

ÅNGBÅTEN Årg 44 • Nr 1 2008 • 129

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Bjölandavägen 182, 417 29 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliljen 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@angbaet.se
Marias Jarlestedt, Asphycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 90,
marias@jarlestedt.com

Gunnar Söderberg, Bergfjärkan 4, 426 69 V. Frillunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Stanzmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@uljynet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2008 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan sändas på olika sätt efter överenskomst med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebruannagatan 16, 426 77 Västra Frölunda,
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2008.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg
www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2008 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

Sekretärar: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nullpe@passagen.se

Kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kasso@steamboat.se

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under segeltionsbussen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Barbro och Claes Johnson

tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FARJAN 4 utgår från Björlager vid Residenshamnen.

För beställningstrafiken svarar Claes Verier, tel 0730-410 810.

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 129!

I det här numret av *Ångbåten* får vi läsa om sommarens turer med ångaren BOHUSLÄN men även om de historiska hamnturerna med FARJAN 4 i höst.

Fortfarande finns det medlemmar som var med när Sällskapet Ångbåten övertog ångaren BOHUSLÄN 1966. Vi tror att senare tillkomna medlemmar är intresserade av hur det var under pionjäråren. Därför återkommer Vivi och Bertil och berättar om denna epok. Utan dessa "pionjärer" hade vi inte haft någon BOHUSLÄN idag.

Det är glädjande att det finns medlemmar som fortsätter att bevara våra ångare. Dagens eldsjälur berättar vad som händer ombord, både på däck och i maskin, väl medvetna om betydelsen att bevara de traditioner, metoder och material som gör våra ångare så unika. Visst är det roligt att kunna säga att våra ångare är bevarade i "originalskick"?

För att gå tillbaka till våra "rötter" fortsätter vi serien om Marstrandbolagets fartyg, i det här numret om ångaren LYSEKIL.

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 · 2008 (130) 21 april

Omslaget

Ångaren LYSEKIL utanför Stenpiren i Göteborg 22 maj 1923.

Negativarkiv Fotopumpen

Ångbåten Nr 1 2008

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Har Du, bästa läsare, märkt att våren nalkas. Försiktigt smyger den sig på oss med ljusare kvällar och härliga dagar. Vi kan behöva lite sol och ljus efter en förfärlig så kallad vinter.

Det märks även ombord, det liksom spritter i gubbarna och dom börjar fråga: När skall vi gå upp till varvet?

- Lugna och fina, säger jag, då planerna är att lämna vinterkajen i början av april för att ha fyra veckor på oss att rusta BOHUSLÄN inför sommaren.

Jag kan redan nu förbereda de aktiva på att det blir många resor under maj månad, så var beredda.

Tro det eller ej, vi har redan mer eller mindre fyllt sommarens kvot med beställningsturer. Måste vara rekord-tidigt. Det är otroligt inspirerande att vi

har så många återkommande kunder.

Det är ett bra kvitto på att vi gör ett gott jobb, som passagerarna är nöjda med. Dock är vi omgivna av konkurrenter, så låt oss inte slå oss till ro, utan vi försöker utveckla vår verksamhet för att om möjligt bli ännu bättre.

På annan plats i denna tidning kan Du läsa om alla jobb som blivit utförda ombord i vinter. Äntligen är vi ett antal "gubbar" även på däckssidan, det märks på resultatet. Maskingången har alltid varit representerat med mycket folk. Det är inte utan att jag sneglat lite avundsjukt på dem genom åren. Som vanligt säger jag tack till alla vinterjobbare, utan Er kan vi inte segla på sommaren.

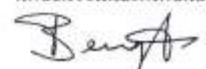
Du som är medlem och läser detta är välkommen ombord för att se hur fin ångaren är i år. På Skeppsbron, kajplats

17 hittar Du oss innan BOHUSLÄN förhalar till varvet på Ringön. Vi finns ombord tisdag och torsdag mellan kl 10 och 14. Kaffe och dopp bjuder vi på.

Turlistan är under utarbetande. Som vanligt blir det många fina turer i den underbara skärgården utanför Göteborg, men även kusturer som vanligt. När Du får en ny turlista i handen, framåt värkanten, studera, planera och bestäm Dig.

Du är hjärtligt välkommen ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE
ORDFÖRANDE

Innehåll Ångbåten 129

Försalongen	2	Olympiabadet	12
Ordföranden har ordet	3	Sommarturerna 2008	13
Vinterarbeten i maskin	4	Marstrandbolaget del 5	16
När jag fick en apa...	7	Ångaren LYSEKIL	26
Som besättning på pionjärtiden - II	8	Hätkomster om LYSEKIL	26
Vad händer på däck?	10	Akterspegeln	24

Till våra aktiva medlemmar

Aktivmöte

Torsdag 17 april 2008 kl. 18.00
ombord i WALONA
vid Stenpiren, Göteborg.

Säkerhetsövningar

Lördag 26 april 2008 kl. 10.00
samt söndag 27 april 2008 kl. 10.00
ombord i ångaren BOHUSLÄN
vid Stenpiren, Göteborg.

För att få segla som besättning i måste man delta i minst en säkerhetsövning!

Teknisk provtur

Måndag 28 april kl. 12.00-15.00.

Varvsbesök

BOHUSLÄN förhalar till Gotenius varv tisdag 1 april kl. 10.30 och kommer preliminärt åter till Stenpiren tisdag 22 april.

Då behövs många villiga stödare för att få ångaren i presentabelt skick inför premiärturen 1 maj!

Styrelsen Sällskapet Ångbåten

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren, Göteborg
måndagen 2 juni 2008 kl. 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Välkommen att köpa andelar i ångaren BOHUSLÄN vid årsstämman!

Vinterarbeten i maskin

Min förra artikel i *Ångbåten* handlade om hur vi har det i maskinrummet i BOHUSLAN på våra sommarresor. När detta skrivs är det vinter, åtminstone enligt almanackan, och det är minst lika stor aktivitet i maskinrummet nu som på sommaren. Vi arbetar som vanligt två dagar i veckan, tisdagar och torsdagar med början kl. 10.

Efter sista resan i september gick vi till Gøtenius Varv för att ta ombord vinterutrustningen, slamsuga kölén och täcka fartyget med presenningar. Vi tömde pannan, sotade och gjorde rent på vattensidan. Medan den var tom öppnade vi samtliga armaturer (ventiler) utom säkerhetsventilerna för ompackning och inspektion.

Det var elva stycken, från huvud-pådraget som är störst, till pådrags-ventilen för fläktmaskinen, som är minst, plus vattenståndsglasen. Norske Veritas inspektör tittade på dem och dömdes ut käglorna på de två ventilerna till vattenståndsglasen som sitter på panntoppen.

Det var en liten spricka i den ena och de var justersvarvade för många gånger. Som vanligt finns inga reservdelar till 93 års gamla grejor. De var gjutna i brons och nu var det bara att göra en ritning på en konstruktion som går att svara och som passar i ventilhuset.

Vår duktige svarvare Ulf Helsing fick omgående ställa sig vid svarven på Metalock. Ett stort tack till våra gamla arbetskamrater där som välvilligt ställer sina maskiner till förfogande. Han justersvarvade också några andra käglor



Justeringen av kolstängerna för lågtryckscylindern kräver planering. I maskinkappen diskuteras fr. v. Mats Demker, Mogens Damgaard Sørensen, Steinar Lie och Paul Johansson. Foto Bengt Sjöberg januari 2008

och har tillverkat några nya bussningar till lågtryckskolvens rörelse. Med alla ventiler på plats fylldes pannan med vatten och provtrycktes till Veritas behållighet.

Medan vi låg kvar på varvet, demonterade vi pannfläkten och balanshjulet på ångmaskinen som driver den. Det har varit en del vibrationer i den under sommaren och nu tog vi den till Wärtsilä (f.d. Ciser) för balansering. Det visade sig att de fick svetsa på några mindre vikter på både fläkten och balanshjulet för att de skulle bli bra. Nu hoppas vi att den skall gå lite lugnare.

Vi låg kvar vid Gøtenius till mitten

av oktober då BOHUSLAN bogserades till Skeppsbron och den ordinarie vinterplatsen. Vi har haft gott om folk denna vinter och har haft många jobb på gång samtidigt. Redan när vi låg på varvet demonterade vi lågtryckskolven. Det är den största kolven vars cylinderlock du ser direkt innanför dörren till maskinrummet.

Vi skulle svara ner kolstängerna, lägga på den medelst termisk sprutning och sedan svara och slipa den till originalmått. Den var nämligen justersvarvad tidigare. När vi nu har en nyslipad kolstäng skall den förses med en mekanisk tätningsbox som de andra



Under renoveringen av lågtryckscylinderns kolstäng sätts tvärstycket på plats av fr. v. Mats Demker och Håkan Rosell. Foto Bengt Sjöberg januari 2008

kolstängerna har sedan många år.

Den tillverkas av den kände modellbyggaren Egon Sandberg som hjälpt oss tidigare med flumekaniska arbeten. Även tvärstyckstappen sprutades och slipades till originalmått. Sprutning och slipning utfördes av Duroc AB där en tidigare kollega till mig nu är produktionschef. Det tog några veckor och under tiden hann vi rengöra och mäta upp alla detaljer.

Under den processen upptäckte vi en del egendomligheter, t.ex. att cylindern är sliten 1,5 mm mer på babordssidan än på styrbordssidan. Det totala slitaget under 93 års drift är 4,5 mm från 930

mm till 934,5 mm varav alltså 3 mm är BB och endast 1,5 mm är SB.

Detta beror sannolikt på att kolstängerna, och därmed också kolven, stått en dryg millimeter för långt åt BB, vilket i sin tur gör att kolvringen pressas hårdare åt BB och slitaget därmed är större på den sidan. Detta förhållande beror på för lite mellanlägg under gejdplanet som ju bestämmer kolstängens läge SB-BB.

Detta förhållande måste ha varit för handen under mycket lång tid annars skulle inte snedslitningen hunnit bli så stor. Vi står mycket frågande inför denna upptäckt och har gruggat alla tillgängliga

geniknolar för att komma underfund med hur det har kunnat bli så men vi tror nu att vi löst problemet och fått stängen i ett bättre läge.

Nu är alla tre kolstängerna och även tvärstyckstapparna renoverade till originalmått. När vi monterar kolven igen skall vi kontrollera inställningen på sliden som reglerar ångans in- och utströmning så att den stämmer med originalritningen. Jag kan inte redovisa resultatet för vi har inte hunnit det när detta skrivs men det finns en misstanke om att det kan ha ändrats under åren.

Ett annat stort arbete som gjorts i vinter är förbättrad isolering av pannan. Den gamla isoleringen har blivit kanat ner och var också för tunn, det var luftspalt mellan pannisoleringen och omgivande skott hela vägen från maskinrummet och upp genom skorstenskapen vilket innebar att det blev ett kraftigt drag upp genom kappen, den s.k. skorstenseffekten.

