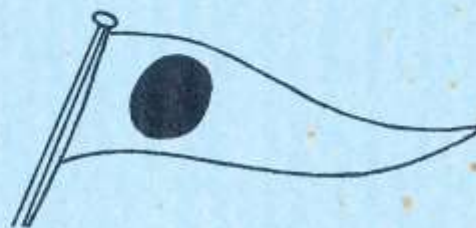


**ÅNGBÅTEN**



Årg 23 • Januari 1987 • Nummer

**66**



# Ångbåten 66

medlems- och informationstidning utgiven av

Sällskapet Ångbåten  
Box 2072  
403 12 GÖTEBORG 2

Postgiro 6216 06-3  
Bankgiro 673-65 62

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

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg

Redaktionen utgörs av:  
Gunnar Söderberg tel 031-18 88 05  
Stefan Westerberg 14 22 76  
Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viktoriagatan 52, 411 30 GÖTEBORG.

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

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kr per år.

## Innehåll

- 4 FÄRJAN 4 på höstturer
- 5 Howdens forcerade drag
- 6 Höstfärd i Bohuslän 1919
- 12 Mittuppslag med ångaren GÖTEBORG
- 15 Ursäkta skynket!
- 17 Studiebesök i ROYAL ODYSSEY
- 20 Kryssningsfartyg i Göteborg 1986
- 22 Årsmötet
- 23 Så kunde man också navigera



ÅNGBÅTEN 66 var klar för tryckning 21 januari 1987 och trycktes i en upplaga av 2.100 exemplar av Inform Trycket. På omslaget har kulturredaktören skissat en minnesbild från STYRSÖs fördäck en onsdagskvällstur i somras med mycket folk, musik och extrabåt...

Ja välkommen ombord då, i Ångbåten nr 66. Som alltid bjuder vi på en blandning av historiskt och aktuellt, av uppsatser och notiser. Och som alltid hoppas vi att Ni skall vara nöjda med tidningen. Allt är sig likt, med andra ord.

Nu är det ju så med det man gör, att man måste vara nöjd med det själv. För att riktigt bli det, vill ångbåtsredaktörerna göra en bättre tidning. Bättre, som vi tycker, på följande sätt.

Tidningen skall vara vacker. Texten skall vara vackert monterad på sidorna och framför allt skall fotona komma väl till sin rätt. Det här kan man åstadkomma med ett annat format. Vi har tänkt oss något i den stilen att tidningen behåller sin höjd men att bredden ökas till ungefär samma mått som höjden. Då finns det mycket större möjligheter till estetisk organisation av spalter och text, och fotografierna framstår bättre än nu. Ni som binder in tidningen eller har investerat i A5-tidskriftssamlare får ursäkta.

Det andra vi vill åstadkomma är att innehållet inte skall framstå som alltför splittrat. Pyttipanna i all ära men kan vi, åtminstone då och då servera en ångbåtsbiff i stället vore det trevligt. Detta genom att så långt det nu går bygga upp innehållet kring någon sorts tema som får präglia varje nummer. Ångbåten bör ju inte bara vara resultatet av att man tömmer skrivbordslådan på vad man råkar ha hemma.

Kan vi åstadkomma den här förbättringen av Ångbåten? Ja en formatändring är väl inget större problem, om inte många läsare skulle ha speciellt mycket emot det. Skall man däremot minska på pyttipanna krävs det en ganska stor framförhållning vad gäller material för kommande artiklar. Det är ju roligare att kunna presentera ett gediget material än att ofta behöva återkomma med korrigeringar och kompletteringar flera månader senare.

Så låt oss få ta del av vad Du har i gömmorna och som rör kust- och skärgårds-trafiken i Bohuslän framför allt. Uppgifter, trycksaker, rykten, berättelser, referenser och fotografier. En fotostatkopiering på det Du inte vill släppa ifrån Dig duger gott för att vi skall veta att Du har något som Ångbåten en gång kan ha nytta av!

## Ny befraktare

Sven-Hugo Bengtsson, som varit befraktare för ångaren BOHUSLÄN under två år, avsåg sig i höstas vidare uppdrag som befraktare. Till ny befraktare har utsetts Gunnar T Karlsson, som övertog sysslan i början av oktober.

Uthyrningstaxan för BOHUSLÄN 1987 kommer att behållas oförändrad. Någon höjning av taxan har inte skett sedan 1985. För 1987 gäller följande priser: Grundavgift: 3.000 kr. Pris per uthyrningstimme: 1.300 kr. Efter kl 23 tillkommer 100% på timpriset.

Som restauratör ombord på beställningsturer anlitas krögaren Bo Lundström. Om det är fråga om enklare arrangemang kan

## Några kritiska funderingar

Så är åter en seglotionssäsong till ända. BOHUSLÄN har gått i vinteride vid Skeppbron. Vår kajplats vid Stenpiren har fått en annan vinterliggare. Synd! Nu blir kajplatsen blockerad för i hög grad erforderligt underhållsarbete. För det var väl meningen att Göteborgs Hamns AB skulle se över de nedslitna avbärranordningarna i vinter. Vi har väntat länge på denna översyn!

Med den drucknes envishet återkommer jag till frågan om varför inte ägaren av kajplatsen vill underhålla en mot ersättning upplåten kajplats. Eventuella förhoppningar om att underhållsfrågan skulle kunna lösas på ett smidigare sätt sedan hyresvärden övergått från kommunal förvaltning till aktiebolag har på intet sätt infriats.

Jag kan naturligtvis inte undgå att göra jämförelser med vad bolaget fixar till i andra sammanhang.

Om ett fartyg skall ligga vid kaj såsom restaurang för - såvitt informationen är riktig - mycket exklusiva gäster ordnas allt till det bästa. Till och med uppställning av fordon får ske mycket liberalt. Vi och våra leverantörer blir omedelbart lappade om vi inte med kronometer i hand kontrollerar så att vi håller oss inom 10-minutersfristen även om det gäller lossning och lastning av varor.

När det gäller att anordna jippon finns det synbarligen också resurser. Se bara på arrangemangen vid Tall Ships Race. Flagg-

restaurationen ordnas i Sällskapets egen regi.

Den som är intresserad av att hyra ångaren BOHUSLÄN kan kontakta Gunnar T Karlsson, tel 031-25 99 74.

Ångaren till Ångbåten ORION har tagit över motorfartyget ORIGO, välkänd på kusten som lotsångaren VIRGO. ORIGO kommer att användas till utbildningsändamål samt semesterresor i Norge och ORION är sedan en tid till salu. Mycket seriösa spekulanter kan höra av sig till redarens ombud Peter Skanse i Skärhamn.

stänger kom hastigt och lustigt på plats utefter Stenpirens kajsidor. Att sedan groparna för stängerna under arbetet utgjorde farliga fallgropar för våra gäster bekymrade tydligen ingen. Likaså gick det tydligen aldeles utmärkt att ställa upp kiosker och liknande så att tillfarten till våra landgångar hindrades. Vår bunkerbil möttes av protester då den skulle leverera brännolja till oss.

Mera triviala saker struntade man emellertid i. Sälunda föreföll det som om toalettfrågan för den besökande allmänheten lämnats därhän. I varje fall tvingades vi upplåta våra toaletter till medmänniskor i trängande nöd under hela den tid jippon pågick.

Trots vad enskilda företrädare för hamnbolaget säger om en välvillig inställning till BOHUSLÄN resulterar detta inte i praktisk handling. Ibland förefaller det som om man överhuvudtaget inte känner till vår existens utom när det är dags att debitera hamnavgiften!

Tack och lov synes vi dock vara så mycket mera uppskattade av företag, föreningar och enskilda personer som är våra kunder och därmed gör det möjligt att bevara västkustens sista skärgårdsångare. Detta positiva förhållande får så långt möjligt uppväga den nonchalans vi möter från den som borde vara intresserad av att bevara en levande innerhamn i Göteborg.

SHB



## FÄRJAN 4 på höstturer

I förra numret av Ångbåten nämnde vi att FÄRJAN 4 skulle utföra en del turer under september och oktober.

Under fyra söndagar gick FÄRJAN 4 hamrundturer från Lilla Bommen med anlöp av Lindholmen, Fiskhamnen och Residensbron. Första söndagen den 21/9 drabbades vi av en höststorm som tillsammans med utebliven annonsering gjorde att vi bara fick tre resenärer på hela dagen. Det var verkligen en dålig inledning.

De följande söndagarna blev det lite fler resenärer. Bästa dagen blev 5/10 när Museernas Dag pågick, vilket gav 72 resenärer. Under de två sista söndagarna hade vi servering och försäljning av trycksaker ombord.

