

ÅNGBÅTEN

Årg 25 • Okt 1989 •

72

Ångbåten 72

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG
Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-08 62

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 Viktoriagatan 52,
411 30 Göteborg.

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kr per år.

Adressförändringar meddelas till Claes Verner, tel 031-270334
eller på postens blankett direkt till Sällskapet Ångbåten.

Telefon till expeditionen - vanligen telefonsvarare - 031-151501.
Telefon till s/s "Bohuslän" vid Stenpiren under seglotionssäsong 031-131450, under vinteruppläggning vid Skeppsbron 031-131420.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forssblad	031-930909
Sekreterare	Håkan Järnström	825704
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	403865
Befraktare för "Bohuslän"	Lillian och Bertil Vogl	286583
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	403865
"Stormprincess"	Håkan Järnström	825704
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	238705
maskin	Herbert Johansson	234778
Intendentur	Kerstin Granström	280377

Ångbåten 72 var klar för tryckning 15 okt 1989 och trycktes i
2000 ex av Inform Trycket. Packad under ledning av Åke Larsson.

Charles de Serves omslagsteckning visar ångaren "Bohuslän" fördräckt med skansluckan och ankarspelet.

Inledaren

En försenad Ångbåt. Trots att redaktionens planering är dålig, hade vi ändå räknat med att skicka ut Ångbåten tillsammans med kallelsen till årsmötet. När vi märkte att vi inte klarade deadline gick krafter ur oss helt. Efter några dagars andhämtning fick vi ihop fyra extra sidor och trots det blev tidningen till slut klar.

En stor del av innehållet ägnas åt "Bohusläns" 75-årsfirande i somras. Tack vare Leif Magnusson har vi fått med många fina bilder från i somras.

Arbeten ombord på sid 9-11 berättar lite om vad vi tänker att Du skall hjälpa till med ombord i "Bohuslän" i vinter!

Med anledning av att "Saten" har lämnat västkusten kände vi att den saltstänkta höstbilden på mittuppslaget passade bra in.

Charles de Serves berättar på sid 15-18 om hur det går till på en veckolång resa med "Bohuslän" till landskapets mellersta delar.

På sidan 19 kan Du läsa om den fina modellen på "Bohuslän", som föreningen fick av Yngve Skoog.

Sven-Hugo Bengtsson skriver om de stora bjässorna på sidan 20 och därefter har vi samlat lite båtskvalier under Båtar runt omkring.

Vill Du ha tips om vad Du kan göra en onsdagskväll i häst? Läs då på sista sidan.

Redaktionen



Artillerihistorikerna skjuter salut med mynningsladdade kanoner vid invigningen av jubileumsdagarna. Foto Leif Magnusson den 8 juli.

Hyllningstal vid "Bohusläns" 75-årsjubileum

Man brukar inte diskutera en dams ålder, men även denna regel har sina undantag. Idag har vi samlats för att fira "Bohusläns" 75-årsjubileum. En vackrare och stoltare dam finner man ej utefter Göta älvs stränder. Hon bär sina år med utsökt grace. Men så har hon också fått all tänkbar hjälp att bota de ålderskrämpor som sakta smyger sig på allt levande och dött material.

Jag tänker inte trötta Er med för många data om henne, men vill ändå erinra om starten på hennes liv. I november 1912 beställdes ett nybygge på Eriksberg för Marstrandsbolaget. Sjösättning skedde en kall decemberdag 1913. På slaget 12.00 skulle all sjösättning ske. Ännu ett par minuter före ägde en livlig diskussion rum om namnet. Valet stod mellan "Carlisten" och "Bohuslän". Plötsligt rusade en av styrelsemedlemmarna upp på tribunen, krossade champagneflaskan mot bogen och utropade med hög röst: "Ditt namn skall vara 'Bohuslän'."

14 maj levererades hon till Marstrandsbolaget och kom sedan i över 40 år att trafikera linjen Göteborg-Marstrand-Lysekil-Smågen/Gravarne. Under den tiden blev hon ett älskat och välkommet inslag i skärgårdsbilden och många är historierna från "den gamla goda tiden".

Efter några år med skiftande öden låg hon så vid skrotningsvarvets kaj år 1965. Med mänskliga livsnått mätt borde hon, som nyss fyllde 50, stå på sin höjdpunkt, men sådana mått styr inte de ekonomiska krafterna.

I början på 1960-talet konsta-



Göran Sundström invigningstalar på "Bohusläns" brygga.
Foto Leif Magnusson 8 juli.

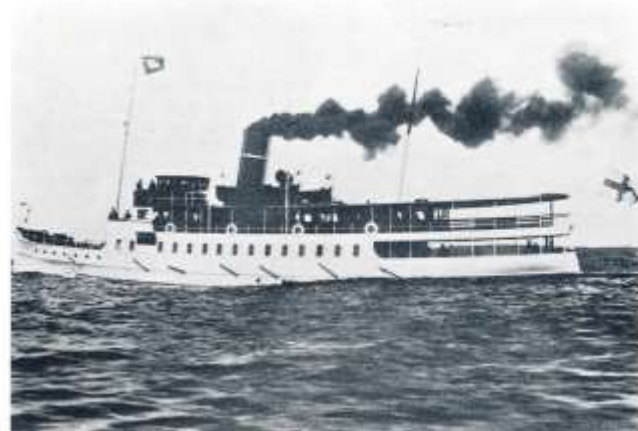
terades det på många håll, att endast några få av de gamla ångbåtarna fanns kvar. Först på plan med räddningsaktionen var den danske juristen Spies, som startade Dansk Veteranskåpsklubb och 1963 förvärvade s/s "Skjelskör" från en skrot-handlare. Hon sattes i trafik igen 1964.

Här hemma umgicks Ingvar Kronhamn med motsvarande tankar och i april 1965 bildades en ideell förening, Sällskapet Angbåten, som hade som mål: Att rädda någon ångbåt till eftervärlden, att hålla den som ett levande museum öppen för allmänheten och till glädje för sina medlemmar.

En livlig aktivitet startade. Ake Aberg, chef för Industrimuseet, och riksdagsman Bengt-Olov Thyrén gick tillsammans med Ingvar i spetsen.

Ett besök på Johannisons skrotningsvarv resulterade att föreningen fick låna "Bohuslän" över sommaren. Därigenom skapades det en respekt för att samlas in köpesumman, som var 60.000 kronor. Snart tillkom den ekonomiska förening, som står som den juridiska personen och ägaren av "Bohuslän" än i våra dagar. Planerna möttes av entusiasm. Försäljningen av andelar à 100 kronor tog fart. Massmedia, först och främst GHT, nappade på idén och gav genom sin publicitet stathjälp för idealisterna inom sällskapet.