Eftersom pannan är 200 grader varm vid fullt tryck och ytan omkring 35 kvm blir det mycket varmt i maskingången och i byssan under varma somrardagar. Framför allt förlorar vi stora mängder värme, och därmed pengar, under de dagar vi ligger vid kaj eftersom vi håller tryck i pannan hela sommaren.

Nu har vi fyllt upp hela utrymmet mellan panna och omgivande skott på övre halvan av pannan med isolering insydd i glasfiberväv samt tätat upp mot skorstenskapen för att hindra skorstenseffekt. Detta arbete har utförts av isoleringsfirman Norisol med en del

hjälp av folk från Gotenius. Vi tror att detta skall betala sig i form av mindre oljeförbrukning och bättre arbetsförhållanden i byssan på sommaren.

Brandpumpen som vi renoverade förra vintern fungerade bara till mitten av juli, då fastnade den ena kolven. Sedan fick vi köra med donkeypumpen istället. Nu har vi plockat isär den igen och det visade sig att de nya kolvringarna av plast tagit till sig vatten och blivit större så de fastnade i cylindern.

Nu har vi tillverkat nya ringar med större spel och hoppas att den skall fungera bättre. Fundamentet till generatortorn har vibrationsdämpare av gummi. Dessa har blivit hårda under åren och har nu förnyats. En backventil har monterats på sugledningen för stormlänningen.

Men vad är nu stormlänningen? Jo det är en viktig säkerhetsdetalj, en avstickare på sugröret mellan bottenventilen till kylvattenpumpen som går ner i kölen under huvudmaskin. Om vi skulle få en större vattenläcka, t.ex. vid en grundstötning, kan vi öppna stormlännsen och pumpa ut vattnet med kylvattenpumpen som ju har mycket större kapacitet än både den direktdrivna länspumpen och donkeypumpen som också kan användas för länning.

Det har saknats en backventil på den ledningen. Det är också en säkerhetsdetalj, och skall förhindra att vi kan få in vatten i maskinrummet av misstag eller om stormlänsventilen skulle läcka.

Säkerheten i köket har förbättrats genom att en snabbstängning för bränn-

oljan till brännaren i spisen har monterats och kan manövreras från maskingången om en brand skulle uppstå. Det gäller även oljetillförseln till dieselgeneratortorn på maskintoppen.

En av våra nya maskingubbar har tillverkat en klurig säkring på brännoljeventilerna till brännarna i pannan så att de inte kan öppnas av misstag om brännaren inte brinner. Det har hänt någon gång och kan bli farligt om man sedan tänder brännaren med olja i eldstaden.

Den lilla omformaren, som sitter i maskinkappen och förser navigationsutrustningen med 220 volts växelström (övrig el är ju 110 V likström), har varit iland för kontroll och isolering. Pumpen och elmotorn på diskmaskinen i byssan har renoverats. Nya smörjrör till vevlagren på huvudmaskinen har tillverkats. Det var ju ett av dessa som var trasigt i somras och som så när kunde orsakat ett haveri om inte maskinbesättningen hade upptäckt det i tid.

Vi har monterat ett spaltfilter på smörjolejledningen till ångmaskinen för kylvattenpumpen, det har varit lite problem med det gamla filtret som egentligen var avsett för brännolja.

Trots att vi för ett par år sedan satte nya bussningar i den stora länken som överför rörelsen från omkastningscylindern till axeln på baksidan av huvudmaskin, och som drar över kulissbågarna från fram till back och vice versa, har vi haft lite glapp i denna rörelse. Detta beror på slitaget i ett lager där en axel med en arm i var ände över-

för den vertikala rörelsen från cylindern till en horisontell rörelse. Den sitter på insidan av pelaren som omkastningscylindern är monterad på.

När vi demonterade denna visade det sig att den var nedsvarvad från 108 mm till 106 i diameter och nu oval på några 10-dels mm. Bronslagret hade också slitaget och spelet var nästan en millimeter. Vi demonterade de båda armarna genom att värma dem med gaslägs och dra av dem med en stor kullageravdragare.

Nu har vi återställt axeln till originalmått genom termisk sprutning och slipning, svarvat ur lagret och är, när detta skrivs, på väg att montera ihop detaljerna igen. Vi skall också kontrollera vevlagret som hade det träsiga smörjröret, det behöver nog justerskavas.

Detta är nog det mesta av de arbeten som vi hade planerat för denna vinter men utöver dessa har vi gjort alla de mindre jobb som rutinmässigt utförs varje vinter. Där ingår sotning och rengöring av pannan som nämnts tidigare, men också demontering av brännarfronter, rengöring av brännarna, tömning av olja och rengöring av vevhusen på alla hjälpmaskiner samt ompackning av kolv och slädstängboxar på dessa. Vidare sotning och rengöring av spisen i byssan med dess oljebrännare, konservering av cylindrar på huvud och hjälpmaskiner, så de inte rostar, samt en del småjobb som säkert måste göras efter det att detta skrivs.

Väl mött till sommarens resor!

MATS DENCKER

Ångbåten Nr 1 2008

När jag fick en apa av Lasse Dahlquist

Somrarna 1971, 1972 och 1973 hyrde Göteborgs-Posten ångaren BOHUSLÄN för arrangemanget Bohus-Talangen.

Under två veckor anlöttes de flesta större orter längs kusten i Bohuslän. På kvällarna var det underhållning och uttagning till "De Okändas Revy" som sedan ägde rum nästa vår på Liseberg.

Ombord fanns ångbåtsbesättningen, Lasse Dahlquist och redaktörerna Jan-Magnus Rosengren och Valter "Star" Stjernkvist. På kvällarna stod Lasse på fördäck i sin club-blazer, skärmössa och snusnäsduk och sjöng och presenterade hoppfulla talanger.

Vi var ett gäng glada tjejer som lagade maten till besättning och gäster. Ingen av oss kunde laga mat, så vi fick slå ordentligt i våra kokböcker. Vi tävlade mot varandra eftersom vi lagade middag två och två varannan dag. Det blev t. ex. fläskkorv med senapsås och sjuttioalets hit - kassler med ananas.

Den bästa maten fick vi nog när vi lagade till nyfångad fisk, som utanför Fjällbacka, där Lasse rensade allt vi fått upp.

Lasse var naturlig och trevlig och verkade trivas ombord. Han hade alltid ett vänligt ord för oss. En gång när jag hade papiljotter i häret sjöng han "Ada har legat med papiljotter i natt..." för mig. Då blev jag väldigt stolt.

Eftersom vi hade Lasse Dahlquist ombord blev vi inbjudna till många kända ställen, t ex hotellen i Strömstad, Fjällbacka och Lysekil. Men Lasse gick inte gärna med. Det kunde vi inte förstå då men det gör jag idag. Han njöt väl av



lugnet och stillheten ombord och av att känna sig privat.

Apan fick jag av Lasse Dahlquist i Stenungsund sommaren 1971. Han vann den i en tombola och jag ropade "Vilken ful apa!" Då fick Lasse för sig att vi tjejer skulle dra lott om den. Jag vann (eller snarare förlorade) för jag drog kortaste strået. Sedan dess har jag haft den i min ägo och mina tre barn och deras kompisar har lekt mycket med den. Den har nu överlämnas till Lasse Dahlquistsällskapet.

KRISTINA BJÖRKEGREN

Lasse Dahlquist (1910-1979) trubaduren, visdiktaren och estradartisten, är tyvärr föga känd bland senare tiders barn. Men nämner man hans "De e dans på Brännö brygga" eller "Engelska flottan har siktats vid Vinga" ler de flesta igenkännande.

Under Bohus-Talangen var "Brännö brygga" obligatorisk varje kväll. Omkvädet slutar med orden "och för Bohuslän" varefter någon fick dra i ångvislan. Att det var vår egen ångare som avsågs var helt självklart!

Som besättning under pionjäråren – II

I Ångbåten nr 128 (2007) påbörjade vi vad som förhoppningsvis skall bli en längre serie återblickar på hur det var att arbeta ombord i *BOHUSLÄN* under pionjäråren. Det var flera år då allt stod och vägrade – "kommer det här verkligen att gå i längden?" Varsågoda, här kommer avsnitt II.

I vårt förra avsnitt återgav vi en bild av besättningen uppställd på fördäck under en resa med Bohus-Talangen 1971, och efterlyste personernas namn. Inga läsare har hört av sig skriftligt, men efter ett antal telefonsamtal har vi kommit fram till följande:

I främre raden står från vänster räknat Christer Abrahamsson (+), Stefan Forsblad (+), Inger Hörnlund (Utterberg), Harriet Nilsén (Järnström) och Ingrid Palm (Holm). Där bakom skymtar Rolf Nilsson, Kristina Björkegren, Håkan Larsson (Järnström) och Carl-Johan Holm. Uppklivna på livbältslären står Magnus Falk, Kurt Falk (+), Lennart Holm och Stellan Rietz. På balkongen står Dag Almén (+), Bert Johansson, Margareta Söderström (Boman), Sven-Anders Boman, NN Dahlvid (+) och Hans Lundqvist.

Håkan, Carl-Johan, Bert och Stellan är fortfarande aktiva, mest på FÄRJAN 4.

Ingen total mansdominans

Bland personerna på bilden här ovan ser vi fem kvinnor, i den ursprungliga bildtexten kallade "De Dukiga Flickorna i Byssan". BOHUSLÄN skilde sig härvidlag från många andra teknikhistoriska projekt där det fanns en fullständig



dominans av män i olika åldrar – det finns inte så många tjejer eller tanter som känner för att restaurera ånglok.

Det fanns åtskilliga barnfamiljer med i besättningen. Man undvek på så sätt en ångbåtsanalogi till "ångloksänkor" eller "fotbollsänkor", frustrerade fruvar sittande hemma övergivna av en make helt besatt av sin hobby.

Riktigt små barn fick givetvis passas kontinuerligt, men när pappa hade sin entimmastör på däck eller maskin fick mamma anpassa sin verksamhet i intendenturen därefter. Våra dåvarande charterkunder hade inget emot att en nioåring gick omkring bland borden och tömde askkoppar och plockade undan tomglas. (Sådant skulle inte riktigt passa sig nuförtiden när AB Stampen har sin årliga bolagsstämmlunchresa!)

Uppskattade resor

Bilden i GP är tagen under Bohus-Talangen, veckolånga turnéer till olika hamnar längs Bohuskusten. Vi kommer att berätta mera om dessa senare.