Förutom söndagsturerna var FÄRJAN 4 i gång vid tre andra tillfällen. Tisdag 30/9 utfördes en resa för Göteborgs Museer från Klippan till Lilla Bommen via Eriksberg. Lördag 11/10 reste Sjöfartsmuseets Vänner från Lilla Bommen till Surte där resenärerna bytte till buss för vidare färd. Sista resan gjordes onsdag 29/10 med gäster från Cityvarvet, Eriksbergs förvaltningsbolag och Sjöfartsmuseet. Efter resan skedde vinter-

uppläggning av färjan i Lilla Bommen.

Inför 1987 har Sjöfartsmuseet, som äger FÄRJAN 4, önskemål om att Sällskapet Ångbåten skall köra regelbunden trafik mellan Sjöfartsmuseet (Fiskhamnen) och Lilla Bommen, där enligt planerna Göteborgs Maritima Centrum skall invigas den 6/6 i år. Museets önskemål är trafik lördagar och söndagar från april till oktober och helst daglig trafik under juli. För närvarande pågår diskussioner inom föreningen om hur mycket trafik vi kan åtaga oss att utföra med FÄRJAN 4.

Ett viktigt trafikuppdrag har vi fått för färjan i vår. Under april skall den ordinarie Lindholmsfärjan få nya motorer installerade och under tiden dessa arbeten utförs kommer FÄRJAN 4 att hyras ut till Styröbolaget för att upprätthålla den reguljära trafiken över älven. Om ni aldrig har åkt med färjan över älven tidigare, så har ni tillräckliga skäl för att göra det när koleldade ångdrivna FÄRJAN 4 tar över trafiken.

Ring 13 21 80 i april och kolla när FÄRJAN 4 är i trafik!

Foto Lars-Olof Hansson.



## Howdens forcerade drag

27 februari 1913

Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag  
MARSTRAND

Ångående förslaget om Howdens forcerade drag i Edert hos oss beställda nybygge får vi meddela.

Sedan vi för kort tid sedan erhållit fullständiga ritningar och en del priser från England ha vi efter gjorda beräkningar kommit till det resultat att anordnandet af forceradt drag i ångpannan, med hänsyn taget till hvad dervidlag bör tillgodoses från en vänlig anläggning med naturligt drag, kommer att betinga en kostnad af Kr. 4, 800. Detta kan vid första påseende förefalla dyrt, men om man betänker de stora fördelar som därmed äro förknade blir det forcerade draget istället billigt. Den mindre pannan sparar sålunda afsevärdt med utrymme och vikt i båten, men är alldeles oberoende af vindförhållandena för drag och fyr i pannan, oberoende af kolsort, de sämsta kol kunna användas, alltid kallt maskinrum m. m.

Den största och förnämsta fördelen vid det forcerade draget är dock kolbesparingen.

Beträffande denna båt bör man säkert på grund af den stora erfarenhet man har från en massa båtar med forceradt drag kunna påräkna en kolbesparing af c:a 2, 500,-kr. pr år, utslutande till fördel för rederiet.

Då vi äro angelägna om att snarast få ut materialbeställningen till pannan vore vi tacksamma om Ni skyndsammast ville taga saken i öfvervägande och teckna  
Högaktningsfullt

ERIKSBERGS MEKANISKA WERKSTADS  
AKTIEBOLAG  
Hjalm. Wallström

Sedan de nya oljebrännarna installerades i BOHUSLÄNs ångpanna har det visat sig att anläggningen inte riktigt förmått att leva upp till förväntningarna. Visserligen har en hel del bränsle sparats, men det har samtidigt inneburit att ångaren inte har kunnat prestera mer än vad vi kallade för ekonomifart med de gamla oljebrännarna, d v s 10,5-11 knop.

Normalt sett behöver vi ju inte kunna köra snabbare eftersom bränsleåtgången stegras kraftigt vid högre fart. För oss är det som regel viktigare att spara på bränsle än att kunna hålla en högre fart.

Genom att inte kunna prestera mer än ekonomifart har vi dock snöpt ångaren BOHUSLÄN en del. Likaväl som vi vill bevara ångarens utseende och inredning är det lika väl viktigt att maskineriet bevaras intakt och med sina gamla ursprungliga prestanda. Den gamla oljeeldningen kunde inte prestera lika hög ångproduktion som den ursprungliga koleldningen, men man kunde trots allt få en aning om att BOHUSLÄN en gång i tiden hade varit en expressångare.

För att förbättra den nuvarande brännaranläggningen har det visat sig att brännarna behöver få mer sekundärluft. Detta skall nu åstadkommas genom att åter bygga upp anläggningen för forcerat drag som fanns när BOHUSLÄN var koleldad. Anläggningen som kallas Howdens forcerade drag kommer att anpassas för den nuvarande oljeeldningen. Installationen pågår just nu som bäst ombord.

Den gamla Howdenmaskinen, som har legat i vårt förråd och inte varit i bruk sedan koleldningen slopades 1951, har renoverats och kommer att placeras på sin gamla plats på gretingen för om huvudmaskinen. Den befintliga dieseldrivna generatoren får en ny placering om babord på gretingen. Howdenmaskinen kommer att driva en nyttillverkad fläkt som skall mata sekundärluften till brännarna via kanaler på pangavein.

När BOHUSLÄN byggdes vid Eriksberg föreslog varvet att Howdens forcerade drag skulle installeras i fartyget. Vi citerar här ett brev som varvet sände till rederiet och där man framhöll fördelarna med förslaget.



# Höstfärd i Bohuslän

är en skildring av en resa med GÖTEBORG i oktober, troligen 1919. Berättelsen fanns att läsa i Turisttrafikföreningens för Bohuslän och Dalsland årsbok 1920 (Lindesberg, Uddevalla 1920).

Uppsatsen skildrar till stor del hur resenären upplevde havet, kustlandskapet och samhällena. Det är inte svårt att tänka sig författaren som en stadsborgare på utflykt i ett exotiskt landskap, när han smått lyriskt berättar om de förfallna bodarna i Gravarne. Så vill badgästen att kustorterna skall framtona. Den som var mer känd med förhållandena på platsen hade varit försiktigare med att kalla det idyll.

Men i uppsatsen finns också värdefulla stycken om fartyget, resan, lastning med mera. Några bilder kan kanske bidra till att man riktigt kan leva sig in i den där höstrean för många år sedan. Tänk om vi nu kun-



När sömnens förlåt dras åt sidan hörs ett sakta brus och hela omgivningen skakas av jämna dunkningar. Jag ligger i ett litet kryp in med skinande vita väggar, rött dörrdraperi och röd matta på golvet. Ljuset silar in grönaktigt och fladdrande genom ett litet runt fönster.

För en landkrabba tar det alltid en stund att orientera sig när man vaknar i en sådan omgivning. Men när sömnen gått riktigt ur ögonen klarnar det så småningom att man är ombord i ett fartyg, att maskinen är i gång och väckt en med sina hästkrafters dunk. Det är i en av ångaren GÖTEBORGs bekväma hytter jag skådar denna dags gryning.

Genom ventilglaset skymta mönjade och rostiga skrov från varvens stapelbäddar, flydockor, bojar, kranar, brädupplag och skorstenar. Så här från vattenytan sett är det hela lite svårt att känna igen. Men det är dock Hisingstranden, som lilar förbi, skym-

de locka folk att åka ångbåt någon annan gång än i juli!

Varför GÖTEBORG gick över Sotefjorden är lätt att inse — kanalen blev färdig först 1935. En kommentar till författarens reflexion om Stångehuvud och naturvärden skall vi i alla fall ge. Claes Krantz formulerade det så här i "Societet i sommarsol" 1962:

Men ett oförstörbart monument har de forna ägarna och skaparna av havskuranstalten fått i den sällsamt formade granitvärlden omkring Stångehuvud. Den var då på vippen att totalt förstöras av granitindustrin, då fru Calla Curman grep in. Hon köpte klipporna lott efter lott av sammanlagt åttio ägare, och när hon äntligen fick dem helt, hade de kostat henne femtio tusen kronor. Då skänkte hon dem till Vetenskapsakademien att för all framtid bevaras som naturminnesmärke.

tad genom skum och gröna vattenslöjor. Och solen lyser över alltsammans.

