

ÅNGBÅTEN

Årg 35 • Feb 1999 •

94

ÅNGBÅTEN 94

Medlems- och informationstidskrift, utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg.

Postgiro: 62 16 06 - 3.
Bankgiro: 673 - 6862.

Ansvärig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523 - 134 14. Telefax: 0523 - 154 53.
E-post: markgraf@algonet.se

Bidrag till tidningen sändes direkt till redaktionen under adress:
"Ångbåten", c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil eller
per telefax eller e-post.

Medlems- och prenumerationavgift 1999 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16,
426 77 V.Frolunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.
Telefon till expeditionen, "HF", oftast telefonsvarare: 031 - 701 7754
Telefon till ångaren BOHUSLÅN vid Stenpiren under seglotion: 13 14 50.
Telefon till ångaren under vinteruppläggnigen vid Skeppsbron: 13 14 20.
Sällskapets och "Ångbåtens" hemsida: www.steamboat.home.ml.org

Befattninghavare i Sällskapet Ångbåten:
Ordförande: Bengt Cremonese 0301 - 407 89.
Sekreterare: Charles de Servos 28 16 80.
Kassör: Ove Iko 69 89 34.
Befraktare för BOHUSLÅN: Lenolotte Almqvist, 12 75 58.

ISSN 1402-8360

OMSLAGSBILDEN är tecknad av E. Heurlin 1917.
Ångbåten 94 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
i februari månad 1999.

Försalongen

Äntligen kommer Ångbåten 94!
Många har med otålighet och undran väntat på bryggorna.

Redaktionen har inte, på grund av "nytt" arbete, kunnat bygga någon Ångbåt tidigare. Detta har lett till en betydande leveransförsening, varvid medlemmarna inte erhållit några nummer och medlemstjänsten har inte blivit skött ordentligt.

För detta tar vi det fulla ansvaret. Redaktionen avgår efter utgivning av detta nummer.

Styrelsen har uttryckt sitt missnöje med utgivningen och kommer med det snaraste att utse en ny redaktion med säte i Göteborg, där all verksamhet i Sällskapet kommer att ske. All aktivitet i Lysekil slopas.

Nu till denna utgåva:

Ombord i 94:an finns en artikel av Ove Iko om finska ångbåtar, som han minns väl. Per-Erik Lindgren berättar om tre möten med BOHUSLÅN, som skildrar ångarens öde.

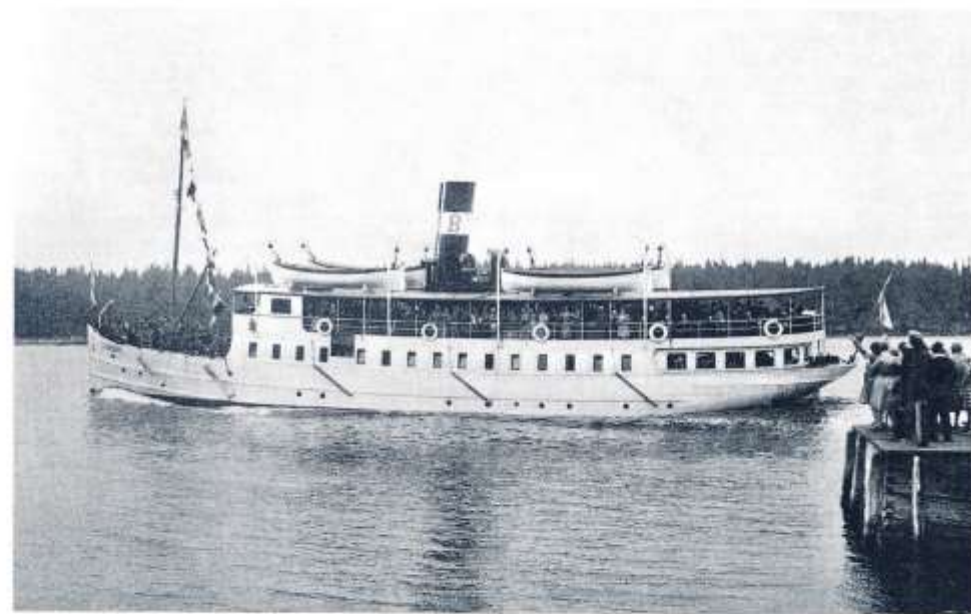
I somras fick Sällskapet ett pris för sitt stora arbete med BOHUSLÅN. Läs om detta här ombord.

En myckenhet gods har måste lämnas på kajen, när Ångbåten 94, tungt lastad till märket, lägger ut. Ombord i kommande nummer finns dock plats.

Välkommen ombord till en stunds läsning!

Ett Eriksbergsbygge av 1914

eller Min barndoms vackraste skärgårdsbåt



Som J.L. RUNEBERG i nyländska skärgården. Vykort från Dag Almets samling

Alla som läser Ångbåten vet säkert att BOHUSLÄN levererades från Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg i maj 1914. Men jag hade inte ens hört talas om BOHUSLÄN i min barndom och ungdom på Åland. Den här artikeln handlar om en annan skärgårdsbåt som Eriksberg levererade 1914.

När Borgå Ångfartygs Ab år 1913 beställde ett fartyg från Eriksberg, hade svenska varv byggt många skärgårdsångare för Finland. Redan 1869 levererade Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm två stycken under samma år. Den mest långlivade hette AHKERA och var mycket *flitig* på många linjer i sydvästra Finland ända till 1940 då hon gick på grund och sjönk utanför Åbo. Hon bärgades och blev motorfartyg och fanns i registret till 1964.

Eriksberg hade 1875 levererat ångaren ADLERCREITZ till ett rederi i Helsingfors. Samma år fick Ångbåts Ab Åland i Åbo sin första ångare, ÅLAND (från 1930 ÅLAND I), från Motala Varf i Norrköping, och 1876 levererades SVEN DUFVA till samma rederi från Lindholmens Verkstad, som varvet kallades då. Den var vitmålad vid leveransen och var därmed den första vita skärgårdsbåten i Finland. Först kring sekelskiftet blev det vanligt med vita skärgårdsbåtar.