I andra ändan av spektrum var enkelturer, t.ex. från Göteborg till Marstrand med tomtur hem. Sådana var förstas uppskattade av besättningen – det tjuv-långa arbetet med diskning och städning vid kaj försvann, det mesta kunde klaras av till sjöss. Och känslan av att kunna röra sig fritt ombord, nära nog ägare till en riklig passagerarångare.

Övernattningsturer hade sin särskilda tjuvning. Det kunde vara en hembygdsförening e.d. som ville göra en dagsutflukt från sin egen brygga. Då blev det en tomtur från Göteborg till den aktuella natthamnen kvällen innan och övernattnin där, och en sen tomtur åter till Göteborg dagen därpå. Första kvällen var det raj-raj, trivsamt gemensamt måltid med efterföljande tjuv och kanske dragspelsunderhållning. Men återhållsamt med starka drycker – det var ju arbetsdag morgonen därpå.

Barnfamiljer hängde med även på övernattningsturer. Vi fyra Holmströmmar sov i Punschsalongen på sov-madrasser ovanpå hyllorna, eller i Damsalongen eller Styrmanshytten med ungarna på gummimadrasser på durken.

Liten blir stor...

Bilden på nästa sida är hämtad från Göteborgs-Tidningen den 29 april 1969, ett reportage från ångaren BOHUSLÄNS provtur dagen före.

Gossarna på bilden är sju år och för säkerhets skull försedda med livbälten. Insatserna ombord torde bl.a. vara att plocka tomglas, och sannolikt hidrog de också till att öka mängden därav. Nu, fyrtio år senare, har de egna tonårsbarn.

Gossen till höger, Kim Forsblad, har behållit sitt aktiva intresse för ångbåten. Emellanåt tjänstgör han som befälhavare ombord, och bekläder också sedan åtskilliga år posten som Sällskapets vice ordförande.

Gossen till vänster, Jonas Holmström, var flitig ombord många somrar upp i vuxen ålder, liksom storebror Anders, pappa Bertil och mamma Vivi. Numera är insatserna ombord mera sporadiska. Vid en resa (den 30 augusti 2006) fanns det dock fyra Holmströmmar i besättningen: Pappa på däck, Jonas själv i maskin och dottern Sofie i intendenturen, med sin farmor som handledare.

Tyvär lär det inte bli någon repris. Pappa och mamma har med stigande ålder och sviktande knän dragit sig tillbaka från aktivt arbete ombord. Och en tonåring i besättningen idag får inte den glädje av kompasskap med jämnåriga som Kim och Jonas hade när de var i den åldern.

Ångbåtsbiff – glöm det!

Långt fram i tiden fick vi professionellt restaurangfolk i byssan, som Bengt Petersén och Pekka Ulmanen för att nämna några. Ej så under pionjäråren.

Vi kunde förstas servera våra passagerare både kaffe och andra drycker, bullar, smörgåsar. Därutöver fanns en rätt



på matsedeln, kokt kory med mos. "Varm kory och potatismos gick åt som smör i solesken, sjön suger och det var ständig kö i matsalen" skrev Strömstads-Tidningen i ett reportage 1969.

Vid ett tillfälle hade charterkunden förhandlat sig fram till ett alternativ: rostbiff och potatissallad. Sådant kunde inhandlas dagen innan och sedan förvaras kallt i något lämpligt utrymme, tillsammans med en kartong torr-is, koldioxid i fast form som sprider kyla omkring sig när den avdunstar.

Här krävs en liten utvikning. Om vi idag går halvtrappan från fördäck ner på mellandäck, och sedan vänder vänster (alltså åt styrbord) och passerar dörren ner mot försalongen, kommer vi till Expeditionen. Där finns den telefon som är uppkopplad mot land när vi ligger vid

Stenpiren. Där förvaras travar av årets turflista.

Så var det inte under pionjärtiden. Det var en skrubbd fylld av allsköns bröte, bland annat en massa elkablar (varav den vanliga benämningen Elhytten). Närmast dörren skönjdes flera kvadratdecimetrar av däck. Dit satte man undan grejer som inte skulle stå framme. Bland annat ibland en använd pensel i en burk med penselvätt.

Alltnog. Dagen innan de kräsna charterkunderna skulle ut med ångbåt kom någon leverantör ner med de beställda rostbiffarna, med burkar med potatissallad, och med kartongen med torr-is. Det måste ställas i något avgränsat utrymme, så att den kyla som sprids när torrisen avdunstar kommer maten till godo. Vem som tog emot leveransen är idag okänt, men vederbörande satte in grejerna i Elhytten.

Under tiden hade en idog däcksmän ägnat sig åt att lacka teaken på bryggan – det var verkligen på tiden att någon gjorde det! Väl färdig betraktade han belåten sitt verk, satte penseln i burken med penselvätt, satte in allsammans på dess plats i Elhytten, gick upp på fördäck, låste noga dörren efter sig, klättrade vigt över den stängda grinden ner på landgången, gick i land, låste upp låset till sin cykel, klev upp och cyklade visslande hem i den ljumma värkvällen.

Som läsaren förmodligen redan anat fick de kräsna kunderna nöja sig med varm kory och potatismos till lunch...

Förställning i ett kommande nummer.
VIVI OCH BERTIL HOLMSTRÖM
PIONJÄRER, FÖREDETTINGAR

Vad händer på däck?

Säsongen 2007 var ju trots vädret rätt hygglig och efter en stillsam start i juni kom de allmänna turerna att bli tämligen välbesatta. Kustturen i juli var som alltid fylld med passagerare och våra anlop av stationerna mellan Göteborg och Strömstad behåller sin popularitet.

Efter säsongens slut gick BOHUSLÄN till Gøtenius varv för vägning. Där tog vi iland den utrustning som bara behövs under sommaren. Därefter lastades all vinterutrustning ombord. Den här gången passade vi på att med hjälp av varvets kran täcka fartyget med presenningar inför vintern. Det var betydligt enklare och mindre personalkrävande än tidigare. Vi slapp att belamra gång- och cykelstråket utmed kajen vid Rosenlund med presenningar och linor.

Som vanligt, när det gäller sektion däck, är startsträckan inför vinterarbetet rätt lång. Verksamheten kom igång på riktigt först i början av oktober.

Förra vinterns arbeten

Förra vintern betsades alla däckstolar och viktarettor. De senare försågs dessutom med nya tygsitsar i kraftigt material. Däcken i maskingången och kafeterian oljades liksom fördäcket. Styrmanshytten fick en genomgång med målningssättning och skrivbordets skiva och lädfronter blev ordentligt uppfräschade. Röda sammetsgardiner syddes och sattes upp. Flera renoverade karaffställ kom åter på plats i ett antal hytter.

Ombord i vår ångare förekommer en mängd kabeldragningar för belysning,



Försalongen har under vintern genomgått en välbekvärlig renovering. Clas-Göran Skoog rör om i förbrukaren. Foto Roland Lindberg

nödbelysning, larm, signaler m.m. Det finns kablar av plast och gummi, vita, svarta, grå och bruna. En del är snyggt och tämligen dolt dragna, andra däremot fullt synliga. Genom att måla dessa kablar i respektive underlags färg försvann de flesta ur blicken, men ack vilket tidsödande arbete!

Vinterns arbeten

Hösten 2007 började efter bogseringen från Gøtenius varv till Rosenlund med diverse arbetsplaneringar. På däcksidan hade vi fått förstärkning av tre nya, energiska och kunniga krafter. Från att ha

varit endast två eller tre vinterarbetande däckare blev vi sex och ibland sju. Och nu, mänsann, började det hända saker!

Dörren till nedre hallen, mot passagerartoiletterna, slipades och lackades. Panelingen runt dörren, som under åren renoverats i olika omgångar, uppvisade ett flertal olika kulörer och lasyrer. Det hela slipades av och målades respektive laserades och partiet har fått ett ganska enhetligt utseende, lär vara att ombyggnaden från tidigt sextio tal aldrig kan doljas. Några skott i kafeterian på akterdäck målades i brun färg liksom fotlister som blivit skavda,

Ångbåten Nr 1 2008



Artikelförfattaren ser till att de rätta mässingslås och beslagen kommer på plats under vinterrenoveringen. Foto Bengt Sjöberg

Försalongen under fördäcket, den utgör numera besättningens mäss, behövde sedan länge snyggas upp. Utrymmet började bli slitet, för att inte rent ut skriva skitet. Skotten som var målade i den ombord vanliga krämigula mastfärgen, var ju definitivt inte i ursprunglig kulör, men hade ju för all del varit praktisk under många år.

Vilken kulör som varit ursprunglig i denna lokal vet nog ingen idag, men nu valdes en ljus gulgrå färg med lätt inslag av grönt och mycket troligt liknande den ursprungliga färgsättningen. Till detta, däckshakar och dörrar samt om-

fattningar runt fönsterventilerna i brutet vitt.

Hyllorna bakom sofforna betsades i brunt och lackerades. Dessutom försågs hyllorna med snyggs bruna balustrader i trä, harmonierande med den balustradkant som finns på buffén.

Spegelramen och buffén fräschades upp. Mässingen runt ventilerna putsades. Nya lås till dörren till hytt 2 monterades liksom till skåpet i denna hytt. Att få tag i ett passande lås för skjutdörren visade sig svårt, men efter intensivt letande lyckades vi finna ett renoverat bra mässingslås. En dyr historia, men

Ångbåten Nr 1 2008

det får vårt fartyg vara värt. Det är ju K-märkt.

Ångradiatorerna fick en översyn med silverfärg.

De sedan länge permanentade provisorier i hytterna 3 och 4 vad gäller de övre kojerna har nu, efter så många år, klätts in med snyggt snickeri samt betsats och lackats. Kommoden i hytt 3 är uppfräschad och i hytterna har de yttre skotten målats liksom ventilomfattningarna. Efter reparation av skjutdörren har hytt 2 målats.

Hytt nr 10 i den aktra inredningen under däck, en stor hytt, som före vår tid byggts genom sammanslagning av två små hytter, har sedan länge haft en soffna där resärerna och stoppningen tagit slut. Den har varit nog så påfrestande att ligga på under våra långresor. Soffan har lämnats till en väpeterare för belenovering och omklädsel.

Vårarbeten

Återstår en hel del smått och stort att färdigställa och så snart väder och temperatur tillåter, vidtar allt yttre arbete, oljning av däck, teak, relingar, trallar m.m. Nedgången från fördäck till mellandäck är i skriande behov av målning. Målningen av skrovet har vi gemensamt avslutat att göra själva. Det kommer att utföras under vårens varvsbesök då vi får låna flotte och utrustning.

Med numera flera aktiva krafter i verksamhet blir vår gamla fina ångare helt presentabel inför seglings säsongen 2008.

CH de 5

Olympiabadet

I nr 125 (2007) visade vi en bild av motorfartyget VIND passerande vad vi senare, nr 128 (2007), kunde identifiera som Olympiabadet i Arvidsvik mitt emot ångbåtskajen i Marstrand.