Innan vi mistat känningen med Göteborg har jag avslutat min påriggning och kommer upp på däck. I går låg hela staden i en gråruskig kall dimma. Men nu är den som förvandlad genom trollmakt. Hösthimlen välver sig glasklar och tunn över landskapet. Det är tidig morgon och dessutom söndag. Inga rökar, inget buller. Solen sätter färgliv i tavlan. Och det är för ett ögonblick nästan med saknad jag känner hur GÖTEBORG ökar farten och stadens konturer smälta samman och bilden tunnas ut i blått och violett.

Och för ut möter en syn som inte skäms för sig. Blankä med mörka orneringar av västanbrisarna ligger fjordarna mellan skär och öar. I den klara luften står horisonten skarpdragen. Det glittrar av sol över den djupblåa randen. Sommaren är borta men det



ser ut som den i dag vänt åter hitupp. Och då är det gott för människobarnen att få vara med på en färd utefter Bohuskusten och se alla dess "pärlor" glittra i höstsolen.

Gong-gongen kallar till frukost samtidigt som Marstrands fästning dyker upp i norr. Passagerarna ha visserligen lite var stått eller suttit gripna av naturens skönhet. Men detta ljud avbryter för tillfället alla meditationer.

Det blir skvalp utanför Marstrand. En tysk herre, som använt alla sitt språks superlativer över smörgåsbordet, skinkan och äggen börjar blekna, och vacklar ut förbi överfyllda assietter och fat. Detta är djup fragik i detta. Nu när han har allt, som han enligt egen utsago drömt om i årtal mitt framför näsan skall han ändå inte kunna njuta av det. Men så grymt kan livet vara.

Rorgångaren står vid ratten uppe på bryggan och genom hans och kaptenens speciella välvilja få vi slå oss ned där. Och på den platsen kunna gudarna vara avundsjuka på oss.

Kring Paternoster ligger en vit gördel av bränningar. Fyren reser sig mäktigt över skären i alla väder lika lugn och trygg. Vi

sträva mot Tjörns bergåsar förbi Klädesholmens gytttrade hus. Det ser så söndagsstilla ut därborta och jakterna sticka upp sin mastskog i hamnen.

Nu stävar GÖTEBORG in mot Tjörn. Det ser nästan ut som rorgångaren tänkte köra rätt på land. Men så skilja bergen plötsligt på sig. Om babord ligger Herrön och på styrbord stupa Tjörns berg brant ned. Här ligger Kyrkesund, minnesrikt, underbart och äkta bohuslänskt. Sin tillkomst lär det ha ingen mindre än Olav den helige att tacka för. Vid en kappsegling styrde han helt simpelt rätt genom berget och plöjde så upp farleden. Det var karlar, som kunde segla på den tiden. Mattson, rorgångaren, som stått till rors på GÖTEBORG i 37 år, vägrar att göra det efter.

Kyrkesunds brygga är tom, magasinerna sova och ur stugorna stiger 11-kafferöken. Några gubbar stå andäktiga och hälsa när vi stryka förbi.

Nu gå vi åter över öppet vatten mot Mollösund och Käringön.

I Mollösund ligger storsjökuttrarna inne i hamnen. Det är ståtliga fartyg, med högresta förstävar. Varje linje visar att de äro seglare, som stå för en stormby och kunna



skjuta fart. Mollösund har en stor flotta; samhället är därefter. Där är ett virrvarr av bryggor, sjöbodar och magasin nere vid stranden. Därövanför ligga husen så tätt att man ej riktigt kan förstå hur människorna kunna tränga sig fram mellan dem. Hela samhället ser ut som ett enda stort sammanhängande tegeltak. Det är starka färger från mörk karmín på gamla väderbitna stugor till lågande gult på de nya. Och den lysande tavlan speglas i sundets blanka blå vatten.



Det hör till de platser, som upptäcks av turisterna och stiftar nu med varmbadhus och andra arrangemanger.

Nu tar det öppna vattnet slut igen och vi gå in mot Gullholmen. De gula och röda magasinsgavlarna låga i förmiddagsolen. Bryggorna är tomma här också. Det är emellertid bara de vitklädda flickorna som saknas för att sommarillusionen skulle vara fullständig. Nu är det bara ett par allvariga herrar i tullverkets uniform, som postera på bryggan.

Mitt i sundet ligger en båt. Vi sakta farten och portarna till mellandäck slås gnisslande upp. Från bryggan få vi nu bevitna hur en herre sänkes ned i den väntande båten, som kommit långsides med GÖTEBORG. Efter honom sänkes diverse kolly, bland vilka främst märkes en kinematografapparat. När allt är klart, kastas loss och roddaren sätter kurs in mot Ellös.

Det skall bli fest och glädje därinne nu. Kanske både Charlie Chaplin och William Hart ligga hoprullade i någon låda och vänta

I en skära i berget syns en skynt av det idylliska Nösund. Det behövs nog bara nämna det namnet för att genast en rad av vackra bohusslänska sommarminnen skola dyka upp. Därinne har den vassa havsvinden mistat en del av sin makt. Där är lummiga idyller i lå bakom klipporna. Ett förlovat land för turister av allehanda slag.

Så gå vi förbi Hälleviksstrand, ett annat fiskeläge av äkta bohustyp.

på att få narra skratt och beundrande utrop ur fiskarpojkarne och deras jäntor sen dragspelen tystnat på bryggorna och stadsherrskapen rest hem.

Kinematografmannens båt försvinner inåt skären och vi styra upp förbi Islandsbergs mäktiga stup in på Gullmarn.

Detta underbara vatten, som gömmer så många märkliga ting under sin blåa yta, kranasat av klippor röda i färgen, som en bleknande solnedgång, glömmes sentav den, som en gång sett det. Dess stränders skönhet är vida berömd. Där ligga små idyller strödda, innerliga och stilla med säreget behag.

Därutånför se vi Gåsö, där de gamla skepparboställena nu varje sommar befolkas av främlingar från när och fjärran ifrån. Och ytterst på Skaffölandet ligger Fiskebäckskil, en annan av de främsta västkustpärlorna. Här är en av Bohussläns underbaraste trakter. I sol som i gråväder, i storm och stiltje, fångas ögat här alltid av sköna syner. En sommardag glimna de vita seglen ute på fjorden, de blankslipade klipporna ha glödan-

de färg. Lysekil tecknar sig liksom nu i soldis och in mot land förtona bergåsarna.

När västanstormen är i härjartagen ryker saltskummet i luften, bränningarna dånar och kring de yttre skären kokar hela havet. Det är en storslagen syn. Då äro de vita sommar-gästseglen borta. Men emellanåt kommer en jakt eller kogg med en barkad segellapp på masten och kämpar sig dristigt fram.

Kring Gullmarsfjorden knyta sig de gamlas sagor ända från gråaste forntiden. Det är en gammal kulturbygd men även nu betyder denna trakt mycket för Bohuslän. Lysekil är en framåtgående stad inte bara ur turistsynpunkt. Den har livlig handel och en blomstrande industri. Och på platserna runt omkring råder välstånd skapat genom företagsamhet och arbete.

I Lysekil angöra vi kajen och ta oss en promenad på den nästan folktomma "Trampen". Det ser mycket märkvärdigt ut att mitt i det härliga solskenet finna den öde och tom.

Den behärskades nu av ett par kyrklädda badgummor och några söndagsfirande lysekilsgrabbar.

Som ett yttre tecken på stadens blomstring reser sig konsul Laurins stora villabygge. Det blir en ståtlig byggnad av tegel och

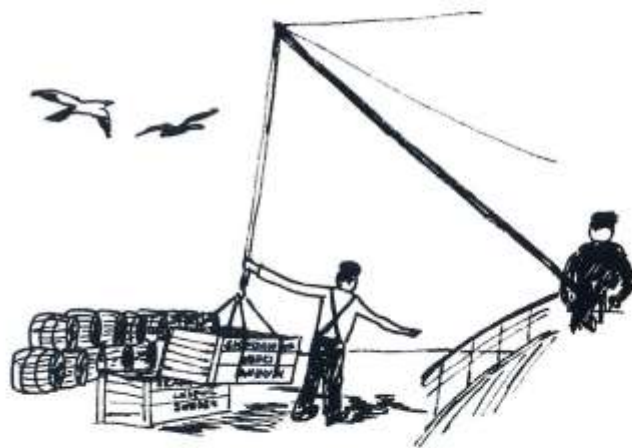
granit vars make inte vilken småstad som helst kan uppvisa.

Söndagsfriden vid kajen stordes rätt betydligt av GÖTEBORGs vinschar. Vi lasta maskingods och silltunnor, men det hela är överstökad på en kvart och sedan lägga vi ut igen, lämnande den lilla staden för att fortsätta sin avbrutna söndagsvila.