År 1889 levererade W Lindbergs Verkstads- & Warf's Ab i Stockholm den lilla ångaren SKÄRGÅRDEN för trafik i Åbolands skärgård. I april 1914 levererade Motala Verkstad ångfartyg DRUMSÖ till Helsingfors. Den var 19,8 m lång med 125 hk

maskin, och påminde mycket om FARJAN 4. Den gick i trafik på Drumsö väster om Helsingfors till 1936, sedan på östra sidan till Högsholmen tills den blev krigsskadestånd 1945.

Borgå-Helsingfors

Den andra leveransen från Bergsund 1869 var hjulångaren RUNEBERG, byggd för Borgå-Helsingfors Ångfartygs Ab, för trafik på linjen Borgå-Helsingfors. Sträckan är ca 30 sjömil, vilket gjorde det möjligt redan då att göra tur- och returresan samma dag.

År 1892 fick bolaget konkurrens av Borgå Ångfartygs Ab med dubbelpropellerfartyget BORGA. Detta fartyg byggdes i Björneborg i Finland, och är intressant i det här sammanhanget bara för att det i hög grad liknade det fartyg som den här artikeln skall handla om och som byggdes 22 år senare av Eriksberg i Sverige.

Borgå Ångfartygs Ab assimilerade sin konkurrent, gjorde sig av med hjulångaren och byggde 1901 en ny ångare i Björneborg, vid namn HELSINGFORS. Hon blev dyr i drift p.g.a stor bränsleförbrukning, och man beslöt småningom att ersätta henne med ett nytt nybygge.

Valet av varv föll på Eriksberg, och i juni 1914 levererades skärgårdsångaren J L RUNEBERG till Borgå-rederiet. Ett vykort och en ritning, som jag har fått tag på, visar ett fartyg som påminner om BOHUSLÄN, bortsett från aktern. J L RUNEBERG har dock genomgående huvuddäck, inte förhöjt fördäck som BOHUSLÄN.

Jag har läst klipp ur Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning och Göteborgs Morgonpost om leveransen. Beskrivningen av fartyget är i gemensamma delar ordagrant lika i de båda tidningarna, antagligen saxad från varvets material. Jag vet inte vilken stavning varvet använde, men Morgonposten använder gammalstavning och Handelstidningen nystavning. Jag citerar ur HT.

"I förhållande till fartygets jämförelsevis små dimensioner har man på ett förvånansvärt sätt förlåtit att tillvarata utrymmet, och när man passerar genom de stora och eleganta styvda salongerna har man intryck av att sitta på ett långt större fartyg. Som bekant har verkstaden på senare år specialiserat sig på byggandet av mindre passagerareångare och att den lyckats väl härintill, bevisas av alla de förtjänstfulla byggnader, som varje år lämna verkstaden, och varom den helt nyligen levererade ångaren BOHUSLÄN bär ett kraftigt vittnesbörd."

"J L RUNEBERG har ... en lång över-

byggnad, inneslutande mellanlägg och bännde upp ett stort promenaddäck med komfortabelt inredda däckssalonger."

"I den långa däckbyggnaden ligger föröver navigationshytten, därpå kommer matsalongen med sina fyra fästebord i förbindelse med penteri och tambur. Akter om denna är en hall med nedgång till huvuddäcket samt längst aktern i byggnaden kompositionssalong."

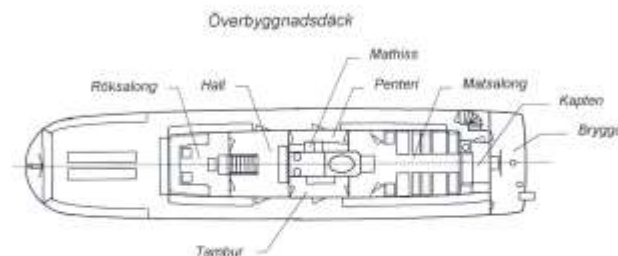
Bortsett från navigationshytten (kaptenshytten) kan man här se likheten med BOHUSLÄNS röksalongs och matsalongs med mellanliggande penteri (som man sade på den tiden), tambur och hall med nedgång till huvuddäck. Den öppna bryggan är också på promenaddäcket, på platsen för BOHUSLÄNS balkong.

Ritningskopian som jag har är kraftigt förminskad och för tunn för att återges här. För att visa likheterna har jag gjort en datorskiss av promenaddäcket, eller överbyggnadsdäcket, som det kallas på ritningen (även på vår ritning av BOHUSLÄN används termen överbyggnadsdäck).

I övrigt finns både likheter och olikheter.

"Huvuddäcket aktern är fullständigt inbyggd till en rymlig och ljus salong med tolv stora fönster och i direkt förbindelse med en bred korridor, vid vilken en mindre matsalongs passagerarhytter samt toaletter m.m. äro belägna ..."

BOHUSLÄNS nuvarande kafeteria på huvuddäck akterut blev som bekant inte inglasad förrän i modern tid.



Plan av promenaddäcket. Datorskiss efter ritning från SHMAA

"På mellanlägget äro kök och penteri, expeditors- och styrmanhytter etc. samt akter om maskinkappan lastlucka till akternammet och nedgång till maskinistens och betjäningens hytter, vilka äro förlagda under huvuddäcket akterut."

"För om maskinrummet är nedgång till andra klass matsalongs i fiskeppet är lastrum med lucka och ångwinch på öppna fördäcket samt längst föröver maskinistens skans. Ångaren är riggad med en mast."

"Maskineriet utgöres av tvänne stål-kondenserande kompositmaskiner, som under normal gång indröcker 577 häk vid 45 procent-fyllning."

Ur Finsk Skeppslista 1941 får man följande data:

Måt:	37,34 × 6,88 × 2,70 m (längd × bredd × djuphände)
Dräkthet:	288 br, 147 nr
Maskineri:	2 × 219 hk

Tidningarna från 1914 anger den

kontraherade (som man skrev på den tiden) farten till 12¼ knop

Att mått och utseende och propellerarrangemang liknar den tidigare nämnda BORGA kan bero på att rederiet hade goda erfarenheter av detta fartyg och därför ville ha det nya likadant. Att det också liknar BOHUSLÄN, med av storleken betingade skillnader, är väl inte så underligt då de båda byggdes samtidigt av samma varv.