Det har visat sig att bilden i nr 125 var hämtad ur boken "Bohuslän - Landskapet vid Västerhavet" (Svensk Litteratur, 1943). Bildtexten lyder "Från Marstrands hamn med 'Spårvagnen', färjan som drives med elektricitet, den första i sitt slag i Sverige. Foto: Bertil Nyberg". (Tack till Hasse Runegrund för tipset!)

Det måste finnas hundratals bilder på "Spårvagnen", men mig veterligt ingen ytterligare bild på VIND under halvåret i Göteborgs skärgård 1937.

Arvidsviks havsbad anlades redan år 1822 av den idérike handlararen Andreas Swahn. År 1848 fanns ett varmbadhus, en societetsalong samt bostäder. År 1925 övergick badanläggningen till att ha större tyngdpunkt på lek, med rutschkana m.m., och fick namnet Olympiabadet. År 1950 blev det badförbud i hamnen och badet lades ner. (www.societetshuset.se/dokument/)

Vi har fått en bild från förra tjänstemannen i Marstrandbolaget Gilbert Nilsson, nu boende i Askim. Han berättar om rutschkanan, en spårforseadå hana där man åkte ner i vattnet på fyrhjuliga slädar. Vid åkning hördes ett skrapande ljud över hela Marstrand. Gilbert berättar också att hoppturnet senare blåste ner under en höststorm.

Vi återkommer till VIND i Göteborg.
BERTIL HOLMSTRÖM



Ångbåten Nr 1 2008

Ångbåtssturerna 2008

För tider, priser, biljettförsäljning, måltider och andra detaljer hänvisar vi till programmet Ångbåtsurer 2008 som kommer med Ångbåten 130.

Förköps av biljetter

Till resor som börjar och/eller slutar i Göteborg kan biljetter köpas på Turistbyrån i Göteborg, Kungssportsplatsen eller Nordstan. Övriga resor som kan förköpas på andra orter anges för respektive resa.

Medlemsrabatt

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på vissa resor men endast på söndagsutflykter och kustresor. På biljett som förköps lämnas rabatten tillbaka ombord, inte på förköpsstället.

Kvällstur i skärgården

med ångaren BOHUSLÄN i Göteborgs skärgård går i sommar varje onsdag i juni, juli och augusti utom 6 augusti men med tillägget 3 september. Avgång från Stenpiren 18.30, återkomst 21.30.

Runt Tjörn

Denna tur går söndagen 29 juni med avgång kl. 11.00 från Skärhamn. Återkomst 15.00. Biljetter i Turistbyrån i Skärhamn.

Söndagsutflykt till Skärhamn

6 juli från Göteborg 10.00. Observera att på denna tur anlöps inte Marstrand p.g.a. seglingstävlingen Match Race. Uppehåll i Skärhamn 13.30-16.00. Åter till Göteborg 19.30.

Kusttur Göteborg-Lysekil

fredag 11 juli med avgång kl. 10.00. Två timmars uppehåll på Gullholmen. Buss ansluter i Lysekil för återresan.

Söndagen 13 juli går buss från Stenpiren till Lysekil där BOHUSLÄN väntar inför kustresan söderut till Göteborg. Två timmars uppehåll i Marstrand.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn

äger rum i veckoslutet 19 och 20 juli. Lördagen 19 juli går BOHUSLÄN från Göteborg kl. 10.00, Marstrand 12.30 och är i Skärhamn 13.30. Abbonnerad buss från Skärhamn kl. 18.00.

Söndagen 20 juli går buss från Göteborg kl. 09.30 med ankomst Skärhamn 10.30. BOHUSLÄN avgår Skärhamn 16.00 och anlöper Marstrand 17.00 med ankomst Göteborg 19.30.

Långa kustturen, nordgående

börjar torsdagen 24 juli med resan Göteborg-Kungshamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss från Kungshamn, åter i Göteborg 22.00.

Fredagen 25 juni går BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn. Förköp av biljetter i Turistbyrån i Kungshamn.

Långa kustturen, sydgående

Måndagen 28 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn där buss väntar för återresa till Strömstad. Förköp i Turistbyrån i Strömstad.

Tisdagen 29 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg med uppehåll

i Marstrand. Buss från Göteborg på morgonen.

Utflykter från Strömstad

med två resor in i Idefjorden, lördagen 26 juli och söndagen 27 juli. Lördags-turen anlöper Krokstrand, där Krokstrandsfestivalen pågår.

Söndagsutflykt till Härön

3 augusti från Göteborg 10.00, Marstrand 12.30. Uppehåll på Härön 13.30-16.00. Åter till Göteborg 19.30.

Kusttur Göteborg-Kungshamn

måndagen 4 augusti. Som 24 juli!

Söndagsutflykt till Skärhamn

17 augusti från Göteborg 10.00, Marstrand 12.30. Uppehåll i Skärhamn 13.30-16.00. Åter till Göteborg 19.30.

Söndagsutflykt till Marstrand

24 augusti från Göteborg kl. 10.00. Uppehåll i Marstrand 12.30-17.00. Åter till Göteborg 19.30.

Repslagarbanan i Älvängen

besöker vi söndagen 31 augusti. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resevärdar.

Hamntur med FÄRJAN 4

De historiska hamnturerna med FÄRJAN 4 går lördagar i september och oktober. Avgång från Residensbron kl. 14.00.

Biljetterna till hamnturerna kan förköpas på Sjöfartsmuseet, se mera om detta i programmet Ångbåtsurer 2008!

Marstrandsbolaget del 5 Ångaren LYSEKIL

I början av 1880-talet hade Marstrand Nya Ångfartygs AB tre större ångare i trafik: ALBREKTSUND byggd 1870, WESTKUSTEN byggd 1876 samt S:t ERIK som byggdes 1881. 1881 köptes från Inlandsbolaget ångarna INLAND och TESSEN. INLAND såldes 1882 och ersattes av FRIJA 1883.

Sedan ångaren S:t ERIK levererats år 1881 och satts in på linjen Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund gick ALBREKTSUND och WESTKUSTEN på den yttre linjen mellan Göteborg och Lysekil.

Denna linje utsträcktes 1881 till Malmö och Örn på Sotenäset. Sommaren 1882 började WESTKUSTEN, norr om Lysekil, alternera med en tur i veckan vardera på Malmö, Fågelvik och Åby i Åbyfjorden respektive Malmö, Gravarne och Örn i nämnd ordning. 1884 byggde Marstrandsbolaget en byggda vid Vrångebäck i Åbyfjorden.

Sillperiod och badgäster

Marstrandsbolaget gynnades av två viktiga faktorer som var och en krävde goda kommunikationer. Den ena var sillfisket och den andra badortsrörelsen.

Under 1880-talet gick storsillen till i stora mängder utmed Bohuskusten. Varje vinter kom sillen in till kusten där salterier och trankokerier byggdes upp. För att få avsättning för all sillen behövdes goda transporter där ångbåtarna utgjorde en viktig länk. Det var också sillen som gav anledning att

bygga ut telegraf- och telefonnätet i Bohuslän.

Badorterna på västkusten lockade människor som sökte rekreation och bot för sjukdomar, verkliga eller påstådda. Med hjälp av frisk luft, salta bad, tång, gyttna och intensivt sällskapsliv kunde det mesta kureras på dessa kustens kurorter. Marstrand och Lysekil var de största badorterna längs Marstrandsbolagets linjer.

Förutom badgästerna, som reste i första klass, var det sommartid på söndagarna många utflyktsresenärer som reste mellan Göteborg och Marstrand i tredje klass.

Ännu en ångare

Vid bolagsstämman i Marstrand Nya Ångfartygs AB den 15 november 1883 beslöt man med 149 röster mot 78 att anskaffa ännu en ångare för trafiken. Den nya ångaren skulle bli större och snabbare än de föregående. Den skulle göra 13 knop och avverka sträckan Göteborg-Marstrand på 1 ½ timme.

Från Lindholmens varv kom ritning, specifikation och offert på en ångare med de önskade kvalifikationerna. Efter förhandlingar mellan varv och rederi bestämdes priset till 138 500 kronor. Ångaren skulle bekostas genom ökning av bolagets aktiekapital.

Namnfrågan

På bolagsstämman i mars 1884 bestämdes namnet på den nya ångaren till SVERIGES

MADERIA, vilket inom en trängre krets var ett smeknamn på Marstrand som badort. Sedan en Marstrandabo frågat bolagets direktör Alfred Lundberg när "den där svenska Maria" skulle bli färdig, bestämde sig emellertid styrelsen i maj för det mera passande namnet LYSEKIL. Varken ön i Atlanten eller drycken ifråga var kanske inte allmänt kända på den tiden.

Så byggdes LYSEKIL

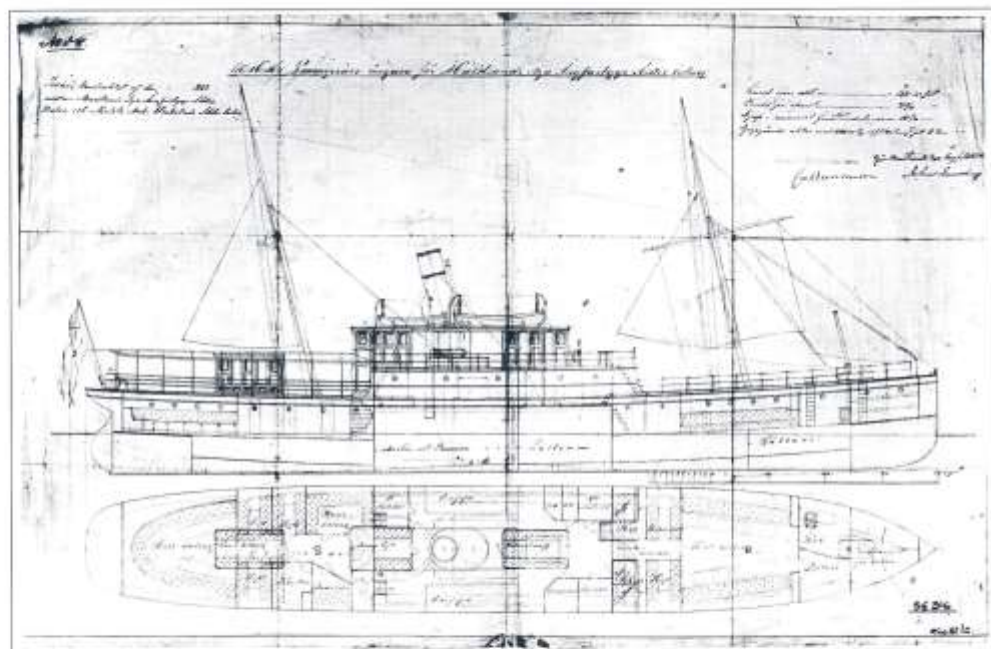
LYSEKIL byggdes under 1884 vid Lindholmens Mek. Verkstad där ångaren hade byggnadsnummer 316.