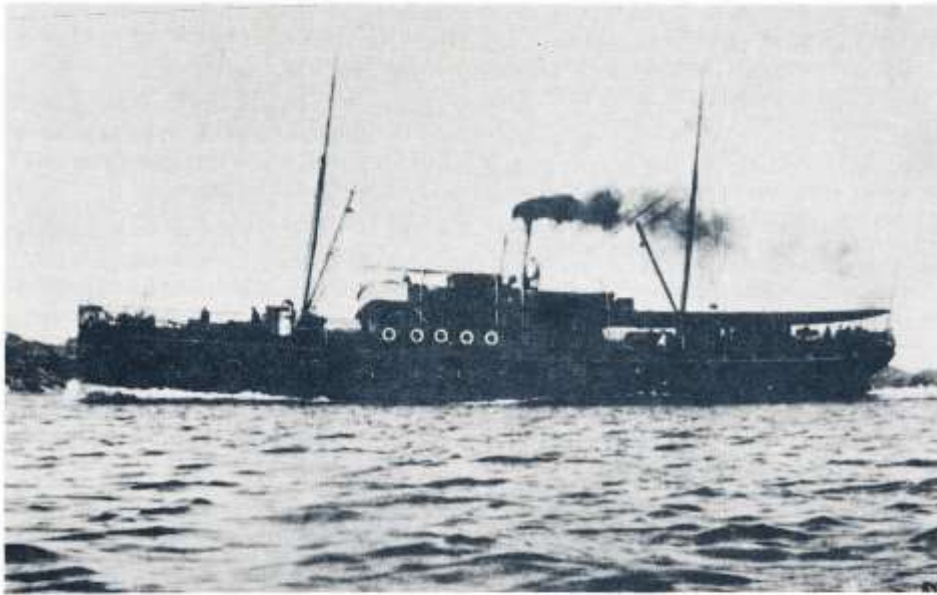
Vackrare klippor än de vi nu passera finnas väl knappast i Bohuslän. Stångehuvud och Humlesäcken äro vida berömda. Havets och isarnas stenhuggeriarbeten här äro mästerverk. Och nu har som bekant i grevens tid beretts effektivt skydd mot människors överkan på de mäktiga skapelserna.

Vi ha nu kommit upp i stenhuggeridistriktet och överallt synas brott i klipporna. Det är ju beklagansvärt att de vackra utsikterna skola störas av söndersplittrade bergspartier. Men stenindustrin betyder så mycket, att esteteten får nöja sig, när bara inte dynamit och borrh trasa sönder naturminnesmärken och särskilt karaktäristiska och vackra partier.

Stenindustrin har för ö nu åter börjat ta fart efter stillaständet under kriget.







Nu ha vi hunnit att bli fullkomligt hemmastadda ombord på GÖTEBORG och den första stundens goda intryck av skuta, skeppare, rorgångare, mat och omvårdnad ombord har ytterligare befästats.

Det enda som stör är en liten norsk dame. Hon är nämligen dels mycket söt dels mycket sjösjuk. Kaptenen har stoppat väl om henne, men så fort vi får en sektion öppet hav utåkravlar hon sig upp och går fram till relingen. Där stirrar hon gedan med sina sköna ögon ned i vågorna. Vad hon stirrar efter är inte gott att förstå. Hon har bara förtärt en flaska vichyvatten på hela dan.

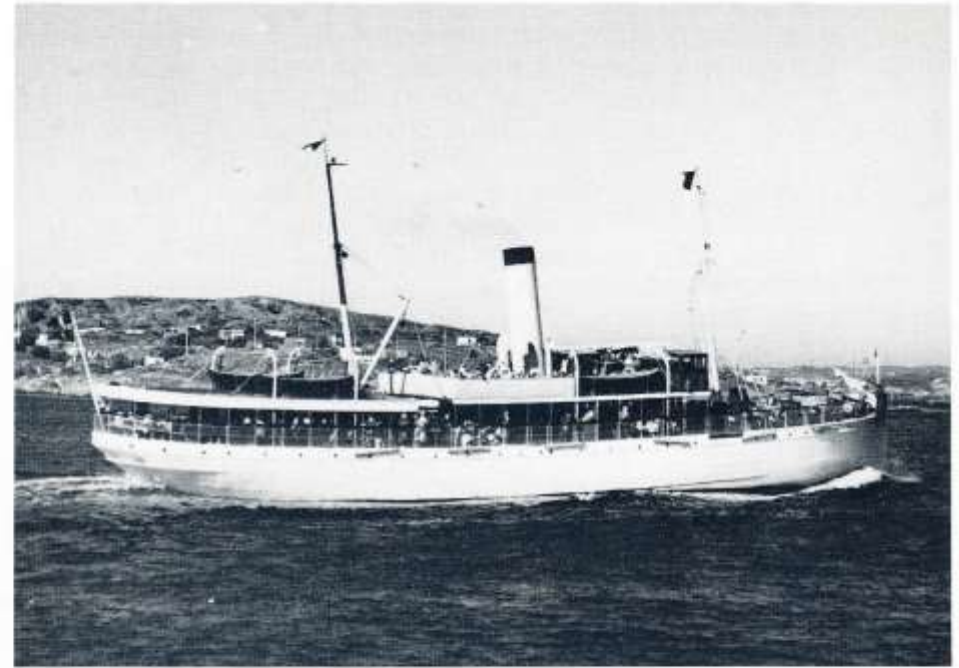
Vi närma oss Gravarna och damen blir alltmer orolig. Då vattnet är slätt som ett parkettgolv, väcker detta vår förvåning. Vi försöka utfinna anledningen och komma underfund med att hon är bevandrad i geografi och vet att det finns något som heter Soten. Den här fullt rykte och flickan känner det. När vi lagt till vid Gravarnas brygga, händer också något märkligt. Flickan tar helt resolut sina kappsäckar och kliver iland. Hon skulle till Hunnebostrand, men trots allas försäkringar om att Soten är snäll i dag, vägrar hon bestämt att följa med över. Hon tar hellre landsvägen. Sönt folk finns det.

I Gravarna är det inte så tomt, som det annars varit på bryggorna. Här står i det närmaste hela det manliga samhället med händerna i byxfickorna, och den kvinnliga delen har radat upp sig för sig själva, älvva. Djupt allvar präglar allas ansikten. De enda, som ge uttryck åt livligare känslor, äro småpojkar, som springa på bryggorna och i båtarna, viga som katter, trots söndagskläder och läderskodor.

Medan GÖTEBORGs besättningskarlar klara lastning och lossning ta vi en tur uppåt samhället. Det är välbyggt, som de flesta bohuslänska fiskelägen nu för tiden. En och annan gammal lutande kåk står dock kvar se'n forna tider. Numera är platsen, utom fiskeläge, även en betydande badort. Den har också att bjuda på alla västkustens behag av luft, vatten och vacker natur.

Här skall även uppföras ett bekvämt hotell samt varmbadhus. Och då behöva nog ej Gravarnaborna vänta förgäves på badgäster.

Det vackraste Gravarna har att visa är hamnen och bryggorna. Sjöbodarna därnere stå gyttrade i den mest pittoreska ordning. Bryggorna och broar löpa kors och tvärs dem emellan. Det är stämmingsfullt att vandra



mellan dem och vi förirra oss in mellan lutande gavlar och fallfärdiga väggar. Vägen går fram över blankslitna klippor, sviktande plankor och murkna broar. Nät, ryssjor och hummertinor hänga till torkning på sina ställningar. Vattnet skymtar svartblankt mellan plankorna, med bruna vajande fångruskor. Det luktar kanske inte gott för alla näsor mellan sjöbodarna, men för en västkustbo är det alltid skönt att känna doften av tjära, tång och sälta mellan sjöbodarna. Emellanåt öppnar sig utsikten genom ett prång utåt havet och solen kastar ett gyllene strålknippe in i sundet. Man kan gå här i timal och ändå ha fullt av ting att beskåda och nya stämningar att erfaras.

Sådana där promenader kunna emellertid ha sina vådor. Och vår fick det också. Just, som vi skulle ut på en ny alggrön brygga, hörde vi GÖTEBORGs ångvissla ge eko i prången. Det var avgångssignalen, och hur pass långt vi hade till förtöjningsplatsen voro vi inte alls på det klara med.