Strax efter leveransen bröt första världskriget ut. Finland hörde då till Ryssland och blev därför också indraget. Kustrafiken inskränktes, J L RUNEBERG rekvirerades av ryska flottan och var borta i två år. Efter fredsslutet fortsattes trafiken tillsammans med BORGA på traden Helsingfors-Borgå. Nya tider med busstrafik till lands gjorde trafiken till sjöss alltmer olönsam. Statsinterventioner för att stödja trafiken till skärgårdsöarna

hjälpste ett tag, men 1937 var man tvungen att sälja J.L. RUNEBERG.

PORTHAN — den vackraste skärgårdsbåten

Köpare blev det redan nämnda Ångbåts Ab Åland i Åbo, som var inne på sitt 62:a verksamhetsår. Nyförvärvet fick nu namnet PORTHAN. Första säsongen sattes hon in på traden Åbo-Hango-Helsingfors, men 1938 kom hon in i skärgårdstrafiken mellan Åbo och Mariehamn. Hon blev ersättare för bolagets första fartyg, den redan nämnda ÅLAND I, som såldes 1940.

PORTHAN hade nu blivit ombyggd för att passa på en längre rutt med övernattnin. Det normala var att ålandsbåtarna, som fartygen på den här ruten kallades, avgick på kvällen, anlöpte bryggorna i den åboländska och åländska skärgården på natten, och kom fram på morgonen. Min ritning visar att aktersalongen har kortats av för att ge plats för fler passagerarhytter, och under däck finns

nu passagerarhytter i stället för akterlasttrum.

Första gången jag såg PORTHAN var en morgon när vi for ner till Östra hamnen i Mariehamn för att möta min pappa som kom från Åbo. Jag tyckte då att hon var det vackraste fartyg jag hade sett.

Under krigsåren var resandet begränsat och slumpen gjorde att jag aldrig kom att resa med PORTHAN, men jag tyckte att hon var lika vacker varje gång jag såg henne. Jag har sett fler fartyg sedan dess, men fortfarande tycker jag att det var ett vackert och välproportionerat fartyg. Jag kan dock inte bortse från det faktum att människans minne är opålitligt, och gärna förgyller det som upplevts positivt.

Slutar som krigsskadestånd

Hösten 1944 ingick Finland ett vapenstillståndsavtal med Sovjetunionen med hårda skadeståndsvillkor. Som krigsskadestånd skulle Finland bli överlämnat 104 fartyg av dem som fanns kvar i handelsflottan. De utvalda fartygen var av olika stor-

lek och typ allt efter segrarmaktens behov. Naturligtvis valde man de bästa fartygen i varje klass.

PORTHAN hörde till de utvalda. Efter grundlig översyn överlämnades hon i juni 1945 till de nya ägarna. Hon fick namnet МАРШАЛ БУКОВ och sågs ha satts i trafik på en biflod till Volga. Det kan nämnas att även BORGA, som omnämnts några gånger i denna uppsats, råkade ut för ett liknande öde. Som LERMONTOV sattes hon i trafik mellan Leningrad och Kronstadt.

J.L. RUNEBERG idag

Den J.L. RUNEBERG som man idag ser i Södra hamnen i Helsingfors är en något mindre båt, f.d. HELSINGFORS

SKÄRGÅRD, byggd 1912. Hon köptes av Borgårederiet 1937 och gavs samma namn som föregångaren. Hon ångade på för olika ägare och på olika trådar, med större eller (mest) mindre framgång. Sedan 1962 är hon motorfartyg, och tuffar numera som turistbåt på sin gamla trad.

Ove Iko

Källor:

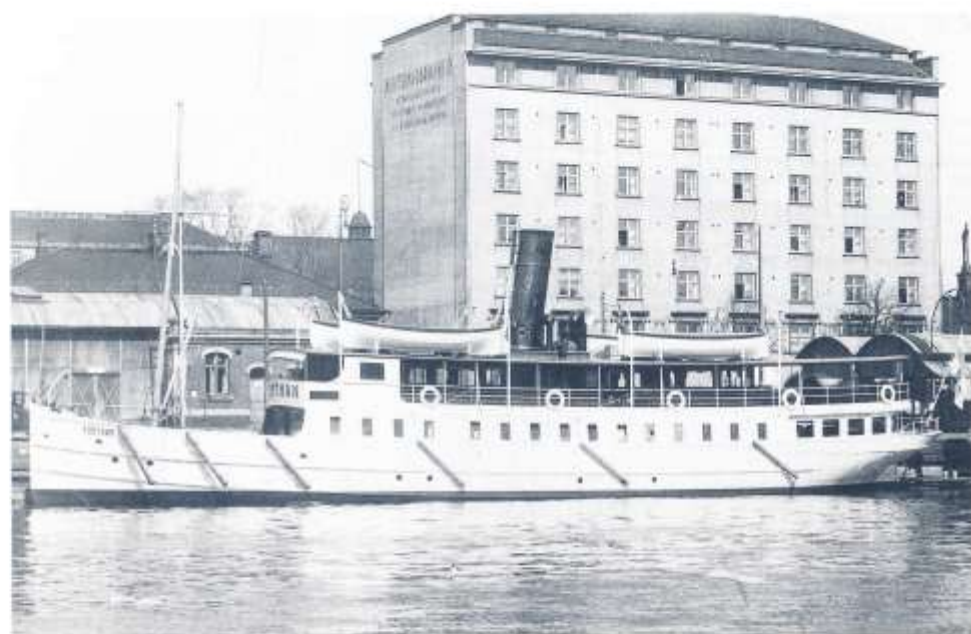
Almén, D: Korrespondens, vykort

Connell, G W: *Private Ship Letter Stamps of the World, part 4*. Forssa 1993.

