

ÅNGBÅTEN

Årg 31 • Okt 1995 •

87

Ångbåten 87

Medlems- och informationstidning
utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg

Postgiro 62 16 03 - 3.
Bankgiro 673 - 6862.

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523/134 74.

Bidrag till tidningen sänds direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för 1995 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Erik Widerström, Nygårdsvägen 39
433 32 Portullie, tlf. 031/36 58 96 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031 7701 77 54
Telefon till s/s BOHUSLAN vid Stenpiren under seglationssäsong: 13 74 50
Under vinteruppläggnigen vid Skeppsbron: 13 74 20

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:	
Ordförande	Kjell Granström 28 03 77
Sekreterare	Charles de Serves 28 16 89
Kassör	Ove Iko 30 75 92
Befraktare BOHUSLAN	Gunnar Nordström 28 65 83
FÄRJAN 4	Christer Eliasson 56 28 59
STORM- PRINCESS	Claes Verner 27 03 34
Arbetsledare däck	Kenneth Magnusson 19 02 15
maskin	Steinar Lie 52 28 66
Intendentur	Kerstin Granström 28 03 77

OMSLAGSBILDEN är tecknad av E. Heurlin 1917.
Ångbåten 87 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
i oktober månad 1995.

Försalongen

Du har ångbåten 87 i Din hand. Hon är så tungt lastad, att lastmärket nästan ligger under ytan. En del gods har måst lämnas kvar på bryggan i Lysekil. 88:an har redan god beläggning. Ombord finner Du några ord om FREJA från Fryken, en ångare med ett hårt öde akter om sig. Kaffe är i många sammanhang en väsentlig dryck, som ska tas på allvar. Det gör vi ombord. Läs om det.

Sällskapet går minsann inte alltid till sjöss. I våras åktes det jubileumspårvagn till Långdrag. Läs om hur viktig vändslungan där är för Sällskapet Ångbåten! Midskeppe finns en gammal bild (svart-vit) på vår ångare: en tankenöt. (Ombord i 88:an återkommer Bengt Hubendicks färgbild.)

Huvuddelen av lasten upptas av en artikel från Bohuslänningens Julnummer 1959. En god ångbåthistorik, även om en del sakkuppgifter är felaktiga.

Längst akterut hittar Du en tankenöt, som vi hoppas ska välja en del tankemöda.

Några ord av Bo Setterling pryder akterspeglarna.

Välkommen ombord!

Tack för i år!



Tack för en fin säsong! Vår utomordentliga kockelit jämte tvenne damer ur intendenturen ser lika glada ut trots en arbetstemperatur i köket på närmare 45 grader. Du läsare, kom med i vår gemenskap ombord i en fin ångare. Du får arbeta hur mycket Du vill!! Foto: Bo Starmark.

FREJA - ett fartygs öde

Förra sommaren gjordes ett stort bärgningsföretag i Fryken i Värmland. TV, radio, tidningar och hobbytidskrifter var fyllda av reportage om det märkliga tilltaget. Plötsligt visste hela landet, att för nästan hundra år sedan en liten ångare vid namn FREJA hade gått under på Fryken. Flera människor hade omkommit under mycket tragiska omständigheter. Under årens lopp hade flera misslyckade bärgningsförsök blivit gjorda för att få FREJA till ytan igen. Efter noggranna förberedelser och med stort stöd från enskilda, företag och kommuner vid Fryken lyckades så bärgningen.

Den 23 juli 1993 såg äntligen FREJA åter Värmlands sol. Bärgningen hade lyckats.

Förlisningen.

För nästan hundra år sedan, den 23 juli 1896, var den lilla ångbåten på väg ut på Fryken från ångbåtsbryggan i Nilsby under befäl av kapten Widhson. Det var en varm dag, kvalmig och stilla. Värmen dallrade över stränderna, där folk hässjade hö.

Bland passagerarna fanns handlanden Lars Hedin. Han hade gått ombord i Nilsby. I salongen träffade han en gammal vän, Johannes Larsson från Bössviken, som var den brygga FREJA strax



FREJAs förstäv sticker ut ur hallen i Sunne. Plåtbyte pågår. Foto i Sunne; Bo Starmark.

skulle lägga till vid. Larsson hade sedan några hundra meter att gå till de sina.

Hedin hade djup sorg. Endast några månader tidigare hade hans hustru gått bort och efterlämnat make och fem barn.

De två männen tog en öl tillsammans i FREJAs enkla salong. Några av de övriga åtta passagerarna satt också där trots den tryckande värmen. De små ventilerna stod öppna liksom styrbordets lastport. På den lilla kommandobryg-

gan stod fartygets befälhavare kapten Widhson. I den lilla försalongen arbetade hans hustru Ida i värmen från vedspisen, som stod längst föröver mot stäven. Denna dag var inte däckslasten surrad. Det gällde att snabbt lossa och lasta.