Det blev därför att sätta av i illfärd tillbaka. Det var nu inte så lätt att finna framkomliga vägar. Ideligen resa sig hinder i vår väg

eller komma vi ut på bryggstumpar, som sakna förbindelse med grannens. Efter en synnerligen nervös hetsjakt kommo vi slutligen ut på ordentlig väg och får pejling på ångbåtsbryggan.

Och den syn som möter oss är inte uppbygglig. Akterförtöjningen är loss, landgången indragen och mellandäcksportarna stängda. Med lungornas sista luftresurser ge vi upp ett nödrop, som når kaptenens öron. Han står redan med handen på maskintelegrafens och blir tydligen överraskad, då han får se oss komma löpande. De täta åskådarskarorna öppna sig för oss segrare i ett bättre maratonlopp, när vi äntligen nå fram.

Så sitta vi åter välbehållna i våra bekväma stolar uppe på bryggan och se Gravarna försvinna bakom klippor och skär. Vi gå nu Bohusläns största fiskeläge Smögen stolt förbi. Det ligger där bakom monumentala klippor med hela det vida havet utanför. Om borbord ligger Hällö med klungan av skär runt om, och där utanför hela det vida havet, som nu mörknat och prickats fullt av vita skumkammar.







Vi gå förbi "Johannesskåret" där Emilie Flygare-Carléns "ensling" lär ha haft sin varrelse. Rorgångaren visar oss "Smyghålet" där framfarna dagars smugglare ränt in undan näsvisa tullsnokar. Och så äro vi ute på Söten.

Den är, som vi trodde, snäll i dag, men ändå blir det lite gungning. Den utmärkt välvilliga restauratrisen meddelar, att middagen är serverad. Och den smakar bättre än beskrivas kan, varför vi ej håller bry oss om att försöka.

Däremot förtjänar Bovallstrand att omtalas, med sina underliga bergsformationer, vid vars fot det lilla samhället ligger hopkrupet. Därintill ha vi ett annat Flygare-Carlénminne, Gerlesborg, dit romanen "Ett köpmanshus i skärgården" är lokaliserad.

I eftermiddagens sista solgöd anlöpa vi Fjällbacka. Att numrera Bohusläns fiskelägen i någon viss ordningsföljd efter naturskönhet och behag vore inte rätt att försöka. Var och en har sin smak. Men Fjällbacka har något romantiskt och underligt över sig, som kanske intet annat. Den höga ättestupan ovanför de hopklämda husen, den inbyggda bryggan med den långa mörka porten, magasinerna

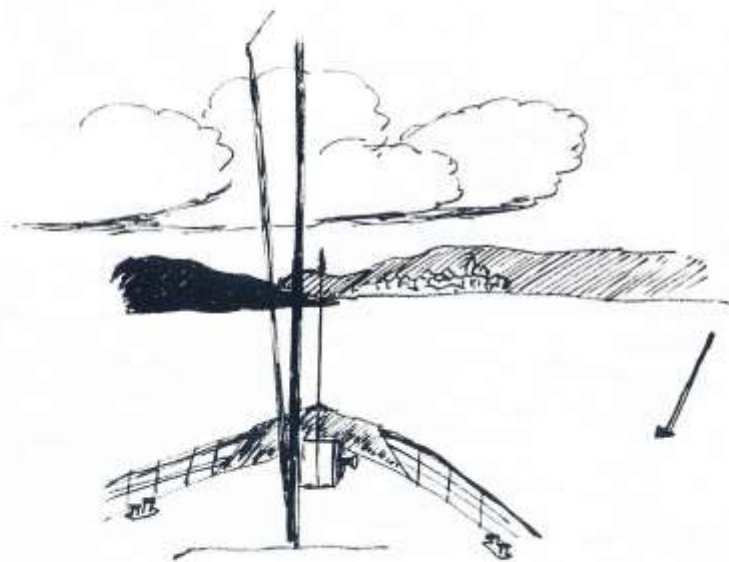
med hissar och fat och packor skymtande i mörkret, inger en stämning av på samma gång något gammalt gediget bohuslänskt och något fantastiskt och vitt.



När vi styra ut från Fjällbacka, är sommardagen slut. Mörkret kommer inte ännu, men himlen har blivit tung med en citrongul strimma i väster. Det känns att hösten är kommen och vår sommardag ombord på GÖTEBORG har varit ett sådant där angenämt gyckel, som naturen ibland tillåter sig med människorna.

I Grebbestad äro redan ljusen tända och ute på havet blänka fyrarna. Där lysa Väderöarna i rött och vitt. Urholmens fyrar blicka fast och vitt med röda klipp. GÖTEBORG plöjer genom mörka vågor. Norrut höja sig Valeröarna i Norge som en mörk massa och stupa in till Strömstad. Vi ha gjort en oförglömmelig dagsresa genom Bohusläns skärgård. Säg vad ni vill, men det är skönt att vara turist emellanåt.

N. B.



## Ürsäkta skynket!

Till det rökfyllda mittuppslaget i föregående nummer av Ångbåten skriver bildtextförfattaren bl a "att man körde utan vindskyddet på bryggan." Förklaringen är enkel. Det fanns inte något skynke mellan vindskydden på bryggvingarna på "Calle Skjortas" tid. Inte ens på gamla vinterbilder av BOHUSLÄN kan man skymta ett dylikt.

Skyddsduken tillkom först, när kapten

Ludvig Olsson blev befälhavare ombord hösten 1949. Han var van vid ALBREKTSUNDS ombonade, inbyggda brygg, och gillade därför aldrig draget och kylan på BOHUSLÄNS oskyddade brygg eller den tränga, obehärliga styrhytten.

"Ürsäkta skynket" x) sa han kanske, när han lät sätta upp det till förfång för sikten från styrhytten. Men man kunde öppna fönst-



### ANGÄENDE "HÖSTFÄRD I BOHUSLÄN" - NÄR BLEV ÅNGAREN GÖTEBORG VIT?

Det är väl troligt att den barske kapten Albert Miltpæus ännu var befälhavare på ångaren GÖTEBORG, när vidstående resa ägde rum. Han avgick från sin post 1919, 78 år gammal och avled 1924.

Då bolagsledningen föreslog, att GÖTEBORG skulle målas vit, protesterade Miltpæus. "Inte så länge jag för befälet" lär han ha yttrat. Kanske sa han t o m "Inte så länge jag lever." I så fall blev ångaren vit först 1925. Är det någon som vet?

Dag

Bild 1: GÖTEBORG i ursprungligt skick med norska postflaggan i förtoppen. Foto från Sjöhistoriska museet.

Bild 2: GÖTEBORG som hon såg ut omkring sekelskiftet. Fotograf okänd, foto genom Dag Almén.

Bild 3: GÖTEBORG utanför Hjuvik med Stora Varholmen i bakgrunden. Foto Dag Almén 24 juli 1949.

Mittuppslaget är en bild på GÖTEBORG tagen omkring 1960 nära Fjällbacka. Foto G Hansson, Väst kustens Turisttrafikförbund.

Teckningar SW.



ren utan att blåsa omkull, och vakthavande befäl behövde inte söka lä under bryggvingarnas "hörnskåp", som ju inte fanns med de första åren.

Inte är schabraket någon prydnad med alla sina fladdrande tåtar, och inte underlättar det heller för rorgångaren vid exempelvis tilläggningsmanövrer, men det fyller oenkligen sin funktion att skydda för drag, som kan ge upphov till förkylningar, ischias och annat otyg. Jag avundas inte alla bryggtramparna under forna tiders vintersjöfart längs den bohuslänska kusten, allra minst på öppna bryggor — utan skynke.

x) titeln på en gammal skämtfilm.

#### EN BEKRÄFTELSE

Endast någon vecka efter det jag skickat mina rader om "skynket" fick jag ett intressant brev från Walter Nilsson i Uddevalla, vilken i ca 20 år var anställd i Marstrandsbolaget. Så här skriver han:

"När jag i Ångbåten såg bilden av BOHUSLÄN, som backar ut från Smögen med Carl Johan Johansson på bryggan, konstaterade jag, hur fel kommentatorn har beträffande vindskyddet på bryggskärmen. CJJ hade nämligen aldrig något sådant skydd. Det tillkom under Ludvig Olssons tid. Jag skulle gott kunna tänka mig, att CJJ tog bort segelduken, när han vikarierade sommaren 1951. Detta är mest sagt som skämt, då jag inte minns, hur det förhöll sig härmed."

Så nog är frågan om vindskyddets vara eller inte vara till fallö utrett.

Dag



Bilden på förra sidan är tagen från BOHUSLÄNS brygga utanför Hjuvik en blåsig höstdag (14/9) 1941 på charterresa till Käringön. Inget skynke här inte.