Rimälä, E (red): *Suomalaisia hörylautoja 150 vuotta maailman merillä ja kotivesillä*. Lahti 1983.

Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi (SHMÅA): Ritning och foto

Tidningen Åland, div årgångar



Som PORTHAN vid kaj i Åbo. Foto från SHMÅA

BRIS!!

Denna lilla ångare fortsätter att leva sitt eget liv ombord i Ångbåten. Många har brevedes hört av sig om fartyget.

En hel del medlemmar menar att bilden föreställer ångaren ARONA, som faktiskt är ganska lik. En knippta kulturhistoriska brevidantekningar finns också i breven.

Gunnar Hedman i Högesteren har författat en utförlig berättelse om BRIS. Den återges in extenso härnedan.

Bilden föreställer ångdrivna lustjakten BRIS efter dess förlängning. Så vitt jag vet existerar BRIS fortfarande, 101 år gammal.

↳ Det var 1897 som Bris byggdes vid Eriksbergs varv på beställning av riksdagsman Fr. Pettersson. Senare kom den i den kände bryggeridirektören Lyckholms äga.

↳ 1928 donerades BRIS av Lyckholm sterbhus till Marstrands stad. I samband med båtens registrering år 1929 skrev stadsfullmäktiges ordförande i Marstrand, Bertil Egnefoll följande:

"BRIS är byggd vid Eriksberg 1897 och 1928 donerad till Marstrands stad. I enlighet med donationsbrevets bestämmelser får båten icke användas till regelmässig passagerare- eller godstrafik. Avsikten

med donationen är att staden må kunna bereda tillfälle åt därvarande badgäster och andra besökande att med BRIS göra sjöturer och utflykter till lämpliga platser".

↳ Gävobrevet, daterat 15 juni 1928, finns bevarat på Riksarkivet och så här stadgas i punkt 4: "Staden äger icke att sälja eller eljest på annan överlåta båten BRIS. Då båten i följd av ålder icke längre är användbar, liksom i det fall att

förhållandena i framtiden utveckla sig på sådant sätt, att staden icke har användning för båten, skall densamma upphuggas och genom upphuggningen utvunnet material och gods jämte kvarvarande, genom denna gåva erhållna inventarier å offentlig auktion försålas, varefter nettobehållningen av auktionen tillfaller Sällskapet S:t Erik, eller den person eller iärättning, som då har under sin värd planteringarna å Marstrandsön."



Vår kära omskrivna BRIS ännu en gång, nu före ombyggnaden. Foto från en gammal kontaktkopia, därav bildkvaliteten. Fotografen är okänd.

↳ Föga notis tycks de styrande i Marstrand ha tagit av gåvobrevet. Eller glömde man kanske bort det efter några år? Helt i strid med punkt 4 såldes BRIS utan ångpanna till Bröderna Edman i Marstrand, vilket måste betraktas som minst sagt anmärkningsvärt.

Det tyckte också en sjökapt. E. Rutgersson i Marstrand som anmälde stadens bristande hänsyn till gåvobrevet till Landsfogden i Göteborgs- och Bohus län. Hur det gick med denna anmälan vet jag inte.

↳ Bröderna Edman lät sätta motor i båten och omdöpa den till MARIANNE med motiveringen att det fanns en annan BRIS och att förväxlingar kunde äga rum.

Denna andra BRIS var den som senare blev AINA hos Charles Ericksson och slutade sina dagar för bara några år sedan som välkänd båt (eller färja som det numera heter i alla sammanhang) till Käringön.

↳ 1946 såldes MARIANNE till Storstiftelsen som transporterade köpet till Storöns båtgarförening u.p.a. för att användas för befordran av föreningens medlemmar mellan Otterbäcken och Storön.

↳ Det har nu gått över 50 år sedan MARIANNE fl BRIS hamnade i Vänern och jag har inte hört något annat än att den fortfarande går mellan Otterbäcken och Storön. Visserligen minns jag att den var annonserad till salu i Dagens Nyheter för ett tiotal år sedan, men någon affär tycks inte ha blivit av.

↳ MARIANNE är en förvånansvärt okänd passagerarbåt. Jag kan inte påminna mig att jag någonsin läst om den. Så vitt jag vet tuffar den fortfarande omkring efter 101 år, trots att den enligt donator Lyckholms önskan för länge sedan skulle ha varit upphuggen och "det vid skrotningen utvunna materialet" sålt på offentlig auktion.

Gunnar Hedman.



Här kommer hon, vår ängare! Det är så här vi alltid vill se henne. Detta är kvintessensen av Ship to Shore and Bristol Fashion. Bilden är tagen 1997, när ängaren var på väg söder över mot Lysekil. Ön i bakgrunden är Stora Kornö. Här är det frågan om en av Kusturerna, då BOHUS-LÄN gör långtur längs kusten. Det är förmiddag och en del passagerare spisar lunch medan andra njuter av det vackra sommarvärdret. (Sommaren 1997 var alltid väcker!). Hoppoms att kommande säsongen blir lika, änskiönt 1998 var bedröelig. Foto: Carla Media, Lysekil.



Röksalongen

Härinne skall vi ha tankar, synpunkter och berättelser från läsekretsen. Det får bli sådant som inte får plats i Aktersalongen, sådant som man njuter av tillsammans med goda vänner och vid en kopp kaffe och ett litet glas.

Per Erik Lindgren i Ensbede har följande att delge läsekretsen:

Några reseminnen med ångaren BOHUSLÄN.

Sedan mitt första levnadsår har Styrsö i Göteborgs södra skärgård varit mitt sommarparadis och så är det än idag även om mycket har ändrats genom åren. Styrsöbåtarna gick på den tiden ända in i Göteborgs centrum, där Träpiren var tilläggsplats.

Den är borta nu sedan länge men låg vid Skeppsbron omedelbart utanför Stenpiren, som finns kvar än idag – om än stympad. Vid den hade Ångbåts-A.B. Bohuslänska Kusten och Marstrand's Nya Ångfartygs-A.B. sina platser.

