



Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 8 - September 1972
NUMMER

21

Sällskapet Ångbåten har sorg. Genom en synnerligen tragisk olycka till havs på annat håll har vårt fartygs förste styrman Christer Abrahamsson omkommit.

Vårt fartyg har förlorat en beundrare, vars entusiasm aldrig slocknade, och som troget ställde upp vardag som helgdag trots ett hårt arbete på ett fordrande företag.

Frid över vår styrmans minne.

OMSLAGSBILDEN

är symptomatisk för denna Ångbåt. Civilingenjör Åke Särnqvist i Uddevalla gjorde teckningen av LYSEKILS skeppsklocka, som får markera anslaget för huvudföremålet i detta nummer: s/s LYSEKIL, av de flesta ansedd som Marstrandsbolagets verkliga flaggskepp.

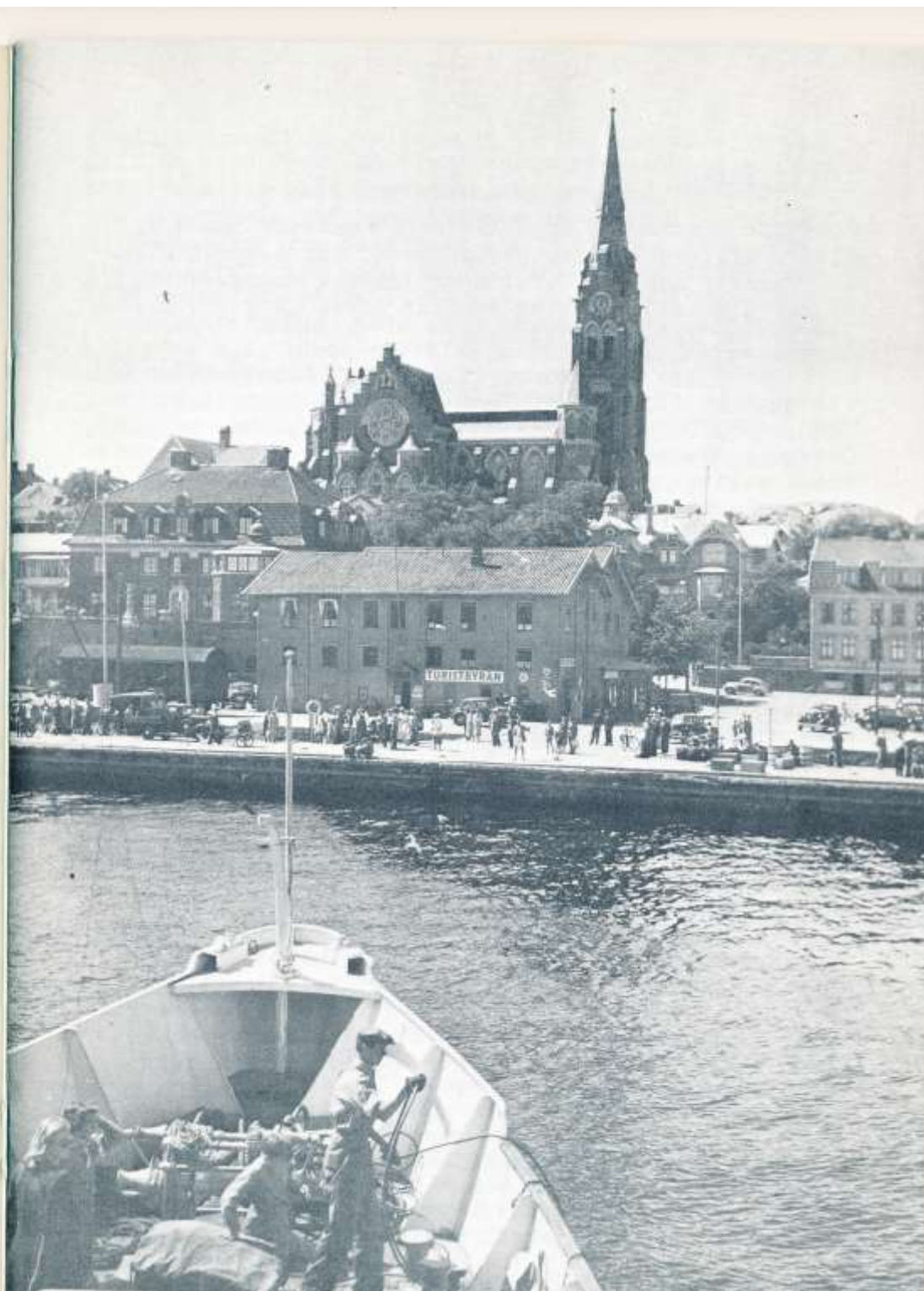
Skeppsklockan bärgades efter ett veritabelt detektivarbete av Lions-Lysekil och skänktes till Vikarvet vid invigningen av det nya museet i juni 1972.

*

BILDEN TILL HÖGER

LYSEKIL lägger till i Lysekil! I vild lokalpatriotisk yra har vi satt denna bild främst. Den är förresten ganska intressant eftersom den visar fartygets sätt att lägga till. Man kommer som synes vinkelrätt in mot Ångbåtsbryggan, slår full back på babords maskin och full fram på styrbords, varvid fartyget gör en perfekt longsidetilläggning med styrbordssidan till kaj och stäven mot hamninloppet.

De övriga fartygen i skärgårdsflottan gjorde konventionella tilläggningar med babords sida till kaj, helt naturligt, eftersom de slog babord hän på backmanöver och då fick in aktern till kaj. Detta sker än idag med BOHUSLÄN.



S/S LYSEKIL

"Hon för sig som en spansk dansös" sade kapten J.N. Olsson till en ängslig passagerare, när ångaren LYSEKIL doppade näsan i Marstrandsfjordens vredgade böljor. Om detta graciösa fartyg handlar denna gång Dag Alméns artikel om marstrandsbåtarna.

Marstrands Nya Ångfartygs AB började på 1880-talet bli ett stabilt företag, som med sina tre ångare ALBREKTSUND, WESTKUSTEN och S:t ERIK skötte trafiken mellan Göteborg, Marstrand, Lysekil och Smögen anlöpande en mängd platser på vägen. De i föregående nummer av Ångbåten omnämnda mindre båtarna utgjorde ju bara en parentes i bolagets växlingsrika historia.