När ångaren låg i gjr in mot Bössvikens brygga, försämrades vädret mycket snabbt. Plötsligt kom en stormby av sällan skådad styrka så att höhässjor sades ha gått till väders. FREJA krängde hårt åt styrbord.

-Jag tror FREJA är rank, sa Hedin till Larsson. FREJA röstade inte upp sig. De två rusade upp på däck. Ångbåten la sig på styrbordssidan. Vännerna hoppade överbord. Larsson var smkunlig men inte Hedin. Förgäves sökte Larsson få loss en frälsarkrans vid relingen.

Under tiden hördes Hedin förtvulat rop ut i vattnet:
-Mina barn! Mina barn!
Sedan drogs Lars Johan Hedin ner i djupet.

Larsson lyckades simmande ta sig iland. Även kapten Widhson samt några passagerare och besättningsmän tog sig iland. Olyckan krävde elva människoliv. Kaptenens hustru Ida blev instängd i den lilla försalongen och gick en hemsk död till mötes.

På några ögonblick hade FREJA försvunnit. Vädret blev åter stilla och lugnt. Ångaren ANDERS FRYXELL, som kom några kabel-längder efter berördes knappast av stormbyn. Kvar på den stilla vattenytan låg FREJAs livbåt, tom...

Självklart blev det stor förstämning i Fryksdalen. Flera nära och kära hade gått bort. Ett välkänt fartyg hade förlisat.

Flera bärgningsförsök.

Med tiden gjordes flera försök att bärga FREJA men man kunde inte finna henne trots att hon sades ligga nära stranden. På sjuttioalet hittade Karlstads Dykarklubb delar av däckslasten:



FREJAs försalong och kök. I detta lilla tränga lilla utrymme omkom Ida Widhson, kaptenens hustru. Foto från utställningen i Sunne; Bo Starmark.

en hel trilla, ett hjul till en trilla och en flaggstång.

Den 15 augusti 1976 fann dykarklubben fartyget efter mödosamma efterforskningar 200 meter utanför Bössvikens gamla ångbåtsbrygga.

Sedan följde 17 år av diskussioner om bland annat äganderätten. Så småningom enades de olika intressena.

Äganderätten blev överlåten på Ångbåtsföreningen Freja, som grundades 1993.

FREJA bärgas.

Juli 1994. Febrils förberedelser för att lyfta FREJA. Ångbåtsföreningens budget på 4,2 miljoner kronor täcks av sponsorer och fri-

villiga arbetsinsatser. De tre kommunerna Käl, Sunne och Torsby har i enighet stött verksamheten. Intresset i Värmland är stort. Klockan 1220 den 23 juli syns de första delarna av FREJA mellan de två pontonerna.

Efter en halv timme är hela fartyget synligt och kyrkoherde Sven Kragh från Käl blir först ombord och lyser frid över de omkomna. Psalmerna "Närmare Gud till dig" och "Härlig är Jorden" brussar ut över Frykens vatten.

Ångaren blir lyft och förs sedan på trailer till Sunne. Polisen uppger, att närmare 30000 människor är i rörelse i närområdet.

Senare ställdes hon upp i en uppvärd hall med stora möjligheter.



En av montrarna på den välgjorda utställningen i anslutning till FREJA-hallen. I montern syns de smycken, som tillhörde Ida Widhson och som hittats ombord. Som synes är hennes förlovningsring hoplödd med vigselringen, ett vanligt förfarande på den tiden för att minska siltaget på ringarna. Pistolen tillhörde kapten Widhson och hittades i hans hytt. Foto: Bo Starmark.



Genom Kiås Arkeologiska Sällskap fick man kontakt med yrkeskunniga, som kunde leda uppteckningen av de kvarlevande och av alla fynd ombord.

Angbåtens redaktion besökte Sunne i våras och kunde då se att Värmland är det landskap, där man kan enas om att stödja stora projekt. Vi blev imponerade av myndigheters, kommuners, företags och enskildas engagemang i FREJA. Imponerade blev vi även av den utställning, som fanns i anslutning till FREJA. Här fanns en professionell visning av fynd från fartyget liksom en uppbyggnad av försalongen gjord av bäriga delar. En mycket fin utställning, där framför allt Ida Widhsons öde engagerade.

Angbåten återkommer om FREJA och avslutar som länsstyrelsen i Karlstad gör i sin sponsorannons: **Värmland ärner't!**

Bo Starmark

Källor: "Boken om Freja" av Mats Jangdal, "Tidningen om Freja", bilaga till Fryksdals-Bygden septem-ber 1994 samt "Heja Freja!", ett vikblad utgivet av Skandikoncernen samt muntliga uppgifter inhämtade vid besök i Sunne.

KAFFE...

Falstaff Fakir, den store fokbildaren, fastslog i sitt verk **Pyttans A, B och C-bok** att "Angan är ett dimmigt ting som får hjul att gå omkring"

Rätt utformat kan ett "hjul" driva en ångbåt fram genom vattnet på de mest fascinerande färder. Se t ex den sommarturlista som Du fick som bilaga till förra numret av denna tidning. Eller har Du kanske rentav en alldeles egen ångslup?