På oss som höll hus i Södra Skärgården utövade skärgårdarna norr om utfarten från Älvsborgsfjorden till Vingå Sand en nästan exotisk lockelse. Varje gång vi kom från Träpiren, beundrade vi också de flytande underverken vid Stenpiren. Redan deras konstruktioner

vitnade om den hårdare kamp mot de element, som kusten bjöd på i jämförelse med Södra Skärgårdens tryggare innerskärssträckor.

Med ångarna BOHUSLÄN och MARSTRAND

Det ligger ju i sakens natur att jag reste med de norrgående ångbåtarna bara mer tillfälligtvis. Men i början av augusti år 1940 hade mina föräldrar beslutat sig för att resa med ångbåten till Smögen och att jag skulle få följa med.

Eftersom BOHUSLÄN avgick först kl. 9.00 hann vi bra med första morgunbåten in från Styrsö. På vardagarna under krigsåren gick BOHUSLÄN även i sommarturisttjänsten i "blandade turor" alternerande med ALBREKTSUND och S:t ERIK. Bränslebristen hade tvingat rederiets att låta kolslukaren LYSEKIL ligga upplagd.

På söndagarna gjorde BOHUSLÄN ändå sin klassiska expresstur till och från Geavarna. Däremot fanns det dagliga expressturer med avgång 15.30. På vardagarna gick då snabba och populära ångaren MARSTRAND medan den mindre populära och mindre snabba ALBREKTSUND gick på söndagarna.

Förvåntansfyllda gick vi således över till Stenpiren, där BOHUSLÄN låg avgångsklar med ångan uppe. Min far var officer i armén

och tjänstgjorde i det militära kontraspionaget. Han var därför angelägen att alltid ha kikare till hands för att kunna detaljgranska eventuella misstänkta företeelser – och personer.

Men vid landgången höll han själv på att bli klassad som miss-tänkt. Där stod förste styrman och detaljgranskade passagerarna så att inga utlänningar eller spioner skulle slippa ombord. Min far blev alltså haffad men kunde ändå tack vare sina speciella legitimationshandlingar få komma ombord och dessutom medföra sin kikare.

Under den fina resan imponerade BOHUSLÄN verkligen med sina breda däck och eleganta välhållna salonger.

Den gången steg vi i land redan på Marstrand för att sedan fullfölja resan med just ångaren MARSTRAND. Vädret var stormigt och resan blev ett av mitt livs färgstarkaste reseminnen. Särskilt minns jag synbilden av när MARSTRAND – mot bakgrunden av gryningsrosa granit och vredgat havsskum – på väg söderut i kraftig rullning passerade Malmöfjorden, medan på övre akterdäck en servitris svajande balanserade sig fram med en bricka, vilken hon framgångsrikt

hanterade med samma hälsbrytande leavur som vilken cirkusjonglör som helst. Det var faktiskt boudoirsvårt.

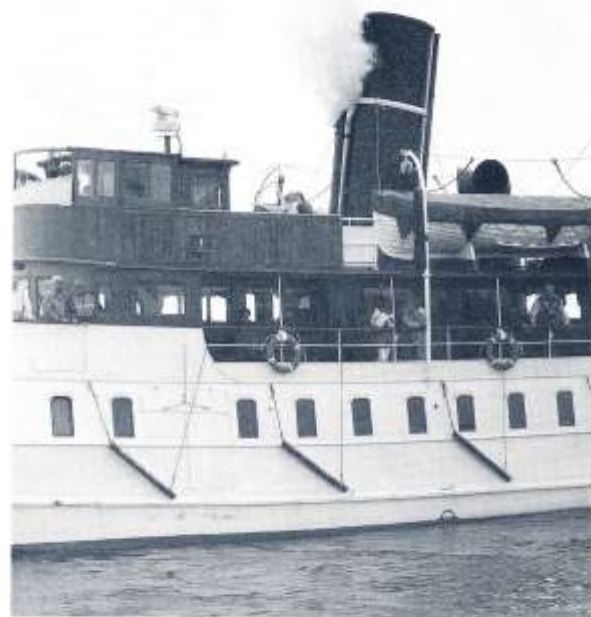
Andra resan

Min andra resa med BOHUSLÄN, också den stormig, inträffade i augusti 1945. Vi anslöt oss i Fiskebäckskil till hennes sydgående expresstur till Göteborg. På grund av vädret värdade min mor att vi skulle få ha våra medhavda cyklar på mellandäck för att stå skyddade mot saltstänket. Men det gick inte. 2:e styrman anvisade hyrkratiskt hårdnackat fördäck som cykelplats. Min mamma skyndade då upp på bryggan och värdade till kapten Johansson om skydd för cyklarna och detta före passagen förbi Islandberg. "Kalle Skjorta" ville inte desavouera sin 2:e styrman men beordrade presenningar som skydd mot saltet. De kom på plats före Islandberg.

Att resan var stormig framgår också av att en passagerare föll ordentligt mot däck medan Kräkesundsgap passerades. Jag hörde sedan, att hon skadat sig ganska mycket.

Tredje resan

Min tredje minnesvärda resa med BOHUSLÄN inträffade även den i augusti. Året var 1953 och det var nu melankoliskt lugnt gråväder, som effektivt underströk den vemodiga stämning som avvecklingsdotert mot Bohuskustens ångbåtstrafik framkallade. Än i dag



Ingen dekadans här inte. BOHUSLÄN är fin och putsad, när hon baktar ut från Anderssons kaj i Lysekil 1996. Fartygets ångcissla är inte så lågmäld, mäsann, men som är hon, Dammen Utan Hörsel, som oberörd läser tidningen två meter från cisslan! Foto: B.Starmark.

minne jag, hur jag satt där ensam i matsalen men avnjöt den utsökta läsk av leverpastejsgörgörsår

Det i mina ögon intressantaste under den resan var passagen genom "Flatholmshålet". Där hade BOHUSLÄN bi i samlet medan en öka rodde ut, bardade ångaren och två passagerare steg ned i ökan för vidare befordran till "Tistekön med sin Ros". Veterligen har Flatholmen aldrig haft reguljär ångbåtstrafik.

