsund och Vallbyfjorden samt grävas genom landremsan till Ellösfjorden norr om ön Jonsborg.

Nästa utsatta ställe är Kråksundsgap, som man undviker genom att gå Bockholmssundet. Sundet muddrades 1909 på initiativ från Marstrandsbolaget och skulle muddras ytterligare i Asplunds förslag.

Kyrkesund hade muddrats vid sekelskiftet och även år 1935, då till 6 meters djup och 35 meters bottenbredd. Söder om Kyrkesund är man snart ute på Hjärteröfjorden, som man väldigt gärna vill slippa i svår sjö. Asplund ansåg att det var denna del av inomskärsleden som allra mest behövde förbättras. Leden skulle följa den ca 3,5 meter djupa och 15 meter breda rännan genom Toftösund. Sedan skulle den gå västligare än den befintliga krokiga leden, utanför Stora Bockholmen och Korsholmen och rakt in i Hjärterösund. Vid Jungfruskäret söder om Hjärterön skulle det byggas en vägbrytare. Några grund skulle också behöva tas bort vid Bockholmen och Stora Vrångholmen.

Vid Rönnäng skulle leden gå genom Kalvesundet som skulle fördjupas ytterligare och en vägbrytare skulle byggas vid Tjörnekalvspets. Sedan återstod i stort sett bara några små förbättringar i Instö ränna för att inom-



BOHUSLÄN i Albrektsunds kanal. Foto Gunnar Söderberg 29 juli 1978.



Fraktbåten VEGA i Kalvesundet. Foto Gunnar Söderberg 18 juli 1973.

skärsfarleden skulle vara klar i hela sin längd.

Genvägar till Uddevalla

Det fanns också planer på att förbättra lederna in mot de inre fjordarna. Farleden genom Stigfjorden skulle sålunda bli rakare vid Skåpesund om den istället för att göra en krök vid Årholmen lades söder om Rödkollen eller yttre Kollen.

För att inte den tyngre trafiken mellan Uddevalla och Nordsjön skulle behöva gå omvägen söder om Tjörn, planerades rätningar och fördjupningar av leden norr om Orust. Här blev förbättringarna också till stor del gjorda. 1874-77 gjordes uprensningar i Malö Strömmar. Krokarna vid Björnholmen blev emellertid kvar och eftersom strömsättningen kan vara mycket kraftig här kunde man bara passera med kustbåtar och skutor.

Den verkliga farledsförbättringen gjordes inte förrän på trettioalet. Mellan 1935 och 1943 muddrades och sprängdes till åtta meters djup i Malösundet, i strömmarna vid Albrektsholmen och vidare en helt ny led genom Björnsundet.

Samtidigt muddrade man i Nötesund. Där fanns planer på en farledsrätning medelst en kanal genom Edet, som skiljer Vindön från Orust. Frågan aktualiserades så sent som 1964. Vägen över Edet skulle enligt planen från trettioalet ledas över en rörlig bro, alternativt skulle vägen och Nötesundsfärjan

ersättas av en ny färja Crust-Bokenäset, längre västerut.

Då man stängde av Malö Strömmar för farledsarbetena fick sjöfarten tidvis gå genom Nordströmmarna. För att öka framkomligheten där föreslogs att leden skulle gå Geteryggerännan i stället för Bassholmens norra ränna, samt ritas vid Råberget. Man kunde också tänka sig att Storströmsålet, mellan Malö och Flatö, breddades och fördjupades för fartygstrafik. Ytterligare ett förslag gick ut på att bygga en kanal genom Bokenäset, från den långa Knarreviks kile över till Edsviken i Gullmaren.