Ovan står kapten Johansson vid maskintelegrafan i BOHUSLÄN. Vinterkappan på och knäppt i halsen men inget vindskydd uppspiant. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg. Till vänster en sommarbild från 1968. Stefan Forssblad blickar ut över "schabraket". Rorgångaren kan ha rutorna i styrhytten öppna. Foto Dag Almén.

#### EFTERLYSNING

Den elektriska kaffebryggaren av fabrikat Brewmatic har försvunnit från sin plats i pentryt i BOHUSLÄN. Den som vet var kaffebryggaren finns bör återföra den till fartyget eller kontakta sekreteraren för att bestämma när återlämning kan ske.

Videokassetten som spelades in under resan med BOHUSLÄN till Oslo våren 1984 har lånats ut men ej återlämnats. Den som ligger och håller på kassetten måste snarast kontakta sekreteraren Christer Eliasson, tel 031-56 28 59 för återlämning.

## Studiebesök i ROYAL ODYSSEY



Vi var en grupp från BOHUSLÄN, som efter kontakt med den svenske agenten Olsson & Wright gjorde ett studiebesök i grekiska turbinångaren ROYAL ODYSSEY vid årets sista besök i Göteborg i augusti. Först något om historien bakom fartyget.

Fartyget beställdes 1960 av israeliska rederiet Zim Israel Navigation Co i Haifa, vid franska varvet Chantiers de l'Atlantique (Penhoet-Loire), Saint Nazaire. Varvet är för känt för att bl a ha byggt turbinångaren FRANCE 1961, som nu heter NORWAY (och besökte Göteborg 1984). Bland senare byggen kan nämnas systerarna STENA DANICA och STENA JUTLANDICA.

Det var ursprungligen avsett att fartyget skulle få namnet KING SALAMON, detta ändrades sedan till KING DAVID. Men vid stapelavloppningen den 10 november 1962 döpte frun till dåvarande premiärministern i Israel, Mrs Paula Ben Gurion, fartyget till SHALOM (vilket betyder fred).

Israels handelsflottas största fartyg SHALOM var konstruerad för trafik mellan Haifa, olika hamnar i Medelhavet och New York, samt att användas i kryssningstrafik.

SHALOM var klar för provtur den 3 mars 1964, denna gick till Lissabon och åter. Den 17 april 1964 gjordes jungfruresan mellan Haifa och New York. SHALOM ansågs då vara ett mästarprov på israeliskt konsthantverk och konstnärligt skapande, särskilt utsmyckningen av smidesjärn ansågs vara mycket vackert utförd. Som nybyggd rymde fartyget 1 086 passagerare, 72 i 1:a klass och 100 i en växelbar klass användbar antingen som 1:a klass eller ren turistklass. Besättningen uppgick till 469 personer.

Denna uppdelning utföll ej till belåtenhet, redan i oktober 1964 byggdes passagerarutrymmena om vid Wilton-Fijenoord varvet i Holland.

En månad senare, närmare bestämt den 26 november 1964 kolliderar SHALOM i dim-



ma tidigt på morgonen utanför New York med norska tankern STOLT DAGALI (byggd 1955 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn och på 19 150 ton dw). Vid kollisionen bryts tankern i två delar och sjunker, 16 av besättningens omkommer och fyra återfinns aldrig. SHALOM kan med svåra skador i förskippet ta sig in till New York.

Under sina resor mellan Haifa och New York serverades alltid israelerna traditionella Koshermåltider. Dock fanns ett separat kök som serverade vanliga måltider. Men detta kök var endast öppet vid fartygets avgång från New York. Detta något säregna förhållande ledde till stora ekonomiska förluster.

Fartyget får nya ägare redan i maj 1967, då det köps av Deutsche Atlantic Linie. Hon överlämnas till de nya ägarna den 9 november 1967. Efter vissa ändringsarbeten ombord lämnar HANSEATIC, som de nya ägarna döpt fartyget till, den 16 december 1967 den nya hemmahamnen Hamburg.

Fartyget går till Port Everglades för att insättas i kryssningstrafik. Hon insätts även i linjetrafik mellan Hamburg och New York.

I juli 1973 är det dags för ägarbyte igen, fartyget köps då av Home Line Inc Panama. Övertagandet sker i Genua den 25 september 1973. I Genua genomgår fartyget stora ombyggnader, bl a ändras inredningen och akterdäcken genomgripande.

I början av 1974 är ombyggnaden klar, och fartyget sätts in i kryssningstrafik under det nya namnet DORIC.

Under sommaren går DORIC på veckokryssningar mellan New York och Bermuda och under vintertid gör hon längre kryssningar i Karibien med utgångspunkt från Port Everglades.

Home Lines leverans av det nya flaggskeppet ATLANTIC var nära förestående och DORIC får nya ägare igen.

Fartyget köps i slutet av 1981 av Royal Cruise Lines, som är ombud för mr Pericles Panagopoulos, som väl känner fartyget från sin tid i Home Line. Fartyget anländer till Pireus i januari 1982 och där genomgår hon ännu en stor ombyggnad vid Perma Shipyard. Fartyget som hittills haft två skorstenar, får efter ombyggnaden endast en stor hög skorsten, man bygger också ut däckerna i aktern ytterligare. Detta gör att man får ett publikt utrymme "Calypso lounge" som sträcker sig

över hela fartygets bredd, med utsikt akteröver. Även bryggan byggs om och fartyget förses med bulbstäv och bogpropeller. I maj 1982 är fartyget, som nu heter ROYAL ODYSSEY, klart att åter sättas in i kryssningstrafik.

Efter den senaste ombyggnaden rymmer ROYAL ODYSSEY 819 passagerare, alla i 1:a klass. Av hennes 409 hytter utgör 55 en klass som kallas ultra de luxe.

Besättningen som uteslutande är grekisk uppgår till ca 360 personer. ROYAL ODYSSEY gör under vintern kryssningar i Karibien och genom Panamakanalen till Acapulco. Detta pågår tills i februari då hon gör en treveckors kryssning till Azorerna, Lissabon etc, därefter till hemmahamnen Pireus. Våren tillbringar ROYAL ODYSSEY i Medelhavet, tills dess det i juni blir dags att börja 13-dagarskryssningarna med utgångspunkt från London och upp i Östersjön, till Göteborg och vidare till norska fjordar. I september är ROYAL ODYSSEY tillbaka i Pireus och kryssar den återstående delen av året i östra Medelhavet.

ROYAL ODYSSEY kolliderar onsdagen den 11 juli 1984, strax söder om Ven i Öresund, med ryska lastfartyget VASJA ALEXEJEV. Kollisionen, som inträffar i dimma, medför att lastfartyget måste sättas på grund för att inte sjunka. ROYAL ODYSSEY kunde med stöven uppriven fortsätta till Köpenhamn, där kryssningen fick avbrytas för reparation av de uppkomna skadorna.

Vår grupp från BOHUSLÄN fick gå ombord efter det vi hade presenterat oss för vakthavande styrman vid landgången och han hade kontrollerat att vi var de besökare som den svenske agenten hade anmält till besöket i Göteborg (det är mycket noga med sådant efter händelserna ombord i bl a ACHILLE LAURO). Vi fick börja med att åka ROYAL ODYSSEYs berömda hissar, som dock fungerade utmärkt trots någon i gruppens uppenbara skepsis. Vi anlände till purserns kontor för anvisning av någon som skulle visa oss runt i fartyget. Här träffade vi chiefen på fartyget och denne frågade vad vi ville se. Då det var chiefen föll det sig naturligt att säga maskin. Maskinrummet imponerade på deltagarna bl a genom det välhållna intryck man fick av ordning och finish som rådde här. Allt verkade putsat och nymålat, precis som det skall vara ombord i ett kryssningsfartyg. Dock kan man

förstå att detta är möjligt då besättningen bara i maskin uppgick till 60 personer.

Framdrivningsmaskineriet i ROYAL ODYSSEY består av två identiska ångturbiner som driver var sin propeller. Maskineriet är egentligen en förminskad version av den installation som samma varv gjorde för turbinångaren FRANCE, nuvarande NORWAY, som varvet hade byggt 1961.

De två CEM-Parsonsturbinerna är konstruerade av marinavdelningen vid Compagnie Elektro-Mécanique (CEM) men tillverkade av byggvarvet. Varje turbin består av ett HP och ett LP steg ihopbyggt med backturbin som driver propelleraxeln efter att ha passerat en dubbel reduktionsväxel. Maskineriet är konstruerat för ett max effektuttag av 25.000 SHP (18.389 kW) vid ett propellervarvtal på 131 varv/min. Detta ger fartyget en max fart på 21,7 knop. Normal servicefart brukar dock ligga runt 20 knop.