Att båtarna till Strömstad och Oslo gjorde på samma sätt exempelvis i Kyrkesund, Mellösund och vid Gulhalmen hade jag tidigare sett med egna ögon. Så var ju också annonserat i torlistorna. Att någon Mørstrandångare hade detta på sin repertoar, har jag aldrig hört talas om.

En sliten ångare

Min sista resa med BOHUSLÄN i reguljär tur på sin gamla trade gick till Fiskehäcksfil. Det året, 1957, hade BOHUSLÄN kommit tillbaka efter några sommars inköperesor i Öresund. Det strålände julvärdet hade lockat många passagerare och det låg en viss feststämning över resan. Men man kunde ändå se flera tecken på att BOHUSLÄN inte längre var lika välskött som under tidigare år. Hon gjorde nu bara 12 knop och gav ett slitet intryck. Taxifreesorna hade satt sina spår i form av en torftig inbyggnad av nedre akterdeck.

1963...

En strålande augustikväll år 1963

befann jag mig på väg med en liten motorbåt genom Stora Kalvsund. Bortom Rammen och Måvhälmen började oväntat en pampig ångbåtsrök dyka upp. Vad var nu detta, undrade jag. Det måste utränas och vi hade oss att vänta.

Efter en stund dök BOHUSLÄN upp bakom öarna. I den sena aftonsolen kom hon ångande sydvart mellan Bohus-Björkö och Hålsö. Min glädje över den oväntade men imponerande synen var ogrumlad, eftersom jag inte genomskådade vad som var i färde den gången – att BOHUSLÄN då var på väg till skrothandlaren.

Lika lite anade jag då, att BOHUSLÄN skulle komma att räddas innan skrotningsdöden och att vi på Styrsö än i dag – 34 år senare – skulle få se vår ståtliga kustångare aristokratiskt glida genom "Snobbrännan".

Numera grundas den gläden inte längre av någon skrothandlare.

Skada bara att kaptenerna numera är så obenägna att låta ångvisslan ljuda. Inte skulle skönhetsynen bli det minsta störd av att ackompanjeras av en sonor skönbetston!

Per Erik Lindgren.

Var "stoppade man för båt"? Enligt torlistan gjorde man det vid Gåsö. Mørstrandbåtarna gjorde det vid Kornäarna också. Känner någon till fler ställen? Skriv till Rökisalongen! Per Erik Lindgren har några frågor:

Ångaren BOHUSLÄNS sjö-och gångegenskaper.

Jag har några frågor om BOHUSLÄN.

All hon kunde passera Flatholmshålet har jag, såsom jag beskrivit i min artikel, sett med egna ögon. Men kunde BOHUSLÄN passera Boekholmrännan i Jungfruhålet? Beträffande sistnämnda ställe kan jag nämna att jag varit med ombord, när MÅRSTRAND, LYSEKIL och S:t ERIK passerade där.

Vid ett tillfälle har jag hört någon – jag har nu glömt vem – uppge att BOHUSLÄN en gång vid synnerligen hårt väder skulle ha varit utsatt för ett haveritillbud. Hon skulle då ha varit ytterligt nära att kantra – men i sista sekunden rest sig och klarat situationen med ett nödrop. Finns det några andra uppgifter om denna eller liknande händelser?

Aprpos detta. Under ångbåts-epoken måste vid åtskilligt mer än ett tillfälle ha rått svår storm eller rentav orkan. Hur sjövärdiga våra kustångare än var, har ju varje

fartyg, såsom visats av misESTONIA, sina gränser. Vad finns att berätta om svåra situationer, inställda eller omlagda turer eller haverier? Ångaren ROBERT THORNBURNs förlisning utanför Mørstrand kan väl inte ha varit den enda svåra vädersituationen under mer än 120 år?

Under Sällskapet Ångbåtens tid har BOHUSLÄN framförts genom Jungfruhålet och Boekholmrännan någon evastaka gång. I slutet av sjättioalet stod jag själv till vaks, när Suse Nilsson säkert färdde henne där.

Visst, det var kar lignt men det var inte mycket att ge på. Vid de trångaste ställen seglade vi med stapp i maskin. Giren in mot Nordkyststrand var även den krävande. Boekholmshålet är fint. Där går man för att undvika Kråkesundgap. Vi gick där en sen sommarkväll. Många kvällsroggar sattes i

halsen när ångaren ljudligt gled förbi.

Om haveri tillbudet har jag också hört talas. Det gäller dock ångaren ALBREKTSUND, som i västlig sevä storm på Mørstrandfjorden skall ha fått en enorm sjö i sidan och balanserande högt uppe på kammern ha varit nära att kantra. Vem här i Rökisalongen vet något om detta?

Haverier inträffade men kustens folk var på den tiden vana vid helt andra tog än nu. Att fara med ångbåt över Hjærterøfjorden i rykande storm eller att komma fram tio timmar för sent på grund av is var något man tog med i beräkningen.

Ombord i flera nummer av Ångbåten har omläggningar av routen, ishinder och annat beskrivits. Dessutom var sannolikt inte rederierna särskilt intresserade av att toglöra besvärigheter.

Reservation mot naturhinder och annat fanns alltid i torlistan.

Ytterligare ett spörsmål:

Jag är barnsligt road av fartygsinredningar och inredningsplaner. Skulle det vara möjligt att få in en del av sådana saker i Ångbåten? Självt skulle jag välkomna att få se origamlinredningsplanerna för ångarna ALBERT EHRENSWARD, OSCAR DICKSON alias OSLO, KUNG RANE, UDDEVALLA och ROBERT THORNBURN.

Har plandispositionerna för ångarna BORGILA, BYFJORDEN, VALBORG och WESTKUSTEN såg ut vid tiden för krigsslutet tycker jag också skulle vara intressant att få se.