Men en utfärd med en ångbåt innebär ju mycket mera än en färd genom en fascinerande skärgård. Givetvis önskar Du t ex någon gång en kopp kaffe.

Detta kan tillredas så att en stor mängd kaffepulver hålls i en stor perforerad cylinder, varefter man låter kokhett vatten stå och dra ut smak- och giftämnen under någon kvart. (Visste Du att kaffein är starkt vanebildande och att frånvaron härav för den drogberoende framkallar abstinenssvår?). Det kokheta vattnet kan åstadkommas på olika sätt. BOHUSLAN har en gasolub på båtdeck närmast aktermastens fot. Att koka upp vatten för vår Kaffekokare med hjälp av gasol tar dryga halvtimmen.

I våras medan BOHUSLAN låg på Gotenius Varv för värturströmsättning, hölls en enkel ceremoni i maskinrummet på FARJAN 4: Sveriges

nyaste ångdrivna kaffebryggare invigdes i närvaro av ett tjugotal kaffe- och ångbåtsentusiaster. Färjan var påeldad dagen till ära. Uppkokningen av vattnet tog fem minuter, en fjärdedel av vad gasolbryggaren ombord i BOHUSLAN behöver. Var det inbillning eller smakade kaffet alldeles extra gott?

Ångkaffebryggaren hade tillverkats av Sällskapets händigaste el-kabelmontör (se artikeln om "Den polska kabeln" ombord i Angbåten 82) tillika kunnig i tunnel-

mikroskopi, svetsning av rostfri plåt med mera. Bryggaren finns för närvarande ombord i s/s BLIDÖSUND, förhoppningsvis till stor glädje för ångbåtsresenärer på landets baksida.

För den som vill bygga en egen ångkaffebryggare finns ett recept på annan plats ombord i denna Angbåt. Påpekas bör, att bygget kräver viss händighet samt, för att fungera väl, tillgång till ångpanna.

Aktergasten

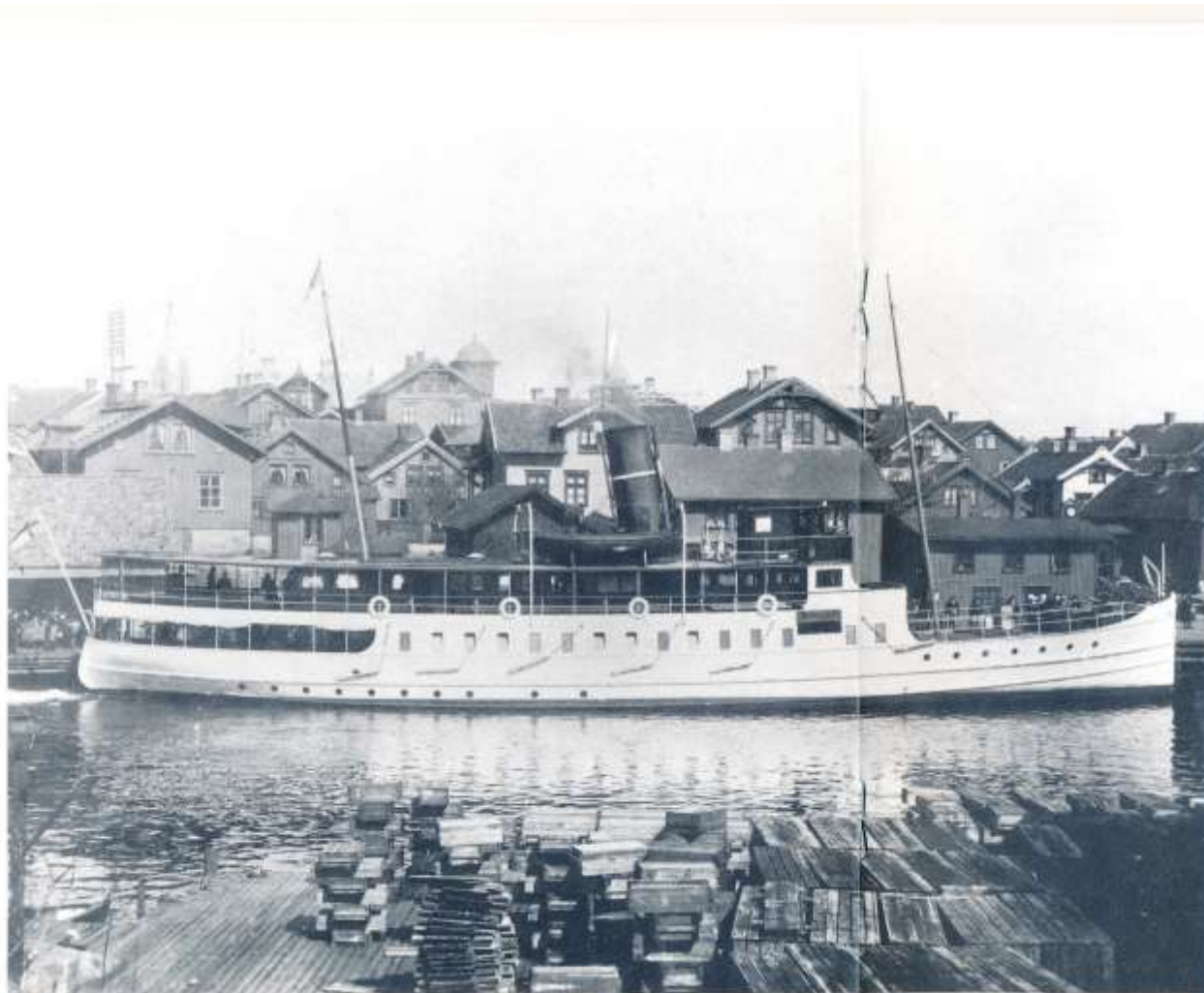
...måste vi ha!