Pannorna, tre till antalet, är placerade framför maskinrummet. De är av Foster Wheeler D-typ, vattenrörspannor med överhettning, varje panna har fyra brännare och är försedda med eldriven tvåhastighetsfläkt för forcerat drag. Pantrycket uppgår till 51,8 kg/cm<sup>2</sup> och den överhettade ångans temperatur uppgår till 505 °C. Automatiseringen är efter dåtida uppfattning långt driven. Pannorna kontrolleras automatiskt av ett pneumatiskt system. Alla manometrar och kontrollmöjligheter är framdragna till en centralt placerad manöverpult, varifrån vakthavande maskinist både kan reglera och övervaka pannorna. Från manöverpulten kan också maskinisten köra turbinerna, samt automatiskt övervaka mer än 100 olika ventiler och kontrollfunktioner belägna på olika ställen inom maskinområdet. Här finns också två destillationsapparater för att förse pannorna med matvatten, samt deaeratorer för fartygets vattenförsörjning. Elektriciteten erhålles från fyra 1.100 kW 450 V Stal-Laval turbogeneratorer. För att kunna starta upp maskineriet finns en 750 kW generator som drivs av en 16 cylindrig överladdad diesel. Ombord finns också en 200 kW nödgenerator.

Vi gjorde under chiefens ledning en rundvandring genom hela maskinområdet inklusive verkstad och maskinförråd. Chiefen påpekade att förrådet var mycket omfattande, detta beroende på svårigheterna att få tag på reservdelar till ett turbinmaskineri i många av

de hamnar som ROYAL ODYSSEY besöker under sina kryssningar. Efter en snabb titt ut i en av axelgångarna, var det dags att tacka chiefen för guidningen. Det var nu dags att besöka bryggan. Vakthavande styrman visade oss runt på bryggan och avdelade därefter en man som guidade oss runt i de nio däckerna som är avsedda för passagerare. Fartyget har genom ombyggnader av både tidigare och nuvarande ägare föga kvar av de ursprungliga interiörerna. De enda utrymmena som finns kvar oförändrade är matsalen, det förliga sällskapsutrymme samt biosalongen. Nytt är de tre nattklubbarna "Monte Carlo court" med pianobar, "Calypso lounge" och "Panorama lounge". Ombord finns också en liten affärs-gata som man genom ett spegelarrangemang i sick sack gjorts mycket tilldragande för köpstarka kryssningspassagerare. Vi fick också under vår rundvandring se fartygets två pooler, en ute i det fria på Odessey däck och en nere i fartyget på Indoor Pool deck. Denna pool låg tillsammans med saunan och det numera på kryssningsfartyg obligatoriska hälso-centret.

ROYAL ODYSSEYs hytter är av god standard, med aircondition, musik från två kanaler, telefon med tillgång till 24 tim roomservice.

Fartygets inredning är designad av två grekiska team, Agnes och Michael Katzourakis samt Frosso och John Terzoglou. Dessa team har också designat inredningen i redariets övriga fartyg dvs GOLDEN ODYSSEY (byggd 1974 i Helsingör), CROWN ODYSSEY, som byggs på Meyervarvet i Pöpenburg för leverans 1988, samt ytterligare ett projekterat nybygge, som ännu ej är namngivet. Vi lämnade ROYAL ODYSSEY med förhoppningen om att då tillfälle ges kunna återkomma med ytterligare intressanta fartygsbesök.

Övriga tekniska data som ej återfinns i artikeln ovan:

Längd över allt 191,35 m, bredd 24,85 m och djupgående 8,33 m. Bruttotonnage 17.884 reg ton.

#### Källförteckning:

Den tillmötesgående besättningen.  
Ett flertal årgångar av Lloyds register.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON



# Kryssningsfartyg i Göteborg 1986



Norska JUPITER

Även 1986 blev ett år då Göteborgs hamn gästades av ett antal kryssningsfartyg. Dock blev det endast en ny bekantskap.

Ångdrivna kryssningsfartyg finns det ett antal av, och ett av dessa kommer sedan några år regelbundet hit var 13:e dag under några sommar månader. Så skedde även detta år.

Grekiska turbinångaren ROYAL ODYSSEY gjorde i år inte mindre än sex anlöp av Göteborgs hamn under sommarmånaderna. Vid årets sista anlöp gjorde en grupp av BOHUS-LÄNS aktiva besättning ett studiebesök ombord (se artikel i detta nummer).

Ryska IVAN FRANKO, byggd 1964, som anlände i maj, ingår i en serie större kryssningsfartyg som ryska statsrederiet lät bygga på Mathias Thesen varvet, Wismar i DDR. De fem fartygen i serien byggdes mellan åren 1964-72 och överensstämmer inbördes, dock kan mindre skillnader finnas mellan fartygen.

IVAN FRANKO levererades som den första i serien den 14/11 1964 och sattes då in

mellan Leningrad och Montreal av rederiet Black Sea Steamship Co i Odessa (fö samma rederi som ägde den så tragiskt förolyckade passagerarångaren ADMIRAL NACHIMOV, se Ångbåten 65). Hon har också gått som kryssningsfartyg på olika rutter. IVAN FRANKO har plats för 750 passagerare i en klass, besättningen uppgår till 220 personer, hon är på 19 861 BRT och de två licensbyggda Sulzerdieslarna ger fartyget en fart på 20 knop.

Engelska rederiet Cunard Lines VISTA-FJORD, byggd 1973, anlände i juni på ett endagsbesök, som ingår i en 16 dagarskryssning som kallas Skandinaviska huvudstäder. Jag hade tillfället att besöka fartyget vid besöket i Göteborg 1985, och kunde då konstatera att VISTA FJORD verkligen lever upp till sitt betyg i den s k kryssningsresenärernas "bibel" Berlitz "Complete handbook to cruising". I denna bok bedöms 125 kryssningsfartyg på 20 olika punkter, alltifrån utseende och komfort till renlighet, hygien och vänligt



BRAND VII, en norsk f.d. rutebåt.

bemötande. I denna handbok ligger Cunards fartyg SAGAFJORD och VISTAFJORD beslag på de högsta betygen. VISTAFJORD får här 91,0 poäng endast slagen av systerfartyget SAGAFJORD med 91,3 poäng.

Lilla norska BRAND VII, byggd 1950, (ex TRANQV, KVINNHERAD) besökte även i år Göteborg vid två tillfällen, och låg då vid Stenpiren, mitt emot vår egen BOHUSLÄN. Fartyget går huvudsakligen med norska turister på olika turer i Norge och i Norden. I Göteborg fick passagerarna en dag att bese sig innan, som det står i programmet, det nästa dags morgon blev dags att ta "sluselosen" vidare upp för "Götakanalen" för att bese olika sevärdheter runt Vänerns stränder.

Danska rederiet DFDS chartrade för tredje året i rad in norska fartyget JUPITER, byggd 1966, för sin sommartrafik mellan Göteborg-Esbjerg-Newcastle. Fartyget har under många år gått i kryssningstrafik under vinterhalvåret med utgångspunkt från London till Kanarieöarna, Azorererna, Madeira m fl platser. Under dessa omtyckta kryssningar byter JUPITER namn och heter då BLACK WATCH. Då fartyget inte har gått i kryss-

ningstrafik, går hon som bilfärja på Nord-sjön. Fartygets nuvarande ägare Norway Line kommer efter ombyggnad att sätta in fartyget på nya arbetsuppgifter. Till sommaren får DFDS sätta in nytt tonnage på linjen Göteborg-Esbjerg-Newcastle. Det är att förmoda att detta blir DFDS tysklandsflaggade PRINZ HAMLET, byggd 1973, som när detta skrives genomgår renovering på tyska Seebeck Werft, omfattande kök, restauranger och åtskilliga andra faciliteter. Fartyget har under ett flertal år varit insatt på linjen Hamburg-Harwich, både av den nuvarande ägaren DFDS och den tidigare Prinzen Line, Hamburg

FUNCHAL, byggd 1961, är en välkänd gäst i Göteborg sedan åtskilliga år tillbaka och hon fick förra året nya ägare, då hon såldes av portugiserna till svenska resebyråföretaget Fritidsresor och grekiske redaren Georges Potamianos. Fartyget redas nu av Great Warrie Inc. FUNCHAL är numera hemmahörande i Panama, men besättningen är fortfarande portugisisk. FUNCHAL både avslutar och inleder det nya kryssningsåret med sin jul- och nyårskryssning till Västindien. FUNCHAL genomförde som vanligt sitt



## Årsmötet

Den 25 oktober hölls Sällskapet Ångbåtens årsmöte i Sjöfartsmuseets filmsal. Sällskapets ordförande Stefan Forssblad, som även valdes som mötesordförande, avverkade punkterna i dagordningen i snabb följd.