LYSEKIL hade en största längd av 150 svenska fot (44,50 m), bredd på spant 6,46 m och mallat djup 3,03 m. Djupgåendet var vid leveransen, med full bunker och barlast, 2,38 m akterut.

LYSEKIL var längre än den senare byggda BOHUSLAN. Liksom WESTKUSTEN och S:t ERIK byggdes LYSEKIL med halvdäck i för och akter. På så vis blev sjövärdigheten bättre på den utsatta kuststräckan som ångarna trafikerade.

Under fördäcket fanns längst förut en skans för fem man med nedgång genom däcket. Därefter låg kök och penteri samt första klass matsalong. På båda sidor om gången mot mellandäck fanns hytter för styrman och kokerska samt en mäss för besättningen.

Midskepps, under huvuddäcket, låg lastrummet och akter om det maskinrummet med ångpanna, kolboxar och de två ångmaskinerna.



Den ursprungliga ritningen för ångaren LYSEKIL, 1883 tillhörig kontraktet mellan Motala Mek. Verkstads AB (Lindholmens) och Marstrand Nya Ångfartygs AB. Ritning från Sjöfartsmuseet, Göteborg

Under akterdäcket fanns hytter för kaptan och akterstäderska, en damsalong samt den stora aktersalongen.

Mellandäcket, det skyddade utrymmet midskepps på huvuddäck, hade rundade sidor med små, runda ljustventiler. Övre

däcket var alltså smalare än huvuddäcket. Halvtrappor förband mellandäck med inredningen under däck för- och akterut samt de öppna för- och akterdäcken. Dessa var avsedda för last. I mellandäckets sidor fanns portar där gods togs in och

ut. I däcket fanns luckan till det stora lastrummet.

I mellandäcket fanns de skilda pann- och maskinkåpparna. Maskinrummet nåddes genom en separat nedgångskäpp på bahordsidan. Utmed sidorna fanns

hytter för rosgångare, maskinist samt styrmans hytt och expedition.

Akterdäcket hade till en början ett tak av segelduk. 1895 byggdes istället ett tak av trä över akterdäcket. På akterdäcket fanns ursprungligen en salong som emellertid togs bort 1943.

På övre däck mödskepps stod två däckshus. Det akre inrymde en damsalong, det främre, för om skorstenen, en rökhytt, Styrplatsen, "bryggan", var helt öppen och med bara ett tak av segelduk som skydd för skepparen och rosgångaren. 1895 glasades bryggfronten in. Senare tillkom en navigationshytt för om rökhytten.

Salongerna hade soffor klädda med schagg ("plysch"), mestadels röd. Damsalongen under däck hade emellertid grön schagg, röksalongen på övre däck brun. Sofforna i försalongen var klädda med mörkstrat ylletyg.

Från leveransen var LYSEKIL vitmålad över vattenlinjen med mellandäckets rundning i grått.

Utrustning

När LYSEKIL byggdes skulle ångfartyg kunna manövreras med segel om maskineriet blev obrukbart. LYSEKIL utrustades därför med segel till de två resliga masterna. Förmasten hade även en rå med tillhörande segel.

LYSEKIL var utrustad med två bogankare och ett varpankare. Det fanns även linspumpar som drevs av ångmaskinerna.

Livräddningsutrustningen bestod av tre livbåtar i olika storlekar, livbojar och

livbälten. För brandsläckning fanns en brandpump med slangar, handsprutor och vattenpysar.

På "bryggan" fanns en ratt av mahogny, maskintelegraf, talrör, nakterhus med kompass, och en signalanordning till mellandäck. Till detta kom loggar och lod.

Till den övriga utrustningen märks ängvisslan, lanternor, signaler, flaggor, bolagswimpel samt två signalkanoner. Ingen annan av bolagets ångare hade signalkanon.

För lastning och lossning fanns ängwisch, kärror och bärar, kreatursbommar, kättingar, hakar och grisar.

Maskineri

Det var främst för sina två ångmaskiner LYSEKIL blev känd. De hade tillverkningsnummer 298 och 299 vid Lindholmens Mekaniska Verkstad. Ångmaskinerna var kompositmaskiner med strålkondensor, var och en på 260 indikerade hästkrafter vid 130 varv/min. Maskinernas cylinderdiametrar var 381 respektive 787 mm, slaglängden var 432 mm.

På bryggan stod maskintelegrafen tvärskepps i centerlinjen. Den hade en spak för varje maskin. Full fart framåt var uppåt och full fart back nedåt. Det var lätt att slå fel och ovana styrmän hanterade telegrafen med stor försiktighet.

De vana skepparna drog i spakarna med överlägsen nonchalans och manövrerade elegant det långa fartyget till och från kaj. LYSEKIL var försedd med två propellrar men bara ett roder.

Provtur

Den 22 oktober 1884 gick LYSEKIL på provtur från Lindholmen. Det visade sig då att kontraktets krav på fart och kolförbrukning inte uppfylldes. Vid en ny provtur 13 mars 1885 med nya propellrar presterade emellertid LYSEKIL kontraktets stipulerade 13 knop.

Kolförbrukningen var nu $\frac{1}{2}$ kubikfot större per timma än utlovat. Härtill kom krav på gottgörelse för ökat djupgående, leveransförsening och ersättning för styrelsens resor till varvet. Bolaget fick av varvet sammanlagt 7000 kronor i ersättning.

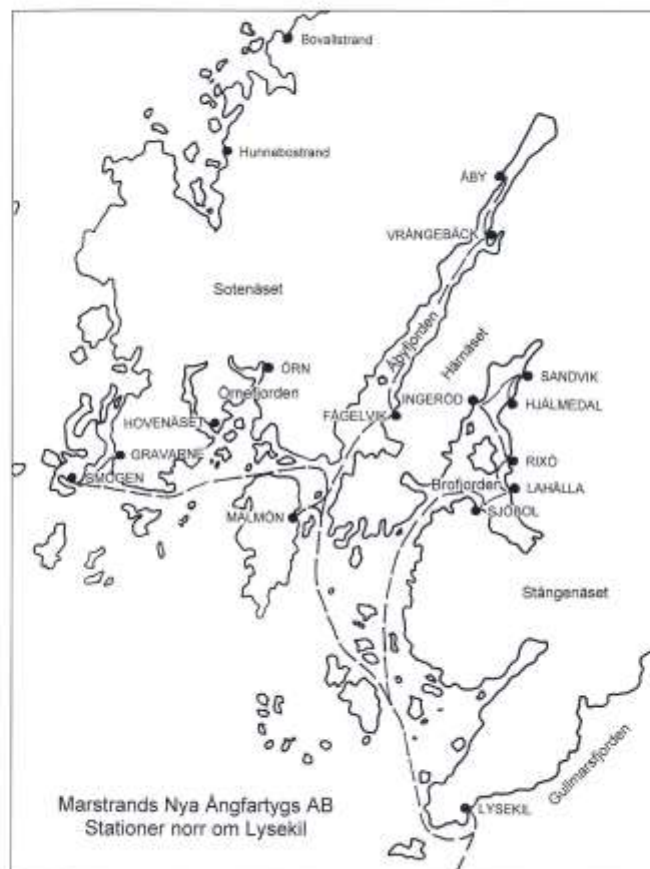
LYSEKIL i trafik

Så kunde äntligen LYSEKIL överlämnas till bolaget som redan övertagit ångaren från nyåret 1885. Lördagen 25 april annonserades LYSEKIL på yttre linjen. Onsdagar gick ångaren från Göteborg till Åby för att återvända på torsdagar, lördagar gick den från Göteborg till Örn och åter på måndagar.

På dessa resor anlöpte LYSEKIL Marstrand, Stockevik, Kyrkesund, Mollösund, Hälleviksstrand, Gullholmen, Ellös, Grundsund, Lysekil, Fiskebäckskil och Malmö. På resorna till Åby anlöptes även Fägelvik och Vrångebäck i Åbyfjorden.

I samband med extra bolagsstämorna på Stadshotellet i Marstrand 5 maj 1885 gjorde LYSEKIL en resa för aktieägarna till Marstrand förbi Hammeskärs fyr.

Dagen efter skrev Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning om "Den nya ångbåten Lysekil".



Ångbåten Nr 1 2008

Första sommaren

17 juni 1885 började LYSEKIL gå mellan Göteborg och Lysekil sex dagar i veckan. Så här annonserades ångaren:

"Emellan Göteborg och badorterna Marstrand, Stenungsund och Lysekil underhålles reguljär förbindelse med Västkustens mest snabbväxande och för passagerare bekvämt inredda och nybyggda ångaren LYSEKIL."

Onsdag och lördag gick LYSEKIL från Göteborg via Stenungsund till Lysekil och tillbaka. En sådan resa tog enligt turlistan fem timmar enkel resa.

När hösten kom blev passagerarna färre och godset huvudsaken. LYSEKIL återgick till Åbytraden med avgång från Göteborg tisdag och fredag. I slutet av november 1886 delades traden så att LYSEKIL gick till Smögen på tisdagarna och till Åby på fredagarna. Ångaren WESTRUSTEN gick till Örn onsdagar och lördagar.

En stormig resa

Lördagen 10 april 1886 var följande insändare införd i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning.

Till Styrelsen för Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag Undertecknade, vilka medföljde ångaren Lysekil den 7 dennes norrut, känna sig manade att till styrelsen framföra sitt tack därför att denna utmärkta ångbåt anskaffats, till både nytta och bekvämlighet för de å linjen trafikerande.

Att ångaren Lysekil är den snabbaste och komfortablaste av härvarande ång-

bditar är bekant; men ville vi med detta lyckönska styrelsen att äga en ångbåt av så framstående gjodaglighet som Lysekil, åtminstone visade ångaren under ovan nämnda stormiga resa så goda egenskaper i detta avseende, att den är bevattigad erbålla den stora allmänhetens synnerliga förtroende.

Det var ett verkligt nöje helst för en sjöman att se, med vilken lättbet Lysekil arbetade i den höga sjön och syntes detta bäst vid passerandet av Stora Sillesund och Hjärteröfjorden, vilka farleder under västlig storm och hög sjö, som nu var fallet, bruka hava stor respekt med sig.

Ångaren Lysekils dugliga och humane befälhavare, kapten J. Olsson, äro vi även tack skyldiga därför att han under dylik storm anlöpste de mindre stationernas brygger, vilket är svårare än mången tror med en så stor ångare som LYSEKIL; men lämnar detta ett bevis för både ångarens utmärkta manöverfärdighet och kaptenens skicklighet.