Detta är verbligen ett försammat område. Med undantag av någon artikel om inredningen i BOHUSLÄN har nog aldrig inredningar förekommit här. Vi öka se vad vi kan göra och apponnar Er andra i Rökisalongen att höra av Er med allehanda hänvisningar och iaktbar.

Svar till Tankenören:

*mar.
varningsstationen med sin signa-
lmar, mörst, mörst gammalt. 3) Storm-
fåg mörst. 2) Kåkesundsgång-
1) Ångaren passerar Kåkesund på*



Idogt arbete belönat

Ur tidningen Bohusläningen saxar vi följande reportage från den 13/7 1998 med anledningen av att Sällskapet Ångbåten fick priset "Bohuslän tackar".

Reportaget är skrivet av Peter Olofsson.

Ångaren BOHUSLÄN tog priset "Bohuslän tackar" 1998. Med klassiska seger signaler från ångaren själv styrde hon sedan upp mot Sotekanalens dag. Fattas bara avnatt på Sotekanalens dag.

Ingvar Kronhamn, initiativtagare till ångbåtsprojektet, tog emot den stenhuggna statyetten, ett hjärta i sten, gjord av konstnären med det passande namnet Agneta Stening. Utmärkelsen delas ut av Sotenasgillet, tidningen Bohusläningen och föreningen bakom Sotekanalens dag.

Ångaren BOHUSLÄN var faktiskt på vippet att bli upphuggen.

Men Ingvar Kronhamn hann emellan. Det var 1965. Båten hade gjort sitt i den reguljära trafiken och skulle skrotas.

Et idogt arbete för Sällskapets ordförande Bengt Cremonese alltid utföra. Dessutom vara fartygschef.
Foto: Leif Magnusson, 1998.



–Vi köpte den för 60000 kronor. Skrothandlaren var vänlig nog att låna ut båten före köpet så vi kunde sälja andelar och få folk intresserade av projektet.

För sin och föreningens envetna strävan att bevara ångaren till eftervärlden belönades man nu med "Bohuslän tackar". Publiken och besökarna på Sotekanalens dag stod packade framför stora scenen i centrala Hunnebostrand och lyssnade till juryns högtidliga motivering.

–Det finns i vårt landskap många föreningar och gillen, som genom sina medlemmars ideella, tidsödande och många gånger slit samma arbete gör utomordentliga insatser för att bevara och åskådiggöra arvet från tidigare generationer.

–Roligt, konstaterade Bengt Cremonese, kapten för dagen och stämmande från betydligt sydligare breddgrader än ångaren BOHUSLÄN.

Men engagemanget för ångaren är starkt.

–Vi har aldrig fått något pris eller blivit offentligt belönade tidigare. Vår belöning hittills har varit nöjda passagerare.

BOHUSLÄN har visserligen synts i massmedia förut. Ingvar Kronhamn glämnar aldrig när Ingvar Oldsberg skulle intervjua för TV i

en liten båt placerad på barken VIKING i Göteborgs hamn. Oldsberg snäckade i vanlig ordning friskt.

–Jag hade tre minuter på mig att säga något vettigt. Kompisarna gjorde allt för att sabotera – de passerade med båten alldeles inpå och tutade i ett.

Bengt Cremonese skrattar gott.

Ångaren BOHUSLÄN står på egen köl. Sällskapet Ångbåten har inte en krona i kommunala bidrag.

–Det vet man ju har det kan bli. Då kanske någon kommunal representant ska sitta med i styrelsen och så är vi inte självständiga längre, resonerar Ingvar Kronhamn.

Ångaren går nu varje sommar på reguljära skärgårdsturer och i beställningstrafik. Ombord finns både restaurang och kaffé.

Inkomsterna kommer från trafiken och medlemsavgifterna.

–Nu är båten i originalskick som den var på 1910-talet, berättar Bengt Cremonese. Det ligger 30 års arbete bakom att få henne i det här skicket.

Föreningen har 1400 medlemmar varav 100 aktiva.

För varje resa behövs 12–15 besättningsmedlemmar som alla arbetar utan ersättning.

–Det finns slitvargar som jobbar för jättemånga, men vi försöker fördela arbetet, säger Ingvar Kronhamn.

Årsmötet

Sällskapets årsmöte avhölls den 24 oktober 1998 ombord i m/s WALONA vid Stempiren.

Efter sedvanliga stadgörelse förhandlingar valdes styrelse som följer:

Ordförande: Bengt Cremonese
Vardförande: Steinar Ljø
Sekreterare: Charles de Servès
V.sekreterare: Björn Persson
Kassör: Ove Iko