År 1883 beslöt styrelsen att anskaffa ännu ett nytt fartyg, som skulle bli något alldeles extra - en ångare, som med 13 knop skulle kunna tilltyggalägga sträckan Göteborg - Marstrand på cirka 1½ timma. Ångaren beställdes liksom sina två föregångare vid Lindholmens varv i Göteborg. Hon skulle bli en större och snabbare upplaga av S:t ERIK, försedd med två ångmaskiner, som drev var sin propeller. Så växte flaggskeppets linjesköna skrov fram på bädden och tiden för dopet och sjösättningen nalkades.

Namnet var redan bestämt på en bolagsstämma i mars 1884. SVERIGES MADEIRA skulle hon heta - ett smeknamn på Marstrand, vilket dock var helt obegripligt för den okunniga allmogen. Något måste göras för att riva upp stämmans beslut och få ett vettigare namn på nybygget. Kapten Elfversson, vars synpunkter vägde tungt hos styrelsen, lyckades förmå denna att vid ett extra möte i maj 1884 bestämma sig för det mera passande namnet LYSEKIL. Det påstods dock, att en ledamot i ilska över beslutet omgående avsåg sig sina uppdrag i styrelsen.

I slutet av oktober 1884 var LYSEKIL klar för provtur. Hon var grann att skåda med sitt nära 44 m långa, smäckra skrov, bländande vitt med mellandäcksrundningen i grått. På det tältaksförsedda akterdäcket fanns en

elegant dmsalong med bekväma soffor och en stor spegel. På övre däck låg bland annat röksalongen och framför denna den helt öppna bryggan med sin snidade ratt och dubbeltelegraf, som närmare beskrevs i Ångbåten 19. Aktersalongen var praktfull att skåda med sina röda plyschsoffor, och matsalen var enligt tidens sed förlagd under det långa fördäcket, där även större delen av besättningen hade sina bostäder. På mellandäck med sina små, runda ventiler fanns som brukligt expedition, styrmans- och maskinisthytter samt toaletter. Lastrummet framför pannkappen betjänades av portar i sidorna. Maskinrummet tilldrog sig särskilt intresse, då LYSEKIL var det första dubbelpropellriga fartyget med två ångmaskiner om vardera 260 ind.hkr.

De långa akterstagade masterna och den svarta, lutande skorstenen med sin diskreta vita rand bidrog till ett fördelaktigt yttre. Till utrustningen hörde också hjälpsegel och två signalkanoner, vilka finns bevarade liksom dmsalongens eleganta spegel, som räddades undan förgängelsen, när däckbyggnaden togs bort någon gång på 30-talet.

Kapten Johan Niklas Olsson, som utsetts till befälhavare, var mäktigt stolt över sitt granna fartyg, som kom i trafik först på våren 1885, men ingick i bolaget från årsskiftet. Vid besiktningen underkändes nämligen LYSEKIL på grund av för låg fart och för stor kolåtgång enligt kontraktet. Även om farten kunde ökas efter diverse maskin kompletteringar förblev hon en kolslukare av stora mått, varför bolaget fick 7000 kr i rabatt på det kontrakterade priset - 138.000 kr.

LYSEKIL blev en mycket populär båt, som i stort sett behöll sitt ålderdomliga utseende ända fram till den stora ombyggnaden och motoriseringen 1951. Några små förbättringar genomfördes dock till passagerarnas och besättningens trivsel. Akterdäcket försågs 1895 med ett stabilt trätak och kommandobryggans front glasades in för att ge skydd åt befälhavare och rorsman. På 40-talet ökades bryggans bredd genom att främre delen av den rundade mellandäcksplåten rätades upp. Detta skedde



i samband med förbättring av besättningens bostäder enligt myndigheternas stränga bestämmelser.

Under ångbåtstiden hade LYSEKIL endast ett fåtal befälhavare. Längst ombord stannade kapten John E. Mattsson, som förde befälet i cirka tjugo år, varav ett par år efter ombyggnaden 1951. Han efterträdde kapten K.W. Hasselöf 1923. LYSEKIL, som var dyrbar i drift, seglade vanligtvis endast sommartid. Under vintern var befälhavaren ledig men stod till bolagets förfogande som vikarie på de övriga fartygen, när så behövdes.

Så kom den stora omvälvningen efter kriget och Marstrandsbolaget blev tvunget att upphöra med sin verksamhet under traditionella former. Marstrands Nya Ångfartygs AB ombildades 1951 till Marstrands Rederi AB, som övertog hela flottan med inventarier. LYSEKIL betingade ett pris på 40.000 kr. Ångbåtsepoken var i det närmaste slut och de nya herrarna möblerade om, så att en del av fartygen inte stod att känna igen efter ansiktslyftningen.

LYSEKIL begav sig sålunda till Århus i Danmark och återvände i juli 1951 i förnygrat skick. Inte hade hon precis blivit vackrare, men ändamålsenligare och bekvämare både för passagerare och besättning. Matsalen hade sålunda flyttats upp från förskeppets dunkel till övre däck, där kommandobryggan förut var belägen. Genom stora rutor kunde man nu betrakta det förbiglidande landskapet, medan man njöt av bordets läckerheter i en modern och trivsam matsal i ljusa färger. Det förut öppna och dragiga akterdäcket hade byggts in med stora fönster och försetts med bord och bänkar, som lätt kunde placeras bort och åter ge plats åt last, som togs ombord genom stora skjutdörrar. LYSEKIL blev åter under ett par år vinterbåt, då lasten dominerade över passagerarna.

BILDEN

LYSEKIL backar ut från Marstrand sommaren 1903 med stor flaggning och namnvimpel i stormasten. Ångaren till vänster är s/s ALBREKTSUND.

Foto från glasplåt ur Vikarvets samlingar.

Uddevalla-eran blev emellertid inte långvarig. Redan 1956 blev hemorten åter Marstrand och chefsskapet övertogs av kapten L.B.Olsson - veteran i bolaget och för övrigt befälhavare i LYSEKIL under kapten Mattssons tid i s/s MARSTRAND.

LYSEKIL blev nu en sällsynt gäst i Bohuslän. Hon var chartrad av AB Sundfart i Malmö och var synlig i denna stad liksom även Landskrona och Helsingborg. LYSEKIL och BOHUSLÄN såldes 1962 till Sundfart, som året därpå lät dem gå Strömstad - Sandefjord tvärs över den ofta stormiga Oslofjorden. LYSEKIL gjorde dessutom resor till Halden. När norrmännen våren 1964 levererade bilfärjan SPERVIK I, blev de båda före detta marstrandsbåtarna överflödiga och gick nya öden till mötes.