Kaffekokningens effektivitet är en central fråga på varje ångbåt. Stryper man kaffeflödet till besättningen, blir båten o-villkorligen liggande inom några få minuter.

Lika viktigt är det emellertid att kunna erbjuda passagerarna ett gott och välkokt kaffe utan att större köbildning uppstår. För att ge en inblick i den storskaliga kaffekokningens svårigheter, ges först en snabb genomgång av olika koknings- och

bryggningsmetoder. Därefter några ord (och ekvationer) om kaffeframställningens termodynamik, samt avslutningsvis en beskrivning av en speciell ångbåtskaffekokare, som från början var tänkt för BOHUSLAN, men som kom att premiärkokas i FARJAN 4, för att slutligen installeras ombord i ångaren BLIDÖSUND.

Till grund för dess konstruktion låg den mycket interna skriften "Kaffe på s/s BOHUS-



Mittbilden utnämns härmed till TANKE-
NÖT. Här ligger BOHUSLÄN någon
gång omkring första världskriget.
Maskintelegrafer står på Halv Fram.
En hel del människor skymtar vid
hennes akterskepp. Bilden har vi
fött från en medlem, vars namn och
hemort vi ej avslöjar.
Var är bilden tagen? Skriv till redak-
tionen och tala om det. Visa att Du
kan Ditt landskap!



När skärgårdsbåtarna strök flagg

av Siggo Johansson

Ur Bohusläningens julnummer 1959.

Ångbåtstrafiken i Bohusläns skärgård är ett avslutat kapitel. Ångaren GÖTEBORG, en gång Ångfartygs AB Bohuslänska Kustens stolthet, är den enda av de gamla ångarna som finns kvar något så när i sin ursprungliga form. Men den går endast som partid och dess turer tar numera helt sikte på turister och sommargäster. Dessutom har Marstrandbolaget åtminstone från till sommaren 1959 drivit sina bekanta expressturer mellan Gravarne och Göteborg med bolagets f.d. ångare, numera ombyggda till motorfartyg.

Sommartrafik

Förmodligen kommer denna sommartrafik att fortsätta eftersom det ännu ser ut att finnas resandeunderlag för den.

Men höst, vinter och vår spänner man förgäves efter ångbåtarna i skärgården. Bryggorna ligger öde och tomma, godaskjulnen förfaller - och ångbåtskommissionärerna har fått skaffa sig ett annat jobb. Och folket på öarna, de som verkligen var beroende av ångbåtstrafiken, har fått ordna upp sina kommunikationer bäst de kunnat.

Det finns ju en ganska rik flora av mindre lokala båtlinjer -

men konjunkturen är dåliga även för denna begränsade skärgårdstrafik.

Med ångbåtarna försvann en mer än hundraårig tradition i Bohusläns skärgård. Redan någon gång på 1840-talet dök den första frustande hjulångaren upp i skärgården och skrämde både folk och få halvt från vettet. Sådana vidunder hade aldrig setts här - och de åstadkom en väldig sensation.

När den första hjulångaren plaskade sig fram till Marstrand omkring 1840, sköts det salut från Carlstens fästning, det flaggades överallt och hela staden var på benen.

Uppståndelsen var betydligt mindre när den sista vinterglöende skärgårdsbåten angjorde Marstrand för något år sedan.

Det är flera ångbåtsbolag och ännu fler ångare, som varit engagerade i trafiken i Bohusläns skärgård.

Det började försiktigt 1841 med ångaren CARL på linjen Göteborg - Uddevalla. CARL upphörde emellertid att gå redan på hösten samma år.

Den efterföljdes av ångaren WETTERN, som gick ett par år på linjen, dock med dåligt ekono-

miskt urbyte. Efter ett par år upphörde trafiken.

Vintern 1850 kom man emellertid underfund med att Göteborg och Uddevalla verkligen behövde en reguljär ångbåtslinje. Ett antal affärsmän i de båda städerna slöt sig samman och bildade Göteborg-Uddevalla Ångbåtsbolag. Den lilla kanalångaren DAVID THUNBERG köptes och omdöptes till THORILD. Fartyget hade en 32 hästkrafters ångmaskin och på bryggan stod f.d. engelske sjöofficeren Carl Johan Hierta.