Ödsjuktigen,
Flere sjökaptenar
jemte övriga resande

Det berättas att när LYSEKIL vid ett senare tillfälle gjorde några rejälla överhalingar i Sillesund, kapten Olsson lugnade oroliga passagerare med "Hon rör sig bara graöst som en najad, som en spansk damös".

LYSEKIL på Åbyfjorden

Redan när LYSEKIL sattes i trafik 1885 hade Marstrandbolaget utsträckt sin kustlinje till Gravarne (Kungshamn). I

november 1886 började LYSEKIL även anlöpa Smögen. Med vissa avbrott, då någon av de andra ångarna ersatte, var LYSEKIL trogen Åbytraden i många år.

Åbyfjorden tränger djupt in i landet med Sotenäset på västra sidan och Hjärnaset på den östra. Åby säteri är en stor egendom och tradens "uppland" var omfattande och genererade många transporter.

Sommartid gick LYSEKIL från Göteborg till Åby två gånger i veckan, vintertid alternerade LYSEKIL med en tur i veckan på vardera Åby och Smögen.

Sill, sten och konserver

Den sillperiod som började 1877-talet varade inte länge. 1896 drog sig sillen åter till havs. Guanofabrikerna stängde och tillsalterierna minskade verksamheten.

Istället expanderade stenindustrin i området norr om Gullmarsfjorden där den klyvbara graniten finns. I slutet av 1800-talet etablerades stembrytning och bearbetning på många platser utmed kusten mellan Lysekil och Idefjorden.

I Brofjorden växte flera samhällen upp kring stembrotten och sommaren 1896 började WESTRUSTEN att anlöpa Labilla, Ingeröd och Hjelmedal en gång i veckan. Under några år kom därefter LYSEKIL att alternera med en resa i veckan på vardera Åbyfjorden och Brofjorden. Senare tillkom i Brofjorden Sjöbol, Rixö och Sandvik.

En annan industri som etablerades i Marstrandbolagets trafikområde var

konservindustrin. Redan i slutet av 1800-talet fanns konserverfabriker i Nösund, Grundsund och på Gullholmen. På 1900-talet tillkom konserverfabriker på så gott som varenda en av kustlinjens stationer men framför allt på Klädesholmen och i Gravarne. Emballage och färdiga produkter transporterades sjövägen och även med ångbåtarna.

Sommartrafiken

Marstrand upplevde sin höjdpunkt som badort under "den oscariska eran", de år mellan 1887 och 1907 när kung Oscar II gästade Marstrand. Centrum för det kungliga sällskapslivet var det år 1886 byggda Societetshuset som står vid norra inloppet till Marstrands hamn.

Även sedan kungen avslutat sina Marstrandssomrar fortsatte Marstrand att locka besökare på somrarna, såväl badgäster som utflyktsresenärer.

För de sommarboende som arbetade i Göteborg anordnades ångbåtsurer med avgång från Marstrand vardagar vid sjutiden och från Göteborg vid femtiden på eftermiddagen. För utflyktsresenärer från Göteborg gick sommartid också särskilda turer till Marstrand och åter. Söndagar kunde man även göra dagsutflykt till Lysekil.

LYSEKIL kunde som mest ta 332 passagerare, sommartid mellan Göteborg och Marstrand 462.

Den utökade sommartrafiken ställde krav på flera och snabbare fartyg. Förutom de mindre INLAND, TJÖRN och ORUST som främst var avsedda för gods på mindre stationer, fick Marstrandbolaget



Ångaren LYSEKIL i Stockevik på Tjörn någon gång i början av 1900-talet.
Foto Robert Lindahl, Lyckorna

1905 ångaren MARSTRAND och 1914 ångaren BOHUSLAN.

Vintertrafiken

Marstrandbolagets trafik under sommaren och resten av året var helt olika. Medan godsvolymerna var konstanta året om var passagerarna betydligt färre under vintern. Endast de som ändå var

tvungna att resa satt tålmodigt i värmen vid pannkappan i mellandäck där passagerarna delade plats med godset. Uppehållen för lastning och lossning vid stationerna var långa och förseningar vanliga.

Första världskriget medförde väldiga prisstegringar och brist på kol. LYSEKIL var upplagd långa perioder medan de

andra ångarna fick eldas med ved. Trafiken på Åbyfjorden och Brofjorden var länge nedlagd och LYSEKIL kom i trafik på Smögen först i Pingsthelgen 1919.

På 1920-talet började Marstrandbolaget känna av konkurrens från järnvägar och biltrafik. Lysekil fick järnväg 1913 och på tjugotalet drog Statens Järnvägar ut busslinjer till Orust, Skafvö

och på Sotenäset. På Tjörn startade busstrafik i privat regi. Bussarna hade samtrafik med båtlinjen Hoviksnäs-Strensund.

Ingen expressångare

Marstrandbolagets reaktion på konkurrensen var införandet av expresseurer sommartid, turer för främst passagerare och utan tyngre gods som i vanliga fall fördröjde restiden.

Även om LYSEKIL gjorde god fart var kolförbrukningen därefter. Att ångaren inte togs i anspråk när expresseurerna infördes på 1930-talet kan förklaras med att LYSEKIL var dyr i drift och dessutom föråldrad med sina stora öppna däck och matsalen under fördäcket.

Sommartid gick LYSEKIL mest med gods på linjen Göteborg-Gravarne och ersatte då endast vissa dagar expressångarna BOHUSLÄN eller MARSTRAND.

Turerna på Åbyfjorden upprätthölls ända fram till 1939, ofta med andra ångare än LYSEKIL. Från slutet av 1920-talet anlöpets Vrångebäck och Åby på turerna till Smögen och Gravarne men ej på återresan till Göteborg.

Ny ångpanna och renoveringar

Ångpannan i LYSEKIL reparerades redan 1893 och fick slutligen bytas våren 1899 mot en ny panna från Lindholms varv. Den mindre ångpannan för värmeledning ombord byttes 1897.

I samband med pannbytet våren 1899 gjordes en omfattande renovering av ångaren LYSEKIL vilket i detalj framgår av den inventarielista som finns från

den tiden. Bordläggningens insida ytbehandlades varvid all inredning renoverades och utrustningen sågs över.

Vad gäller bostäderna ombord påverkades inte dessa av 1927 års bostadskungörelse men däremot när 1943 års bostadsförordning skulle appliceras ombord. De tidigare dispensererna upphörde beträffande kvinnlig personals sovplats i salongerna, Rör små hytter och för dålig ventilation. 1946 byggdes flera hytter om och nya tillkom i mellandäck. Främre delen av mellandäckets sidor ritades upp varvid kommandobryggan på övre däck blev bredare.

Postexpedition

Under åren 1885 till 1941 hade LYSEKIL ångbåtspostexpedition ombord, vilket innebar att brev togs emot, lämnades ut och befordrades mellan postanstalter utmed ångarens linje. Poststämpeln ombord i LYSEKIL hade texten ÅNGBÅTS PXP 124.

LYSEKIL i nytt rederi

Åren efter andra världskriget medförde stora ekonomiska problem för ångbåtsbolagen. Bränsle- och lönekostnader steg allt mer. Underhållskostnaderna för de gamla slitna ångarna blev allt mer omfattande. Samtidigt återtog bil- och busstrafiken gods och passagerare som sökte sig snabbare vägar längs kusten.

LYSEKIL var i trafik endast sommartid och som ersättare när andra ångare var på varvsöversyn. De långa uppläggningsarna gjorde att inredningen för illa och många har vittnat om den unka lukten från

inredningen under åren före den stora ombyggnaden 1951.

De två stora ångbåtsbolagen gav upp sin mångåriga verksamhet. Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla trädde i likvidation 1949 medan Marstrands Nya Ångfartygs AB i Marstrand sålde sina fartyg per den 1 januari 1951 till det nybildade Marstrands Rederi AB.

Detta bolag hade för avsikt att bedriva trafiken i samma omfattning som det gamla bolaget. Tanken var att sommarens överskott skulle möjliggöra den olönsamma vintertrafiken.

Av det nya bolagets intressenter hörde flertalet hemma på Tjörn där man ännu var beroende av båttrafiken innan Tjörnbroarna var färdiga 1960.

För 275 000 kronor övertog det nya rederiet de sju ångfartygen och ett lastmotorfartyg. ALBRIKTSUND, LYSEKIL och S:t ERIK försågs våren 1951 med dieselmotorer. I BOHUSLÄN installerades oljeledning. Dessutom beställdes ett snabbgående passagerarmotorfartyg för leverans till sommaren 1951.

Under 1951 investerades 1 260 000 kr i de gamla fartygen och 850 000 kr i nybygget. Förutom aktiekapitalet på 200 000 kr fick aktieägarna skjuta till ytterligare kapital. Fartygen in-tecknades mot lån i bank och från landstinget. För driften erhöll rederiet statliga bidrag.

När Per Nyström tillträdde som lands-hövding 1950 i Göteborgs och Bohus län blev en av hans första uppgifter att stärka den tyngande kusttrafiken, men själv trodde han inte på den: "Båtarna slg ut som museiföremål".



LYSEKIL utanför Stenpiren 1925. Bilden togs i samband med Marstrandbolagets femtioårsjubileum. Foto Allard

Ombyggnad och motorisering

LYSEKIL övertogs av Marstrands Rederi AB för 40 000 kronor. Fartyget gick till Århus för ombyggnad och återvände i juli 1951 kraftigt moderniserat och bekvämare för besättning och passagerare. Matsalen som tidigare varit placerad under fördäcket flyttades upp till övre

däck där tidigare kommandobryggan varit placerad. En ny styr- och navigationshytt byggdes ovanpå matsalen.

Det tidigare öppna akterdäcket byggdes in, försågs med stora fönster och inreddes med bord och bänkar som kunde flyttas bort om utrymmet behövde användas för gods som kunde

transporteras genom stora skjutdörrar.

Fördäcket försågs med brädgångar, förstäven förlängdes och byggdes om med en så kallad soft nose med landskapet Bohusläns vapen.

Ångpannan och de två ångmaskinerna ersattes av två sjucylindriga Nohab dieselmotorer, var och en på 455 axel-

hästkrafter, som gav LYSEKIL en fart på 15 knop. Även den gamla ångbåts-skorstenen byttes mot en motorfartygs-dito med rederivimpeln, vit med en blå boll, mot ett blått band. Även de två masterna togs bort och ersattes med en liten signalmast på styrhyttens tak.

Ännu några år på kusten

Ombyggnaden drog ut på tiden men 15 juli 1951 sattes LYSEKIL åter i trafik mellan Göteborg och Gravarne. LYSEKIL gick denna sommar expressturen Göteborg-Gravarne-Göteborg istället för BOHUSLÄN som fick överta "omvända expressen" Gravarne-Göteborg-Gravarne.

