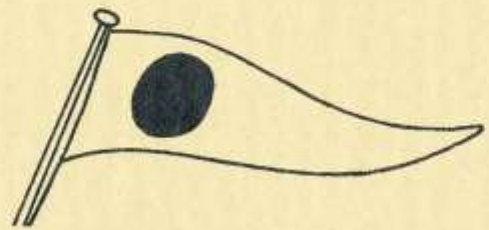


ÅNGBÅTEN



Årg 22 • Oktober 1986 • Nummer

65

Ångbåten 65

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 telefonvarare — 031-15 15 01.
Telefon till ång BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglationssäsong: 031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppbron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg tel 031-16 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.

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

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kr per år.

Omslagsbilden

Ångaren BOHUSLÄN sedd akterifrån under veteranångfartygsmötet i Göteborg i juli 1976. Teckning: Sven-Anders Boman.

☆

ÅNGBÅTEN 65 var klar för tryckning 23 september 1986 och trycktes i en upplaga av 2.100 exemplar av Inform Trycket.

☆

Årsmöte 25 oktober

Lördag 25 oktober är samtliga medlemmar i Sällskapet Ångbåten välkomna till årsmötet som hålls i Sjöfartsmuseets filmsal kl 13.00. Förutom årsmötet blir det kaffe med dopp och förhoppningsvis även visning av diablader från sommarens verksamhet.

Innehåll

- 3 Sommarturerna med BOHUSLÄN
- 6 FÄRJAN 4 åter i trafik!
- 7 ASTREA (svar på fråga i förra numret)
- 8 En f d Marstrandbåts undergång
- 10 Ny båtlinje Strömstad—Smögen
- 11 Ångbåtsrestauratören berättar
- 14 Mittuppslag med ångaren BOHUSLÄN
- 16 Förbindelser med Danmark
- 18 Slutet för vattentångångaren UNDEN
- 21 MARIEHOLM restaurang i Göteborg
- 22 Historien om ADMIRAL NACHIMOV
- 24 Nytt fiskemuseum på Höns
- 25 Båtar runt omkring
- 26 Utflyktsresan till Stillingsön

Senaste nytt

Lördag 13/9 utfördes årets sista beställningstur som gick till Marstrand. På kvällen samma dag hölls den traditionella avslutningsfesten för de aktiva medlemmarna ombord vid kaj i Göteborg. 54 deltagare åt havskräfter, pratade, dansade och hade roligt ombord.

Måndag 22/9 förhalades BOHUSLÄN från Stenpiren till Skeppsbron kaj 17, där hon kommer att ligga i avvaktan på höstens planerade varvsbesök för bottenbesiktning och bottenmålning. I nästa nummer kommer vi att rapportera mer om vinterns arbeten ombord. Är du intresserad av att arbeta ombord? Kom i så fall ner till BOHUSLÄN en måndags- eller torsdagskväll och tala med resp arbetsledare ombord.

Premiärturen

Årets premiärtur skedde den 8 maj och blev en traditionell skärgårdstur. Trots att regnet strilade ner mest hela dagen, hade det femtiotal som hörsammat vår inbjudan en trevlig resa. Emedan det tycks råda en viss osäkerhet om vilka som egentligen är inbjudna till premiärturen vill styrelsen passa på att göra ett förtydligande om saken. Sällskapet bjuder in de personer eller företrädare för firmor som speciellt har gynnat oss på ett eller annat sätt den senaste tiden, samt personer inom nyhets- och informationsväsendet. Att vara medlem i Sällskapet eller ha en eller flera andelar, leder alltså inte till någon inbjudan till premiärturen!

Sekreteraren

Sommarturerna med BOHUSLÄN



Passagerarna går iland i Marstrand från ångaren BOHUSLÄN på söndagsturen den 10 augusti 1986. Foto: Gunnar Söderberg.

Sommarturerna med ångaren BOHUSLÄN hade en passagerarbeläggning som överskred förväntningarna. Detta får väl sägas bero på tre orsaker. Dels var sommaren ovanligt solig och regnfattig även om det under långa perioder var ganska blåsigt med svala nordvästliga vindar. Dels fick turerna bra draghjälp av lokalradions turistsändningar som på både svenska och engelska flera gånger per dag annonserade sommarturerna med BOHUSLÄN. Vi får tacka lokalradion och vi hoppas innerligt att sändningarna återkommer nästa år. Den tredje orsaken torde vara en förbättrad annonsering tillsammans med Styröbolaget i G-P, där vi hade en annons under rubriken "Nöjen" varje onsdag. I G-Ps "Dagboken" med dagsaktuella evenemang fanns BOHUSLÄNs turer nämnda.

Kvällsrundturerna

De traditionella rundturerna i Göteborgs skärgård onsdagskvällar hade i somras en medelbeläggning på 197 betalande resenärer i BOHUSLÄN (1985: 115 st). Sex gånger — 25/6,

2/7, 16/7, 6/8, 13/8 och 20/8 — inträffade det att BOHUSLÄN gick fullsatt med 300 resenärer. Den 16/7 var STYRSÖ inkallad som extrabåt och den 13/8 och 20/8 gick SILVERTÄRNAN som extrabåt så att de som inte fick plats i BOHUSLÄN kom ut på en skärgårdstur ändå.

Sämsta resan med BOHUSLÄN var den 11/6 med 25 resenärer.

I somras återkom musiken ombord till onsdagsturerna, vilket tydligen uppskattas av resenärerna. Många ringer oss innan resan för att få reda på vilken musik som spelas ombord. Ibland märker man dock tyvärr att besättningen ombord inte gillar att musiken kan bestå av ett stort antal personer. Men eftersom musiken ombord inte kostar oss några pengar i gager får vi åtminstone bjuda på lite ätbart ombord. Kan gnyPELLARNA ombord lösa musikfrågan på ett bättre sätt så kontakta gärna turistmakarna.

Marstrandsturerna

Söndagsturerna till Marstrand hade i medel-



Trötta passagerare i mellandäcksgången på hemresan från Marstrand den 10/8 1986.
Foto: Gunnar Söderberg.

tal 325 sålda enkelresor (1985: 175 st). Bästa resan var den 10/8 med 429 enkelresenärer och sämsta den 6/7 med 143 enkelresenärer. Vi har valt att redovisa antalet som enkelresenärer eftersom vi säljer både enkla och tur och returbiljetter. Tur och returresor ju bara enkel väg med BOHUSLÄN. Delar man antalet enkelresor med två får man det teoretiska antalet tur och returresor.

Nösunds- och Käringösturerna

Dagsutflykterna den 15/6 och 17/8 drabbades båda av dåligt väder. Turen den 15/6 gick som planerat till Nösund, där en guidad rundvandring i samhället ingick. Resan hade lockat 246 enkelresenärer.

Resan till Käringön den 17/8 drabbades av kraftig vind och sjöoch kunde ej fullföljas som planerat. Efter anlöpet av Marstrand valdes inre leden öster om Tjörn och genom Skåpesund och Stigfjorden till Nösund som fick bli dagens resmål. Även om BOHUSLÄN hade kunnat ta sig till Käringön hade det inte gått att komma därifrån med rådande vindförhållanden. På resan medföljde 134 enkelresenärer.

Norra Bohuslän

En nyhet i somras var enkelresorna Göteborg—Gravarne (eller Kungshamn som det nu kallas) måndag 21/7 och Lysekil—Göteborg måndag 28/7. Turerna hade tillkommit genom att BOHUSLÄN skulle tillbringa en vecka i norra Bohuslän och i annat fall hade fått gå tom i båda riktningar. Genom turerna fanns möjlighet att resa på BOHUSLÄNS gamla trad hela vägen till Gravarne (den 28/7 fanns anslutning med SOTEN från Gravarne till Lysekil). Resultaten den 21/7 blev 136 sålda biljetter och den 28/7 115 biljetter. Resultaten var oväntat bra. I Gravarne fanns anslutning med snabbuss till Göteborg.

På kvällsrundturen från Fjällbacka och Grebbestad den 23/7 såldes 239 biljetter. Kvällsturen den 25/7 som hade planerats att gå från Bovallstrand fick ändras till Hunnebostrand, eftersom det ej gick att få kajplats i Bovallstrand. Från Hunnebostrand reste 267 personer.

Söndagen den 27/7 gick BOHUSLÄN Lysekil—Smögen samt en rundtur från Smögen genom Sotekanalen och åter. Anlöpet av Hovenäset måste slopas eftersom plats ej kunde



BOHUSLÄN vid Nösunds brygga på Orust den 15 juni 1986.
Foto: Dag Almén.

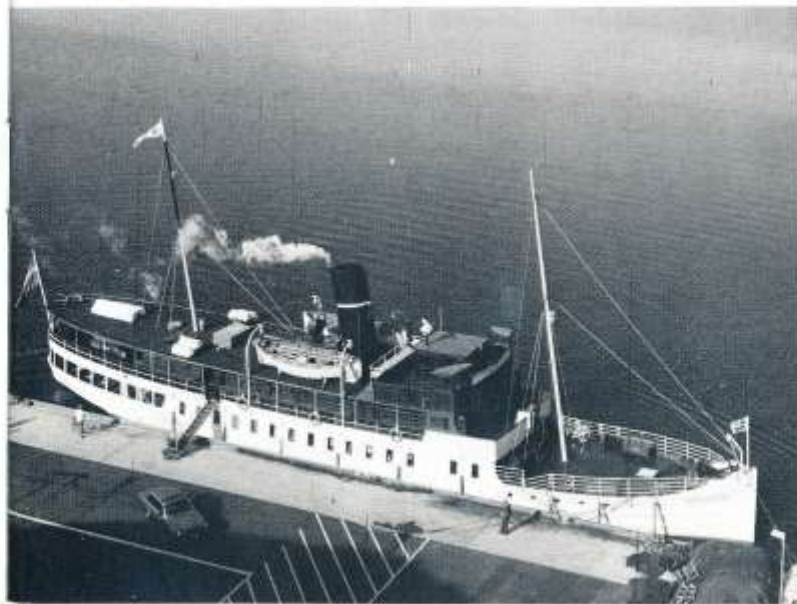
garanteras vid bryggan. Totalt reste 349 enkelresenärer med BOHUSLÄN. Vi vågar nog påstå att ångaren BOHUSLÄN är populär i de kustsamhällen som besöktes under veckan.

Fallens Dag

Den traditionella lördagsturen till Fallens

Dag i Trollhättan gick den 19/7 och var som vanligt fullsatt, dvs 300 resenärer i var riktning. De som hade rest med båt upp fick resa med BJs ångtåg tillbaka och vice versa. Biljetter till resan såldes endast av G-P Resetjänst.

GS



BOHUSLÄN vid ångbåtskajen i Grebbestad den 24 juli 1986.
Foto: Dag Almén.

FÄRJAN 4 åter i trafik!



FÄRJAN 4 under ånga igen för första gången sedan 1979! Bilden togs vid Klippans ångbåtsbrygga under provturen den 16 mars 1986. Foto: Åke Karlsson.

I förra numret av Ångbåten berättade vi om att Sjöfartsmuseet ville få FÄRJAN 4 gångklar till den 19 mars då det skulle hållas en museikonferens. Vi kunde inte lova bestämt att färjan skulle kunna bli klar i tid, men tack vare energiskt arbete från en liten grupp i maskin och på däck blev ångfärjan klar i tid.

Den 10 mars stacks det fyr i pannan för första gången sedan 1979. Under veckan slutmonterades maskineriet och pannan provtrycktes med godkänt resultat. Maskinisterna hann även med att måla maskinrummet och maskineriet. På däck skedde målning av de nya fönsterkarmarna i överbyggnaden samt montering av långsofforna. Den 16 mars gjordes en provtur med FÄRJAN 4 för att Sjöfartsinspektionen skulle kunna göra slutbesiktning. Allt utföll till belåtenhet och det efterlängta passagerarfartygscertifikatet utfärdades.

Den 19 mars var den stora dagen då vi skulle köra deltagarna i "Museiveckan". Vi

hämtade dem vid Klippans ångbåtsbrygga för en tur över till Eriksberg där deltagarna åt lunch. Därefter vidare till Fartygsmuseet i Lilla Bommen och slutligen därifrån till Fiskhamnen. Första uppdraget var lyckligt genomfört.

Under våren upptog ångaren BOHUSLÄNS värrustning alla krafter och färjan fick därför ligga stopp i Lilla Bommen. I slutet av maj blev det åter fart ombord i färjan. Namnet målades på långsidorna av överbyggnaden och sofforna målades kaktusgröna igen efter att sedan tio år tillbaka ha varit senapsgula. Den 24 maj var färjan uthyrd till Styrsöbolaget för att på kvällen gå som teaterfärja mellan Rosenlund och Lindholmen. Under tiden 19/4-15/6 spelades Tjechovs ofullbordade stycke i Lindholmens stora verkstadshall och trafiken dit upprätthölls med motorfärjan DAN BROSTRÖM. Den 24 maj ville dock besättningen på motorfärjan vara ledig och vi fick chans att köra med FÄRJAN 4 istället. Teaterbesökarna blev glatt överraskade när



FÄRJAN 4 vilade sig vid sitt gamla färjeläge vid Residensbron mellan teaterturena till Lindholmen den 24 maj 1986. Foto: Åke Karlsson.

"Fyrn" dök upp vid Rosenlund. Ångfärjan gick tre turer innan föreställningen och två returresor vid teaterns slut omkring midnatt.

Sedan maj har FÄRJAN 4 p g a tidsbrist måst ligga stopp i Lilla Bommen. Det är ju tyvärr så att så länge vi har svårigheter att hålla BOHUSLÄN fullt bemannad blir det omöjligt att även hålla FÄRJAN 4 bemannad. Bemanningsfrågan är för närvarande Sällskapet Ångbåtens stora överskuggande problem.

Men som tur är tar BOHUSLÄNS seglationsäsong slut någon gång och då finns ju möjlighet att åter ha FÄRJAN 4 under ånga. Hittills är det beslutat att hamrundturer skall köras söndagarna den 21/9, 28/9, 5/10 (Museernas Dag) och 12/10. Turlistan för färjan ser ut så här:

Från Lilla Bommen	11.30	12.30	13.30	14.30
↓ Lindholmen	11.45	12.45	13.45	14.45
↓ Fiskhamnen	12.00	13.00	14.00	15.00
↓ Residensbron	12.15	13.15	14.15	15.15
Till Lilla Bommen	12.20	13.20	14.20	15.20

Under hösten skall FÄRJAN 4 även utföra en del beställningsturer för Sjöfartsmuseet. □

ASTREA

I förra numret av Ångbåten undrade vi var bilden på kanalångaren ASTREA var tagen. Befälhavaren Ulo Hindebo i m/s WILHELM THAM kände förstas platsen och ringde därför redaktionen. Han berättade att det var Klämmans nivåsluss i Östgötadelen av Göta kanal och ASTREA var på västgående när bilden togs.

Vi slog upp Klämman i Svensk Lots del IV från 1972, som beskriver platsen på följande sätt vid västgående:

"Slussen Klämman ligger i en skarp S-krok och är svår att passera. Spring bör hållas klart att använda vid angräning av slussen. Lystringssignal avgives och direkt genomfart är möjlig vid jämnvatten som råder under huvuddelen av seglationsäsongen. När slussen vid högt vattenstånd i sjön Asp-lången, utnyttjas visas rött sken från trafiksignalen på södra sidan då slussen är upptagen. Då signalen är släckt är infart tillåten. På en sträcka av ca 7 kbl (1,3 km) väst om Klämman sluss är kanalen mycket krokig och den som saknar lokalkännedom bör iakta stor försiktighet."

En f.d. Marstrandsbåts undergång



M/S ORUST passerar genom Marstrands hamn 1905. Efter leveransen sattes hon in på linjen Göteborg—Gullholmen. Foto från Dag Almén.

I Ångbåten nr 63 berättade jag om fyra f.d. Marstrandsbåtar, som finns kvar än idag. De lär fortfarande vara fyra till antalet, men då jag skrev min artikel fanns det faktiskt fem, även om den femte mer var att betrakta som värdelöst vrak. Den 26 oktober 1985 sänktes vraket på 700 m djup i en fjord norr om Stavanger. Mystiskt — eller hur? Så här ligger det till:

Från en man vid namn Alf Kristiansen på Karmøy i närheten av Haugesund fick jag i våras ett intressant brev med dramatiska foton. De föreställde ett illa medfaret skrov, som bogseras ut och sänks i Nedstrandsfjorden. Någon återuppbyggnad av det historiskt intressanta fartyget var inte att tänka på, då det legat upplagt och rostat i hela 13 år. Vad kan det ha varit för sorts flytetyg under svensk flagg? Jo — Marstrandsbolagets lilla lastmotorfartyg ORUST, som byggdes vid Eriksbergs Mek Verkstad år 1905.

Jag tecknade hennes historia i Ångbåten nr 26 och avslutade min artikel med följande rader: "Hur länge hon fanns kvar i Norge, vet jag inte. Hon kanske fick ett oväntat långt liv — vem vet?" Och 80 år blev fartyget faktiskt, även om ålderdomen var skröplig.

Om fartygets förehavande under norsk flagg skriver Alf Kristiansen så här:

September 1922

Inköpt av De Nordiske Fabrikker A/S i Fredrikstad och omdöpt till DENOFA I. Gick med last till och från fabriken. Bruttotonnaget var då 57 ton.

April 1932

Såld till A/S Alva, Spjærøy, Fredrikstad och omdöpt till ALVA II. Gick i fraktfart på Östlandet.

Maj 1936

Ombyggd och fick troligen också ny motor. Mätte nu 46 brt.

Bilderna på föregående sida: VIMAR sänks i Nedstrandsfjorden öster om Karmøy och norr om Stavanger den 26 oktober 1985. Foto: Alf J Kristiansen.

Maj 1938

Såld till Hans Sæbø i Bergen och användes som fraktbåt i huvudsak på Vestlandet. Fick behålla sitt namn.

1940

Såld till Nils Halvorsen A/S Porsgrunn. Om döpt till MIRJAM IV. Gick i lasttrafik mellan Porsgrunn och Oslo. Ombyggd följande år och mätte då 49 br t.

November 1953

Såld till Trygve Tveita, Røyksund med Hauge-sund som hemort. Användes för det mesta som fraktbåt på Vestlandet, men gjorde också enstaka resor på Østlandet och Oslofjorden under namnet VIMAR.

Maj 1955

Såld till Johan Naustvik, Normedal, fortfarande registrerad i Haugesund med namnet VIMAR.

Juli 1964

Såld till John Jørgensen i Haugesund.

September 1969

Såld till Ragnvald Lodden, Torvastad, Hauge-sund, gick nu för det mesta med sandlaster i Haugesundsområdet och låg tidvis upplagd.

1973

Såld till Paulsen Mek Verkstad, Kopervik på Karmøy, men fortfarande registrerad i Haugesund. Ågaren drev en liten verkstad, men byggde också kajer. Det var meningen, att

VIMAR skulle användas som arbetsbåt vid kajbyggena, men man fick så många andra arbetsuppgifter, att fartyget blev liggande överksam vid Nygård på Karmøy. VIMAR började förfalla och rosta sönder. Hon liknade snart mest ett vrak. Man kunde slå hål i skrovet med bara ett slag av släggan. Innan hon den 26 oktober 1985 bogserades ut för att sänkas, togs motorn ut och masten avlägsnades.

M/S ORUST

Då det var mer än 12 år sedan jag skrev om det lilla motorfartyget ORUST, kanske det kan vara lämpligt att i korta drag rekapitulera, vad som stod att läsa i Ångbåten nr 26.

M/S ORUST byggdes vid Eriksbergs Mek Verkstad 1905. Hon sjösattes i mars och levererades i slutet av året till Marstrands Nya Ångfartygs AB. ORUST var skärgårdsbåtsflottans första motorfartyg och drevs av en encylindrig tändkulemotor av märket Avance. Den installerades av Marstrands Mek Verkstad, som var agent för J V Svenssons Motorfabrik i Stockholm. Det lilla lastfartyget var endast 21,64 m långt och 4,48 m brett, och den driftsbiliga fotogenmotorn om 50 hk gav fartyget en blygsam fart av 7-8 knop.

ORUST såldes 1921 till Axel Brynolf i Göteborg och året därpå till Norge. Vad som sedan hände, har ju Alf Kristiansen berättat för oss.

DAG

Ny båtlinje Strömstad – Smögen

Sommaren 1987 återupptar Kostertrafik båttrafiken på linjen Strömstad-Smögen, en linje som inte har trafikerats sedan 1963 då ångaren GÖTEBORG gjorde sista resan på sträckan Göteborg-Smögen-Strömstad-Oslo. I slutet av augusti i år gjorde Kostertrafik två provresor med SILVERFJORD på den nya linjen.

När trafiken startar på allvar nästa år kommer linjen att trafikeras sex dagar i veckan med en nyinköpt båt som levereras i juni från det nuvarande rederiet AB Stockholms Skärgårdstrafik, vanligen kallat Blidöexpressen. Båten som nu heter SJÖBRIS ersätts med ett nybygge nästa år. SJÖBRIS, som är byggd

1978 vid Marinteknik i Öregrund, kommer att döpas om till KOSTERÖ. Hon är 31,8 m lång, tar 270 passagerare och gör 19 knops fart. Ombord finns kaféservice.

På resorna mellan Strömstad och Smögen kommer man att anlöpa Havstensund, Grebbestad och Fjällbacka. Restiden beräknas till 3 tim 40 min. Kostertrafik räknar med att grupprearrangörer skall lockas av den nya linjen som även bör bli en naturlig fortsättning på båtluffarpaketet mellan Göteborg och Smögen.

Ångbåtsrestauratören berättar

Hur gick det till i intendenturen i kust- och skärgårdsbåtarna förr?

Med den frågan i huvudet hälsade jag på hos Paul Andersson, som kunde berätta åtskilligt från sin tid i Marstrandsbolagets och Bohuslänska Kustens båtar.

Paul var restauratör i först ALBREKTSUND, sedan GÖTEBORG och OSLO omväxlande med att han arbetade för andra restauratörer i bl a LYSEKIL under en period från början av kriget till mitten av femtiotalet.

Det gick till så berättar Paul, att rederiet antog en restauratör som drev intendenturen med hjälp av egna anställda. Restauratören, eller restauratrisen, hade inget ekonomiskt mellanhavande med bolaget annat än att hålla med besättningsmaten – frukost, middag och kvällsmat.

Paul var restauratör sommartid, från maj till slutet av augusti. Resten av året var

det i allmänhet så lite passagerare att en ensam person kunde hålla dem med mat. På höstarna kunde båten ibland gå helt utan passagerare, men det fanns desto mer gods. Under sommaren kunde det istället vara så fullt att alla som ville äta inte fick plats i matsalen trots flera sittningar.

I ALBREKTSUND hade restauratören två anställda – kokerska eller kock och en servitris. Alla hade bostad ombord. Under dessa år gjorde båten oftast en enkelresa mellan Göteborg och Gravarne per dag, så man bodde ombord ena natten och hemma andra. Ofta anställdes extra folk tillfälligt och det var över huvud taget stor omsättning på personal i intendenturen. Villkoren var rätt hårda och man fick inte bli förvånad om t ex kocken hade försvunnit en dag, då gällde det att improvisera.

I de båda oslobåtarna var det ytterligare



Någon ur intendenturpersonalen i Marstrandsbolagets ångare WESTKUSTEN gräver i isboxen som stod placerad på fördäck. Foto från Birgit Nilsson.

två personer i intendenturen, en "mässpojke" och en servitris.

Lunch och middag, nej det hette diné, det var ju finare, äts mest av sommargäster och folk på dagsutflykt berättar Paul. Det var framförallt dessa som åt i matsalongen på däck och ofta kom de direkt efter avgången och beställde bord. Kustens folk beställde oftare in smörgåsar och öl eller kaffe. Det var också mest det som serverades i försalongen. Om det var mycket passagerare ombord kunde man göra i ordning en bricka med smörgåsar och dricka och sälja ute på däck.

Invånarna i strännane hade inte så många möjligheter att gå ut och få sig ett glas, så när ALBREKTSUND låg i Gravarne brukade det ofta komma ner fiskare som kunde sitta i timtal och språka i försalongen, med en halva vin eller en pilseer. Kanske en stor Alingsås mörka, Alingsås Bryggeri hade nederlag intill Skeppsbron och levererade mycket till båtarna.

Det var inte så lätt att beräkna åtgången på mat och det gick inte att hålla stora förråd ombord. Kött köpte Paul alltid färskt av Algot på Magasinsgatan, och lade det i isboxen på fördäck, där iskarlen gjorde sin leverans

varje morgon fartyget låg inne. Ofta fick man komplettera förrådet hos slaktaren Johansson i Smögen, och all fisk köptes i Gravarne eller Lysekil. Vid sådana tillfällen fick man acceptera att båten kanske försenades en liten stund.

Matsedel för LYSEKIL 1951, med fartygets nya silhuett på framsidan, visar vilket sortiment man normalt skulle åstadkomma i det trånga köket. Smörgåsbordet till lunchen bestod av smårätter på assletter som serverades vid bordet. Varmrätten var i allmänhet något fint kött med säs och kokta grönsaker. Något speciellt rederiperson användes inte i dessa fartyg enligt Paul.

I mitten av femtiotalet var Paul trött på att arbeta hårt hela sommaren och började istället segla i långfart. Tiden i Marstrands- och Bohusbåtarna hade i alla fall gett många mustiga och dråpliga minnen.

Finns det någon som kan och vill berätta om ångbåtsrestaurationen under ännu äldre epoker?

SW

m/s Lysekils matsal rekommenderar:

LUNCH

Kl. 9—10.15—11.30

Smörgåsbord o varmrätt Kr. 4,75

DINÉ

Kl. 15.30—16.45—18

S o s varmrätt o dessert : Kr. 4,75

Efter sista lunch o diné endast a la carte.

A LA CARTE

Matjesill m lök o grädd

Stekt eller kokt spätta

„ „ „ mekrill

1/2 Kyckling m sallad
Kall rostbiff m potatissallad
Bilshiek m lök
Femöring m ägg
Kalvkotlett m grönsaker
Fläskkotlett

Glacé m frukt
Frukt sallad

Bullitt m ägg
Filbunke

ÖL, VATTEN ETC.

Öl	—65	Kaffe	—75
Vichy, sockerdr.	—65	Wienerbröd	—25
Solo, Tonic	—70	Småkakor	—40
Pommac	—70	Bakelser	—50
Ramlös	—70	Thecomplé	1,75
Vermouth		Ishe	1,—

Mittuppslaget

Mittuppslaget är en pampig bild med ångaren BOHUSLÄN medan hon ännu tillhörde Marstrands Nya Ångfartygs AB. Platsen är Smögen, årtalet troligen 1938 och bilden har vi fått från Charles de Serves, som är en av de nutida däcksmännen i BOHUSLÄN.

Detaljer att notera är att man körde utan vindskyddet på bryggan, det kanske var en lugn och varm dag. Friholtarna är ganska korta och de som är placerade på fördäck är upphalade vertikalt, istället för horisontellt som vi har dem nu för tiden. Flaggor syns inte alls på bilden men vi förmodar att flaggan i aktern var hissad. Att BOHUSLÄN var koleldad när bilden togs är det väl ingen tvekan om.

Smögen började trafikeras av Marstrandsbolaget 1886 och trafiken pågick till 1962.

Sommaren 1938 gick BOHUSLÄN expressurer från Göteborg dagligen utom måndag

kl 8.00 och var framme i Smögen kl 13.50. Åtterresan gick från Smögen kl 14.40 med ankomst Göteborg kl 21.00. Det var säkert ett påfrestande program som bara inkluderade en halvtimmars uppehåll i Gravarne som var slutstation.

Vintertid hade BOHUSLÄN ett lugnare program: Från Göteborg tisdag och fredag kl 8.00 med ankomst Smögen kl 16.50 och vidare till Gravarne för övernattnig. Dessa turer var, till skillnad från expressurerna, även avsedda för gods och det kunde ofta förekomma förseningar i turlistan. Onsdag och lördag gick BOHUSLÄN från Gravarne kl 7.00 och anlöpte Smögen en kvart senare för att slutligen vara i Göteborg kl 16.00. Söndag alternerade BOHUSLÄN med ALBREKTSUND på en resa tur och retur Göteborg—Marstrand.

1938 var biljettpriset Göteborg—Smögen 22 kr i 1:a klass och 15 kr i 3:e klass. Tur och retur biljett kostade 33 resp 22 kr.



Det var så, att en ko kalvade ombord i WESTKUSTEN en dag i slutet av trettio-talet, och innan kon gick iland på Stenpiren passade akterstaderstaderskan på att mjölka henne. Staderskan visste väl att man gör finfin kalvdans på förstas-dags råmjölk, eller kanske använde hon den i pannkakor. Foto från Einar Lyrstrand.



Förbindelser med Danmark



Göteborg. M.S. "Kronprinsessan Ingrid"

När nutidsgöteborgaren tar Stenafärjan till Frederikshavn som en första etapp på semesterresan eller för att handla eller enbart för att "åka båt" är det ganska osannolikt att vederbörande ägnar en tanke åt hur det var förr i tiden. Vi är så vana vid att se dessa superfärjor enkelt och smärtfritt manövrera in och ut i hamnan trots att de i storlek kan jämföras med Amerikabåtarna under deras storhetstid. Men hur var det förr i tiden? Hur länge har reguljär trafik bedrivits och av vem?

En utomordentlig skildring av sjöfarten mellan Göteborg och Frederikshavn har Claes Krantz skrivit i en liten bok som heter **BANDET ÖVER KATTEGATT**. Boken är utgiven 1951; tryckt av Rundqvists Boktryckeri på papper från Grycksbo Pappersbruk med klichéer från Goes Klichéanstalt och bunden av Nils Lindes Kungl Hovbokbinderi. Boken trycktes i 1 500 exemplar och tillägnades dåvarande Drottning Ingrid av Danmark.

Bland de många uppsatserna kan man bl a läsa en resebeskrivning från 1830-talet berättad av den danske reseskildraren G F Ur-

sin. För att ta sig från Göteborg till Frederikshavn fick han först bege sig ner i Göteborgs hamn för att "ragga" upp ett skepp med lämplig destination och vars befälhavare var villig att ta med passagerare. När detta väl lyckats återstod själva överfarten. Ursin hade otur med både väder och vind. Skepparen kunde inte gå in till Frederikshavn eller landätta honom vid Skagen utan resan fick fortsätta ända till Klitmøllen på västra Jylland där skepparen hörde hemma. Där gick det att gå in!

Sedan viss utflyktstrafik från hamnar på svenska västkusten förekommit etablerades den reguljära trafiken den 17 augusti 1873 med träångaren **VULCAN**. Året därpå insattes två ångfartyg på linjen så att daglig trafik kunde upprätthållas. Den ena av dessa ångare var **ALBERT EHRENSVÄRD**, som sedermera skulle övergå i Bohuslänska Kustens ägo och trafikera linjen Göteborg—Kristiania. Detta ger oss ett begrepp om storleken på de fartyg som inledde den reguljära trafiken till Frederikshavn — fartyg som således var av ungefär **BOHUSLÄNS** storlek.

Konjunkturerna för rederiet växlade under årens lopp bl a beroende på utbyggnaden av järnvägarna. Danskarnas stambana från Frederikshavn söderut mot Hamburg medförde ett uppsving under det att tillkomsten av den svenska västkustbanan innebar motsatsen. Huvudmannaskapet för rederiet växlade mellan svenska och danska bolag.

1924 avvecklade DFDS sin trafik, som uppehållits under 38 av de 51 år som förflutit sedan starten. Under första världskriget kunde trafiken inte upprätthållas på grund av minifaran. När danskarna sålunda drog sig ur frederikshavntrafiken steg ett svenskt rederi in på arenan nämligen det välkända Hallandsbolaget, som satte in de vackra ångaren **NAJADEN** på linjen. Som jag nämnt i ett annat sammanhang kommer jag väl ihåg detta fartyg som hade sin kajplats vid Skeppsbron ungefär där **BOHUSLÄN** har sin vinterförtöjningsplats. **NAJADEN** skulle komma att uppehålla ända fram till den 1 juli 1936, då det nya och för linjen särskilt byggda motorfartyget **KRONPRINSESSAN INGRID** togs i bruk.

Rederiaktiebolaget Göteborg—Frederikshavn-Linjen skilde sig nog en del från övriga rederier inte bara därigenom att det ägdes av både svenska och danska intressenter var bl a de båda berörda kommunerna ingick. Det må vara tillåtet att citera följande ord av Claes Krantz:

"**KRONPRINSESSAN INGRID** som nu trafikerar linjen, har mindre merkantil än ideell bakgrund för sin tillkomst. Hon har inte för inte blivit ett slags symbol för praktiskt nordiskt samarbete. Bakom hennes tillkomst ligger inte i första hand genomarbetade ekonomiska beräkningar utan önskemål från enskilda och organisationer, vilkas förnämsta tanke varit att föra Nordens folk närmare varandra, att stimulera till inte blott materiellt utan även kulturellt utbyte mellan Danmark och Sverige."

GFL, som linjen snart började kallas, blev populär. Så kom en mörk tid; andra världskriget som omöjliggjorde all trafik. Fartyget låg upplagt i Göteborg. Mot slutet av kriget deltog hon i krigsfänge- och flyktingtransporter som Röda Korsfartyg. Det dröjde ända till den 23 maj 1946 innan Frederikshavnlinjen åter öppnades.

Efterkrigstiden innebar att fartyget blev för litet. För att öka kapaciteten beslöt man att förlänga fartyget med 8 meter. Arbetet

utfördes av Burmeister & Wain under hösten 1950. Samtidigt fick **KRONPRINSESSAN INGRID** en ny skorsten. Det blev därför ett nytt fartyg med annorlunda silhuett som därefter korsade Kattegatt.

Många färgstarka personer var naturligtvis involverade i verksamheten i och kring **GFL**. Låt mig bara nämna en: den legendariske befälhavaren kapten Gunnar Jönsson, som alltför tidigt rycktes bort av döden. Kapten Jönsson satte en ära i att alltid låta sitt fartyg hålla tiderna. Hur han lyckades med detta är en gåta. Men han gjorde det. Och då skall vi hålla i minnet att radar var ett okänt hjälpmedel under de första åren. Åsyna vittnen har berättat om hur kapten Jönsson i tjocka med kronometer och kurslista i hand helt suveränt förde sitt fartyg genom skärgården och in i hamn. Men han höll styvt på tiderna: landgången togs prick på sekunden.