Stort intresse

Intresset för ångbåtslinjen var stort och trots att bolaget snart köpte ännu en ångare, ANDERS KNAPE ex ARVIKA, var det uppenbart, att man behövde en större och framför allt snabbare båt.

Vid Motala Verkstad lät man bygga hjulångaren UDDEVALLA, en riktig hejare för sin tid och enligt uppgift landets då snabbaste ångare. Hon gjorde 12 knop, det är nästan mer eller i varje fall lika mycket som de sista skärgårdsångarna gör - 110 år senare. Hon levererades i början av 1853 och gjorde genast stor succé. Troget gjorde hon sedan tjänst på trafik mellan Göteborg, Uddevalla och Strömstad fram till 1875, då fartyget, som bland annat gick under beteckningen "Ång-skonert", såldes till dan-

ska staten för 50.000 kronor. Det finns flera historier om hennes kappkörningar med konkurrerande båtar - lopp som åtminstone i början synes ha varit tämligen hopplösa för konkurrenterna.

En historia berättar, att fartyget på sista hemresan före vinteruppläggningsen inte lyckades ta sig ända in i Uddevalla hamn. Hon blev liggande i isen ett stycke ut på fjorden. Där förtojdades hon och blev liggande hela vintern - med full restaurations ombord. Ett populärt utflyktsmål, får man förmoda.

En annan av dessa tidigare ångare på Bohuskusten var MARSTRAND, som inköptes av bolaget omkring 1860. Den hade under namnen WENERN och SARO gått på kusten sedan början av 50-talet.

En annan båt var den lilla tre-lästaren GULLMARN, främst avsedd för godstransporter.

ANGBATS AB BOHUSLÄNSKA KUSTEN, som kom att spela en betydande roll, när det gällde kommunikationerna i Bohuslän, bildades 1876. Bolaget övertog vid starten ångaren UDDEVALLA, som byggts av William Thorburns Söner ett par år tidigare, samt lät 1878 bygga ångaren WALBORG. Dessa båda fartyg hängde med långt in i våra dagar.

Men först något om hur det gick



En något äventyrlig dam passerar: Ångaren OSLO fotograferad från något av Kustens fartyg, sannolikt någon gång på trettio-talet. Foto från Sjöfartsmuseet, Ångbåten Arkiv.

till när Bohuslänska Kusten bildades. Civilekonom Thomas Thorburn ger en intressant skildring av detta i sin i fjol utkomna avhandling "Sveriges inrikes sjöfart 1818-1949". Man sände ut aktieteckningslistor över hela trafikområdet och fick på det viset inte mindre än 137 aktieägare med en aktie, 25 med två aktier, två med tre och två med fyra aktier. Av samtliga aktieägare var 27 stadsbor medan det stora flertalet bodde på landsbygden. Siffrorna visar att intresset för ångbåtskommunikationerna var överväldigande vid den tiden.

Den tidigare nämnda ångaren Walborg, som byggdes i Göte-

borg och kostade 80.000 kronor, var i trafik så länge bolaget över huvud taget bedrev ångbåts trafik. Efter likvidationen 1949 såldes hon vid auktion tillsammans med de övriga båtarna. Köpare var AB Skeppsservice i Uddevalla, som först gjorde henne till präms och som sådan använde några år. Därefter höjgs även resterna upp i Göteborg.

Ångaren UDDEVALLA (II) byggdes vid Lindholmen och kostade 125.000 kronor. Hon var för sin tid både snabb och luxuös, vackert i linjerna. Ända till 1942 gick UDDEVALLA i reguljär trafik. Då såldes till Forssens Aktie Dampskibsselskab i Trondheim

och gick under namnet HEMNE i trafik på Trondheimsfjorden. 1944 gick hon på grund och sjönk men bärgades efter kriget och var snart åter i trafik. 1954 såldes hon till Haugesund där hon blev ombyggd till sillpräm. Ännu 1957 fanns den gamla stiligångarens skrov kvar avskalat jäms med två däck med som präm med namnet SALTSILD.

Trafiken gick tydligen bra. Bohuslänska Kustens flotta växte upphörligt och det var ett imponerande linjenät, som kunde uppvisas några år in på detta sekel. Förutom trafiken på Oslo och Göteborg hade man linjer Lysekil-Saltkällan, Lysekil-Smögen och Lysekil-Hjälmedal.

När trafiken stod i sitt flor räknar man med att bolagets tolv ångare anlöpte ett hundratal bryggor

Men under tiden hade det hänt saker även på andra håll i Bohuslän. Redan 1868 hade ett bolag Strömstad etablerat båtförbindelse med Göteborg och bedrev passagerartrafik med de båda ångarna ALBERT EHRENSVÄRD och OSCAR DICKSON.