V.kassör: Gunnar Bonander

Ledamot: Lenelotte Almqvist

Ledamot: Göran Ringqvist

Suppleant: Paul Johansson

Suppleant: Bert Johansson

Suppleant: Kerstin Bäckdahl

För Ångbåten Ekonomisk Förening: Ingvar Kronhamn och Boel Fagerström

Revisorer: Roger Mattsson och René Sjöstrand med Leif Forsberg och

Margareta Roman som suppleanter

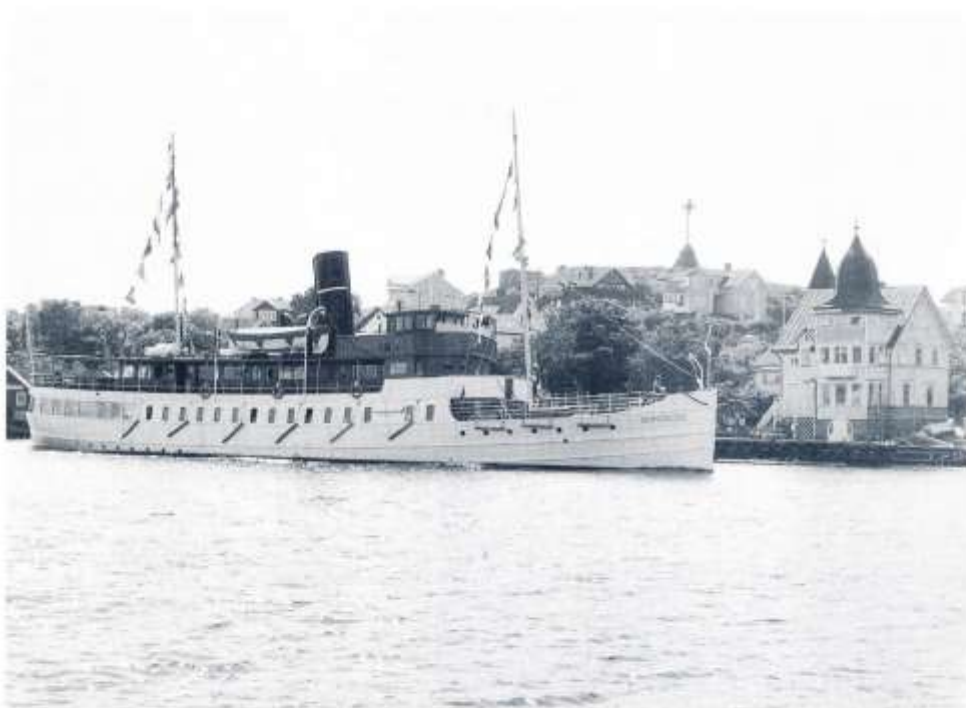
Valnämnd: Gunnar Nordström,

Britta Andersson, Gunnar Björn-

hag.

Årsavgiften är fortfarande 100 kronor.

Tankenöten



1) Var är BOHUSLÄN? 2) Vilket byggnadsverk syns på bergets topp? Bredvid detta låg tidigare ett litet skjut med en signalmast bredvid. 3) Vad var det? Svaret finns här ombord.
Foto: Leif Magnusson, 1998.

18

AKTERSALONGEN.

Tankenöten

"Manövaren" ombord i Ångbåten 93 satte myror i huvudena åtskilliga.

Många gissningar på platsen finns men för en Uddevallare är valet lätt: Byggnaden utanför Gustafsberg. Nationaliteterna var heller inte svårt att ana eftersom gösen har ett multeserker. Fartyget är alltså en "tysker".

Sedan blir det vanskligt. Att det är en kryssare är det inget tvivel om men vilken? En rad kända namn från kejserliga flottan nämns men inte det riktiga, som är FRAUENLOB fotografierad i juli 1905 vid Gustafsberg "en av de vackraste plåtarna på jorden" enligt vår medlem Ingemar Jonsson.

Före 1914 var den tyska flottan ofta på besök i skandinaviska vatten ofta med kejsaren själv ombord i HOHENZOLLERN.

FRAUENLOB byggdes 1902 och tjänstgjorde som utbildningsfartyg. Hon gick under på kvällen den 31 maj 1916 i Skageraksslaget träffad av en torped.

Tack till alla medarbetare.

Vi vill framföra våra varmaste tack till alla dem som på något sätt bidragit till byggandet av de nummer av Ångbåten som sjösatts här i Lysekil.

↓ Tack till våra skribenter "Frithof" Andersson, S-H Bengt-

son(?) Bertil Carlsson, Per Davids-son, Ralph Davidsson, Christer Eli-sson, Kerstin Granström, Stig Hammarsson, Rune Hildén, Bertil Holmström, John Hällö, Ove Ika, Per-Owe Lelki, Per-Erik Lindgren, Tursten Olsson, Johan Pettersson, Lennart Rydberg, Yngve Sagvall, Arvid Sandell, Stig Selander, Charles de Servos, Bertil Söderberg, Gunnar Söderberg, Gilbert Weihull, Claes Werner, Kerstin Wilson (?) och Goran Åbling.

↓ Utsökt bildmaterial har vi fått från Dag Almén(!), "Frithof" Andersson, Torsten Axberg, Gunnar Bonander, Saga Björkman, Kerstin Bäckdahl, Carlaförlaget, Christer Eli-sson, Ulrich Gröbe, Stig Hammarsson, Flemming Hansson, Lars-Olof Hansson, Mariette Hildén, Bengt Hubendick, Nils Hultén, Ingemar Karlsson, Nils Kristinsson, Leif Magnusson, Patrik Näs-lund, Curt S. Ohlsson, Jan-Åke Pettersson, Johan Pettersson, Stig Selander, Gunnar Söderberg, Gustaf Söderström, Gilbert Weihull och Kjell Åshede.

Tack, fotografer!

↓ Omslaget är viktigt och vi tackar Sven-Anders Boman, Sven-Ivar Johansson, Olof Selander och Charles de Servos för stort intresse, givande brevväxling och fina teck-

ningar. En extra hälsning till Carl Bjerkås för mittbilderna ombord i Ångbåten 86.

↓ Tack, Harry Bockman på Marsstrand, för Dena dikter!

↓ Många och långa brev med alltid positiva och uppmuntrande ord och kommentarer liksom (alldeles för) långa telefonsamtal har varit en styrka för oss. Tack!

↓ Christer Herlogsson, innehavare av Melanders Boktryckeri i Lysekil, är mannen, som med oändligt tålmod och kunskap gjort den oss snabbtryckningen efter den andra, när tidskriften tryckts. Utan hans kunskaper och goda råd hade tidskriften inte sett ut som den gör. Även hans "underleverantör", Carlaförlaget, som haft hand om bildhanteringen, har bidragit till tidningens utseende.

Tre långa signaler i tidskriften Ångbåtens vissla för dem!

↓ Till Er alla, medlemmar, som per telefon och post tagit kontakt med oss, framför vi vårt varmaste tack. Förhoppningsvis möts vi ombord i våra fartyg.

På återseende!

Yvonne och Bo Starmark.

19

I den forsande stäven är vila

En vintermorgon förnimmes hur denna jord
vältrar sig fram. Mot husets väggar
smattrar ett luftdrag
ur det fördolda.

Omflutet av rörelse: stillhetens tält.
Och det hemliga rodret i flyttfågelsflocken.
Ur vinterdunklet
stiger ett tremulo

från dolda instrument. Det är som att stå
under sommarens höga lind, med tiotusen
insektsvingars
dån över sitt huvud.

Tomas Tranströmer