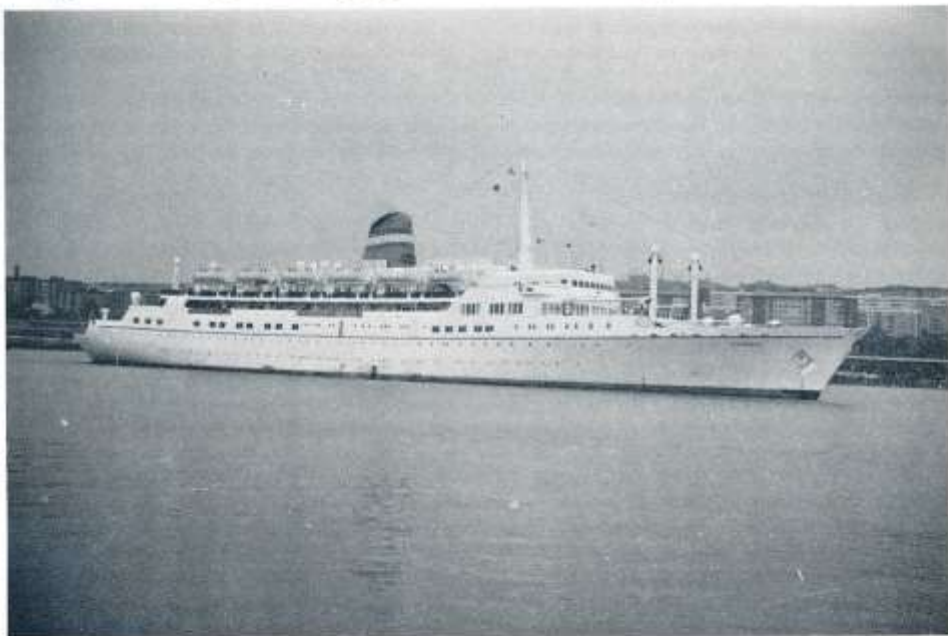
Hade arbetsmarknadsläget varit ännu värre under trettioalet är det troligt att man hade låtit bygga fler sträckor av inomskärsfarleden Göteborg-Strömstad som beredskapsarbete. Så sent som 1960 diskuterades bygget av arbetsmarknadsskäl.

Nu på åttiotalet bygger man en stor motorväg genom Bohuslän av samma skäl.

SW

Källor: - Helgesson, Arnold: Farleder och kanalprojekt i Bohuslän. Uppsats i Gothia 5, meddelanden från geografiska föreningen i Göteborg, Gbg 1940.
- Rollof, Yagve: Sveriges inre vattenvägar, del 3. Kristianstad 1979.
- Vägar i Bohuslän. Rapport från Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Kryssningsfartyg i Göteborg 1985



FUNCHAL har numera svenska delägare. Här passerar hon förbi Klippan.

Även 1985 inleddes med gamla VÖLKER-FREUNDSCHAFTS ankomst till Göteborg den 24 januari. Fartyget återkom då efter sin årliga Västindienkryssning i Stena Lines regi.

Vid mitt besök ombord i fartyget diskuterade jag med fartygsbefälet om vad som skulle ske med fartyget i framtiden. Man visste inte ännu, sade man, men någon skrotning var inte aktuell hävdade man bestämt. Nu vet vi vad som har hänt. Efter anlöpet i Göteborg gick hon till hemmahamnen Rostock för avrustning. Därefter fördes hon först till Holmestrand i Oslofjorden. Där låg hon upplagd tillsammans med stora tankfartyg. Deutsche Seereedereis skorstenemärke var övermålat och som brukligt på gamla fartyg hade målarpenseln även varit framme när det gäller namnet. Det som blev kvar när färgen tog slut blev fartygets nya namn; VOLKER. Nu ägs hon av en amerikansk affärsman som handlar med gamla fartyg. M/s VOLKER flyttades i december till en ny uppläggningsplats. Denna gång i Southampton.

Deutsche Seereederei i Rostock har redan köpt ett nytt kryssningsfartyg, denna gång

köpte man dock ett betydligt nyare fartyg än vad man gjorde 1960 då den 12 år gamla STOCKHOLM inköptes och blev VÖLKER-FREUNDSCHAFT. Det nya fartyget, som bara är fyra år gammalt har av östtyskarna givits namnet ARKONA. Vi får återkomma utförligare till fartyget om det skulle visa sig i Göteborg i framtiden.

En välkänd gäst i hamnen sedan 10 år tillbaka är m/s FUNCHAL. Hon gör varje år med början i maj ett större antal Nordkapskryssningar i Fritidsresors regi från Göteborg. Fartyget som byggdes för Empresa Insulana de Navagacao i Portugal var konstruerad för linjetrafik mellan Portugal, Madeira, Azorererna och Kanarieöarna samt kryssningstrafik, något som senare kom att uppta FUNCHALS hela tid.

FUNCHAL byggdes av Helsingör Værft. Detta bygge var en stor händelse för varvet, fartyget är nämligen fortfarande det största passagerarfartyg som byggts i Danmark. Hon sjösattes den 10 febr 1961 och var klar för leverans i oktober samma år.



Engelska VISTAFJORD på väg in till Göteborg.

FUNCHAL blev ett populärt och konstruktionsmässigt lyckat fartyg. 80 passagerare i första klass och 221 passagerare i turistklass rymde fartyget vid leveransen. I nuvarande utförande tar hon 402 passagerare. Hon var ursprungligen utrustad med två Parson DR turbiner som gav henne en fart av 20 knop. 1973, då kryssningstrafiken blivit huvudsystillsättning för fartyget, byttes de två ångturbinerna mot två 9-cylindriga Werkspoordieslar på tillsammans 10.000 bhp, som ger fartyget en fart på 14,5 knop. Bytet av framdrivningsmaskineriet sammanföll med en stor förändring för de stora portugisiska passagerarfartygen. Sammanslagningar och förändringar under 1970-talet gjorde att FUNCHAL slutligen hamnade under portugisiska statens kontroll i rederiet CTM — Companhia Portuguesa De Transportes Maritimos E P i Lissabon. I slutet av året såldes FUNCHAL av CTM. Nya ägare är svenska Fritidsresor, den norska partnern Star Tour och den grekiske kryssningsredaren Georges Potaminaos. Fartyget lämnade Göteborg den 20 dec för sin första Västindienkryssning i de nya ägarnas regi. Fartyget har fått nytt skorstenemärke med blå och gula färger. Hemmahamn är Panama.

Den 5 juni var ryska ESTONIA, byggd 1960, här på ett endagsbesök. Hon tillhör en stor serie medelstora passagerarfartyg, som ryssarna lät bygga i DDR runt 1960.

Ett endagsbesök gjorde även VISTAFJORD den 16 juni. Fartyget byggdes i England 1973 för Den Norske Amerika Linjen och gick ursprungligen mellan Norge och USA, samt i kryssningstrafik, något som med tiden blev fartygets huvudsakliga sysselsättning. Fartyget såldes för något år sedan till engelska Cunard Line Ltd samtidigt med systerfartyget SAGAFJORD. Detta rederi äger bl a också det sista kvarvarande passagerarfartyget i linjetrafik mellan Europa och USA; turbinångaren QUEEN ELIZABETH 2, byggd 1968. Fartyget kommer dock att bli motoriserat under 1986. Lloyds varv i Tyskland har nämligen fått uppdraget att byta ut turbiner och ångpannor mot ett dieselelektriskt maskineri med dieslar tillverkade av MAN. Denna ombyggnad gör att fartyget skall få bukt med de oerhörda bunkerkostnaderna och få en förlängd levnad på ytterligare 20 år.

Åter till VISTAFJORD. De nya ägarna lät renovera fartyget vid övertagandet vid Malta Dockyard. Fartyget visade sig vid mitt besök



Svenska LINDBLAD POLARIS passerar Eriksberg.

ombord leva upp till sin klass som det ultra de luxe kryssningsfartyg som det klassificeras i kryssningsbroschyrerna. Allt ombord var perfekt ordnat för passagerarnas trivsel. Ingen möda sparades för att göra kryssningen till en galaupplevelse, som man utlovade i sitt program.

Under våren anlände LINDBLAD POLARIS (ex ÖRESUND) till Göteborg och Cityvarvet där hon låg ett tag för arbeten. Hon gjorde under maj någon eller några resor med start från Stenpiren till Norge och åter. Oturen följde detta fartyg under våren då hon låg förhöjd vid Amerikakajen. Hon skadades av ryska lastfartyget SORMOVSKIY 6 som inte fick maskinmanöver efter utbäckning från Sannegårdshamnen. Det blev åter ett besök på Cityvarvet för reparation av de uppkomna skadorna. Fartyget ligger sedan i september upplagt i Stockholm sedan ägaren Swedish Cruise Line är försatt i konkurs. LINDBLAD POLARIS var vid konkursen det enda kvarvarande svenska kryssningsfartyget i trafik.

Det enda ångdrivna kryssningsfartyget som besökte Göteborg under året var, liksom året innan, grekiska turbinångaren ROYAL ODYSSEY, byggd 1964 och försedd med två Parson-

turbiner. Hon gjorde under sommaren ett flertal besök i Göteborg på sina kryssningar som börjar i England, besöker hamnar i Östersjön, Göteborg och Norge och sedan går åter till England.

Fartyget byggdes i Frankrike som israelitiska SHALOM och har genomgått ett flertal kraftiga ombyggnader sedan dess. Ågarna och namnet på fartyget har också skiftat under åren som gått.

Lilla BRAND VII av Kopervik var här, liksom året innan, under sina resor med norska turister som beser olika sevärdheter i nordn.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON

Bilden till höger: Grekiska turbinångaren ROYAL ODYSSEY i Östersjön.

Båtar runt omkring

SEASIDE annonserades i slutet av januari på veckoslutsturer från Göteborg till Oslo och åter. De två första fredagarna blev det ingen avgång, men vid telefonförfrågan i början av februari uppgav Rederi AB King-Scand att premiärturen skulle gå den 7 februari. I annonserna lockar man med god mat, dans, disco och casino. Priset för resan är från 298 kr. Vi tycker det är djärvt vågatt att satsa på turer till Oslo mitt i vintern.

BURÖ heter Öckerö kommuns nya passagerarbåt som levererades från Lunde Varv i höstas. Båten som är ca 20 m lång och har plats för ca 100 passagerare trafikerar linjen Öckerö-Kalvsund-Grötö. Företrädaren "nya" POLSTJERNAN ligger nu som reservbåt.

SILVERTÄRNAN, som omdöptes till YLVA i december, kommer under februari att säljas till Strömma Kanalbolaget i Stockholm. Båten som är byggd 1977 kommer att ersättas med en nybyggd båt som levereras från Djupviks Varv 28 febr. Nybygget övertar namnet SILVERTÄRNAN från företrädaren.

MARIEHOLM ligger vid Falkenbergs Varv för ombyggnad till restaurangfartyg. Enligt planerna skall hon ligga vid det framtida Maritima Centret i Lilla Bommen. När ångaren kommer att vara klar för sina nya uppgifter har ej gått att utröna.

JOHN E OLSON, pontonkran och containerfärja i Göteborgs hamn, såldes av Hamnen under 1985 till Hallstaviks Schakt AB i Roslagen. Färjan byggdes 1960 som bil- och passagerarfärja för linjen Klippan-Färjenäs. Efter Älvsborgsbronns tillkomst 1966 drogs linjen in i april 1967 och året därpå byggdes hon om för sina nya arbetsuppgifter inom hamnen.

TEATERFÄRJA blir det med största sannolikhet över älven i vår! På Lindholmen skall Tjechovs ofullbordade stycke från 1881 spelas i en för ändamålet uppbyggd teater i stora verkstadshallen med plats för 300 personer. Föreställningarna skall pågå under perioden 19/4-8/6 och enligt planerna skall teaterbesökarna färjas över älven med färjan DAN BROSTRÖM.

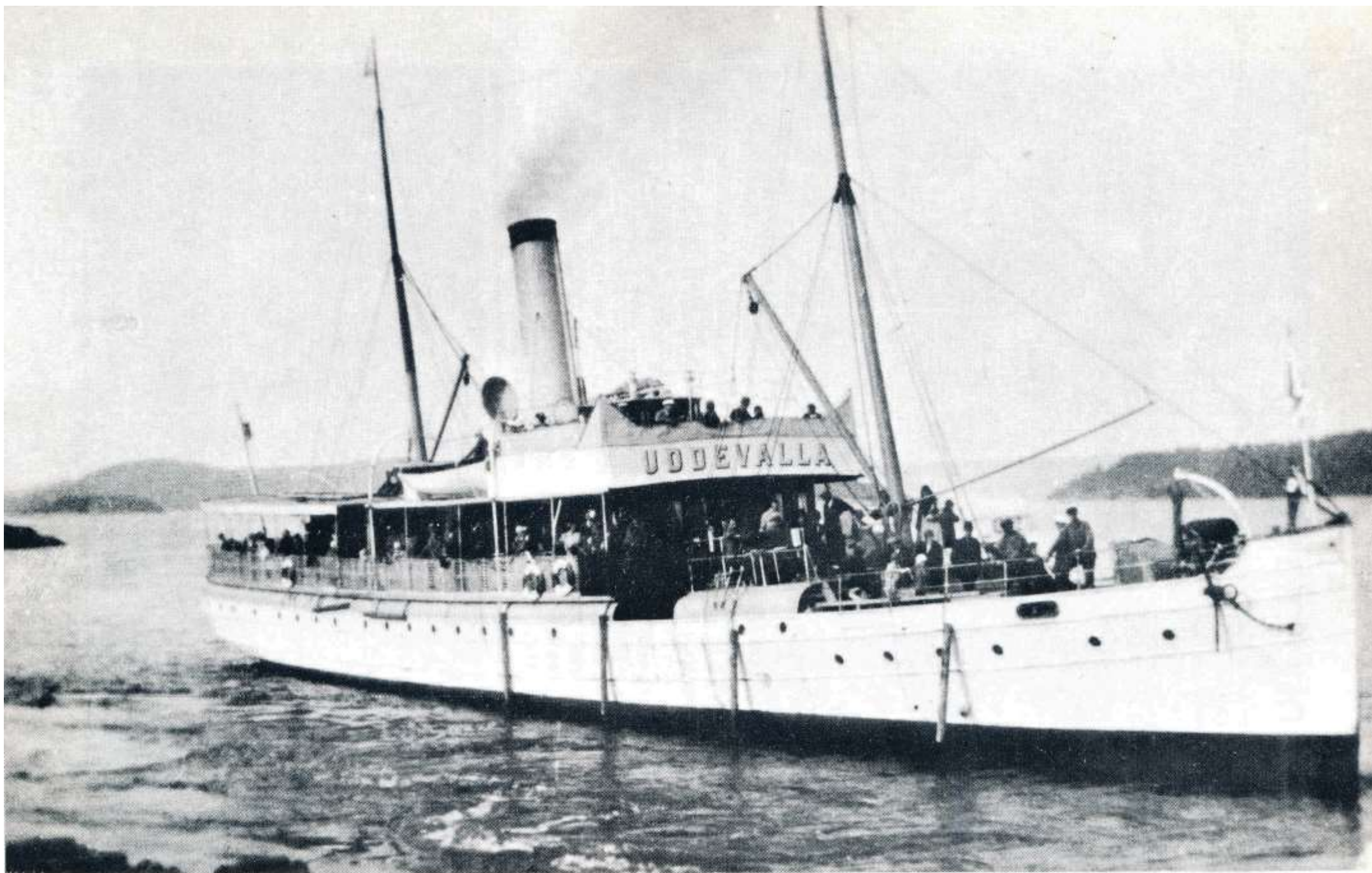
Bogserbåten HERBERT, som ursprungligen gick i Dalslands kanal och under några år låg i Grebbestad för renovering, köptes i november av Mjörns Ångbåtssällskap i Alingsås.

Sällskapet arbetar på båten onedagkvällar och lördagar och avser ha den renoverad till 1987.

HERBERT är 15,5 m lång och byggdes vid Eriksberg 1905 för Strands Såg & Snickeri vid Stora Lee.

ÖSTANÅ I har enligt SST sålts av Roslags Marin till Strömma Kanalbolaget, vars skorstenmärke båten redan tidigare förde.





Ångfartyget UDDEVALLA vid Stillingsön på 1930-talet. Foto Dagmar Aronsson.

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kustens Sommar- turer 1923.

GÖTEBORG—Lysekil—Strömstad—KRISTIANIA

(inomskärs skyddad för sjögång)

Passagerareång. »GÖTEBORG» och »OSCAR DICKSON»

fr. o. m. 2 Juni och »UDDEVALLA» fr. o. m. 28 Juni,

A) Med ångbåt hela resan:

	"Göteborg"	"Oscar Dickson"	"Uddevalla"
Från Göteborg	Sönd. kl. 8 fm.	Onsd. kl. 8 fm.	Torsd. kl. 8 fm.
Fr. Lysekil	.. kl. 1 em.	.. kl. 1 em.	.. kl. 1 em.
till Strömstad	.. kl. 8 em.	.. kl. 8 em.	.. kl. 5,30 em.
fr. d:o	Månd. kl. 7 fm.	Torsd. kl. 7 fm.	.. kl. 6 em.
till Kristiania	.. kl. 1 em.	.. kl. 1 em.	.. kl. 12 midn.
Från Kristiania	Onsd. kl. 3 em.	Lörd. kl. 3 em.	Fred. kl. 3 em.
till Strömstad	.. kl. 9 em.	.. kl. 9 em.	.. kl. 9 em.
från Strömstad	Torsd. kl. 7 fm.	Sönd. kl. 8 fm.	Lörd. kl. 7 fm.
från Lysekil	.. kl. 2,30 em.	.. kl. 4 em.	.. kl. 2,30 em.
till Göteborg	.. kl. 7 em.	.. kl. 8,30 em.	.. kl. 7 em.

B) Ångbåtsresa kombinerad med bantåg.

Tisdagar och Fredagar

Från Göteborg..... bantåg 7,52 em. med ankomst Strömstad 1,03 em.

	Ång. Göteborg	Ång. Oscar Dickson
	<i>Tisd.</i>	<i>Fred.</i>
Från Strömstad	kl. 3 em.	kl. 3 em.
till Kristiania	kl. 9 em.	kl. 9 em.
Från Kristiania	kl. 8 fm.	kl. 8 fm.
till Strömstad	kl. 1 em.	kl. 1 em.

Bantåg avgår Tisd. o. Fred. från Strömstad kl. 4,21 em. med ankomst Göteborg kl. 9,08 em.
Ång. Uddevalla anlöper på nordgående endast Lysekil och Strömstad.

I öfrigt anlöpas Lysekil, Grafvarne, Hunnebostrand, Bovallstrand, Fjällbacka, Grebbestad och Strömstad alla resor.

Fullständig och förstklassig restauration å samtliga dessa båtar.

Vidare meddela:

I Göteborg Otto Zell, Tel. 4682 & 14932. Nordisk Resebyrå samt Statens Järnvägars Resebyrå.

I Kristiania Berg-Hansen & Co., G. G. Amundsen A/S och Bennetts Rejsebureau.

I Lysekil Ångbåtskontoret, Tel. 9. I Strömstad C. O. Christianson. Tel. 260.

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten, Uddevalla. Tel. 830 & 164.

Göteborg—Lysekil direkt, c:a 4 $\frac{1}{2}$ tim. angenäm sjöresa.

Se ovanstående turlista under A.

Göteborg—Lysekil

innanför Öarna Tjörn och Orust, anlöpande Stenungsund, Svanesund, Henån, Morlanda, Ellös, Fiskebäckskil m. fl. mellanstationer

Ångaren »Robert Thorburn» fr. o. m. 5 Juni t. v.

Från Göteborg
Torsd. kl. 8 fm.
Lörd. kl. 8 fm.

Från Lysekil
Månd. kl. 8,30 fm.
Fred. kl. 8,30 fm.

Lördagsturen fortsättes samma dag kl. 5,30 em. till Gullmarsfjorden.

Göteborg—Uddevalla.

Fr. o. m. 5 Juni tillsvidare.

Från Göteborg

Sönd. kl. 8 fm. Uddevalla.
Månd. .. 12 midd. Kung Rane.
Tisd. .. 12 midd. Rob. Thorburn.
Onsd. .. 12 midd. Kung Rane.
Fred. .. 6 fm. Bohus direkt.
Fred. .. 12 midd. Valborg.
Lörd. .. 2 em. Kung Rane.

Från Göteborg går Bohus direkt.

I öfrigt anlöpes

Marstrand av Valborg.

Höviksnäs, Stenungsund, Svanesund, Stillingsön och Lyckorna alla resor.

Ljungskile och Slussen alla resor utom Sönd.

Gustafsberg Sönd. och Tisd.

Raneberg anl. Tisd. av Rob. Thorburn.

Från Uddevalla

Sönd. kl. 7 fm. Kung Rane.
Sönd. .. 3,30 em. Uddevalla.
Tisd. .. 6 fm. Kung Rane.
Onsd. .. 6 fm. Bohus.
Onsd. .. 9,45 fm. Rob. Thorburn.
Torsd. .. 11 fm. Valborg.
Fred. .. 6 fm. Kung Rane.

Från Uddevalla anlöpser ång. Bohus endast Svanesund och Höviksnäs.

I öfrigt anlöpes

Slussen, Stillingsön, Svanesund och Höviksnäs alla resor.

Gustafsberg anl. Sönd. av Uddevalla.

Raneberg anl. Sönd. av Kung Rane och Onsd. av Rob. Thorburn.

Lyckorna och Stenungsund alla resor utom Sönd. av Kung Rane.

Ljungskile anl. alla resor utom Sönd.

Marstrand anl. av Valborg Torsd.

Runt Orust

Intressant, angenäm sjöresa genom Bohusläns skilda naturer, från den inre leende till den yttre öppna storslagna, skyddad för sjögång.

Uppehåll göres c:a 1 timma vid yttersta fiskläget Käringön. Flera andra typiska fisklägen anlöpas.

Torsdagar Bantåg från Göteborg kl. 7,52 fm. till Stenungsund, varifrån den bekväme passagerareångaren **Borgila** avgår kl. 9,20 fm. (ångaren har kl. 7,30 fm. utgått från Ljungskile och anlöpt Lyckorna, Stillingsön och Svanesund) och fortsätter söder, väster och norr om Orust till Uddevalla, varifrån tåg avgår kl. 7,01 em. till Göteborg. Ångaren fortsätter kl. 6,15 em. till Slussen, Stillingsön, Lyckorna, Ljungskile.

Fredagar Bantåg från Göteborg kl. 7,52 fm. till Uddevalla kl. 10,17 f. m. Från Uddevalla kl. 10,45 med ång. **Borgila** runt Orust (motsols) anlöpande Käringön till Stenungsund, varifrån bantåg avgår kl. 8,14 em. till Göteborg.

Ångaren, som på morgonen kl. 7,30 utgått från Ljungskile, fortsätter på aftonen från Stenungsund till Ljungskile.

God restauration ombord. Biljettpriset för båtresan endast Kr. 5: —.

Uddevalla—Lysekil.

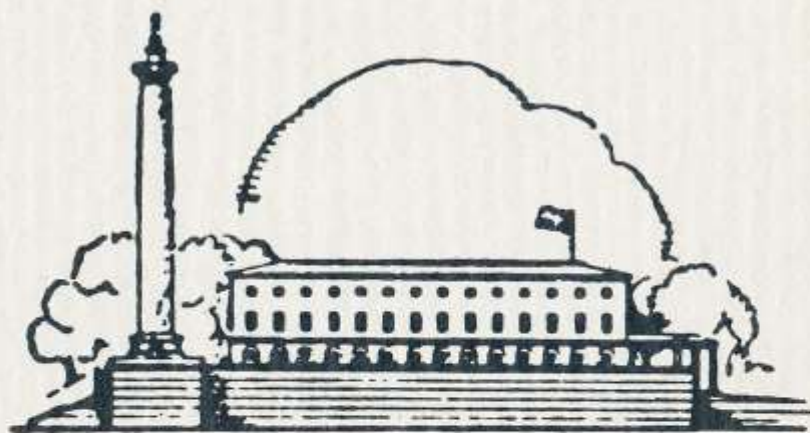
Flera dagliga förbindelser i vardera riktningen, därav varje Söckendag från Uddevalla kl. 10,45 f. m. i förbindelse med nattåg från Stockholm.

Ångare avgår likaså alla dagar från Lysekil kl. 2,30 em. till Uddevalla i förbindelse med nattåget till Stockholm.

Lysekil—Smögen, Lysekil—Gullmarsfjorden m. fl. linjer.

Begär upplysningar och turlistor från

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten, Uddevalla. Tel. 830 samt för Göteborg berörande linjer från Otto Zell, Göteborg. Tel. 4682 & 14932. Nordisk Resebyrå samt Statens Järnvägars Resebyrå.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

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

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

ÖPPET

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

SOMMARHALVÅRET MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla 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, sön- o helgd 11-17.

MAJ-AUGUSTI: dagligen 11-16.