LYSEKIL såldes 1963 för 90.000 kr till Byxelkrok på Öland, där hon i konkurrens med den tidigare sålda m/s S:t ERIK trafikerade Kalmarsund mellan Oskarshamn och Byxelkrok. Namnet ändrades till NORDÖLAND - ett namn, som hon fick behålla till slutet hos Persöner i Ystad, där hon under 1972 skrotades. Fartyget, som övertagits av Rederi AB Olandssund, skulle gå i trafik sommaren 1972 tills bron blev färdig men dyrbara reparationer på motorerna föranledde redaren att sälja fartyget för skrotning.

Under ölandstiden byggdes fartyget om än en gång: inredningen akteröver revs ur och en fällbar ramp påbyggdes. Styrbords fasta brädgång på fördäck ersattes av ett öppet räcke, så att bilar kunde köra ombord även här. LYSEKIL blev inte vackrare av den operationen och inte heller gjorde sig den blå skrovfärgen på det smäckra skrovet - kanske det enda, som skvallrade om forna ångbåtstider.

LYSEKIL var under Marstrandsbolagets tid förskonad från allvarigare olyckor. Något lätt haveri har väl dock inte kunnat undvikas. En lika egendomlig som beklaglig olyckshändelse inträffade på 20-talet: under manöver vid Gullholmen kom en jakt - alltså en fraktskuta av fiskebåtstyp - och körde sitt långa bogspröt in över

LYSEKIL i sin nya skepnad. Här kommer hon forsande med 15 knop på väg norröver. Nuförtiden ser passagerarfartyg ut som svullna tårkartonger och LYSEKIL ser i jämförelse med dem riktigt vacker ut.

Foto Stenbäck.



Överdäckets räckverk och genom damsalongens skott, där det krossade benet på en intet ont anande dam.

Under ölandstiden lär fartyget däremot ha varit på grund åtskilliga gånger i det svårnavigabla Kalmarsund. I en artikel i kalmartidningen Barometern sägs hon ha fått öknamnet "SKÄRSLIPAREN". Men för varje säsong har återkommit uppsnyggad inför sommaren tills hon för egen maskin i december 1971 begav sig ut på sin sista resa till Ystad.

*

OM MUSEUM

Bohuslänska Fornminnessällskapet Vikarvet i Lysekil, vars fotoarkiv ångbåtsredaktionen hämtat så mycket materiel i, invigde tidigt i somras sin nya museibygnad ute vid Pinnevik. Museet visar hur de olika näringarna påverkat bygden. Sjöfarten, konservindustrin och stenindustrin betonas särskilt.

Museets exposé har gjorts med stor skicklighet och pietet. Man har verkligen bemödat sig om autenciteten och fått fram ett synnerligen överskådligt och åskådligt museum, som inte blivit en hoprafsad kuriosakammare. För oss ångbåtsvänner är det glädjande, att museet inom kort skall ordna en "skärgårdstrafikavdelning".

Museet, dit vi hoppas våra andelsägare och medlemmar skall vandra i tallösa skaror, är beläget ute i sydväst invid havet. Följ stranden förbi swimmingpoolen, Havsfiskelaboratoriet och tennisbanorna. Vid museet står två gamla bohusstugor samt den åldriga kostern FRIFARAREN. Om ni ämnar besöka museet vintertid, är det bäst att först göra sig underkunnig om öppettiderna. Dagtid kan man få upplysningar på Lysekils-Posten samt naturligtvis hos ångbåtsredaktionen, telefon 0523/134 14.

BILDEN

Kapten J.E.Mattsson vid dubbeltelegrafan på LYSEKILS brygga.

Foto Stenbäck.



ATT STÅDA ETT LASTRUM

Det var en afton i slutet av maj.

Västkustens enda (och, enligt vissa tyckare, Sveriges vackraste) Ångbåt var på väg söderut över Hjärteröfjorden. Aktergasten stod på fördäck och mediterade. Det hade varit en fin tur! Tomtur upp till Lysekil på fredag kväll, mysigt raj-raj i röksalongen på kvällen med sill och färskpotatis och dragspelsmusik av båtsman. Lördag morgon överfart till Fiskebäckskil, därifrån norrut med en hembygdsförening, som skulle gästa en systerförening i Fjällbacka, så åter till Fiskebäckskil, och så nu en tomtur till Göteborg.

Strax före Kyrkesund hade vi mött GRATIA för fulla segel på väg norrut. Styrman hade med milt våld fått hindra vår kvinnliga eldare (som älskar alla former av tystgående farkoster och som är instruktör på GRATITUDE) att hoppa över bord och simma över till Kryssarklubbens tjusiga flaggskepp. Och det hade varit precis nått och jämt tillräckligt med ljus för att aktergasten skulle kunna filma, när GRATIA besvarade vår hälsning med flaggen.

Det började bli kyligt. Aktergasten drar sig ner för halvtrappan till mellandäck. Skulle han kanske...? Ja, lejdaren ner i lastrummet utövaren oemotståndlig dragningskraft. Titta, en sådan välstädad durk! En bunt tomma sopsäckar prydligt hopvikta på en hylla om babord. En hyvelbänk på förkant med snyggt ordnade verktyg. En hylla på styrbordssidan med en del tågvirke, och en annan med lite trävirke, snyggt och överskådligt. Nedsänkt under durkhöjd bredvid lejdaren står Kompressorn (den där mojängen, som gör vissa vinterkvällar så outhärliga för alla ombord utom för Den Tappre Mannen Med Öronproppar - bild med öronpropparna avmonterade i Ångbåten 19!). På akterkant av lastrummet prydliga härvor med tryckluftslang - några hundratal meter säkert. Aktergasten ser sig omkring ett ögonblick, men så inställer sig ett lätt obehag, när tankarna vandrar tolv timmar tillbaka i tiden.

Visst händer det då och då malörer ombord även i en Ångbåt. När aktergasten på morgonen hade lämnat sin sovplats i (den fortfarande icke restaurerade) punschsalongen längst akterut, på väg till kaféet och den hägrande frukosten, hade han passerat en hög med glasskärvor utanför dörren till gamla skepparhytten, den som har (eller snarare, hade haft) en skiva av mjölkglas i stället för den övre dörrspegeln. Vid frukosten hade lättmatrosen uppträtt med vänstra handen i paket - det var han som hade sovit i hytten och dörren hade kärvat, när han skulle ut, varvid han tagit i lite väl häftigt, och....

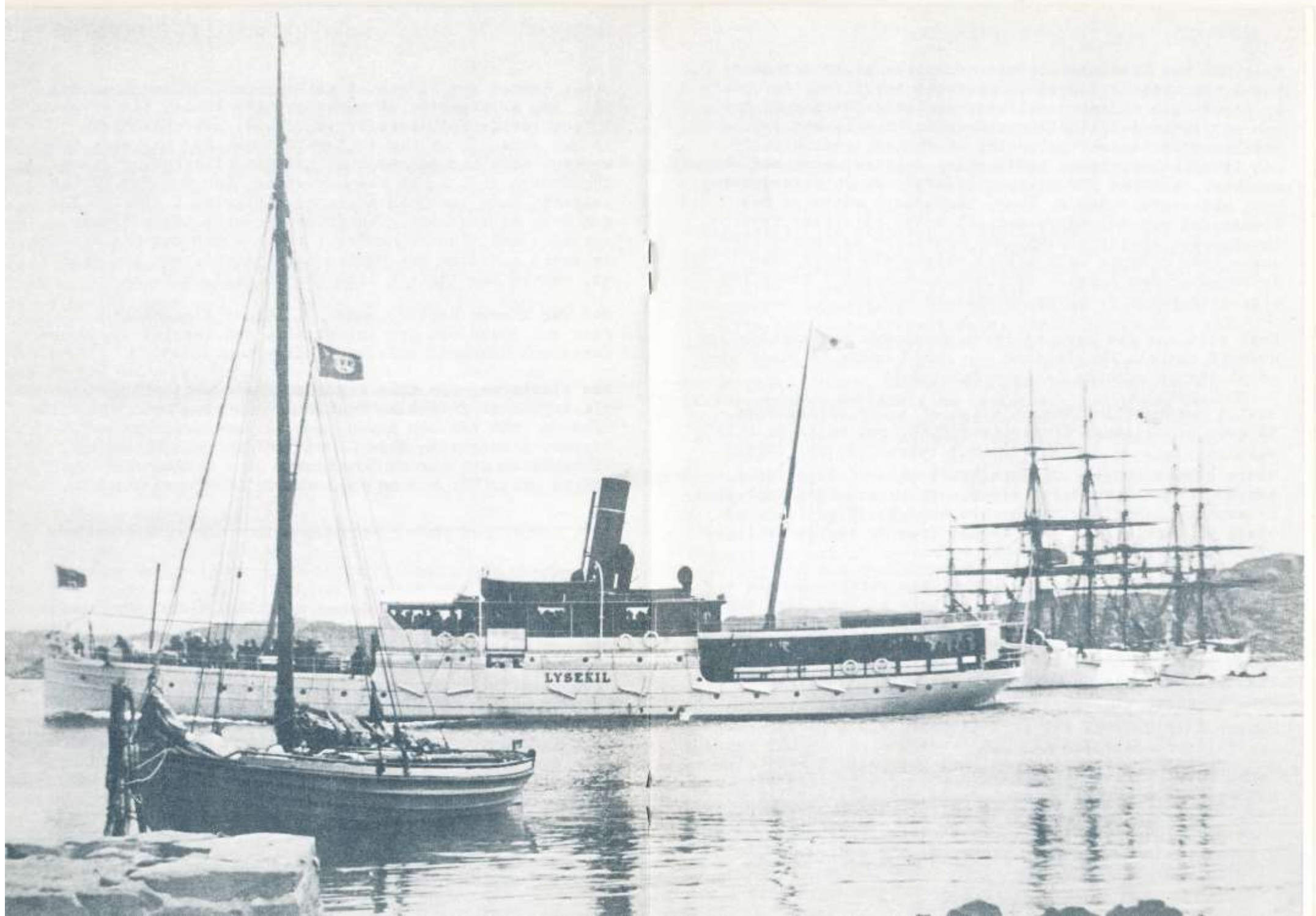
Ett par timmar senare, sedan vi lämnat Fiskebäckskil, fått ner gösen och upp friholtarna och kwajlat upp trosarna och övergått till sjövaktsystem.

Den stackaren, som hade disktörn, hade sett plågad ut vid åsynen av inte bara frukostdisken utan även silltallrikarna från kvällen innan, och så passagerarnas kaffekoppar. Aktergasten hade, i ett anfall av hjälpsamhet, kommanderat ett par av jungmännen ut i disken för att hjälpa till. För att se till att de inte smet sin väg,

MITTUPPSLAGET

Med grace och elegans sveper s/s LYSEKIL in i Marstrand i juni 1901. Man är ute på en abonnerad tur, ty i flaggan på fockmasten står bokstäverna S.K.F. Ångaren för även unionsgös, bolagsvimpel och unionsflaggen på spelet akterut. I förgrunden ligger en klinkbyggd, gaffelriggad koster förtöjd och i bakgrunden ligger tre segelfartyg till ankars. Skeppsgossekåren använde dem som skolfartyg och läsekretsen kanske kan säga namnen på de tre seglarna. Som ledtråd kan vi nämna, att det är en fullriggare och två briggar. Finns det någon Skeppsgosse, som kan säga fartygens namn?

Foto från glasplåt ur Vikarvets samlingar.



sysslade han lite med städningsarbete. Alltid skräpigt hur mycket man än städade! Öppningen ner till lastrummet är öppen till en tredjedel (det är där lejdaren går ner), och så ligger det två lämmar över de återstående två tredjedelarna. På dessa travar med backar med urdruckna öl- och läskflaskor, tomma brödbackar, pappkartonger med skräp, repändar, ett par hörselskydd (jämför ovan), en pappkartong med signalflaggor. Åkej, någonstans måste ju det finnas. Då var det värre med all bråte på däckets framför. Aktergasten börjar plocka. Det ena efter det andra försvann från däckets, rätt mycket visade sig passa bäst i sopsäcken. Lösa tomglas på plats i backarna - bruna för sig, vita för sig, bryggarn vill ha det så.

Till sist var det bara en trave kartonger med kanelbullar kvar på däckets. Skulle inte den också kunna få plats uppe på lämmen ovanför lastrumsöppningen?

Beslut och handling sammanfaller ofta för aktergasten. Så även denna gång. Visserligen fick kanelbullarna inte riktigt plats mellan skottet mot byssan och den första stora pappkartongen, men man kunde väl knö lite? Jodå, pappkartongen gav snällt efter, och om ett ögonblick skulle kanelbullekartongtraven vara snyggt och prydligt på plats på lastluckan, och däckets framför skulle äntligen vara fritt från bröte.

Det finns vissa episoder i livet, som verkar utspela sig i ultrarapid, när man tänker tillbaka på dem. Just som aktergasten knödde iväg den där pappkartongen för att få plats med kanelbullarna, upptäcker han att på andra sidan pappkartongen står två backar med tomglas, kusligt balanserande på kanten av den bortre lastluckelämnen, alldeles vid öppningen ner mot avgrunden.

Backarna tänker väl för allt i världen inte ge sig av ner i lastrummet?!!

Innan den tvivlande aktergasten helt hinner överväga sannolikheten för eller emot denna möjlighet, eller utreda vilka åtgärder, som eventuellt skulle kunna tänkas vara påkallade för att påverka händelseförloppet i gynnsam riktning, ger sig svaret av sig själv: JOO, SANNERLIGEN!

Det låter inte alls så farligt, när trettio två tomflaskor och två tombackar slår emot en durk två meter nedanför en. Men det blir ganska många glasskärvor, det upptäckte aktergasten snart. Sju eller åtta av flaskorna var hela, åtskilliga hade gått sönder i ett par tre rejäla bitar, men alldeles för många hade gått sönder i något som påminde om grus fast med mycket skarpare kanter.

Aktergasten fick sällskap av sin äldste son (som dock snart lyckades skära sig på en glasbit och lättad återvände till disken). Och av lättmatrosen, vars bandagebylte från frukosten nu reducerats till ett "Salvekwick Storebror". Aktergasten och lättmatrosen, uppfyllda av en sorts själarnas sympati inför världens elände i allmänhet och glasets bräcklighet i synnerhet, började plocka upp de största glasbitarna från lejdaren och från lastrummets botten, som redan innan glaskrossningen täckts av allsköns bråte om vartannat, inklusive snörstumpar, två högskor (varav en trasig), ett ormbö av tryckluftslag, lösa muttrar utan bultar, lösa bultar av andra dimensioner och utan muttrar plankbitar, en hammare här och en skiftnyckel där och över alltihop ett tjockt lager damm och sot - kort sagt, typexemplet för Ett Ostädat Ångbåtslastrum.

Aktergasten och lättmatrosen fann snart att det var lättare att få väck glasskärvor - framför allt mindre sådana, som fordrade sopborste och skyffel - om man samtidigt slängde undan en del av de onyttiga ting, som låg i vägen (se ovan), och gav sig i kast med att hänga upp tryckluftslangen, och plockade upp verktygen, och - ja, den ena saken gav den andra.

När skepparna blåste för broöppning i Sotenkanalen, hade tre säckar skräp (ja, lite glas också) placerats på förkant för vidare befordran upp på däck när väl passagerarna gått i land, och lastrummet i övrigt förvandlats till ett typexempel på Ett Västädat Ångbåtslastrum. Lättmatrosen och aktergasten gav varandra en lång blick av ömsesidig beundran och gick upp på däck för att njuta av naturscenerierna.

När aktergasten kommit så långt i sin återblick på morgonens händelser hade all känsla av obehag förflyktigats och livet var återigen odelat trivsamt. Må undra... den där farbrorn, som suttit intet ont anande utanför sin stuga vid kanalkanten, med ryggen mot oss, just när vi tutade för broöppning på sydgående... Skällade han sig på kaffet han spillde ut? Ångbåtar går ju så tyst, utom när de tutar. Och hamnroorgångarens replik till chiefen vid livbåtsmanövern i Fjällbacka, just som styrbordsbåten tog vatten... Nej, här är det nog bäst att sluta, innan kåseriet glider in på något annat än vad som var tänkt från början: hur det kan komma sig att man städar ett lastrum.

Aktergasten

Epilog en afton i början av hösten: Fy farao, vad det här lastrummet ser skräpigt ut egentligen!

*

Ångaren TRAFIK,

som länge legat som konditoriservering i Hjo hamn, skall om planerna går i lås, åter segla på Vättern. Ett sällskap med interimnamnet "s/s TRAFIKs Vänner" har bildats i Skaraborg. Sällskapet har inköpt ångaren av Hjo stad (Hjo Rederi AB) och ämnar förhålla henne till Sjötorp för upprustning. Tidigast 1974 räknar man med att ha henne under ånga.

Föreningsverksamheten ämnar man organisera ungefär som vår, d v s den juridiska äganderätten skall ligga på en ekonomisk förening medan den rent ideella verksamheten skötes av en vanlig medlemsförening. Den ekonomiska föreningens medlemmar utgöres av andelsägarna. Andelarna kommer att kosta 100 kr.

s/s TRAFIK byggdes i Stockholm för trafik mellan Hjo och Hästholmen på Östgötasidan i samtrafik med Hjo-Stenstorps Järnväg och Mellersta Östergötlands Järnvägar.

OM RESTAURATION OCH RESTAURERING

"Restauration" i samband med en ångbåt brukar sammanfattas i ett ord: Ångbåtsbiff. Tyvärr har våra ambitioner i den vägen ännu inte riktigt motsvarats av tillgängliga resurser. Men vi hoppas på ljusare tider, en dag, när vi hunnit ifatt.... Just när detta skrives (några dagar före provturen våren -72), är det "restauration", som ligger närmast i tankarna.

Enligt ett tillgängligt uppslagsverk är "restauration" liktydigt med "i strängaste mening återställande av ett skadat konstverk i ursprungligt skick genom allehanda åtgärder, som avse att avlägsna senare tiders tillsatser samt att laga och eventuellt förstärka föremålet".

Huruvida BOHUSLÄNS matsalong - för det är den som har restaurerats - är att anse som ett konstverk kan givetvis diskuteras. Säkert är att den fick stå som modell när Marstrandsbolaget efter första världskriget moderniserade några av sina äldre ångare. Att salongen efter mer än ett halvt sekels slitage och ibland pietetslöst underhåll inte var i sitt ursprungliga skick, är också självklart.

Men var hittar man underlag för ett restaureringsarbete? HTs provtursreferat säger bara att "den trefliga matsalongen ---- är hållen i rött med en marmorbuffet på förkant och fyra efter bässystem mellan skinnklädda soffor placerade fönsterbord av mahogny". Här har slummen kommit oss till hjälp. En medlem observerade att ett antikvariat sålde ut några få exemplar av Otto Schulz "Fartygsinteriörer" från 1919. Kunde det vara av något värde för oss?

Mycket riktigt. Det visade sig, att Schulz var den inredningsarkitekt, som Eriksberg anlitat bland annat för inredningsarbeten i BOHUSLÄN. Arkitektens beskrivning av sitt "konstverk" jämte fotografier (som tyvärr är omöjliga att reproducera på ett rättvisande sätt), har gett oss ett utomordentligt underlag för ett återställande av matsalongen i dess ursprungliga skick med några modifikationer, som betingas av tillgången på materiel.

"Väggarne" var enligt beskrivningen täckta med stormönstrad "teko" - en sorts vaxad papperstapet, som enligt timmermans efterforskningar försvann ur tapetfirmornas kataloger i slutet på femtiotalet, då plasttapeterna gjorde sitt segertåg. Mycket riktigt, under två lager gröna tapeter fanns den ursprungliga röda tapeten kvar, och därunder ett tjockt lager makulatur och juteväv, som förvandlades till mjöl, när man rörde vid det. Och nubb, många tusen nubb. En undersökning av möjliga tapetalternativ resulterade i en röd vinyltapet, stormönstrad och med en påtagligt "gammal stil".

Taket var ursprungligen överspant med småmönstrad pegamoid och målat benvitt. Vid vår restyrering har vi valt plywoodskivor (som lätt kan skruvas ner, om t ex vill åt de elektriska ledningar, som gömmer sig därovan) klädda med småmönstrad benfärgad galonväv. Fotografierna i Schulz' bok visar ett arrangemang med sex långsgående lister med korta tvärlistor närmast ytterväggarna. Detta arrangemang har nu återuppstått kompletterat med ytterligare en tvärlist vid stolparna för att dölja de skarvar som betingas av plywoodskivornas format. Som en kuriositet kan nämnas att mahognylisterna i matsalongen består av 110 bitar med en sammanlagd längd av 150 meter!

Genom att vi fått möjlighet att lägga om den elektriska installationen, har vi också kunnat återuppliva det ursprungliga belysningsarrangemanget med två runda ljusglober på vardera stolpen, en väggmonterad bordslampa vid varje bord, samt en vägglampa på var sida om spegeln ovanför buffén. De lampor, som monterades vid "renoveringen" på femtiotalet har därmed skattat åt förgängelsen

De flesta konstverk gör sig bättre om de ses än om de beskrivs. Till dem som inte sett vår nyrestaurerade matsalong vill vi ge rådet: Vare sig salongen är ett konstverk eller inte - kom med på någon medlemsresa och njut av den i verkligheten. Kanske kan vi servera en biff också.

Aktergasten

EN UTFÄRD

Vi stå och vänta på tåget i Vänersborg. Det är en somardag på 30-talet. Vädret är ljuvligt, inte ett moln syns och det är alldeles stilla. Bredvid oss på perrongen står matkorgen, där även söndagsbilagorna och cigarrerna finnas. Vi ämna företaga en liten utflykt till Smögen mere vid kusten. Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten och Uddevalla-Vänersborg-Herrjunga Järnväg sälja billiga söndagsbiljetter, som gälla såväl på tåget som på båten. Endast sex kronor kostar den.

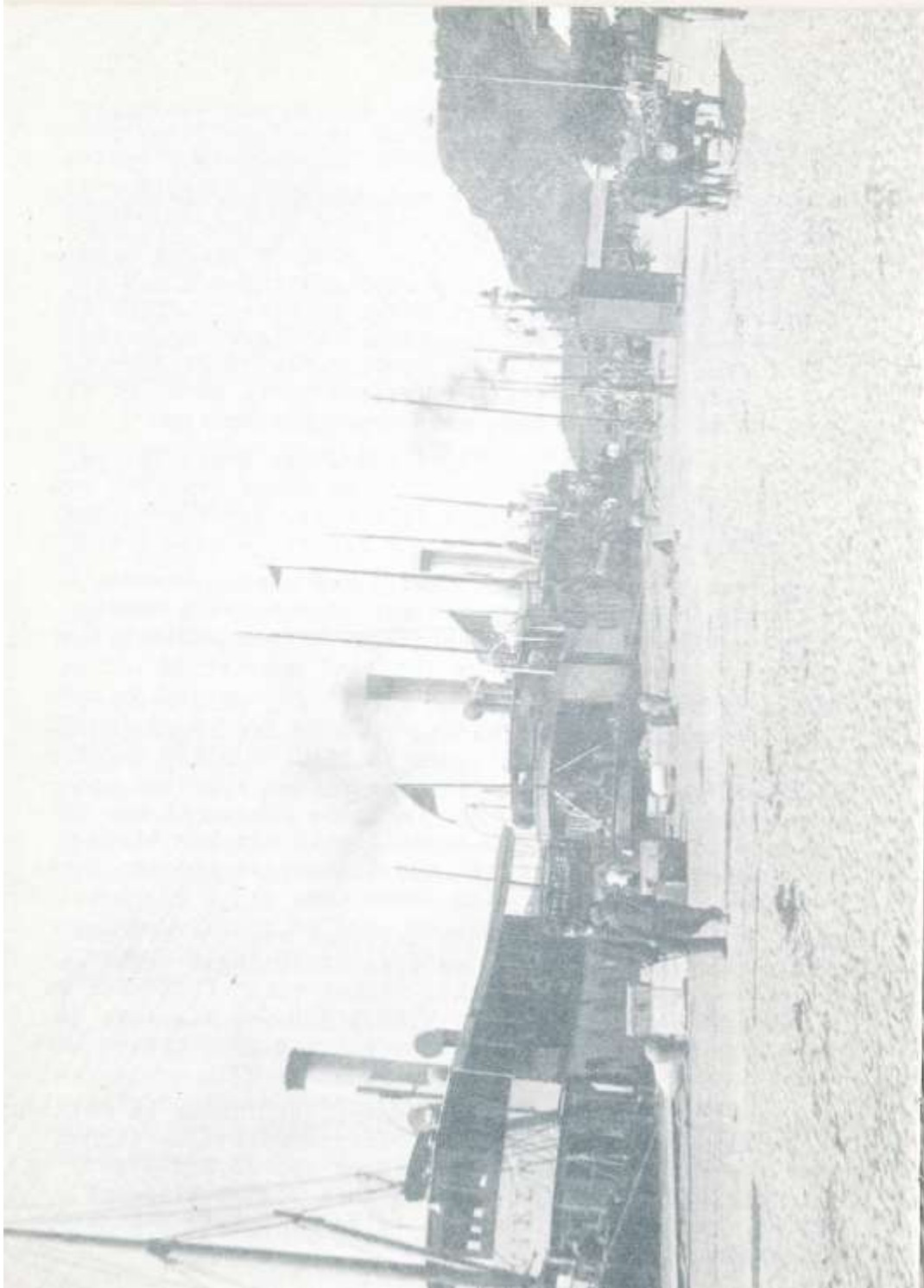
Men nu se vi röken från tåget och strax ångar det in. Åtskilliga äro de, som denna dag ha samma avsikter som vi, ty tåget är synnerligen välbesatt. Järnvägsbolaget har dock satt till extra vagnar och vi få goda platser.

Endast en timme åtgår för färden och precis klockan 8 rulla vi in på UVHJs station nere i Uddevalla hamn. Skönt att lämna tåget! Träbänkarna voro i hårdaste laget!

Sedan vi blåst bort några sotkulor från våra kragar, gå vi långsamt ned mot kajen. Framför oss ligga ångbåtarna i rad. Längst in ligger VALBORG. Hon har nog liggedag idag, ty det ryker inte ur hennes skorsten och hon synes låst och öde. För om henne ligger så den käckka lilla VIKEN, som inte avgår förrän klockan 11.30 till Sundsandvik, varifrån hon återvänder klockan 1 em. Hon har sin lugna dag idag, även hon.

Rakt framför oss ligger ett kraftigt svart skrov med vackert språng toppat av en stor bakåtstagad skorsten ur vilken kolröken står tät. "Orust runt" förkunnar en skylt vid landgången. Nej, KUNG RANE, med dig fara vi ej idag, även om tvenne solskenstimmar på Käringön locka!

Borta vid kajen ligger vårt fartyg. BYFJORDEN är det och hon har redan ångan uppe, ty det pyser lätt ur ångrör och vissla. Vi stiga ombord och gå upp på övre däck, ty vår biljett berättigar oss att fara första klass på båten. På järnvägen fingo vi hålla till godo med tredje klass.



Äntligen blir det avgångstid. Helt svagt höra vi Uddevalla kyrka slå halv nio. Kapten Olsson ger avgångsringning, landgången dras in, propellern rör Bäveåns gula vatten till skum och efter en kort backmanöver för att få ut fören, glida vi raskt ut ur hamnen. Härligt! Frisk luft! Ingen rök, inget sot. Det var rökigt nere i hamnen, då Lelångenbanans, Herrjungabanans och ångbåtarnas skorstenar röko för fullt.

Nu äro vi ute på Byfjorden och i den klara luften se vi badande människor inne vid Fröland och om babord ana vi Gustafsbergs byggningar inne i grönskan. Se där, Sunninge Sund, som inte alls ser behagligt ut i lågvatt-net. Inne vid land om babord kryper en av bolagets sluppar fram. Måne det är SUNNINGEN?

Rakt föröver ha vi nu Hafsten, vars höga topp synes vida omkring. Säkerligen ha här funnits allsköns viäskepligheter. Strax väster om Hafsten ligger Sundsandvik och kapten Olsson låter vår ångare göra en stor vacker gir in till bryggan, där ett utländskt resesällskap stiger ombord. De skola bestämt till Hunnebostrand, BYFJORDENS slutbrygga. Då ha de turen att få se Sotenkanalen, som invigdes förra året.

Alldenstund vi nu ha sydlig kurs ned mot Henån, kommer

BILDEN

Uddevalla hamn på 10-talet. Närmast ligger VIKEN, därefter VALBORG, som har ånga uppe följd av UDDEVALLA och BYFJORDEN. Byggnaden till höger med de vita markiserna är Bohuslänska Lustens huvudkontor. Den står kvar än idag. Järnvägsstationen, gemensam för Uddevalla-Vänersborg-Herrjunga Järnväg (UVHJ) och den smalspåriga Uddevalla-Lelången-Billingsfors (ULB), låg alldeles till höger om kusken på bilden.

Foto från glasplåt ur Vikarvets samlingar.

hela övre promenaddäck, där vi hittills uppehållit oss, att ligga i skugga. Trots sommarvärmen och trots att endast en ytterligt svag bris krusar Kalvöfjorden, huttera vi lätt till och söka oss ned på backen, där däckskarlarna just bära fram små stolar ur något förråd. Uppe på den förhöjda backen stå soffor utsatta för om masten och där slå vi oss ned. I riggen vajar signalstället, söndagen till ära, i fartvinden.

Medan vi njuta våra lunchkorgars innehåll, vila vi blickarna på det täcka, trädbevuxna landskapet. Tvärs babord ha vi nu Sörgraven, en djup vik, skyddad för alla vindar, där åtskilliga nöjesyachter bruka förtöja. Bolaget har en brygga där, men dessvärre ånga vi idag förbi denna plats.

Rätt förut ligger Henån med en stor stadig brygga, på vilken åtskilliga stå och vänta på BYFJORDEN för en söndagstur. Om somrarna är Henån en ganska mondän plats med tvenne goda hotell: Henåns Turisthotell och Strandpensionatet. Under säsongen får man dock betala upp till sex kronor per dag för ett gott dubbelrum

Samtliga ha stigit ombord och vi stäva åter ut, något försenade. Ur båtens gula skorsten väller tät, tjock rök, då eldaren kastar på kol. Maskinen löper för fullt och dess slag känns tydligt genom hela båten. Det svarta skrovet skär Koljöfjorden som en kniv. Nu ha vi inte tid att minska farten för lustyachterna i farleden. Förseningar må icke förekomma. Kapten har släckt sin cigarr.

För om oss synes en rökplym och ett högt vitmålat skrov. BORGILA läsa vi, då fartyget kommit närmare. Låt oss se i bolagets stora turlista: det är riktigt, BORGILA är på väg den inre vägen från Lysekil till Göteborg, dit hon kommer klockan 7 em. Hon ser allt lustig ut, BORGILA, med sitt höga skrov och den långa raden av rektangulära ventiler.

Snart ha vi de trånga Malö Strömmar att segla genom, men innan dess se vi Morlanda säteri och dess urgamla kyrka. Landskapet är här mer öppet och leende och inte så grått och bistert som vid utfarten i Koljöfjorden.

Maskinens hetsiga slag märks inte längre. Farten har minskat. Vår båt glider helt stilla genom de mångomtalade Malö Strömmar. Ehuru vädret är lugnt råder här en kraftig ström. Här är ett av de få ställen längs vår svenska kust, där vi märka tidvattnets rörelser. Farleden är svårnavigabel, eftersom den dels är grundbemängd och smal dels har en skarp gir strax väster om Stora Björnholmen. Myndigheterna ha ju emellertid storartade planer på en rätning och fördjupning av leden, som skall leda oceantrafiken tryggt till Uddevalla. Utredning och arbete pågå redan. Man anser den bliva klar för trafik omkring 1940.

Det är helt stilla här. Vattnet är blankt så när som på några småströmvirvlar. Båten glider ljudlöst framåt och människorna ombord stå helt tysta och drömmande vid relingarna. Stundtalshöra vi ett stillsamt klankande från roderkättingarna, ett svagt pysande upp genom maskinkappen från pistongerna, som sakta och mjukt gå sin evighetsgång därnere, ett svagt klirr av porslin från köket och skrammel från köksspisen, när aska rakas ut. Från land hörs en försenad gök gala inne i en dunge och på strandängarna beta mängder av kor. För ett kort ögonblick få vi en påminnelse om vår hemtrakt och kanalen.

Kapten låter maskinen arbeta något raskare. Vi närma oss Strömmarnas utlopp och strax ligger Ellösefjorden där, solglittrande och grann. Vi se Ellös om babord men passera stolt ut mot havet. Och där, där se vi äntligen havet och horisonten obruten. Hav och himmel i en linje. Rör sig inte BYFJORDEN något? Var det inte en liten, liten gungning, orsakad av ett obetydligt fragment av en havsdyning? Jo minsann, hon rör sig ett grand, det se vi på våra skuggor, som häva sig en aning. Och hör! Knirkade det inte litet i fartygets trävirke någonstans? Vilken luft! De svaga dofterna av tång och fisk blanda sig samman med lukterna från båten: Maskinolja, mat, tjära, cigarr, kaffe, stenkolsrök och ånga. Men nästan omärkligt, knappt förnimmbart.

Mot norr pekar nu fören. Om styrbord ligger det majestätiska Islandsberg. Ha vi inte märkt någon gungning eller rullning hos fartyget förr, så göra vi det nu.



Trots det lugna havet rör sig BYFJORDEN en smula oroligt och några passagerare se betänksamma ut. Men snart äro vi i lä av Grötö och Lysekils kyrka växer hastigt upp föröver.

Först göra vi emellertid ett kort besök i Fiskebäckskil, där åtskilliga stiga iland. Här är fullt med småbåtar i rörelse, mest badgästernas, ty den bofasta befolkningens båtar, något skamfilade, ligga stilla och orörliga vid bryggorna. Trots attdet är högmässotid ha många tagit en promenad till bryggan för att beskåda förmiddagsbåten från Uddevalla. Kapten växlar några ord med kommissionären, sedan backa vi försiktigt ut, vända och gå för fullt tvärs över den djupa Gullmarsfjorden till Lysekil.

Var det livligt i Fiskebäckskil är det så mycket lugnare här. Några få stå och samtala på bryggan i solskenet, utanför Ångbåtskontoret skjuta några hammän en dragkärra. Några seglare driva stilla i hamninloppet. Vi få veta, att om en stund ett flertal ångare komma in och då blir det trängsel. Redan börjar man göra ordning landgångar etcetera.

Då vi lämnat Lysekil och satt kurs norröver, se vi mycket riktigt två kraftiga rökplymer långt söderöver. Vi få låna styrmannens goda zeisskikare och vi se, att bolagets flaggskepp GÖTEBORG hastigt närmar sig. Hon skall, se vi i tabellen, avgå Lysekil klockan 12 mot Oslo.

BILDEN

s/s BYFJORDEN backar ut med ett festklätt sällskap några decennier före E.B. gjorde sin tur till Smögen. Ångaren såg emellertid likadan ut. Lägga märke till smärting-skydden, som sitter upprullade under soltak och övre däck: fartyget seglade även som vinterbåt och då gällde det att i görligaste mån skydda passagerare och gods.

Foto från glasplåt ur Vikarvets samlingar.

Strax akter om GÖTEBORG se vi ytterligare en ångbåt, som har en stor bogvåg och vars svarta rök formligen sprutar ur den svarta, tjocka skorstenen. Styrmannen upplyser oss om att det är Marstrandsbolagets BOHUSLÄN, som har dagliga snabbturer, eller så kallade express-turer, till Smögen. I tabellen se vi, att de gingo samtidigt, klockan 8 fm, från Göteborg och skall ankomma Lysekil med endast fem minuters mellanrum, trots att det andra bolagets ångare lägger till på flera ställen, medan GÖTEBORG går direkt. Styrmannen medger visserligen, att det andra fartyget måhända är något snabbare och mer lättmanövrerat än GÖTEBORG, men att de äro olika byggda och trafikera olikartade linjer. GÖTEBORG är en stor kustångare, som ofta går utomskärs.

I fartygets lilla salong beställa vi nu kaffe och rökverk. En bris har kommit från havet och det drar en smula på det skuggiga övre däck. Medan vi njuta vårt kaffe, glida öar och klippor förbi. Badande och solande människor vinka åt oss och en snabb mahognybåt rusar förbi under högt motor-buller. Den stora ön om babord är Bohus-Malmön, upplyser oss en herre vid bordet bredvid. Han upplyser även, att stenhuggerierna nu synas hämta sig från den ohyggliga depression, som under en lång tid gastkramat byggden. Vi se en mindre ångare ligga vid kajen.

Norr om Bohus-Malmön hålla vi hårt styrbord i leden men måste ändå sakta farten för två stora tyska motorjakter, som brumma förbi. De påminna nästan om örlogsmän med sina strikt uniformerade besättningar och fina utrustning. De stora röda flaggorna med den svarta symbolen slå och slänga för fartvinden. BYFJORDENS kapten gör artigt honnör, som inte besvaras, men så väller också vår sotigaste och svartaste rök just på tyskarna, som sätta upp farten.

Farleden blir ännu trångare och vi behålla vår måttliga fart. Snart kan kapten låta maskinen löpa för fullt

och vi ha nu Smögen, vårt resmål, rakt förut. Om styrbord ligger Gravarne, där bolagets kustångare OSLO just löper in på sin färd mot Göteborg.

Fast mark under fötterna! Vi ta avsked av vår vänlige kapten. Nu ha vi ett par härliga timmar på Smögen framför oss, innan båten återvänder från Hunnebostrand. Vi ha försiktigtvis beställt middagsbord på Havsbadet men allra först ta vi en blick på samhället, vars samtliga fiskejakter ligga inne.

E.B. Vänersborg

Fortsättningen kommer med nästa Ångbåt.

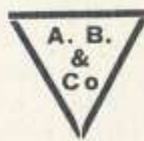
*

Det är förbjudet att helt eller delvis eftertrycka eller efterbilda material ur samtliga hittills utgivna nummer av Ångbåten utan skriftligt medgivande från redaktionen i Lysekil.

*

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare: Yvonne Starmark. Redaktionens adress: "Ångbåten", o/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 LYSEKIL.

Medlemsavgiften i Sällskapet Ångbåten är 15 kr/år. Beloppet kan sättas in på Sällskapets postgiro 62 16 06 - 3, adress Billdal.



ADOLF BRATT & Co.

GÖTEBORG

**KOL
KOKS, VED,
ANTRACIT**

i parti och minut.

Hemkörning ombesörjes.

BUNKERKOL

**TEL.: ADOLF BRATT
eller 171850 Göteborg**