Den förra var byggd i Nyköping 1859 och blev ganska snart uträngad och såldes 1917 till Hälsingborg där den blev ombyggd till lastfartyg. Fartygets vidare öden är tyvärr obekanta. Men OSCAR DICKSON, sedermera OSLO, var en ångare av segt virke och hon hängde med ända in på 1950-talet.

Det finns anledning att dröja vid

detta fartyg ett ögonblick. Hon levererades i maj 1877 av Lindholmens varv och väckte stor sensation på grund av sin luxuösa inredning. 12½ knop nåddes vid provturen.

OSCAR DICKSON fick en händelserik bana. I december 1922 inträffade en förödande brand ombord då fartyget låg i Gravarne varvid två personer omkom. Hon blev illa åtgången men reparerades.

I januari 1927 kolliderade hon med en norsk ångare i Oslofjorden och sjönk. Bärgades, reparerades vid Lindholmen och var på sommaren samma år åter igång.

Bytte namn

Men då hette hon OSLO och under det namnet har senare tiders skärgårdsbor lärt känna det smärre fartyget. 1940 gick hon läck i isen utanför Nordre Alvs mynnning men även denna gång klarades båten. Hon gick i trafik hela tiden (just då naturligtvis inte längre än till Strömstad) och blev först 1949 upplagd vid Lindholm i samband med Bohuslänska Kustens likvidation. Detta bolag hade nämligen redan 1907 köpt både dåvarande OSCAR DICKSON och ALBERT EHRENSVÄRD av Göteborg-Strömstad Ångbåtsbolag.

Fartyget köptes på auktion i juni 1950 av kapten Knud Nordendorph i Uddevalla företrädare för Nya Ångbåts AB Bohuslänska Kusten. Priset var 34500 kronor. Hon började omedelbart gå i trafik mellan Oslo och Göteborg anlöpande de större stationerna efter kusten.

1952 blev hon genomgripande ombyggd vid Uddevallarvarvet, bland annat byggdes bryggan in och pannorna fick oljeeldning.

På sommaren trafikerade hon Luleå och Vasa och året därpå såldes hon till Rederi AB Sundfart i Hälsingborg och fick sitt tredje namn - BELLEVUE. Oresundsfart blev nästa nummer i den äventyrliga ångarens tillvaro. Men redan 1956 blev hon upplagd utklassad av fartygsinspektionen. I stället för att reparera henne, vilket blivit mycket dyrt, såldes den åttioåriga ångaren för 72300 kronor till Hamburg.

Fortsättningen är lastad i Ångbåten 68.

Ur Ångbåtsarkivet

Arkivarien har tidigare berättat om klippssamlingar, som Sällskapet fått i gåva: från en hittills oidentifierad donator (OD), från tidningens redaktör (BS) och från vårt vanligaste fotoobjekt (AL).

I samband med den nostalgiska spårvagnsutfärd, som ingick i firandet av Sällskapets trettioårsdag, utökades samlingen ytterligare. Det var Jan Polheimer, en av sextiotalets kombinerade spårvägs- och ångbåtsentusiaster, som överlämnade sin samling med klipp från 1965 och 1966.

Givetvis finns det överlapp med OD och BS men förvånande mycket är faktiskt nytt för Sällskapets klipparkiv. Donator själv har bidragit med en artikel i Norrköpings Tidningar den 29 juli 1966 med rubriken "Västkustens sista ångare gjorde en andra jungfrutur", en fin sammanfattning av verksamheten så långt.

Till Jan på Sällskapet och på framtida ångbåtshistorikers vägnar: Ett varmt tack!

Till kategorin "pärlor" hör ett kåseri "En kulturspillra visslar till" av signaturen Siggo i HT. Denne bodde den sommaren i Gravarne. En morgon vid halvvaltiden väcktes han överraskande av "en riktig, gammaldags döv ångbåts-sirén" - det var ångaren BOHUSLÄN som sävligt gled fram genom Ostra sundet för att sedan lägga till vid ångbåtskajen. Kåseriet återges i sin helhet på annan plats i detta nummer.

Arkivarien, alltid plåg på grävande journalistik, letade fram den allra första loggbokskladd, som fördes för museiangaren BOHUSLÄN: en helt vanlig skrivbok med linjerade blad och svarta vaxdukspärmar (Gumperts modell 775). Boken omfattar tiden från måndagen den 27 juni 1966 ("Kl. 16.05 Kastat loss från bryggan mitt emot frihamnen) till torsdagen den 16 maj 1968 ("Fortsatt eldning. Fullt tryck. Rundkörning av maskin"). Därefter övergick man tydligen till en loggbokskladd av mera professionell typ.

Vad gjorde då BOHUSLÄN i Gravarne i juli 1966? Hela veckan 4 till 8 juli gjorde man utfärder "med TV-folk ombord" från Lysekil och åter, eller "paraderade för TV", normalt utan anlöp.