Den 11/1 1966 kunde så köpesumman överlämnas och "Bohuslän" var räddad! Men oerhört mycket arbete fanns kvar att göra innan sjöfartsinspektionen kunde ge certifikat för passagerartrafik. Med rop på hjälp och många uppmaningar lyckades



"Bohuslän" på leveransprovturen den 19 maj 1914. Foto från Sjöfartsmuseet.

man få en kärntrupp att tillbringa en stor del av sin fritid ombord, inte minst under kalla och långa vinterkvällar.

Under pingsthelgen 1966 utfördes dockningsarbeten med tillhörande inspektion. Klartecken gavs och den 27 juni kunde den, av tidningarna benämnda, andra provturen genomföras. Redan 28 juni startade så den första resan destinerad till Marstrand. Äventyret hade fått en lycklig start.

Den första gästen ombord var den dåvarande sekreteraren i norska veteranklubben, Arne Lannerstedt, som tillbringade nidsommarhelgen 1965 ombord sysselsatt med rostknackning och målning. Det är speciellt glädjande att se att kontakterna med våra grannklubbar upprätthålls. Synbart bevis är ju att "Böröysund" gör oss den äran

denna dag. Vi hälsar henne varmt välkommen.

1976 organiserades det första veteranångbåtsmötet och vid flera senare möten har "Trafik" från Hjo deltagit, liksom hon gör idag.

Ja ären har gått sedan den lyckliga dag då "Bohuslän" räddades. Mycket arbete har nedlagts helt ideellt. Det är många som borde nämnas vid namn och tackas för deras insatser, men jag tillåter mig att bara framföra ett kollektivt varmt tack till Er alla.

För oss på Sjöfartsmuseet är det av största betydelse, att engagemanget för vår sjöfartshistoria hålls vid liv och därvid har Sällskapet Angbåten, som också sköter "Färjan 4", gjort och gör en utomordentligt viktig insats.

Tendensen i Göteborgs hamn är ju, att den yrkesmässiga ak-

tiviteten flyttas ut till nya hamnanläggningar i älvmyrningen. Innerhamnen upplevs tom och ödslig. I de allra senaste dagarna har dock planer presenterats, som visar, att även makthavarna i staden är beredda att återskapa den omedelbara kontakten med vår Göta älv.

Även i detta avseende spelar "Bohuslän" en viktig roll, inte minst genom sina turer ut i Göteborgs och Bohusläns kustband. Ur museal synpunkt är det också viktigt att "Bohuslän" och "Färjan 4" hålls så nära originalutseende som möjligt. Låt aldrig göra om henne efter några moderna bekvämlighetsönskemål! Hittills har Ni på ett föredömligt sätt skött om den detaljen.

Man kan naturligtvis fråga sig varför man ägnar sig åt en sådan här verksamhet. Jag hörde en gång en person, som gått igenom fartygsmuseet säga: "Vad var det här att se? Det var ju bara båtar!" Men för oss alla andra, som har känsla för hav och båtar i alla de former, är det en helt naturlig kärlek, som aldrig får sitt lystmäte.

Ja måtte Sällskapet orka fortsätta att hålla denna klenod i brukbart skick och måtte "Bohuslän" få leva i många år ännu till glädje för medlemmar och allmänhet.

Till slut vill jag utbringa ett fyrfaldigt leve för ängaren "Bohuslän" och för Sällskapet Angbåten med dess ordförande Stefan Forsblad.

Leve dom. Hurra!!!

GÖRAN SUNDSTRÖM

75-årsfirandet

Ångaren "Bohusläns" 75-årsjubileum firades vid flera olika tillfällen i somras. Med avsikt att förbättra marknadsföringen av "Bohuslän" bjöds representanter för näringslivet, kommunen, länsstyrelsen och museerna på en speciell resa med ångaren den 13 maj. Under resan bjöds gästerna på supé och fick information om verksamheten med ånga-

ren "Bohuslän". I dagens läge med ökad konkurrens från andra charterbåtar är det viktigt att myndigheter och näringsliv är medvetna om Sällskapet Ångbåtens enträgna arbete med att hålla ångaren "Bohuslän" i trafik. Utan tvekan är "Bohuslän" i egenskap av bohuskustens sista skärgårdsångare, en mycket stor tillgång för alla som lever

och verkar i Göteborg.

Själva jubileumsdagen den 14 maj, dvs den dag då "Bohuslän" levererades från Eriksberg till Marstrandsbolaget, tillbringade 75-åringen i stillhet vid Stenpiren.

Ångbåtarna kommer till stan

Det stora officiella firandet av 75-årsdagen skedde under veckoslutet 7-9 juli. Det hela började på fredag eftermiddag när Norsk Veteransklubs ångaren "Børøysund" anlände till Stenpiren. Strax därefter kom ångaren "Trafik" från Hjo. Hon hade eskorterats sista biten nedför älven av vår egen ångdrivna "Färjan 4". På utsidan av "Bohuslän" samlades också två ösktingar, motorbogseraren "Flink" med representanter för ångaren "Polstjärnan" i Karlstad samt vår egen "Stormprincess".

Klockan 19 samlades alla besättningarna på en välkomstdrink på "Bohusläns" fördäck i den ljumna sommarkvällen. Därefter blev det en lättare supé i salongerna. Det var givetvis många glada återseenden bland besättningarna. Det märktes inte minst på den höga och trevliga stämningen ombord i "Bohuslän". Det var många som hade träffats redan under det första ångbåtsmötet i Göteborg 1976.

Invigningsdagen

På lördagen inleddes programmet klockan 11 med invigningstal av Sjöfartsmuseets chef Göran Sundström (talet finns återgivet på annan plats i tidningen!). På ksjen bjöd Spårvägens musikkår på trevlig musikunderhållning. För de högsta ljudvägorna svarade dock Artilleriavdelningen, som sköt salut med mynningsladdade kanoner på Stenpiren. Efter själva invigningen var ångarna öppna för besökare. Ombord såldes souvenirer och i "Bohuslän" var caféserveringen öppen. Tyvärr gjorde det fina vädret att många göteborgare hellre flydde ur stan än att besöka ångbåtarna.

"Färjan 4" och "Stormprincess" gjorde korta hamrundturer från Residensbrons färjeläge och med anlop även av Lilla Bommen.

Klockan 13 bjöds ångbåtsbesättningarna på en timsång rundtur med "Färjan 4". Resan avslutades vid Klippans ångbåtsbrygga, varifrån promenad till vagnhallarna i Majorna vidtog. Vid vagnhallarna anträdde deltagarna ett av Spårvägs-sällskapet Ringliniens veteranspåravnstyg. Ringlinien bjöd på en uppskattad tur genom centrala och östra delarna av stan. Turen avslutades vid Lilla Torget och sedan var det ju inte långt ner till Stenpiren. Under tiden hade färjan återgått till sina rundturer från Residensbron.

På kvällen var det dags för den stora födelsedagsfesten ombord i jubilarer. Med mat och dryck, dans och ångbåtssnack höll festen på till långt in på småtimmarna.



Ångaren "Trafik", byggd 1892, anländer till Göteborg från Hjo den 7 juli. Foto Leif Magnusson.
Idel kundisar vid välkomstdrinken på "Bohusläns" fördäck den 7 juli. Foto Leif Magnusson.



"Bohuslän" vid Stenpiren på 75-årsdagen den 14 maj. Foto Leif Magnusson.



Ångbåtar i Kalvsund den 9 juli. "Bohuslän" följes av "Böröysund", byggd 1908. Foto Leif Magnusson.

Marstrandstur med två ångare

På söndagen var det dags för "Bohusläns" ordinarie marstrandstur. Av de övriga ångarna tog även "Böröysund" passagerare medan "Trafik" och "Färjan 4" låg kvar i stan. De två motorbogsrarna följde dock med till Marstrand.

Till stort förtret för alla fotografer längs leden till Marstrand, smet "Bohuslän" ifrån "Böröysund" istället för att hålla sällskap. För resenärerna i "Bohuslän" blev ju resan precis som vanligt. Störst behållning fick nog de som valde "Böröysund". Hon kan på en gång för stort djupgående inte passera Albrektsunds kanal, utan passagerarna fick istället uppleva leden genom Sillesund och Draget. Hemresan gick via norra inloppet från Marstrand. Vi vet ju alla att "Bohuslän" är snabbast, något som väl inte behöver bevisas i dessa sammanhang!

Efter återkomsten till Göteborg samlades besättningarna ombord i "Böröysund" på kvällen. I det sköna vädret satt man fint på övre akterdäck.

Efter några dagar skingrades ångbåtsflottan vid Stenpiren. "Trafik" gick tillbaka till Hjo via Göta älv, Vänern och Göta kanal. "Böröysund" bunkrade först kol i Sannegårdshamnen och stack sedan till Skagen. Resten av veckan tillbringade hon på norska sydkusten innan hon fortsatte till hemmahamnen Oslo. Nu väntar vi bara med spänning på nästa ångbåtsmöte. Blir det kanske i Oslo? Eller i Hjo vid "Trafiks" hundraårsdag 1992. Men dit kan ju inte "Bohuslän" ta sig. GS

Arbeten ombord i vinter

Årets seglotionssäsong för ångaren "Bohuslän" avslutades med en beställningstur den 14/9. Två dagar senare hölls den traditionella höstfesten för besättningen ombord. 19-20/9 var "Bohuslän" uthyrd vid kaj och den 21/9 förhalades ångaren till vinterkajplatsen vid Skeppsbron.

Ankomsten till Skeppsbron innebar att förberedelserna för vintervilan kunde påbörjas. Den mest påtagliga yttre förändringen är att hela promenaddäcket och bryggan täcks in med presenningar för att skydda överbyggnad och däck mot vådrets påverkan. När pannan blåsts, dvs tömts på vatten, markeras detta genom att skorstenkapellet sätts på plats.

Ombord i fartyget konserveras maskineriet och i salonger och hytter plockas ömtåliga detaljer ihop för förvaring på lämplig plats. Arbetena ombord vintertid brukar alltid innebära att det blir både smutsigt och dammigt på många ställen. Det hela är lite av ett steg tillbaka i förfall. När ångaren görs värklar brukar det bli två steg framåt. Ibland kan man dock tycka att det inte ens blir ett steg framåt på våren, eftersom siltaget på inredningsdetaljer kan bli stort vintertid.

För att försöka hålla "Bohuslän" i ett fint skick, finns det som vanligt en hel rad med objekt som behöver åtgärdas under vinteruppehållet.

Mycket träarbeten på däck

För att börja uppifrån ombord så behöver babords livbåt tagas ifland för översyn. Näten i bordläggningen behöver göras om på vissa ställen. Eventuellt dåligt trä utbyts mot nytt friskt. Flyttankarna skall demonteras för att skorvet skall bli åtkomligt för behandling på insidan. Arbetet med livbåten kommer att lämnas ut till Båtanickarna på Nya Varvet.

Däckstrallarna på bryggan behöver slipas och ytbehandlas. Den stora livbältslidan på bryggan behöver slipas och ojljas.

Däckshuset och spjalsofforna på promenaddäck behöver skrapas, slipas och lackas. Ett tidsödande jättejobb om det skall göras ordentligt. Och annars kan det ju kvitta. Man kan ju undra hur många hundra löpmetrar rundstav som teaksofforna består av? En del fönster i däckshuset behöver kittas om. Det låter kanske lättare än vad det är, men eftersom fönsterramar har skrapats många gånger under årens lopp finns det inte mycket trä att kittas mot. Kanske går det att fräsa spåret för glas lite djupare så att det blir plats för nytt kitt. Vissa fönster har skador efter tidigare arbeten med kapsåg och behöver därför bytas. Ett exempel på onödiga arbeten, som bara beror på att man inte har orkat att täcka in däckshuset vid stälarbeten.

I salongerna behöver linoleummattorna i damsalongen, matsalongen pentryt och de förliga tamburerna förnyas på samma sätt som skedde med röksalongen och trapphallen i våras. Dörrarna till röksalongen behöver renoveras, eftersom de har blivit åtskilligt skamfilade genom årens lopp.

Läckande trädäck

Ett stort problem på promenaddäck är däcket framför röksalongen. Däcket läcker som ett säll och behöver nåtas om. Själva däcksträet är inte så gammalt, det lades helt nytt i oregon pine våren 1981. Snickarfirman som lade däcket rekommenderade att låta bli att dreva det, eftersom det skulle nåtas enligt senaste rönens och drevningen då skulle vara obehövlig. Sedan lackades hela däcket med hårdlack. Det såg ju snyggt ut de första åren, men det blev fruktsamt håll när det regnade. Efter några år började nåtmassan att släppa från kanterna och därmed började det läcka in vatten. Vad vi kan göra nu är väl att riva upp all gammal nåt och försöka nåta om med något bättre material. Sedan behöver däcket slipas och ojljas för att få en halkfri yta. Det är kanske lättare att få ett tätt däck om man kan mätta träet med olja och därmed förhindra den uttorkning som sker under en tät lackyta.

Mellandäck snyggas till

Mellandäcket, som felaktigt ofta brukar benämnas maskingången, behöver drevas och nåtas om. Här är huvudparten av däcksplankorna i furu från 1914 som är drevade och nåtade på traditionellt sätt. När nu däcket behöver åtgärdas bör det göras på traditionellt sätt. Därefter behöver däcket slipas och oljas. I samma utrymme behöver även taket, d v s promenaddäckets undersida, snyggas till. Tanken är att mellandäck skall återfå något av sin forna atmosfär, som när det var avsett för både tredjeklasspassagerare och gods.

Det var ju här på mellandäck som huvuddelen av godshanteringen ombord skedde. Godset togs ombord genom portarna i sidan och med hjälp av ångvinschen lastades gods i lastrummet. Gods till närbelägna ångbåtsstationer lastades på mellandäck och därför fanns det ursprungligen uppfällbara soffor där livbåtslådorna står idag. Livbåtslådorna stod då på det öppna akterdäcket, som också var avsett för både passagerare och gods.

Men för att kunna ersätta livbåtslådorna med fällbara soffor måste utrymme skapas för de där befintliga livbåterna. Ett förslag är att bygga en större livbåtslåda i trä som placeras alldeles för om besättningstoaletten. Hur skall då de nya fällbara sofforna se ut? Jo, det har vi mått upp ombord i Eriksbergsbyggda "Björkfjärden", som har sina gamla fina soffor kvar.



Några bilder tagna dagarna innan provturen i våras. På övre bilden matlögaren Bernt Wennberg med röksalongens nya matta. Nedan Intendenturmöte på stående fot. Fr v Ylvi Halmström, Kerstin Granström och Lilian Vogl. Foto Leif Magnusson.



Ombordtagning av styrbordslivbåt efter renoveringen i våras. Aktergubbarna har fått ett litet försprång och tar en paus, medan det andra gänget drar och sliter. Foto Leif Magnusson.

Övriga däckarbeten

Livbåtslådorna som står på fördäck behöver repareras och snyggas till. Ett litet bra jobb som inte behöver ta så många arbetstimmar.

Ett viktigt arbete som också behöver utföras är renovering av dagluventilerna i hytterna akter om försalongen (mässen). De öppningsbara ramarna behöver packas om och sprintar och bultar behöver ses över.

Nya kondensorgavlar

I maskin skall sedvanliga tillsyns- och underhållsarbeten göras. Till de större arbetena hör att huvudmaskinens högtrycks kolvstång skall lämnas till Metallock för renovering. Det innebär att den slitna delen av

stängingen, som passerar genom packboxen vid varje kolvslag, skall sprutas på med nytt material för att därefter bearbetas till rätt dimension igen.

Från Cedervall och Söner har nya kondensorgavlar beställts, eftersom de gamla var korrosionsskadade. Demonteringen av de gamla gavlarna och monteringen av de nya görs med vår egen personal ombord. Även om gamla ångmaskiner är oerhört slitstarka, så behöver visst material förnyas eller renoveras för att hålla maskinens gångegenskaper och prestanda på topp.

Arbetskraft behövs!

Ja, det här var en lång berättelse om vad som behöver göras ombord i "Bohuslän" i vinter.

Vissa jobb är helt nödvändiga att utföra, medan vissa jobb inte är så tidsbundna men istället är helt beroende av att tillräckligt med intresserade och kunniga medlemmar ställer upp ombord.

Om du inte har tummen mitt i och har ledsnat på att bara sitta och gäspa framför teven på kvällarna, så har du en chans att göra en verklig uppryckning nu. Arbetskvällar är som vanligt måndagar och torsdagar ombord i ångaren vid Skeppsbron. Ombord bjuder vi på fika och, som vi hoppas, en trevlig samvaro. Tag med dig arbetskläder och kom ner nästa arbetskväll! Eller gör en mjukstart med att bara komma ombord och titta i vårt vackra fartyg.



"Soten" försvinner från Bohuslän

till Stockholm förstås, närmare bestämt linjen Stockholm-Enköping, och förstås med Strömma Kanalbolagets skorstenamärke.

"Soten" hann minst sagt bli en institution i den bohuslänska skärgården. Uppmärksammas har hon blivit de senaste decennierna för att hon är så gammal. I det sammanhanget är det inte oväsentligt att den längsta epoken i båtens historia är den på Västkusten, femtiofem år.

"Sotens" trafik i mellersta Bohuslän var något mycket speciellt. En traditionell båt i linjefart på det som tidigare var Marstrandbolagets nordligaste delsträcka. För bara några år sedan dessutom året runt, en eller två turer i veckan. Tidstypiskt moderniserad med dieselmotor och hydraulkran.

Turlistan var avsedd för sotenäs- och malmönbor med ärenden till Lysekil. Speciellt var det malmönborna som utnyttjade förbindelsen. Med på resorna gick också konserver, burkar, tubor och fisk. Systembolagets låder åkte med båten från Lysekil till ombuden i Smögen och Gravarne. På bilden är "Soten" på ordinarie nordgående tur lastad med 200 silltunnor en höstdag 1979. 33 sekundmeter blåste det.

Med ågarbytet tas "Soten" ur ett sammanhang där folk minns henne som ett transport- och kommunikationsmedel, och blir turistbåt. Vilket manifesteras

Turlista	
M/S SOTEN	
Gäller 5/1—11/8	
Tisdag och Fredag	
8.00	Kungshamn 15.45
8.15	Smögen 15.30
8.30	Fisketången 15.15
9.00	Malmön 14.50
9.50	Lysekil 14.00
Övriga dagar	
båten ledig 10. extraturer.	
REDERI AB SOTEN	
Tel. 0523 304 02, och 109 52	
Kungshamn	
LYSEKILS TURISTBYRA	
Tel. 109 07, 119 75.	

Vinter-vårturlista 1971.

med namnbyte till "Enköping", och snart också en hög skorsten.

Författaren Jan Davidsson, som skrivit flera böcker om segelfartyg, har författat en bok om "Soten". Han beskriver båtens växlingsrika historia med tonvikten lagd på tiden i Bohuslän.

I inledningen skriver han: (—)

"I samma vatten har hundratals skärgårdsbåtar för längre eller kortare tid ritat sina kölstrimmor och sedan försvunnit, om inte spårlost så näst intill.

Ingen av dem tycks som Soten representera ett maritimt kulturarv. Hon är unik. Mänskligt att döma kan veteranen i decennier fortsätta med att ge turisterna det bästa av Västkusten. Det är en orsak till att havslandskapet mellan Hunnebostrand i norr och Gullholmen i söder får särskilt utrymme i denna bok."

(—)

Jan Davidsson: Soten - veteranen. Göteborg 1989.

Wbg

MITTUPPSLAGET

"Soten" i storm. Foto Reine Nygren. Läs vidare om bilden i texten!



"Bahusiän" lämnar Göteborg för resan med passagerare till Uddevalla den 28 juli. Foto Leif Magnusson.

Semesterresa? — Jobbresan!

"En vecka på kusten" skulle årets långresa kallas och tanken med det hela var att återuppliva något av ångaren "Bohuslän" gamla trad och på så vis även låta andra än bara göteborgare både se och få färdas med fartyget.

Ett noggrant och idogt förarbete hade nedlagts för planeringen av denna veckoaktivitet och publicitet hade gjorts på de ställen som beröras skulle.

Det var 19 förhoppningsfulla ångtolar som embarkerade "Bohuslän" fredagsmorgonen den 28 juli. Några av dessa hade tjuvstartat genom att installera sig ombord redan torsdag kväll.

Första etappen på långresan var från Göteborg kl 9.00 till Marstrand för att sedan gå vidare till Uddevalla. Vädet var i början halvbra för att sedan bjuda på god sol och blåst. Närmare 160 passagerare följde med och med några av och på i Marstrand bibehölls passagerarantalet i stort sett oförändrat fram till Uddevalla, där ankomst skedde tidtabellsenligt kl 15.00.

Den kajplats som hade reserverats för "Bohuslän" var den s k Thulekajen, en numera ganska öde industrihaj med något tycke av "dödens kaj". Ur placeringssynpunkt kanske något olycklig, då "Bohuslän" kom att ligga en bit från stadens centrum och med antingen stäven eller aktern mot staden, vilket ju gav en mycket liten vy av båten. Kajen var dessutom spärrad av en tidvis låst grind, vilket gjorde spontana besök besvärliga.

En numera så ofta förekommande nackdel var dessa kajpl-



"Bohuslän" har här precis förtöjt vid kajen i Uddevalla. Foto Björn Fliesberg.

dor, behängda med ett antal väl slitna svarta gummidäck. Då hamnbasängen var av sådan beskaffenhet att förhalning och vändning av fartyget var nödvändig före varje utresa, dröjde det inte heller länge förrän vårt fina vita fartyg var försett med breda svarta "fartränder" på båda sidor. Detta i sin tur påkallade tvättningar med långborste i den mån man kunde komma åt.

Första kvällen i Uddevalla blev hela besättningen vänligen inbjuden till en trivsamt trädgårdsfest hemma hos Bengt Fliesberg, som under vintern och våren fungerat som energisk planörare och organisatör av årets långresa.

Lördagen, med solsken och behagligt väder, blev för besättningen något av en flummadag. Fartyget var under lunchtid utlänsat till intilliggande

nys Hotel Riverside, som ombord i våra salonger serverade ångbåtsbiff med tillbehör. Till slutningen av gäster blev tyvärr ej alltför stor - snarare mager. Under tiden hade besättningen tillfälle att "göra" Uddevalla, besöka det mycket intressanta och spännande Bohusläns Museum i omedelbar närhet. Middag äts sedan gemensamt i hotellmatsalen, där ångbåtsbiff givetvis serverades.

Söndag började med en tur för passagerare till Lysekil med avgång kl 10.00 och ankomst kl 13.00. Närmare 150 passagerare medföljde. Ett par rejäls regnskurar hade gjort både oss och kajen i Lysekil blöta och då kajområdet består mest av sand och grus, hördes snart det förhatliga grusknastret över hela båten. Vi led tillsammans med däckens och några förskrämda torkmattor utplacerade här och där hjälpte



"Bohuslän" ligger här vid sin gamla slutstation Gravarne, idag Kungshamn. Foto Björn Fliesberg.

föga. Fram med borste och spolslang för att strax finna att allt behövde göras om och om igen.

Efter återresan med passagerare kl 15.30 till Uddevalla beslutades, att istället för att bli liggande ännu en natt i Uddevalla skulle vi omedelbart gå tillbaka till Lysekil för att i lugn och ro ligga där, färdiga för påföljande dags rundtur.

Måndagen, med upplysnande och tidvis riktigt gott väder, tillbringade besättningen behagligt i Lysekil och flera besökare ombord fick tillfälle att se fartyget och göra förköp av biljetter för kvällens rundresa. Denna tur, som gick förbi den vackra skärgården upp till Smögen och åter, drog till sig 110 passagerare, som fick en behaglig färd. Försäljningen av souvenirer och andelar sköt god fart och köer uppstod tidvis vid damsalongen. Även konsumtionen av

kaffe med dopp var livlig.

Resten av kvällen utnyttjades till tomtur till Kungshamn, där vi föredrog att ligga över natt. Vid piren i Kungshamn gavs även tillfälle att nödigt tvätta av svart gummskav på styrbordsidan. Vissa arbeten med friholter och annat kunde också göras.

Tisdagen, som var liggedag, kom med ett envetet och ihållande regn hela dagen och det dröjde heller inte länge förrän besättningen fick sysselsätta sig med utplacering av hinkar och trasor lite varstans i matsalong och dampsalong för att ta upp allt inläskande regnvatten. Även under balkongdäck förekom något av Niagara i miniatyr och den som hade ärende i duschrummet fick finna sig i att få kalla droppar över sin lekamen med 10 cm mellanrum. Det säkraste stället från takdropp blev löjligt nog just under duschströlen, när

duschen var avstängd!

Om tisdagen kom att bli en förlorad dag så blev onsdagen till en helt perfekt utflyktsdag. Rundtur skulle ske från Smögen kl 18.00 men vi kunde ta upp en del passagerare redan i Kungshamn. Turen gick upp genom den vackra Sotekanal mot Bovalstrand och åter. 160 personer medföljde och försäljningen av souvenirer och andelar slog nära rekord.

För att göra som tidigare, gick vi på kvällen så händelserna i förväg och transporterade oss till Hunnebostrand, för att där vara på plats i god tid och spara arbete inför torsdagens rundtur därifrån. En trevlig musik- och sångafton följde med i salongerna på kvällen efter en behaglig festmåltid.

Som alltid fanns många intresserade på kajen, som gärna ville se fartyget och vi höll "öppet hus".

Torsdagskvällens rundtur, som startade kl 18.00 med återkomst kl 21.00 och som gick upp till Fjällbacka skärgård blev succé. "Bohuslän" blev fort "knökfull" och till vår ledsnad måste vi lämna flera hugade passagerare kvar på kaj. Utomordentligt utflyktsväder, nöjda passagerare och rekordförsäljning i serveringen såväl som i souvenirförsäljningen. Därmed också en ordentligt tröttkörd men belåten besättning.

Så till slut fredag - sista dagen. Start från Kungshamn kl 10.00 mot Göteborg, vilket betydde att besättningen fick gå upp i tidig otta. Vi låg ju kvar i Hunnebostrand och före transport till Kungshamn behövde

Föreningsnotiser

SOUVENIRFÖRSÄLJNINGEN

ombord i "Bohuslän" har nu flyttat land för vintern efter en mycket lyckad försäljningssäsong. Bl a så sålde man slut på 600 nya porcelinsmuggar med "Bohuslän" som motiv!

Trots att säsongen nu är över har inte försäljningen gått i ide helt. Om du, kanske som julklapp, behöver köpa något går det bra att rings Boel Fagerström, tel 031-11 95 44. I lager finns böcker, vykort, plånscher och t-shirt m m.

Försäljningen kommer även att finnas på den traditionella Hjulmarknaden i Stockholms stadshus den 2 december. Var-

för inte göra en trevlig tågresa till Stockholm och även se vad de andra teknikhistoriska föreningarna bjuder på? Bergslagens Jernvägssällskap brukar ordna med specialtåg till Hjulmarknaden i Stockholm. Ring 031-15 29 30 och kolla!

BREV TILL STYRELSEN

För att i första hand de aktiva medlemmarna lätt skall kunna nå styrelsen, kommer en brevlåda att sättas upp ombord i "Bohuslän". Lådan kommer att tömmas före varje styrelsemöte.

Brev till styrelsen kan också givetvis sändas på vanligt sätt

med post till; Sällskapet Angbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg.

HUSTFESTEN

Ett femtiotal av våra aktiva medlemmar kom denna afton, den 16/9, till "Bohuslän" för att äta kräftor och ha roligt tillsammans.

Eftersom inget är omöjligt på "Bohuslän", lät vi de svenska kräftorna genomgå en transocean förvandling till japanska räkor! De som var med på festen kan nog lära ut knepet. Alltnog de flesta föreföll vara nöjda med förvandlingen och vi hade en trevlig avslutning på seglats-säsongen.

Arrangören CE

Semesterresa - ja, var det det? Egentligen en vecka med en fästigt massa jobb!

Som vanligt är det emellertid det goda kamratskapet och de många trivsamma kvällarna tillsammans som lockar och så, givetvis, känslan för "vår båt" "Bohuslän".

Visst är man tokig som ger sig in på en sådan resa, men en stor grad av tokighet är ju grundförutsättningen nummer ett för att man över huvud taget skall komma att ägna sig åt en gammal ångbåt helt frivilligt och ideellt.

Vi är många tokar och fler behövs för att säkerställa en generationsväxling i framtiden.

CdeS

En fin modell av "Bohuslän"

En mycket välbyggd och vacker modell av ångaren "Bohuslän" överlämnades den 9 maj till Sällskapet Angbåten. Donatorn och byggherren heter Yngve Skoog och han berättade att han lagt ner ca 700 timmar på bygget.

Det är en verkligt proffsig byggd modell som Sällskapet fått, men så är också Yngve Skoog modellbyggare till yrket och tidigare anställd på Sverres, Sveriges största modellbyggarverkstad. Som underlag för modellbygget har Yngve haft en Billing Boat ritning, men sedan har han kompletterat ritningen genom att ofta gå och titta på riktiga "Bohuslän" och genom studier av olika foton. Modellen

är därför nära nog intill 100% uppdaterad och i exakthet lika vår båt. Vindskyddet på bryggan finns naturligtvis med, ingen kapp över luckan på fördäck, "ögonbrynen" finns med och i den inbyggda cafeterian står borden dukade.

Sven-Hugo Bengtsson, som varit med i Sällskapet sedan starten 1965, fick glädjen att på Sällskapets vägnar mottaga modellen. Tyvärr kunde inte Bertil Vogl närvara efter sin operation. Det är Bertil som haft alla kontakter med Yngve Skoog och besökt herr modellbyggaren i dennes hem. Som en ringa återtjänst till Yngve överlämnade Sven-Hugo Dag Alméns

bok om "Bohuslän" och Wilhelm Hanssons Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år samt en bekräftelse på att Yngve Skoog nu är medlem i Sällskapet. Sven-Hugo tackade donatorn och sade att han hoppades att modellen skulle kunna placeras på hedersplats i matsalen. Samtidigt önskades Yngve och hans fru välkomna ombord på någon av våra turer. Fru Skoog hade rest med "Bohuslän" under en kapten Andersson eller var det Johansson någon gång under 1940-talet.

BENGT FLIESBERG



Modellbyggaren Yngve Skoog (t h) överlämnar den fina modellen av s/s "Bohuslän" till Sällskapet Angbåten kassör Sven-Hugo Bengtsson. Foto Bengt Fliesberg.

De stora bjässarna

THE WONDERFUL STORY OF THE SEA heter en bok som utgivits av Odhams Press Limited i London. Boken saknar uppgift om tryckår men av innehållet att döma torde den ha tillkommit i slutet på 1940-talet eller möjligen i början på 1950-talet. Som så många liknande publikationer spänner även denna över stora tidsperioder och skiftande områden inom sjöfarten.

I den historiska exposén över fartygens utveckling återfinnes bl a en del uppgifter om äldre passagerarångare och om de stora giganterna som tävlade om Atlantens blå band "The Blue Riband" före andra världskriget.

"Mauretania" från 1907 var 790 fot lång och mätte 30.695 brutton. Hon nämns som ett exempel på den tidens kolslukande fartyg. Hon brände nämligen på full fart 1.000 ton kol per dygn. För att klara av denna bränslekonsumention erfordrades 250 eldare och lämpare. Tyvärr lämnar boken inga uppgifter om fartygets maskineri. Tänk vilket hopplost jobb att hantera dessa enorma kvantiteter kol och vilka eldrum som måste ha funnits. Och tänk på all slagg och aska som skulle forslas bort! - För all del, det var inte mycket bättre i de mindre fartygen heller. Läs Ove Allanssons "Här soglar Manfred Nilsson"! Där ges en realistisk beskrivning av livet i eldrummet på de vanliga ångbåtarna. En större båt med tre pannor och nio fyrar och en

kolförbrukning av 30 ton per dygn hade bara sex eldare och en eller två lämpare. Det innebar hantering av uppemot fem ton kol per man och dygn plus hantering av slagg och aska.

I allmänhet utgjorde leveransen av och jungfruresan för dåtidens jättefartyg i passagerartrafik en nationell manifestation av stora mått. Det pågick ju nämligen en mycket hård konkurrens om passagerarna på linjerna över Atlanten mellan brittiska, franska, holländska och tyska rederier. Ett undantag från denna ordning uppstod emellertid beträffande "Queen Elizabeth". Hon lämnade varvet den 26 februari 1940, d v s i början av andra världskriget. Fartyget var då inte färdigrustat. Resan gick till New York, där hon ställdes i ordning som trupptransportfartyg. Under kriget transporterade hon 811 324 man och tillryggslade 492 635 miles. Under tjänsten som trupptransportfartyg befordrade hon på varje resor omkring 15 000 man, vilket skall jämföras med kapaciteten i civil linjefart som uppgick till cirka 2 300 passagerare. Det noteras att fartyget framfördes utan eskort eftersom hon gjorde drygt 30 knop och därför var mycket svåråtkomlig för angrepp både från ytgående och undervattensgående fartyg. Men det fanns krafter inomboards. Maskineriet utvecklade omkring 200 000 hästkrafter. Detaljer om maskineriet saknas i artikeln. Däremot redovisas sådana upp-

gifter beträffande systerfartyget "Queen Mary".

"Queen Mary", som levererades 1936, var utrustad med fyra turbinaggregat vardera bestående av en högttrycksturbin, två medeltrycksturbiner och en lågttrycksturbin samt kondensor allt grupperat kring gemensam växel. Ångan för dessa fyra aggregat alstrades av 24 vattenrörspannor. Tre pannor erfordrades dessutom för hjälpmaskinerna och övrigt behov av ånga. Panntrycket uppges ha varit 400 lbs/sqin, d v s cirka 28 kg/cm². Pannornas kapacitet anges med att de förmådde avkoka 400 ton vatten till ånga per timma. Pannorna var försedda med överhettare så att temperaturen före ingången i maskineriet var omkring 370°C. Uppgifter om bränsleförbrukning och bunkerråd saknas men antalet brännare som skulle matas var 168. Bunkertankarna var utformade som "dubbelskrov" längs sidorna och det tog åtta timmar att fylla dem. Som kuriosum kan slutligen nämnas att vardera turbinaggregat innehöll inte mindre än 257 000 blad "every one of which was fitted by hand". Fartyget gjorde 32 knop och mätte 80 773 tons brutto.

Fransönnen tävlade som bekant om "det blå bandet" bl a med den omskrivna linern "Normandie", som senare förstördes ge-

Ytterligare ett sätt att navigera

Vi har i olika sammanhang berättat om navigering i tjocka förr i världen innan radarn blev allmänt förekommande även i de mindre fartygen. Vem minns inte Ove Allanssons festliga skildring av tjuren Hannibal som på Vätterns strand fungerade som mistlur iland.

En annan variant av navigation i skärgården i svår tjocka berättas oss av Stener Johanneson i Grundsund:

Två män beordrades ner i maskinrummet för att hämta var-

sin pyts med lagom stora kol. De ställde sig sedan på var sin sida av backen och kastade kolbitar tvärs ut från fartyget.

Plaskade det på båda sidor var det positivt för vidare försiktig framfart. Slog kolbiten däremot i sten var det fara å färde och man fick ta det försiktigt och hålla ut mot den fria sidan. Hur man betedde sig när kolbitarna på båda sidor träffade berg förmler historien inte. Förmodligen gjorde man nog bäst i att stoppa. "Kolradarn" hade väl sina svagheter.

Det kanske bör nämnas att det allra vanligaste hjälpmedlet var s k kurstabeller. Det var listor över fartygets ruttor med noggrant angivna kurser och gångtider för varje del av färdvägen. Man skulle alltså i princip kunna köra efter kompass och klocka. Naturligtvis var det inte alls så enkelt som det låter med tanke på vad vind och ström kan ställa till med.

SHB

nom brand i New York. "Normandie" drovs turboelektriskt. Generatorerna utvecklade 160 000 hästkrafter.

När man läser om dessa enorma ångmaskinsanläggningar inser man lätt att förutsättningen för att kunna hålla dem i drift var god tillgång på billig bränsle. Frågan är väl om det någonsin går att åstadkomma lika stora mobila maskinsanläggningar för ångdrift med fasta bränslen även om sådana bränslen skulle kunna finnas att tillgå till mycket låga priser. Nej, skall man tänka sig eldning med fasta bränslen får det nog röra sig om små muselobjekt i storlek jämförbara med "Färjan 4" eller museijärnvägarnas ånglok.

SHB



Turbinångaren "Queen Mary", Längd 312 m och bredd 36 m. Maskinstyrka 160 000 hkr. Fartyget ligger sedan 1967 som hotell och museum i Long Beach, Kalifornien.

Båtar runt omkring

FÄRJAN 4 har i år haft 18 gångdagar från den 21/4 till 7/10. Huvuddelen av turerna har varit beställningar. Några stadsvandringar med färjan har det tyvärr inte blivit i år.

På grund av muddrings- och bryggarbeten har färjan inte kunnat ligga i Lilla Bommen under hela segligningsäsongen. Tack vare välvillig inställning från Gøtenius Varv, fick färjan istället ha sin bas på varvet. Under oktober kommer färjan att dockas på Gøtenius för bottenbesiktning.

STORMPRINCESS har också varit bortkörd från Lilla Bommen. Hon fick istället låna sin gamla plats bland de andra bogserarna hos Stormking på Ringön. Bogseraren har under året använts för några fisketurer för beställare.

INLAND berättade vi lite om i förra numret. Vi undrade också vad som hänt med båten under senare tid.

Svaret på frågan fick vi från Kai Bredesen i Skien, Norge, som skickade oss ett tidningsurklipp. Där berättas att "Inland" sänktes i Frierfjorden, söder om Forsgrunn, den 11 november 1988.

För några år sedan hade båten köpts tillbaka till Telemarken och avsikten var att bygga om den från lastbåt till sin ursprungliga skepnad som passagerarbåt. Båten var dock i betydligt sämre skick än vad Selskapet Inland

hade räknat med. En restaurering kostnadsberäknades till 9 miljoner kr. Valet föll därför på att istället sänka båten.

AINA är nu nedskrotad. Bekräftelse på detta har vi fått från Skrot & Avfall på Ringön, som utförde jobbet.

I Angbåten 61 skrev vi en del om "Aina" i artikeln om Bröderna Edmans motorbåtar, men en snabbrepetition av båtens historia kanske är på plats:

Båten var byggd 1911 vid Bergsund i Stockholm som motorslup för Fortifikationsförvaltning-

en. Placeringen var Karlsborg och namnet "Vanäs". 1928 kom hon till Bröderna Edmans linje Tjuvkl-Mårstrand och fick namnet "Bris". 1937 blev hon "Aina" på Charles Ericssons linje Salt-holmen-Brännö-Rödsten. Styrso-bolaget övertog verksamheten 1974 och året därpå såldes hon till sin siste ägare Björn Tobin och trafiken Hälleviksstrand-Käringön. En nog så tuff linje för lilla "Aina". Konstigt att hon lämnades till skrot. Trots sin ålder var hon välskött och hade säkert kunna finna nya arbetsuppgifter.

"Aina" nymålad och grann på slipen i Hälleviksstrand den 28 aug 1986. I år blev hon nedskrotad. Foto Stefan Westerberg.



TINGVALLA, Karlstads hamns gamla isbrytande bogserare, rapporteras nu ha överlämnats till Angfartygs AB Polstjärnan som gåva. Den officiella rapporten från skeppsregistret är dock något gammal, eftersom överlämnandet redan skedde vid ångbåtsmötet i Karlstad sommaren 1988! Bakom de nya ägarna står den ideella förening, som ju även äger Vänerens Segligningsstyrelses gamla ångare "Polstjärnan".

"Tingvalla" levererades 1920 från Karlstads Varv till Värmlands Rederi AB. Då drevs hon av en ångmaskin på 300 hk. I mitten av 1940-talet övertogs hon av Karlstads hamn. 1960-61 motoriserades hon med en fem-cylindrig Seffle tändkulemotor på hela 510 hk. Och det är väl den som gör båten unik idag.

Motorer ingick i en serie på tre likadana motorer, varav den ena hamnade som reservmotor till "Tingvalla". Tändkulemotorer byggdes oftast med en eller två cylindrar, men även tre- och fyrcylindriga motorer var inte helt ovanliga. Men femcylindriga torde vara ganska unikt. Vår egen "Stormprincess" är ju maskinellt sett imponerande med sin tvåcylindriga Skandia på 210 hk.

NYA STYRSUBATEN, som byggs vid Oskarshamns Varv närmar sig nu sin fullbordning. Leveransen beräknas ske i slutet av december. Den nya båten är konstruerad speciellt med tanke på gång i is och har ett mycket kraftigt stålskrov. Med dimensionerna 34,15 x 7,55 m blir den särklassigt störst bland styrsöbåtarna.

Ombord blir det en stor sittsalong med 200 platser och på övre däck ett café med 80 platser. Max kapaciteten blir 450 passagerare. En Caterpillarmaskin på 950 hk skall ge 12 knops fart.

SNABBATAR FÖR HAMNTRAFIKEN har av Eriksberg beställts vid Hasse Westers Mek Verkstad vid Oxevik och Jordfall på Bokanäset. De båda båtarna skall sättas in på en ny linje Lilla Bommen-Rosenlund-Lundbystrand-Lindholmen-Eriksberg. Planerad trafikstart är den 15 april 1990.

Båtarna blir 18,1 m långa och 4,7 m breda. Med 800 hk och två valtenjetaggregat är farten beräknad till 24 knop. Antalet passagerare blir 60. Båtarna byggs i lättmetall och blir av enskrovs-typ.

För trafiken har dispens beviljats från gällande fartbegränsning i hamnen. Styrso-bolaget kommer att driva båtarna på entreprenad för Eriksberg. Den nya linjen kommer att ersätta den nuvarande Lindholmsfärjan, som kommer att läggas upp.

KOSTERTRAFIKEN har genomgått stora förändringar i sommar. När Bohustrafiken upphandlade båttrafiken till Kosteröarna, antogs Koster Marin som ny entreprenör istället för det hittillsvarande Koster Trafik.

För den nya trafiken inköpte Koster Marin katamaranen "Biskopsbussen", byggd 1977, från Fosens Trafikklag i Trondheim. Efter motorbyte fick den namnet "Kostersund". Med sidotillägg och ombordstigning på akterdäck är den inte lika smidig som

enskrovsbåtar med stävtillägg. I sommartrafiken var "Walona" inhyrd och turisterna kompletterades även med den nya taxibåten "Koster Express". För att klara trafik även under isvintrar kommer bilfärjan "Kosterfärjan" att byggas om med salong även på däck.

Koster Trafik gav dock inte upp kampen om sommarresenärerna. Med en taxa som låg något under Bohustrafikens konkurrensade man framgångsrikt om främst utflyktsresenärerna. Koster Trafik körde med inhyrda "Silverfjord", som med sina 17 knop är lika snabb som "Kostersund".

Koster Trafiks Haldenbåt "Ide-fjord" såldes till Stockholm för trafik på Trosa. Linjen Strömstad-Smögen lades ner och "Kosterö" flyttades över till Haldenlinjen i somras. Därmed försvann hela kustlinjen Strömstad-Smögen-Skärhamn. Den sydligaste delen hade tidigare trafikerats av "Walona" som sålts till Kosterbåt i år.

De äldre kosterbåtarna "Svanö" och "Stjärn" har under säsongen använts för en del beställningsturer.

I höst har vi hört att Koster Trafik är konkurshotad. Koster Marin har problem med ekonomin eftersom konkurrensen i somras gav för lite intäkter. För att lösa detta problemet hotas nu kosterborna av ett minskat trafikutbud i vinter. Man kan ju stilla undra vad kosterborna vunnit på bytet av trafikentreprenör? □

SJÖFARTSMUSEET I GÖTEBORG

PASSAGERARTRAFIK FÖRR OCH NU

UTSTÄLLNINGAR HÖSTEN 1989

- 3/9 - 3/12 **TITANIC**
En utställning om Titanic-katastrofen 1912 från Sjöhistoriska museet i Stockholm.
- 28/10 - 3/12 **FARTYG** - Marinmålaren Holger Olsson.
- 2/12 **GÖTEBORGS HAMN 1840 - 1990**
Den nya basutställningen om hamnen öppnas.
- 9/12 - 4/2 1990 **MEDELTIDA BÅTBYGGERI** - en utställning från Medeltidsmuseet i Stockholm.
- Januari 1990 **OSTINDIEFARAREN GÖTHEBORG**

I anslutning till Titanic-utställningen föreläser Titanic-kärfaren Claes-Göran Wetterholm i museets filmsal.

Söndagen den 3 sep kl 15.00 Fri entré.
Söndagen den 8 okt kl 13.00 Entré 20 kronor.
Söndagen den 19 nov kl 13.00 Entré 20 kronor.

Öppettider 1 september till 30 april:

Tisdag-lördag	12.00 - 16.00
Söndag och helgdag	11.00 - 17.00
Onsdagkvällar	18.00 - 21.00

För övrig information se dagspress

Karl Johansgatan 1-3, S-414 59 Göteborg, telefon 031-61 10 00

SJÖFARTSMUSEETS ONSDAGSKVÄLLAR HÖSTEN 1989

Museets filmsal kl 19.00

PASSAGERARTRAFIK FÖRR OCH NU

- 27 sep **REDERI AB GÖTA KANAL**
Brittmar Brax från rederi AB Göta Kanal kåserar och visar bildspel.
- 4 okt **SVENSKA LLOYD**
Filmkväll med filmer från 1969 om Svenska Lloyds Englandstrafik.
- 11 okt **SVENSKA AMERIKALINJEN**
Filmkväll med filmer från resor med m/s GRIPSHOLM och m/s KUNGSHOLM på 1950-talet.
- 18 okt **STENA LINES PASSAGERARTRAFIK**
Föredragshållare från Stena Line.
- 25 okt **PADDAN 50 ÅR**
Christer Johansson från Paddan AB visar Paddan-filmen från 1959 och berättar om dagens trafik.
- 1 nov **ÖSTERSJÖTRAFIKEN INFÖR 90-TALET.**
Pelle Norberg, regionchef för Silja Line, Linköping.
- 8 nov **STYRSÖBOLAGET OCH SKÄRGÅRDSTRAFIKEN**
Gunnar Söderberg från Styrsöbolaget.
- 15 nov **SKANDINAVIAN SEAWAYS (tidigare DFDS Tor Line)**
Bertel Hedelius berättar om dagens passagerartrafik till England och Holland.
- 22 nov **KUSTTRAFIK FÖRR OCH NU**
Ingvar Kronhamn berättar om trafik på Bohuskusten.
- 29 nov **EMIGRANTTRAFIKEN FRÅN GÖTEBORG UNDER 1800-TALET**
Manne Dunge från Sjöfartsmuseet berättar om emigranttrafiken och Wilson Line.
- 6 dec **GÖTEBORGS HAMN 1840 - 1990**
Thomas Thieme från Sjöfartsmuseet visar den nya basutställningen.