GFL hade sin kajplats vid Skeppsbron — kaj 18 — och några särskilda anordningar fanns inte med undantag för några mindre lokaler i varuskjuet — Paraplyn — och en liten bilklaff vid kajkanten. Det fåtal personbilar som kunde tas ombord kördes in från sidan på akterdäck och uppställdes där under resan. I förhållande till nuläget torde man utan överdrift kunna påstå att förhållandena då var idylliska. **GFL** var i alla fall en institution som alla göteborgare kände till och uppskattade.

Hur det gick sedan känner väl de flesta av oss till. **GFL** utvecklades och skaffade flera och större fartyg med framför allt större lastkapacitet. I början av 1960-talet började konkurrenterna dyka upp. Det var en dansk som hette Ludvigsen som först charterade ett danskt fartyg vid namn **ØSTERSØEN** och tillhörande 66-selskabet. Det hade gått i trafik på Bornholm. Här skulle det gå mellan Göteborg och Skagen. Resultatet var dåligt och tillgängligt kapital för litet så det såg ut att bli ett hastigt slut på företaget. Men då dök en herre vid namn Sten A Olsson upp. Och hur han har förvaltat sitt pund kan vi beskåda i Göteborgs hamn idag. Men som sagt så har det inte alltid sett ut. En liten uppfattning om utvecklingen av tonnage på linjen kan man få om man tittar på det flygfoto som Stena låtit göra över ett av deras fartyg sida vid sida med vår **BOHUSLÄN**.

SHB

Slutet för vattentångaren UNDEN



UNDEN vid Donsö den 7 februari 1984. Foto: Bertil Söderberg.

Jag visste att HMS UNDEN såldes i maj 1983, men vart hon tog vägen kände jag inte till. Inte förrän jag fick syn på henne på utsidan av piren i Donsö hamn. Då den gamla tankångaren intresserade mig beslöt jag att titta lite närmare på henne.

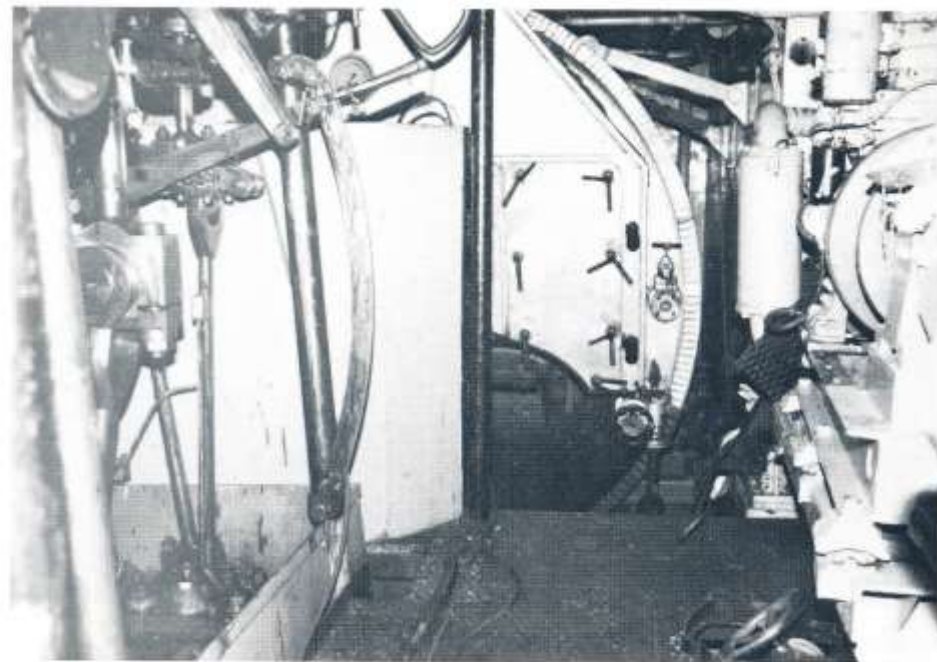
Den 7 februari 1984 tog jag skärgårdsbåten från Saltholmen med destination Donsö. Isen hade ännu inte lagt sig, den kom några veckor senare, och vädret såg ut att bli bra vilket resulterade i en fin resa med den nästan tomma skärgårdsbåten. UNDENS ägare Oljola AB, hade givit mig tillstånd att gå ombord och fotografera.

UNDEN låg förtöjd utanför prämen MARIANNE på hamnpirens utsida. Vår MARIANNE hade kommit ifrån var det ingen som visste. Prämen bara låg där en morgon fick jag veta av en man som kom springande och undrade om jag var ägare till den. Jag kunde förstå hans undran eftersom jag gick runt och tittade på den gamla rostiga prämen. Mitt mål var som sagt Flottans f d vattentransportånga-

re UNDEN. Den nästan 40-åriga ångaren var i förhållandevis gott skick, visserligen flagnade färgen på sina ställen och tidens tand hade gjort sitt sedan underhållet blivit minimalt.

UNDEN levererades 1946 från Ekensbergs Varv i Stockholm till Kungliga Flottan. Hon var 37 m lång, 7,01 m bred och hade ett djupgående på 3 m. Framdrivningsmaskinen var en tvåcylindrig ångmaskin på 225 ihk som fick sin ånga från en koleddad ångpanna med två eldrör. Maskinens kapacitet gav ångaren en fart av 9-10 knop. Fartygets displacement var 500 ton.

De sista åren som "aktiv" tjänstgjorde UNDEN som stationärt vattenförråd i Skredsvik utanför Uddevalla. För egen maskin hade hon inte varit igång sedan slutet av 1960-talet. Efter att blivit utstrangerad såldes hon i maj 1983 och köptes därpå av Oljola AB på Donsö, som planerade att bygga om henne till bunkerbåt. Planerna var långt framskridna men



Interiörer från maskinrummet. Foto: Bertil Söderberg den 7/2 1984.

kunde inte förverkligas p g a för höga ombyggnadskostnader. Vad som återstod för gamla UNDEN var skärbrännarna. Att driva henne som koleddad ångbåt var ju helt orealistiskt, så UNDEN såldes till skrotning på gamla Öresundsvarvet i Landskrona. Tillammans med prämen MARIANNE gjorde så UNDEN sin sista resa till Landskrona dragen av bogserbåt.

Så slutade UNDEN sina dagar på sommaren 1984. Men allt från UNDEN blev inte skrot. Ångmaskinen räddades av Rubens Maskinhistoriska Samlingar i Götene, pannan togs om hand av Faktorimuseet i Eskilstuna.

Styrsöbolaget i Göteborg visade intresse för maskinen och ångpannan för att sättas in i m/s STYRSÖ byggd som ångbåt 1907. Det visade sig dock att maskinen var för svag och hela projektet inte ekonomiskt försvarbart. Gamla STYRSÖ som ångbåt igen hade varit trevligt att beskåda när hon stävar ut på sina charterturer på somrarna.

Åter till mitt besök ombord. Maskinrummet tilldrog sig mitt största intresse. Tyvärr så fungerade inte den ditdragna sladdlampan, utan det blev till att treva sig omkring på





UNDEN skrotas på Öresundsvarvet i Landskrona 1984. Foto: Örjan Kronwall.

durken tills ögonen vände sig vid dunklet därnere. Den lilla ångmaskinen stod där och såg ut som den var nästan ny och bara väntade på maskinisten som skulle sätta den i arbete. För om maskinen stod ångpannan med kol utrunnen på elddurken från kolboxarna. Allt var i sin ordning: kolskyffeln och en bors-te stod prydligt vid kolboxen och väntade på att användas. Men ingen eldare eller maskinist uppenbarade sig, bara en nyfiken ångbåtsdiggare med kameran i hand för att föreviga det som byggdes en gång för nästan 40 år sedan.

Inredningen var mycket enkel med 2- och 4-manshytter för besättningen och något större enmanshytter för befälet. Spisen i byssan var koleldad och pentryt för befälsuppassaren minimalt. Likaså bryggan var i mycket enkelt utförande. Man kan förstå ett en ombyggnad till modern standard skulle kosta mycket även om fartygets tankar och skrov var i mycket gott skick.

BERTIL SÖDERBERG

Däcksöverbyggnaden akterut på UNDEN. Foto: Bertil Söderberg 7/2 1984.



MARIEHOLM restaurang i Göteborg



Svenska Amerika Liniens forna passagerarångare MARIEHOLM anlände till Skeppsbron i Göteborg den 11 maj efter att under nära ett års tid legat för ombyggnad till restaurangfartyg.

MARIEHOLM köptes hösten 1984 av Ångfartygs AB Marieholm för 1.160.000 kr. Säljare var Fredric Donner i Helsingfors som året innan hade förvärvat henne för 150.000 kr. Således en bra affär för honom. Bakom det nya bolaget står en företagarförening där intresserade företagare har fått köpa in sig för 30.000 kr i insats. De bidrager därmed till bevarandet av fartyget samtidigt som de får tillgång till klubblokaler ombord. Ombord finns även en restaurang dit allmänheten har tillträde.

Ångaren har byggts om för sina nya uppgifter vid Falkenbergs Varv. Vid köpet av henne var hon plundrad på det mesta av fasta och lösa inventarier. Men redan under tiden som stabsfartyg för marinen skedde stora ombyggnader av passagerarutrymmena ombord. Under ombyggnaden i Falkenberg har i stort sett allt inombords, utom maskineriet, fått byggas upp på nytt för att passa den nya verksamheten. All inredning är alltså nyskapad men man har försökt återge något av den gamla atmosfären ombord. Företagarföreningen disponerar de två undre däck,

medan allmänheten har tillgång till A-däck där entré och bar finns samt promenaddäck med matsal och uteservering.

Inför resan till Göteborg gjordes ångmaskineriet gångklart för att hon skulle kunna gå för egen maskin. Arbetet krävde åtskilliga arbetstimmar eftersom någon ordentlig konservering av maskineriet inte hade utförts vid upplägningen 1980. Fartyget drivs av en ovanlig trecylindrig compoundmaskin på 950 ind hkr. Ånga levereras från två oljeeldade pannor.

Om MARIEHOLM åter kommer igång för egen maskin lär väl stå skrivet i stjärnorna. Klart är dock att ångaren utgör ett trevligt inslag i stadsbilden vid Skeppsbron/Stenpiren.

MARIEHOLM byggdes i Odense 1934 för Svenska Amerika Liniens östersjötrafik från de östbaltiska staterna till Stockholm. 1940 övertogs hon av svenska marinen som förbindelsefartyg och blev senare stabsfartyg för chefen för kustflottan. 1977 sålde marinen fartyget och hon gick en tid mellan Strömstad och Sandefjord med passagerare. Hon kom sedan en kort tid till linjen Köpenhamn-Malmö innan hon lades upp i Malmö 1980 och vandaliseringen ombord började.

GS

Historien om ADMIRAL NACHIMOV

När vi nåddes av nyheten att ett ryskt passagerarfartyg på kvällen den 31 augusti 1986 hade sjunkit i Svarta Havet, varvid ca 400 människor miste livet, visste förmodligen inte så många att en gammal passagerarfartygare för alltid lämnat världshaven.

Genom att passagerarfartyget ADMIRAL NACHIMOV (eller NAKHIMOV) sjönk efter en kollision utanför Novorossijsk, försvann en allt att döma det sista i drift varande av de gamla amerikafartygen med kolvångmaskiner.

Fartyget byggdes ursprungligen för tyska rederiet Norddeutscher Lloyd, Bremen. Ett rederi som grundades redan 1857 genom sammanslagning av tre mindre tyska ångbåtsrederier. Norddeutscher Lloyd rekonstruerades efter första världskriget och byggde ett flertal atlantbåtar, varav BERLIN senare ADMIRAL NACHIMOV var en.

Fartyget fick vid stapelavlöpningen den 24 mars 1925, vid varvet Bremer Vulkan i Vegesack, namnet BERLIN (NB 614). Fartyget ingick i den flotta av atlantångare som Norddeutscher Lloyd byggde upp igen efter första världskriget. Dock tillhörde BERLIN ett av de mindre fartygen i denna flotta med sina 15.286 BRT.

BERLIN utrustades med två tripplar på tillsammans 12.000 IHP (8.827 kW). Detta val av framdrivningsmaskineri förväntas något, då det redan 1925 var allmänt känt att kolvångmaskinen nått gränsen för sin förmåga att kunna ge en snabb överresa till Amerika. Och detta med att kunna korsa Atlanten snabbt var redan 1925 mycket viktigt. Så BERLIN gjorde sig aldrig känd som någon aspirant till det blå bandet. Med sina 16 knop fick hon lämna tävlandet om denna trofé till sina större medsysstrar inom rederiet (både Norddeutscher Lloyds BREMEN och EUROPA har varit innehavare av det blå bandet).

BERLIN gick, från jungfruressan den 26/9 1925, i trafik mellan Bremerhafen och New York anlöpande även Southampton, Cherbourg alt Le Havre. Hon användes även i kryssningstrafik, vanligen kryssningar till olika huvudstäder i Norden. Men hon gjorde

också två Västindienkryssningar 1931.

Fartyget hade rak stäv, ingen back, då A-däcket var förlängt framför bryggan. På detta däck var förmasten och två livbåtar placerade, här fanns också två öppningsbara portar — en öppningsbar port fanns även här under på B-däck. Bryggan var mätad brun, alldeles bakom den reste sig den förliga skorstenen. Aktra skorstenen var också placerad långt förut, mittemellan bryggfronten och akterändan på båtdäcket. På båtdäcket fanns två små livbåtar, två båtar för transport mellan fartyget och land vid ankarliggande, samt 12 stora livbåtar. Samtliga båtar var målade bruna. Det fanns ännu ett däck ovanför båtdäck, över befälsinredningen och passagerarnas allmänna utrymmen och bakom den aktra skorstenen.

Promenaddäcket var inglasat i halva sin längd för passagerarnas bekvämlighet. A-däcket var öppet i hela sin längd och fortsatte förbi promenaddäcket ända ut i aktern. Längst akterut hade fartyget ett litet däckshus.

BERLIN hade svart skrov med vita överbyggnader och mattgula skorstenar. Framdrivningsmaskineriet bestod av två tripplar som drev var sin propeller, tillsammans utvecklade maskineriet 12.000 IHP (8.827 kW). Ångan producerades av fyra dubbel- och två enkeländade cylindriska ångpannor.

Passagerarantalet var 257 i 1:a klass, 261 i turistklass och 361 i 3:e klass. Besättningen uppgick till 326 personer.

Inredningen och hytterna var av mycket god klass. 1:a klasshytterna var särskilt lyxigt utrustade. Fartyget var också välförsett med publika utrymmen. På båtdäck låg verandan i vilken stora skjutdörrar kunde öppnas ut till däck. På detta däck låg också en blomsteraffär och fartygets radiostation. Resten av 1:a klass publika utrymmen låg på promenaddäck. Akterut låg rökrummet och två passager i vilka baren och ett kaffekök var placerade. Framför detta låg fartygets bibliotek. Ytterligare förut fanns läs- och skrivrummen placerade, vilka delades av



BERLIN som lasaretsfartyg under kriget. Foto från SST.

casingen till maskinrummet. Här framför var den stora allmänna hallen och en mindre ingångshall placerade. På C-däck låg den stora matsalen. Fartyget hade också en särskild barnmatsal och salonger för privata sällskap placerade på detta däck. Fartyget var i allt mycket lyxigt utrustat och erbjöd en god komfort för sina passagerare.

BERLIN gick i amerikatrafik, med avbrott för en del kryssningar, tills dess hon lades upp i Bremerhafen i oktober 1938.

I maj 1939 gör hon två kryssningar för något som kallas "Kraft genom glädje" (Kraft durch Freude).

Den 17 juli inträffar en pannexplosion ombord då fartyget befinner sig utanför Swinemünde. Detta inträffar just då BERLIN skall övertagas av tyska marinen och medför att 17 personer omkommer.

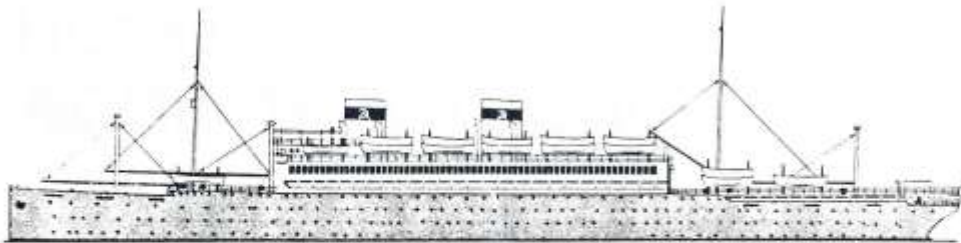
BERLIN repareras i Hamburg och ombyggs till lasaretsfartyg för den tyska marinen. Hon insätts för att hämta hem sårade soldater, som från Ryssland sändes över Finland till Norge för att därifrån hemtransporteras. BERLIN kunde enligt uppgift ofta ses inom vår neutralitetsgräns under kriget. 1944 blir BERLIN bostadsfartyg. Den 1 februari 1945 sjunker BERLIN efter en kollision med minor utanför Swinemünde.

1947 bärgar ryssarna BERLIN och för fartyget till Warnowvarvet i DDR, där hon repareras och ombyggs. Hon får efter denna ombyggnad ett lite annorlunda utseende då påmasterna framför bryggan tas ned och hon förses med korta vida skorstenar. Man får förmoda att inte mycket av den ursprungliga lysen ombord återstår efter alla händelser som fartyget genomgått sedan 1939.

Ryssarna döper nu om fartyget till ADMIRAL NACHIMOV, ett namn som hon övertar efter en lastbåt som överförs till polska handelsflottan där hon får namnet KOSCIUSZKO. Lastbåten var förresten också ångbåt, byggd 1939 i Bremen under namnet REINFELS och försedd med en kvadruppel med lågtrycksturbin.

I maj 1957 överlämnas ADMIRAL NACHIMOV till ryska statsrederiet Black Sea Shipping Co i Odessa. Hon har nu ett tonnage på 17.053 BRT. ADMIRAL NACHIMOV sätts nu in på Black Sea Steamships expresslinje mellan Odessa, Eupatoria, Yalta, Novorossijsk, Tuapse, Sochi, Sukhumi, Poti och Batum.

Den 31 augusti 1986, 45 minuter efter avgång en kl 22.30 från hamnen Novorossijsk kolliderar ADMIRAL NACHIMOV med bulklastaren PJOTR VASEV ex CARRIANNNA ORCHID (byggd 1981 i Japan och inköpt i okt 1985 och



för tillfället lastad med spannmål). Vid kollisionen, som inträffade på styrbordssidan mellan pann- och maskinrummen, revs ett 90 kvm stort hål upp. Fartyget sjönk på endast 7-8 minuter och ligger nu på 47 meters djup.

Totalt fanns vid olyckstillfället 1.234 personer ombord, av dessa utgjorde 346 personer besättningen. Enligt kända uppgifter räddades 836 personer av tillskyndande fartyg. Men 116 personer påträffades döda och 282 personer saknas fortfarande.

Sovjetiska myndigheter har arresterat kaptenerna på båda fartygen.

Tekniska uppgifter för ADMIRAL NACHIMOV

Byggt 1925 av Bremer Vulkan, Bremen (NB 614) för Norddeutscher Lloyd, Bremen som BERLIN.

L 6 a 174,30 m, bredd 21,04 m, djup 11,81 m, BRT 17.053.

Maskineri: Två trippelångmaskiner tillverkade vid byggvarvet. Cylinderdiam 870, 1430, 2 st LT 1660 mm, Slaglängd 1500 mm. Maskinstyrka tillsammans 12.000 IHP (8.827 kW). Oljeeldade pannor.

Fart 16 knop.

Signalbokstäver UKDD

Passagerarantal 1.100. Hyttplatser för 879 passagerare. Besättning 346 personer.

Nytt fiskemuseum på Hönö

I somras invigde Föreningen Kusttraditioner sitt nya museum i Hönö Klova hamn. Föreningen bildades 1982 för att dokumentera verksamheten kring fiske och båtbyggeri i Öckerö skärgård. Vid starten fick man hand om kågen GG 180 Fågel av Grötö. 1984 övertog man Albin Nilssons Mek Verkstad längst ut i Hönö Klova fiskehamn. Byggnaden har sedan ändrats för att passa verksamheten

Vem var Admiral Nachimov?

Admiral Pavel Stepanovitj Nachimov (1802-1855) var född i Smolenskguvernementet och var lite av Rysslands Lord Nelson. Han deltog i många krig mot turkarna och förde även befäl i Östersjön, men fick sin odödlighet genom att leda försvaret av Sevastopol i Krimkriget, där han stupade vid en inspektion i frontlinjen.

Källförteckning:

Passenger and Cruise Liners 1982, Offerpace Ltd 1982.

Arnold Kludas, Die grossen Passagierschiffe der Welt, band III, Hamburg.

A G Horton White, Ships Of The North Atlantic, London.

Laurence Dunn, Passenger Liners, London, Norddeutscher Lloyds jubileumsbok.

Soviet Merchant Ships.

Tidningsartiklar i DN och SST.

Ett flertal årgångar av Lloyds register.

Text: LARS-OLOF HANSSON

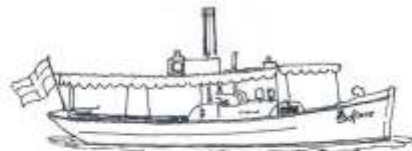
som museum. I museet har man samlat fotografier och redskap från fiskerinäringen. Där finns också en fin samling modeller av fiskebåtar

Nu i höst är museet öppet lörd-sönd kl 14-18, men längre fram i vinter blir det troligen ändrade tider. Ring gärna tel 968994 och kolla aktuella tider.

Båtar runt omkring

SOFIERO heter en liten ångslup som har hemmahäma i Laholm sedan förra sommaren. Ägare till ångslupen är Sven-Olle Svensson, bryggmästare och ägare till Sofiero Bryggeri i Laholm. I sommar har SOFIERO endast använts sporadiskt p g a tidsbrist, men ägaren har planer på turer på Lagan för allmänheten i framtiden. Åtminstone 1988 då både bryggeriet och ångslupen fyller 100 år.

SOFIERO har tidigare använts som nöjesbåt på Kinda kanal under namnet ANNA, men är ursprungligen byggd för timmerbogsring. Ångslupen, som är byggd i trä 1888, är nio meter lång och tre meter bred. Pannan är oljeeldad och maskinen uppges vara på ca 35 hkr. Hon gör sex knops fart och får ta 12 passagerare.



Nya SILVERTÄRNAN levererades den 28 februari från Djupviks Varv till Styrsöbolaget. Fartyget, som är byggt i lättmetall, är förstärkt för gång i is och fick under den svåra isintern verkligen bekänta färg. SILVERTÄRNAN är 30,1 meter lång och 7,7 meter bred. Inredningen i båten är betydligt elegantare än i bolagets tidigare nybyggen. Stolarna är tygklädda och durkarna har mjuka heltäckande mattor. På övre däck finns ett café med 48 sittplatser vid bord, pentry, styrhytt samt ett öppet akterdäck. Den stora salongen på huvuddäck har 150 sittplatser med fällbara bord på framförvarande ryggstödsbaksida. Sitsarna är fällbara för att underlätta städningen. Skotten är i ljus laminat med mahognylister och i caféet finns ett stort öppningsbart skylight av teak.

Fartyget drivs av två Volvo Penta-dieslar på tillsammans 734 hkr som via reduktionsväxlar är kopplade till två ställbara propellrar från J W Berg. Även bogpropeller finns. Omfattande arbeten har lagts ner för att få en låg buller- och vibrationsnivå ombord. Ekonomifarten ligger på 12 knop medan max-

farten ligger på 14 knop. Antalet passagerare är 297. SILVERTÄRNAN trafikerar linjerna från Saltholmen till södra skärgården.

BRANDBÅT II, för de flesta mer känd som flodsprutan, hade av Göteborgs Maritima Centrum gjorts körklar till mitten av augusti när deltagarna i Tall Ships Race anlände till Göteborg. Sedan 1976 har flodsprutan legat överksam vid Fartygsmuseet i Lilla Bommen. Det var därför inte utan viss spänning som de två gamla Nohabdieslarna från 1931 startades.

ISVANIA, d v s f d Ångbåts AB Ferms gamla lastfartyg FRYKEN har köpts av Göteborgs Maritima Centrum för 450 tkr. Fartyget har under de senaste åren tillhört Alvar Olsson som haft fartyget registrerat i Panama. Hon var i drift ända tills i våras och har sedan dess legat upplagd i Köpenhamn. Avsikten är att hon nu skall gå för egen maskin till Göteborg.

FRYKEN är byggd 1938 i Aalborg och är i stort sett oförändrad genom årens lopp. Fartyget är 64 m långt och 10 m brett. Lastförmågan är 1 225 ton dw. Huvudmotorn är en Atlas Polar dieselmotor på 800 hkr. FRYKEN kommer att ingå i det planerade Maritima Centrumet i Göteborg.

HAMNFÄRJAN II eller "Spårvagnen" i Marstrand har av Kungälv kommun överlåtits på föreningen Färjans Vänner. Föreningen har börjat planera för det framtida omhändertagandet av färjan.

GAMBRINUS V heter en slup hemmahörande i Marstrand. Hon byggdes 1866 på Lindholmen, nr 171, som PRINS OSCAR, ett namn som nu kommer att återupptas. Båten levererades till Ångslupsbolaget Union i Stockholm för lokaltrafik. Efter ägarbyte användes hon som öbåt under många år och övertogs i fjol av Berndt Hurtig i Marstrand, där hon ligger bakom varvet på Koön.

(Fortsättning på sidan 27!)

Utflyktsresan till Stillingsön

I sommarturistlistan annonserades en resa söndagen den 24 augusti med m/s STYRSÖ till Stillingsön på Orust ostsidan. Vi tyckte att resan lät intressant och beslöt att följa med. Väderprognosen hade utlovat en kall nordlig vind och regnekurar. Ett trettiotal resenärer trotsade väderprognosen och in-fann sig på Skeppsbron strax före avgång klockan nio. De flesta av resenärerna tillhör-de de verkliga entusiasterna som ofta finns med som stampassagerare i BOHUSLÄN oavsett vädret.

Idén med resan var att följa en del av Bohuslänska Kustens Uddevallstrad som trafikerades fram till 1948 av de välkända ångarna VALBORG, UDDEVALLA, ROBERT THORBURN och expressångaren KUNG RANE. Några av ångarna såldes dock innan det bittra slutet för Uddevallstraden. Under resan med STYRSÖ skulle vi även anlöpa några av de kvarvarande bryggorna längs traden.

STYRSÖ följde den inre leden över Björkfjorden och genom Brunskärsleden. Vid det lilla fiskeläget Brunskär stoppade förr Bohuslänska Kustens båtar för båt. D v s att eftersom det inte fanns någon ångbåtsbrygga på ön stoppade man ångaren för att småbåtar skulle kunna borda för utbyte av gods och passagerare. Även vid Långö och Hättan stoppade bohusbåtarna för båt.

Resan med STYRSÖ gick vidare genom Instö rännan, runt Älgö gavel och ut på Hakefjord. Det utlovade regnet höll sig borta och istället sken solen. Den kalla nordliga vinden gjorde att det var bäst att vistas inom-bords eller i lä på akterdäck.

Strax före klockan tolv passerade vi Höviksnäs på Tjörn, som förr var den första bryggan efter Göteborg (ett fåtal turer gick dock via Marstrand). Innan Tjörnbroarnas tillkomst 1960 var Höviksnäs knutpunkt för trafiken till Tjörn landvägen. Härifrån gick passbåt till Stenungsund och busslinjer till samhällena på Tjörn. Ångbåtsbryggan vid Höviksnäs finns fortfarande kvar men eftersom det grundat upp ordentligt vid bryggan avstod vi från att göra ett anlöp med STYRSÖ.



Nästa brygga på traden var Lilla Brattön och vi girade in i viken på öns västsida. Vid bryggan låg GRANITA, som sköter trafiken till Stenungsund och Almön. Befälhavaren Ingemar Svensson i STYRSÖ gjorde ett elegant tillägg vid bryggnocken så att vi kunde göra ett kort besök iland. Lilla Brattön tillhör SKF:s verkstadsklubb som har ett stort antal stugor på ön. När vi besökte ön verkade dock säsongen vara slut för året.

STYRSÖ fortsatte resan och gick öster om Stenungsö, förbi Steungsbaden och anlöpte den gamla ångbåtsbryggan i Stenungsund. Stenungsund var före den petrokemiska industrins tillkomst under 1960-talet mest känt som omstigningsstation för resenärer till



Stillingsön 24 aug. 1986.

Tjörn och Orust som fick byta från tåg till båt respektive buss. Över till Stenungsö fanns roddbåtsförbindelse innan bronns tillkomst.

Efter ytterligare en halvtimmas resa var vi framme i Svanesund, som i år har fått en helt ny brygga på initiativ av Orust kommun. Den gamla bryggan var sedan länge raserad och i samband med ombyggnaden av färjeläget för att passa större färjor, tillkom även den nya bryggan. Synd bara att det gamla sockenmagasinet som stod vid bryggplanen behövde rivras. En positiv nyhet är att Svanesund nu anlöps av BYFJORDEN på resorna mellan Uddevalla och Marstrand.

En stund efter avgången från Svanesund passerade vi Sesterviken, vars brygga numera är raserad. Här lastade bohusbåtarna ofta läskedrycker från Sestervikens Bryggeri. Råvaror till tillverkningen fick man från egna fruktodlingar.

Vi närmade oss nu slutmålet för utflykten med STYRSÖ. Erland von Hofsten, sommarboende på Stillingsön, reste med STYRSÖ som lots för att visa läget för det luriga undervattensgrundet strax sydost om bryggan innanför Stillingsö Holme. Anlöpet gick utan problem. På bryggan mötte Mait Andersson-Bernzon, som tog oss med på en intressant rundvandring. Hon berättade att det var hennes farfar Lars Bernzon som på 1860-talet började bygga upp badorten. Glastiden hade badorten under 1930-talet. De nuvarande

Nya WALONA var klar för trafik i somras efter flera års väntan för rederiet Walona Havsfiske i Stenungsund. Båten skulle ursprungligen ha byggts i Hunnebostrand men ekonomiska svårigheter för varvet gjorde att bygget så småningom fick flyttas över till Abelvaer Slipp & Mek Verksted i Nordnorge.

WALONA har ett plastskrov byggt på divinylcellkärna enligt sandwichmetoden. Hon är 30 meter lång och 8,2 meter bred. I däckshuset på huvuddäck finns café och salong med 128 sittplatser samt kiosk och pentry. Runt däckshuset finns ett brett gångbord för att göra fartyget lämpligt för fisketurer. På övre däck finns styrhytt, besättningsutrymmen, kontor och ett öppet soldäck. Fartyget drivs av tre Scania V8-dieslar på tillsammans 1 260 hkr, vilka ger en fart av 18 knop. Max antal passagerare är 250.

ägarna av husen har lyckats med att bevara badortens karaktär. Läs gärna mer om Stillingsön i Ångbåten nr 59.



Edgar och Stefan i båtarterogen i konversationsbryggan.

Efter uppehållet på Stillingsön vände STYRSÖ åter mot Göteborg och det var dags att slå sig ner ombord för att smaka på vad restaurisen Birgitta Andersson hade att erbjuda till middag. Vid kaffet i den nyrestaurerade konversationsalongen var det dags att lyssna på gamla historier från Orust och Tjörn.

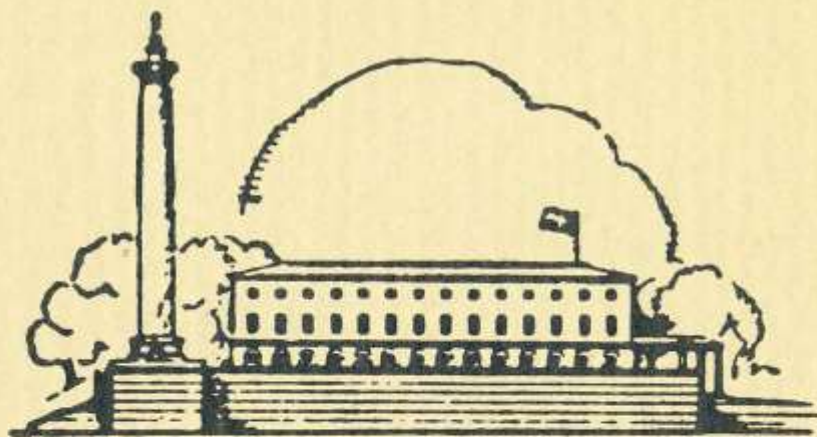
Resan med STYRSÖ var årets sista dagsutflykt med båt från Göteborg och nu återstår bara att vänta och se vad det blir för intressanta utflykter med BOHUSLÄN och STYRSÖ nästa sommar.

GS

I sommar har WALONA trafikerat linjen Skärhamn—Marstrand en dag/vecka och Skärhamn—Lysekil—Smögen två dagar/vecka. Huvudsysselsättningen blir dock beställningsturer för ex vis konferenser samt havsfisketurer.

GUBBEN II, Foodias lilla lastbåt som sedan 1956 har fraktat råvaror för konservindustrin mellan Lysekil och Ellös, lades upp för gott i slutet av juni. Av kostnadsskäl har trafiken överförts till lastbil (välkänd åtgärd i kustlandskapet Bohuslän!) och båten är nu till salu.

GUBBEN II är byggd 1937 i Halden och bar namnet VARNA när hon inköptes från Norge 1956 av dåvarande Skandiakonserv i Ellös, nuvarande KF-ägda Foodia. Båten är 21,7 m lång och lastar 80 ton.



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

SEPT—APRIL: tisd—lörd 12—16, sön- och helgd 11—17. Kvällsöppet onsd 19—21.

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 och helgd 11—17.

MAJ—AUGUSTI: dagligen 11—16.