Onsdagen den 6 var ett undantag, och det var tydligen den dagen Siggo så överraskande väcktes ur sin goda morgonstummer. Så här antecknade kapten Utbult: "Kl. 08³⁰ Avgått Lysekil Lätt W-lig bris Klart

10⁰⁰ Hämtat Urban, Gravarne
11²⁵ Förtöjt Bovallstrand

18⁰⁰ Gravarne (satt folk iland)

19²⁰ Förtöjt Lysekil
(en i alla härlig dag, med vackert väder)"

Arkivarien går nu omkring och grubblar på den stora frågan: Vem var egentligen denne Urban, som fick BOHUSLÄN att göra ett extra anlöp i Gravarne en onsdagsmorgon för 29 år sedan?

Arkivarien

En kulturspillra visslar till



s/s BOHUSLAN lägger till vid Smögens ångbåtsbrygga 1938 långt innan någon hade kommit på tanken att inse hennes kulturella värde och långt innan hon blivit kulturspillra. Dock, vissla till kunde hon. Foto: Bengt Hubendick.

Att väckas av en ångvissla, en riktig, gammaldags dov ångbåts-sirén, är numera något mycket sällsamt och därtill behagligt om det sker klockan halv elva på förmiddagen. Det hände mig häromdagen här i Gravarne.

Från mitt semesterfönster, som erbjuder den härligaste utsikt över platsens livfulla hamn, kunde jag yrvaken se ångaren BOHUSLAN svalt glida fram genom Östra sundet (ett numera bortglömt namn på vattnet mellan Rösöholmen och fastlandet) och lägga till vid ångbåtsbryggan.

Det var länge sedan det låg en riktig ångbåt där. Visserligen trafikerades s/s GÖTEBORG (som skall bli hotell i Strömstad) för bara några år sedan linjen Göteborg-Oslo och dök upp då och då upp här i skärgården. Men, tyckte man, det hela verkade lite improviserat och osäkert och knappt någon for med båten och när den till slut försvann så var det inte så många som förvånades. Ångaren BOHUSLAN och dess syster i Marstrandbolagets flotta blev man i alla händelser mera förtrolig med mellan Gravarne och Göteborg.

Och nu var alltså BOHUSLAN tillbaka i Gravarne. Var det inte för att jag mycket väl kände till Sällskapet Ångbåtens intensivt målmedvetna och högst lovvärda arbete med att rädda denna sista spillra av Bohusläns ångbåtskultur så hade jag säkert trots mig drömma.

Men så var alltså inte fallet. Det var gamla fina BOHUSLAN som lade till vid ångbåtsbryggan, precis som den förr i världen gjorde varenda sommarlag klockan halv två.

Viktig roll

Jag erinrade mig, fortfarande något yrvaken, vilken oerhört viktig roll dessa Marstrandbolagets ångare på sin tid spelade i skärgården. De fraktade folk och få och allt däremellan. Man fyllde omsorgsfullt i gods-konossement, stora som lakan, och förstestyrman tryckte sedan en väldig stämpel på papperet till bekräftelse av att godset var mottaget. Båtarna tycktes alltid ha dåliga stämpeldynor och man kunde aldrig läsa vad som stämpelades. Men gjorde man sig besväret att utreda saken skulle man finna,

att rederiet i denna väldiga stämpel avsåg sig nästan allt ansvar för försändelsen ifråga. Jag fick ibland känslan av att det inte svarade för ens om skepparen slängde paketet över bord. Det bör genast tilläggas att sådant givetvis aldrig skedde, att rederiet noggrant såg till att godset kom till rätt brygga och att dess slutliga undergång inte hade att göra med någon sorts förtroende kris. Marstrandbolaget såväl som mycket annat i skärgården föll offer för den så kallade utvecklingen.

Utöver trafikanterna sörjdes ångbåtarna länge av en annan kategori: alla dessa förstiga herrar, som ibland i arla morgonstund, innan båten hann lägga ut, kunde pruta till sig en halvflaska madeira ur skeppsförrådet. Den fylla de på detta sätt förvärvade gick sedan i sommarvärmen att med hjälp av rikliga mängder öl att hålla vid liv till långt fram på eftermiddagen.

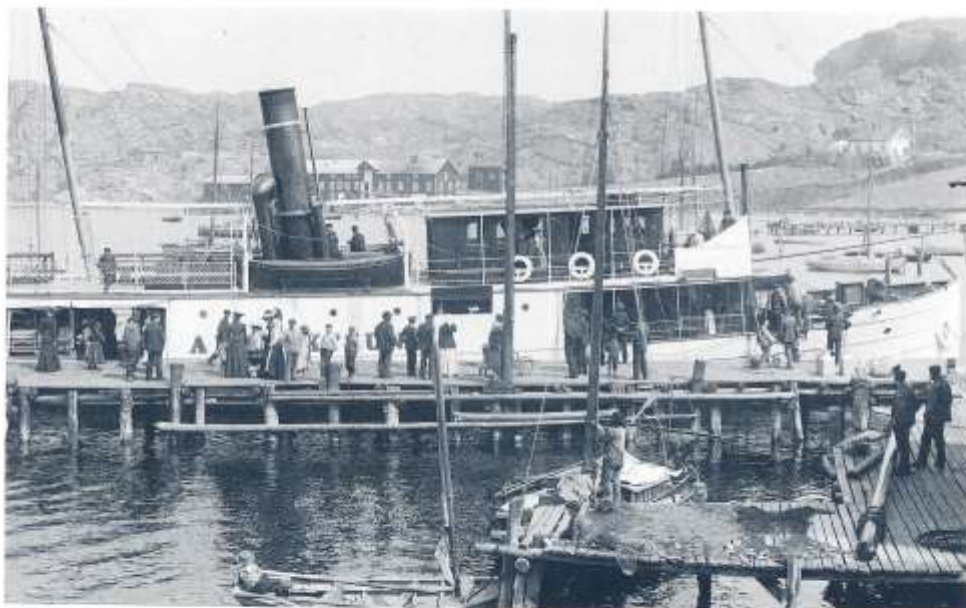
BOHUSLANs hastiga och oannonserade uppdykande i Gravarne väckte i all hast många minnen till liv. Sällskapet Ångbåtens resurser är inte så stora, det vet jag, men kanhända får vi se henne ännu någon gång i sommar. Kanske kan man hoppas att än en gång bli väckt av hennes ångvissla.

SIGGO

Ur Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 12/7 1966.



TANKENÖTEN



Bilden föreställer som synes ångaren ALBREKTSUND före ombyggnaden. Här ligger hon någonstans i frid och ro begäpad av några människor. Redaktionen vill veta om Du kan gissa VAR på kusten hon ligger. Kan Du dessutom berätta lite om huset i bakgrunden, ja, då är Du en äkta bohuskännare! Skriv till oss i Lysekil och berätta! Foto: Ragnar Berger (amatörvykort). Bo Starmarks samlingar.

AKTERSALONGEN.

TANKENÖTEN

ombord i förra Ångbåten väckte stort intresse. Vi hade väl räknat med ett tiotal svar. Det kom 54! De flesta hade svarat rätt. Vi har inte utrymme ombord för att publicera alla namn men Ångbåten blåser tre långa i visaian för alla rätta svar. Fotot är taget i Fiskebäckskil 23/6 1947 och har ställts till vårt

förfogande av Carlaförlaget. Frapperande många av de svarande har skrivit långa brev med glada hälsningar från Fiskebäckskil. Kanske borde det bildas en underförening i Sällskapet: Forna Fiskebäckskilvänner i Sällskapet Ångbåten (FFSA) med rätt att tuta i BOHUSLANS ångvissla var gång vi seglar förbi "Kilen"!

DU SOM TYCKER OM ÅNGBÅTAR!

Kom med i den ideella föreningen **Stiftelsen Skärgårdsbåten!**

- tidskriften Skärgårdsbåten fyra gånger per år
 - klubbafnär, kulturresor m.m.
 - medlemsrabatt på det nittioåriga ångfartyget MARIEFRED
 - möjlighet att arbeta med att renovera ångbåtar
 - kontakter med likasinnade
- Du stöder ångbåtsrörelsen!

Medlemsavgift per år:

120 kronor (juniorer 60), stödjande medlem 300 kronor. Vill Du veta mer eller bli medlem, skicka ett vykort till Stiftelsen Skärgårdsbåten, Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm eller ring 08 - 662 89 02, vardagar 11 - 14.

MEDLEMSREGISTRET.

Erik Widerström har övertagit registret efter Mats Jedmo. På sikt kommer all registerhantering att ske i HK i Svenska Lloydhuset.

EFTERLYSNING!

Härmed efterlyses Ångaren BOHUS skeppsklocka. Alla tips mottages tacksamt av Ångbåens redaktion. Fartyget tillhörde Bohuslänska Kusten och skrotades 1951.

"HK"

Huvudkontoret, vår expeditjonslokal vid Skeppsbron har telefonnummer 031 - 701 77 54. När lokalen är obemannad ger en telefonsvarare nödig information.

AKTERSPEGELN.

Dikten "Santal på stranden" är skriven av Bo Setterlind. Han är född 1923 och är en av Sveriges mest kända poeter. Förutom en omfattande poesiproduktion har han även skrivit kyrkospel, rese-skildringar och resekildringar

SAMTAL PÅ STRANDEN

*När du ser Havet komma emot dig,
vad tänker du då?*

*-Jag tänker på djupens avgrunder,
på skepp som skall komma och gå.*

*Och när du hör klappret från strand-
stenarna,
då vågorna drar sig tillbaka,
vad tänker du då?*

*-Jag tänker på smattret av kuler,
som är så svårt att förstå.*

*När du ser skummet, som plötsligt
visar sig och försvinner?*

*-Då ber jag för alla, som skyndar
men aldrig hinner.*

*Och när du hör dånet från bränningen,
vad tänker du då?*

*-Jag tänker på Vinden,
som ingen regim rör på.*

Bo Setterlind