Redan första trafikdagen råkade LYSEKIL ut för maskin haveri i Mollösund. BOHUSLÄN ersatte några dagar medan LYSEKIL reparerades på Djupviks Varv.

Det nya rederiets trafikprogram var ambitiöst men överdimensionerat. LYSEKIL gick i trafik året om fram till nyåret 1953 då dess vintertrafik övertogs av den betydligt mindre och långsammare Tjörn som inte ens hade servering ombord.

Samtidigt sålde man de båda ångarna WESTKUSTEN och MARSTRAND. WESTKUSTEN skrotades i Köpenhamn, medan MARSTRAND under namnet ÖREBERG gick några år mellan Köpenhamn och Tüborg för att till slut skrotas 1956.

Thordén tar över

Våren 1953 övertogs aktiemajoriteten i Marstrandsbolaget av Thordén Lines i Uddevalla varvid ledningen för Mar-

strandsbolaget flyttade till Uddevalla.

Gustaf Thordén var Uddevallasonen som efter år i Finland återvände hem som skeppsredare i slutet av försättningskriget 1944. I Sverige bildade han nya rederier och grundade Uddevalla-varvet.

Man kan ana filantropen Thordén som inte bara gav åtskilliga bohusläningar arbete vid sitt varv med dess underleverantörer utan även ville främja kustjöfarten genom sitt engagemang i bolaget.

Det dåliga vädret somrarna 1951, 1952 och 1953 (då även paratyfus gräserade) inverkade emellertid menligt på Marstrandsbolagets resultat och efter sommarsäsongen 1953 fanns inte pengar för att förnya LYSEKILS passagerarfartygscertifikat. Det fick göras på kredit vid Marstrands Mek Verkstad.

LYSEKIL i Öresundstrafik

Efter Danmarks befrielse i maj 1945 kvarstod varubrist, ransoneringar och restriktioner i resandet under flera år. Trafiken över Öresund hämmades av brist på kol och olja.

Danskarna ville gärna resa till Sverige för att handla varor som man led brist på. Skåningarna reste till Danmark för att handla danska jordbruksprodukter, gå på Tivoli och Zoo. Inköpsstrafiken underlättades när passfrihet mellan de nordiska länderna infördes 12 juli 1952.

Flera gamla ångare som blivit överflödiga i kusttrafiken flyttades till Öresund där de gick några år innan de slutligen tjänade ut och – med ett

undantag, ångaren BOHUSLÄN – gick till upphuggning. En pionjär var Ångbåts AB Bohuslänska Kustens KUNG RÅNE som i Öresundstrafik bar namnet URANIENBERG.

Efter sommarsäsongen 1953, då LYSEKIL och BOHUSLÄN som vanligt gick mellan Göteborg och Gravarne, byggdes båda fartygen om vid Uddevalla-varvet för trafik i Öresund.

Den 7 november 1953 sattes LYSEKIL i trafik mellan Landskrona och Köpenhamn/Havnegade, inhyrd av AB Sundfart. 9 januari 1954 sattes BOHUSLÄN in på linjen Helsingborg-Köpenhamn/Havnegade.

AB Sundfart bildades 1954 för att samordna bolagets Öresundstrafik. Det ägdes av Gustaf Thordén personligen. Eventuellt överskott i trafiken skulle tillföras Marstrandsbolaget, förluster skulle bäras av AB Sundfart. Tyvärr blev inte resultatet det förväntade.

När AB Sundfart på hösten 1955 gav upp trafiken på Landskrona flyttades LYSEKIL till linjen Helsingborg-Köpenhamn.

Befälet övertar bolaget

Inte heller Thordén lyckades driva Marstrandsbolaget vidare. Under 1955 blev det uppenbart att Marstrandsbolaget, ingående i Thordénkoncernen, kommit på obestånd. Bolaget gick i likvidation och trafiken lades ned med ALBREKTSUND som sista båt från Gravarne till Göteborg måndagen 2 januari 1956.

Nio nu arbetslösa befäl förklarade sig villiga att fortsätta trafiken om de utan



LYSEKIL i Mollösund efter ombyggnaden 1951. Det är inte mycket som påminner om den tidigare ångaren. Matsalen har flyttats till över däck med styrhytten ovanpå. Det tidigare öppna akterdäcket har byggts in. Foto från Walter Nyberg

kostnad fick överta samtliga aktier från Thordén. Marstrandsbolaget skulle vid överlåtelsen vara befriat från andra skulder än de till banken, landstinget och staten.

Thordén överlätit Marstrandsbolaget på befälens villkor och bolaget kunde segla vidare med nya ägare. Aretruntrafiken

med passagerarfartyg var över med sommaren 1956 var ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och Tjörn åter i trafik på bohuskusten.

Sommartrafiken fortsatte med allt färre fartyg och avslutades med S:t ERIK som sista fartyg från Gravarne till Göteborg 16 augusti 1962.

Malmö-Köpenhamn

Under åren på Öresund återvände LYSEKIL till Bohuslän somrarna 1954, 1955 och 1956 för att upprätthålla de dagliga expressturena mellan Göteborg och Gravarne.

BOHUSLÄN gick mellan Helsingborg och Köpenhamn dit LYSEKIL återvände

efter sommaren 1956. BOHUSLÄN återvände i sin tur till Bohuslän somrarna 1957 och 1958 där ångaren nu ersatte LYSEKIL på expresturerna.

Hösten 1958 flyttades LYSEKIL till linjen Malmö-Köpenhamn dit också BOHUSLÄN kom i april 1959. De båda fartygen gick nu för Centrumlinjen.

På Oslofjorden

Sommaren 1960 sattes BOHUSLÄN i trafik på yttre Oslofjorden mellan Strömstad och Sandefjord. LYSEKIL fortsatte att gå mellan Malmö och Köpenhamn men sommaren 1961 träffades de båda fartygen i Strömstad.

Denna sommar gick BOHUSLÄN åter mellan Strömstad och Sandefjord medan LYSEKIL i huvudsak gick mellan Strömstad och Halden. Vissa dagar gick LYSEKIL även mellan Strömstad och Oslo. Även sommaren 1962 gick de båda fartygen på Norge, BOHUSLÄN till Sandefjord och LYSEKIL till Halden och Oslo.

1962 såldes BOHUSLÄN och LYSEKIL av Marstrands Rederi AB till AB Sundfart som under lång tid hade charterat fartygen. Efter sommaren avvecklade Marstrandsbolaget kusttrafiken för gott.

BOHUSLÄN gick även sommaren 1963 mellan Strömstad och Sandefjord för att därefter läggas upp. Men istället för att skrotas 1965 räddades ångaren av Sällskapet Änghäuten. LYSEKIL såldes vidare för en ny karriär i Kalmarsund.

LYSEKIL i Kalmarsund

Öland är ett av våra turistlandskap och



LYSEKIL som NORDÖLAND i Kalmar i juli 1971. Brädgången på fördäck var på styrbordssidan ersatt av vajerräcke för ombordtagning av bilar. Inredningen på akterdäck var utrivet och bilar togs här ombord över en fällbar ramp.
Foto Anders Holmström

innan Ölandsbron kom till 1972 etablerades en rad färjelinjer mellan fastlandet och Öland.

Mellan Oskarshamn och Byxelkrok på norra Öland gick i slutet av femtiotalet ett bilförande mindre lastfartyg. Trafiken var inställd 1961 och året därpå började Rederi AB Nordö's nybyggda bilfärja GOTLÄNNINGEN att gå mellan Oskarshamn och Klintehamn på Gotland. Första året anlöptes Byxelkrok men hamnen var för trång och från 1963 anlöptes istället Grankullavik.

Samma sommar sätte två rederier in var sitt fartyg på linjen Oskarshamn-

Byxelkrok. Det ena var S:t ERIK som avslutade Marstrandsbolagets kusttrafik i augusti 1962. Den fick nu av Byxelkroks Rederi AB namnet SOLO.

1963 såldes LYSEKIL för 90 000 kr till Rederi AB Nordö i Kalmar för trafik mellan Oskarshamn och Byxelkrok.

För att bereda plats för bilar togs inredningen på akterdäck bort. En fällbar ramp byggdes och styrbords brädgång ersattes av en barriär så att bilar kunde köras ombord. Fartyget kunde nu föra 14 personbilar och 150 passagerare.

Skrovet målades blått och LYSEKIL fick namnet NORDÖLAND.

NORDÖLAND gick mellan Byxelkrok och Oskarshamn från 1963 till 1971. Under juni, juli och augusti gjorde NORDÖLAND tre turer om dagen. Onsdags- och lördagskvällar gjorde man dessutom mänskensturer.

I slutet av 1969 köptes NORDÖLAND av Rederi AB Ölandssund. Även sommaren 1972 skulle NORDÖLAND gå i trafik på Öland till dess bron var färdig 30 september. Dyrbara reparationer på motorerna föranledde emellertid rederiet att i slutet av 1971 sälja fartyget till Persöner & Co i Ystad. NORDÖLAND gick till Ystad för egna maskiner och skrotades där i januari 1972.

Skeppsklockan bärgades efter ett veritabelt detektivarbete av Lions i Lysekil och skänktes till Vikarvets museum i Lysekil vid dess invigning i juni 1972. De två signalkanonerna hamnade vid Thordéns sommarvillan på Skaftö. Den unika maskintelegrafan har inte återfunnits.

Folket ombord

Besättningen ombord i LYSEKIL bestod av befälhavare, styrman, 1:e maskinist, 2:e maskinist, rogångare, fyra matroser samt två äldre. Även akterstäderskan var anställd av rederiet, således 12 personer. Här till kom restauratrisen med sin personal, kokerska och servitriser. Antalet varierade med årstiden.

Att man hade två maskinister berodde på de två ångmaskinerna. Eldarna hade fullt upp med att elda denna ångare som ständigt sågs ryka när man skyfflade in kol i ångpannan.

Med undantag av befälhavarna förefaller inte besättningsmännen ha stannat längre tider i LYSEKIL vilket berodde på att ångaren ofta lades upp och ersattes av andra ångare som var billigare i drift.

LYSEKILS förste befälhavare var Johan Niklas Olsson. Han härstammade från Kåringön och berättade gärna för passagerarna om sin tid som skeppare i sex segelfartyg.

1881 utsågs J. N. Olsson till befälhavare i ALBREKTSUND och 1885 övertog han den nybyggda LYSEKIL. År 1900 hade han seglat befälhavare i sammanlagt 50 år. Han var mycket stolt över LYSEKIL. "Här kommer jag med mina två propellrar" var ett uttryck som han blev ihågkommen för.

J. N. Olsson begärde avsked våren 1904 och avled ett halvår senare, 74 år gammal. J. N. Olsson efterträddes 1903 av Karl Wilhelm Hasslöf från Lysekil. Han var född 1861 och var sedan 1896 styrman i Marstrandsbolaget. K. W. Hasslöf avled efter en längre tids sjukdom 1920, 59 år gammal.