Medlemmarna i styrelsen väljs i tvåårsperioder. Nu gällde det vice ordf., sekreteraren, en ledamot och en suppleant. Ledamoten Ragnar Sandberg hade av sagt sig vidare uppdrag i styrelsen. Som ersättare invaldes Charles de Serves, helt enligt valkommitténs förslag.

Följande omvaldes: Herbert Johansson vice ordf., Christer Eliasson sekreterare och Kennet Magnusson suppleant.

Till revisor omvaldes René Sjöstrand och Lelf Forsberg. Även suppleanterna Roger Mattsson och Claes Nordström omvaldes.

Valkommittén omvaldes i sin helhet och består av Kerstin Ahlquist och Gunnar Söderberg.

Frågan om årsavgift fick en kort debatt

när någon föreslog höjning av medlemsavgiften till 100 kr. Ordföranden ansåg att så länge medlemsavgiften täckte kostnaderna för medlemstidningen och annan medlemsservice borde vi inte höja avgiften. Årsmötet beslöt att medlemsavgiften för 1987 skall vara oförändrat 50 kr.

Styrelsen för verksamhetsåret 1/5 1986–30/4 1987 har följande sammansättning:

Ordförande	Stefan Forssblad
Vice ordförande	Herbert Johansson
Kassör	Monica Möller
Sekreterare	Christer Eliasson
Ledamot	Inge Nilsson
	Håkan Järnström
	Charles de Serves
Suppleant	Sven-Hugo Bengtsson
	Kennet Magnusson

sommarprogram med kryssningar till Nordkap och norska fjordar, Färöarna och Island samt Brittiska öarna och Normandie. Under årets övriga månader kryssar FUNCHAL i Västindien och Medelhavet.

Låt oss nu se vad som hänt under året med några svenska fartyg. Det sista svenska kryssningsfartyget LINDBLAD POLARIS, byggd 1960, (ex ÖRESUND) såldes under året på exekutiv auktion i Stockholm och fick nya ägare i Gyllenhammar & Partners. Vi får hoppas att hon åter kommer i trafik, och kan återkomma i denna artikelserie.

Mer som en parentes kan nämnas att grekiske redaren Antonis Lelakis, ägare av Regency Cruises, har långt framskridna planer på att bygga om de tidigare Johnsonägda containerfartygen MARGARET JOHNSON, byggd 1970, och ANNIE JOHNSON, byggd 1969, till kryssningsfartyg.

ANNIE JOHNSON som nu heter REGENT SUN bogserades under sommaren till Perma shipyard där en ombyggnad påbörjades. MARGARET JOHNSON heter nu REGENT SKY och

ligger fortfarande upplagd i Grekland. Ombyggnaden av de båda fartygen blir mycket omfattande och inkluderar även nytt maskineri och görs efter ritningar från finska Wärtsilä, som ursprungligen byggde de båda fartygen.

Rederiet Regency Cruises har redan kryssningsfartyget REGENT SEA i trafik och bakom detta namn döljer sig Svenska Amerika Linien GRIPSHOLM av år 1957. Sedan fartyget hade lämnat Svenska Amerika Linien hette det först NAVARINO (under vilket namn det för övrigt gjorde ett varvsbesök i Göteborg i början av 80-talet). Fartyget hade oturen att vid en dockning i Grekland för något år sedan lägga sig på sidan i dockan, men man lyckades slutligen få fartyget på rätt köl igen. Nytt namn denna gång blev SAMANTHA. Den nuvarande ägaren byggde om fartyget både interiört och exteriört 1985 och hon fick då det nuvarande namnet REGENT SEA.

Text och foto: LARS-OLOF HANSSON

## Så kunde man också navigera

Nutidsmänniskan har väldigt lätt för att glömma hur det var förr i tiden. Inom navigations-tekniken är radar- och deccanavigering vardagsmat, som många anser har funnits i långa tider. Till och med satellitnavigeringen har smält in i folks medvetande och betraktas inte längre som något exceptionellt. Och ändå är det inte så många årtionden sedan navigationen fick ske efter vanlig kompass, klocka, solstånd och logg!

En liten erinran om att radartekniken fick sitt genombrott först under andra världskriget fick man om man såg den tyska ubåtsfilmen, som gick i TV för en tid sedan. Engelsmännen förfogade över det nya hjälpmedlet innan tyskarna hunnit så långt i sin utveckling. Detta blev den tyska ubåtens olycka då den försökte ta sig igenom ett bevakat Gibraltar sund i skydd av mörkret.

Numera har vi ju radar också ombord i BOHUSLÄN. Men det finns ännu kvar ombord tabeller från den tid hon gick i reguljär trafik utefter kusten. Dessa tabeller upptar kompasskurser och gångtider mellan olika punkter utefter kusten. Efter dessa tabeller fick man försöka ta sig fram i dimma och mörker. I mycket stor utsträckning gick det bra. Att förseningar förekom är ju inte ägnat att förvåna. Det är snarare anmärkningsvärt att trafiken kunde bedrivas med så litet störningar som det faktiskt förekom. Detta berodde med all säkerhet på att såväl navigatörerna som rorsmännen kände varenda detalj i farleden.

Jag har vid något tidigare tillfälle på tal om färjetrafiken i Göteborgs hamn berättat om den gamle kapten Johansson på FÄRJAN 4. När tjockan tätnade så att sikten blev minimal, sköt Johansson upp luckan i styrhytten och lutade sig fram över ratten så att nästippen och den ståtliga mustaschen syntes. Det var föregångaren till radarn!

På tal om okonventionella navigationsmetoder erinrar jag mig en skildring av den utmärkte författaren Ove Allansson, som på ett utomordentligt sätt skildrar livet och människorna ombord i de gamla fartygen på 1920-talet och senare. I boken "Här seglar Manfred Nilsson" berättar han om livet ombord i en vättergaleas. Huvudpersonen i boken är yngste man ombord där besättningen i övrigt ut-

göres av befälhavaren och bästemannen. Jag tillåter mig citera följande rader:

"Bland var det ju dimma eller tjocka förstås. Jag minns en gång i tjocka, det var värre än Themsentjocka den gången. Varken skepparn, bästeman eller jag vesste till slut vilket som var öster eller väster, knappt ens vilket som var upp och ner. Tjockan virvlar kring oss som en sän där malström och gjorde oss yra i skallen. Tamejtusan om vi inte börja grunna över om vi fortfarande var på Vätterns vatten, kanske hade tjockas virvlat (väg med oss till nåt sorts spökhav. Men då när det var som värst, då hörde vi en tjur böla. Johansson (d v s skepparn) piggnat till och sa att däråt ä öster, då ä en östgötatjur vi hör guskelöv. Jag känner allt igen tjuren, då ä Hannibal hos Olsson, hos Erik Olsson."

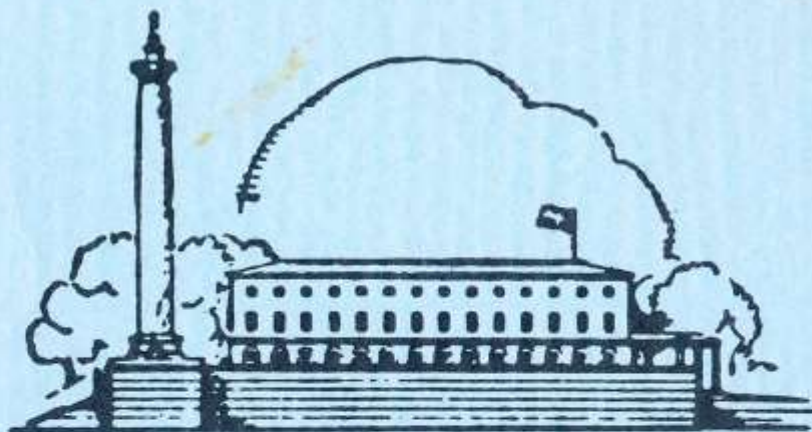
Så kunde man också navigera! Huvudsaken var att man kom fram med fartyg och last i behåll.

SHB

Foto Bertil Söderberg.







## 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.