1921 var Gustaf J. Bengtsson skeppare i LYSEKIL men efterträddes 1922 av John Emanuel Mattsson. Han var född på Brattön 1891 och gick till sjöss som femtonåring. 1915 började han i Marstrandsbolaget som styrman i BOHUSLÄN.

Som tidigare nämnts var LYSEKIL tidvis upplagd, i synnerhet vintertid. Kapten Mattsson stod då till bolagets förfogande som vikarie på de andra fartygen. På så sätt kom han även att tjänstgöra som skeppare i samtliga av bolagets fartyg.

Under efterkrigsåren, då LYSEKIL bara var i trafik sommartid, var Ludvig B. Olsson skeppare i LYSEKIL.

Efter LYSEKILS ombyggnad och motorisering 1951 återkom kapten Mattsson. LYSEKIL gick då i trafik året om men när fartyget hösten 1953 skulle sättas i trafik på Öresund tackade han för sig och gick han iland.

John E. Mattsson tilldelades våren 1954 Emmerymedaljen, Kungliga Patriotiska Sällskapets belöning för långvarig och uppskattad tjänst till sjöss.

Till Öresund fördes LYSEKIL av kapten K. H. Johansson. 1955 och 1956 var Ludvig B. Olsson skeppare, 1956 till 1958 Lars Larsson.

INGVAR KRÖNHAMN

Källor:

Hansson, Wilhelm, "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år", Uddevalla 1969
Hansson, Wilhelm, "Bohuslän genom 100 år", Uddevalla 1979
Adolfson, Göran, "Kalmarsunds vita båtar", Kalmar 1990
Jansson, Christer, "Helsingborg och dess färjor", Stockholm 2007
Petersson, Lennart, "Danmarkstrafiken från Landskrona", Munkedal 1994
Almén, Dag, "S/S Lysekil", Änghäuten nr 21 (1972)
Ångaren Lysekils inventarielista 1896
Mönstringsrullor, Sjömanshusmuseet, Uddevalla
Claes Krantz' samling, GLA Göteborg
Turistor i dagspressen, KTB Göteborg
Fartygsinspektionens handlingar

Hågkomster om LYSEKIL

Vår familj bodde från 1940 till 1965 om sommarerna på Lilla Varholmen strax utanför Hjärvik i Torilanda. Jag var endast två år, när vi flyttade in i det nybyggda huset så några uttömmande skildringar från den tiden blir det inte. Men det finns åtskilliga hågkomster från de skärgårdsbåtar, som ångade eller stånkade förbi vår ö. Därför förflyttar vi oss till andra hälften av 1940-talet.

Låt oss först ta i betraktande vilka rederiers fartyg, som nästan dagligen kunde ses från Lilla Varholmen.

Först måste blickarna riktas mot Trafik AB Öckerö Skärgård, Öckeröbolaget, vars fartyg passerade tätt intill oss. Dem återkommer jag till i ett senare avsnitt liksom Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kustens ångare.

Varje dag sågs ett flertal av ångarna från Marstrands Nya Ångfartygs AB, Marstrandsbolaget: BOHUSLÄN, LYSEKIL, St ERIC, ALBREKTSUND, WESTKUSTEN och TJÖRN.

På somrarna gick BOHUSLÄN och MARSTRAND expresturer, då inget gods medfördes. Ångarna gjorde en tur dagligen fram och åter från Göteborg respektive Gravarne.

På måndagarna låg BOHUSLÄN, bland annat för bunkring, stilla vid Stenpiren. Avlösare var då ALBREKTSUND, som faktiskt var ganska snabb.

När MARSTRAND bunkrade och låg stilla, det gjordes på söndagarna, var ångaren LYSEKIL avlösare.

Eftersom detta tidskriftsnummer handlar om LYSEKIL, ägnas denna ångare några rader ur minnets fatabur.

Jag minns fartyget i två versioner, dels som ångare dels som moderniserat motorfartyg.

Som ångare minns jag den framför allt som ständigt utstötande de mest enorma rökmoln som skapas kunde. Så här i efterhand är det förstäljligt, LYSEKIL hade ju två propellrar och följaktligen två ångmaskiner sida vid sida. Ångpannan kan högst ha varit av samma storlek som den ombord i BOHUSLÄN. Vilket slit för eldarna det måste ha varit när ångaren på söndagarna gick expresturer Gravarne-Göteborg-Göteborg!

Stenpiren

Första gången jag såg LYSEKIL på nära håll var någon gång i juni 1948. Vid Stenpiren låg LYSEKIL och WESTKUSTEN medan TJÖRN låg längre in. Min farfar och jag var på en hamnpromenad. Solen sken och jag hade just fått besked att jag kommit in på läroverket. En riktigt ljus dag sålunda.

Hamnen var full av intryck: från varven hördes nifhamrarnas smatter, på rivieret släpade bogserbåtar på prämar och här och var syntes Västgötabanans godsvagnar på prämar. Överallt hördes ångvisslor. På kajspåret drog långa tåg-sätt förbi dragna av frustande ånglok. Det luktade hamnvatten, stenkolsrök, hästspilling, linoljefärg.

Farfar kände "alla människor" som arbetade i hamnen och ofta blev han stående och pratade med någon. Så även med styrmannen ombord i LYSEKIL.

- Ja, du grabben. Vill du följa med

ombord? frågade han mig. Jag ska visa er båten.

Så var jag ombord i Marstrandsbolagets ångare LYSEKIL, ångaren som beskrivits i entusiastiska ordalag och som dansade på vågorna som en najad. Jag blev nog lite besviken för det var ganska mörkt ombord. Vi stod på mellandäck, där ett ringa dagsljus sipprade in genom några ganska små ventiler. Det var rent och snyggt men aningen varmt. Ångaren låg med förstiven utåt och man hade öppnat en sidoport för att ta in kol från en präma.

Upp på övre däck fanns några salonger. De var ganska smala men ganska prydliga. En var damsalong inredd med plysch och bollfransgardiner. Det luktade lite unket som om man inte vädrat.

Styrhytten var egentligen ingen styrhytt utan snarare ett stabilt vindskydd av vitmålat trä. Här fanns en stor ratt, kompass och talrör. Maskintelegrafens hade två handtag och stod midskepps. Här luktade det såpa och skurborste. Däcket var lackat och väldigt snyggt.

Så gick vi ner i förskeppet. Jag höll mig lite på avstånd från farfar och styrman. Farfar var nämligen ganska döv och deras samtal fördes med mycket stora bokstäver och hördes vida omkring.

I förskeppet låg en stor matsal och där fanns också ett kök och ett peuteri. Ingen var där och belysningen var ganska skum. Här luktade det gott från god och välagad mat.

Akterut fanns ett lastutrymme med enkla bänkar men rymligt och rent.

Här hängde en mängd livbälten på toek. Bordläggningen var brunmålad på insidan. Eftersom bunkringen just skulle börja måste vi lämna ångaren. Jag hann titta ner i maskinrummet. Där stod två välpolerade ångmaskiner bredvid varandra.

- Inget konstigt med det, tyckte jag. Då.

Lilla Kalvsund

En annan gång var familjen på väg hem i vår 14 km Längedragssjulle efter en solig badtur till Lindholmen väst Hälsö. Söndagseftermiddag och vinden höll på att dö ut. Sakta slörde vi genom Lilla Kalvsund. Snart skulle vi vara hemma vid Lilla Varholmen. Då såg vi plötsligt en rökpelare höja sig vid Varholmen och snart dök ångaren LYSEKIL upp vid inloppet till Kalvsund.

Ångaren var verkligen stor och, framför allt, lång. Speciellt kommer jag ihåg kommandobryggans "snedtak" och dess fyrkantiga fönster. Här fanns ingen lackad teak som på de andra ångarna. Osöket kom jag att tänka på ett lasarettsfartyg. LYSEKIL brydde sig inte om att sakta farten utan forsnade fram med åtskilliga knop men till skillnad från BOHUSLÄN och andra drog den inte upp någon avsevärd sjö. Det måste ha eldats ordentligt för plötsligt brakade rusånga ut över söndagsfriden innan ångaren störtade norröver insvept i sina enorma rökskyar.

Den såg allt riktigt imponerande ut men mina föräldrar rynkade på näsorna åt röken.



LYSEKIL på Hjärteröfjorden 1949 med den karakteristiska kabriolen bakom de skorstenen. Okänd fotograf

Vid Bläckhall

Flera år senare, i mitten av 1950-talet, var min bror och jag på långsegling i Bohuslän och var på väg mot Smögen. Vi hade hunnit innanför Stora Kornö strax norr om Lysekil. Det var en solig sommardag vid middagstid. Vi kom från Grundsund, där vi festat om en del och gled nu norröver.

Vinden tvingade oss att falla av en del så vi kom ostvärt i leden fram mot ön Bläckhall, där för övrigt en minsvepare låg vid en krigsförtöjningsplats. Farten var riktigt hygglig och vi följde väl inte med riktigt bra på kortet för utan föregående varning gick vi på grund riktigt ordentligt. Inget försiktigt glidande utan med dunder och brak och högt upp på grundet. Båten blev liggande med slag-sida. Vi försökte givetvis komma loss på alla sätt men förgäves.

Ett avlägset buller från en kraftig motor hördes plötsligt, ett buller som blev allt kraftigare. Till vår stora förskräckelse dök den numera dieseldrivna LYSEKIL upp. Den var därmed bolagets stolthet och såg egentligen inte alls oäven ut, speciellt inte i jämförelse med dagens lädor. Men farten var omkring 15 knop och LYSEKIL drog nu upp en förfärlig sjö, som spolade bort det mesta.

Behöver det sägas att bröderna Star-mark med övernaturliga, obegripliga och oanade krafter fick båten av grundet innan brottsjörarna från LYSEKIL hann fram till oss?

Fartyget föresvann norröver med ett mäktigt motorslammer men utan rökplym.

Sedan såg jag aldrig LYSEKIL mer.

Efterord

Dessa händelser skedde för åtskilliga år sedan. Flera detaljer har fallit i glömska och andra är kanske inte riktigt återgivna. Men minnet av den ymnigt rykande ångaren LYSEKIL komma störtande på exprestur norröver sitter för evigt.

BO STARMARK

Sällskapet
Ångbåten
BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

**ADRESS-
UPPDATERING**

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds
försändelsen vidare till nya adressen.
Rapportkort med nya adressen sänds
till Postkontoret 403 10 Göteborg

B FÖRENINGSS-
BREV



På nordgående kustturer gör BOHUSLÄN ett längre uppehåll på Gullholmen då passagerarna kan bekanta sig med sambället. Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsen