



ÅNGBÅTEN Årg 44 • Nr 4 2008 • 132

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20  
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@gothnet.se

Mattias Jarlstedt, Aspljockevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,  
mattias@jarlstedt.com

Gunmar Söderberg, Bergblåkan 4, 426 69 V. Fridunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

## Lokalredaktionen Lysekil:

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

Tidningsföretaget utkommer med fyra nummer per år. Preumerationsavgiften för år 2009 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Kerstin Lodi, Södra Viktoriegatan 37, 411 30 Göteborg,

e-post: medlemsregister@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 2009 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

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

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, nallepet@passagen.se

Kassör: Öve Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteroppläggning vid Skeppbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Ilabro och Claes Johnson

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

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från Färjelaget vid Residensbron.

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

## Innehåll Ångbåten 132

Försalongen	2	ALBREKTSUND igen – del 2	20
Ordföranden har ordet	3	Gäst Strandhotell	22
Aktuellt från fartygen	4	Vi har läst...	23
FÄRJAN 4	5	"Gamle Albrekt"	24
SKIBLADNER – Mjåns hvite svane	6	Vart går ALBREKTSUND?	25
Beställningskontoret	11	Ärsmötet, Resandeenbåt	26
En turlista	14	Modellbygge	27
Min första resa – och några till	16	Akterspegeln med BOHUSLÄN	28

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 132!

På omslaget till julnumret har vi norska hjulångaren SKIBLADNER som presenteras i detta nummer.

Förutom rapporter från BOHUSLÄN och FÄRJAN 4 får vi veta mer om arbeten i det fördolda. Bo Starmark berättar om Beställningskontoret.

Ove Iko, en av veteranerna ombord, berättar om sina första resor med ångaren BOHUSLÄN.

Ännu är vi inte färdiga med ångaren ALBREKTSUND. Från Bengt Cornelius har vi ett bidrag om när ångaren kapade aktern på kuttern KEFWAYDIN vid Gäsb.

Vem Albrekt i Albrektsunds kanal är får vi inte veta trots omfattande efterforskningar men skam den som ger sig!

Våra uppmaningar till läsekreten att lösa kniviga bildgätor klingar inte helt ohörda men flera frågor kräver sina svar! Hör av er!

Att bygga en modell av BOHUSLÄN kan vara en lämplig sysselsättning om man bor för långt ifrån originalet.

Det här och lite annat har vi lastat ombord i *Ångbåten* 132 som dessvärre är något sen. Men bättre sen än aldrig!

REDAKTIONEN

## Manusstopp Ångbåten

Nr 1 2009 (133) 16 februari 2009

Nr 2 2009 (134) 20 april 2009

## Omslaget

Norska hjulångaren SKIBLADNER passerar Helgeya i Mjåna. SKIBLADNER är världens äldsta hjulångare som ännu går i trafik. Foto Brynjar Eidtuen

Ångbåten Nr 4 2008

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Denna spalt skrivs en eftermiddag i mitten av november. Det råder totalt mörker utomhus. Dessutom öser regnet ner och en behaglig temperatur på +2 grader lockar inte till en promenad. Vad tänker jag på då? Vad är det som om fem månader hägrar och gläder sinnerna på oss alla medlemmar? Jo, ångbåts-säsongens början, så klart! Tiden kommer att gå fort, jul- och nyårshelgerna passera snabbt, ljuset återkomma och sedan är det vår. Så, se framtiden an med tillförsikt är min uppmaning till Er alla.

Vår kära BOHUSLÄN ligger ännu på varv och pannisoleringen är på plats. I början av december månad skall ångaren dockas varvid ett nyttillverkat roder skall provas in och monteras. Sedan är allt klart för bogsering ned till vinterkajen, Skeppsbron kajplats 17.

Har Ni vägarna förbi, kom ombord på en fika. Vi är där tisdagar och torsdagar mellan klockan 10 och 14. Vi är många gubbar ombord i år på dessa arbetsdagar och alla villiga nävar behövs. När kommer första arbetsinsatsen från tjejmarna?

Som alla förstär kommer varvs-räkningen att belasta Sällskapets ekonomi tungt. Ni som ännu inte har betalat årsavgiften för 2009 får gärna lägga till en slant som gåva för hjälp till våra stora utgifter. Alla bidrag, stora som små, mottas tacksamt.

Det är redan nu dags att ta itu med nästa års turlista. Har Ni, bästa läsare, idéer angående detta, hör gärna av Er.

Min mailadress och mitt telefon-

nummer finner Ni på insidan av omslaget. Välkomna med synpunkter och idéer!

Nu skall Ni alla som seglar på däck och i maskin läsa noga: vet Ni med Er att ni har sjötöd om 9 månader totalt, eller mer, kontakta Kim Forssblad för information. Sedan skall Ni ansöka om matros eller eldarebehörighet.

Sjöfartsinspektionen kräver att ett visst antal i besättningen innehar dessa behörigheter var gång fartyget går till sjöss. Kom ihåg att befälsbehörigheter inte innebär behörighet som matros eller eldare. Det kan tyckas konstigt, men så är bestämmelserna. Själv har jag tillbringat femtio år till sjöss, varav tio år som matros före tiden på navigationskolan. Ändå är jag inte behörig matros ombord ångaren BOHUSLÄN!

FÄRJAN 4 har lagt upp inför vintern och där skall flera viktiga jobb utföras. Även där kämpar gubbarna på, dock inte

till det antalet som vi har i BOHUSLÄN. Men, ett gott jobb utförs även ombord i detta lilla fina fartyg.

Då inga övriga nyheter av intresse har inträffat, väljer jag att avsluta denna korta spalt. Ett stort tack för i år vill jag rikta till våra duktiga besättningar, som slitit och jobbat inom de olika avdelningarna ombord i fartygen. Även övriga medlemmar skall ha tack för intresse och stöttning av vår verksamhet. Välkomna ombord våren 2009!

En riktigt god jul och ett gott 2009 följt av hjärtliga ångbåths hälsningar från:

  
BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE



## Aktuellt från BOHUSLÄN

Som bekant har ångaren BOHUSLÄN sedan en längre tid befunnit sig vid Gøtenius varv på Ringön. Ursprungligen för att få ny isolering kring ångpannan efter brandtrillbudet i augusti men också för att bottenmålas "medan vi ändå var där".

I dockan upptäcktes att rodet, från 1914 minsann, inte längre hade den standard som krävs samt att hjärtstocken var något vreden.

Styrelsen fattade då beslut om att låta varvet tillverka ett nytt rodet efter de gamla ritningarna. Även hjärtstocken skulle återfå sin tidigare form. Arbetet har dragit ut på tiden eftersom varvet, enligt överenskommelse, ska prioritera andra kunder före oss. Vi hoppas ha ångaren vid Skeppboden till jul men det kan ta ytterligare tid beroende på varvets kundrillströmning.

Ombord arbetar Vintergänget varje tisdag och torsdag. På däck har stora måleriarbeten utförts med bland annat lasering av plåtsjoken över ångpannan för att nämna några av däckarbetena.

I maskin håller arbetena på ångpannan på att slutföras med att brännarna monteras jämte alla luckor och ventiler. Pannan är helt nyisolerad och besiktrad.

På huvudmaskin, "ångmaskinen", har två vevlager setts över mer noggrant. Primärfläkten har fått nya lager. Ett viktigt arbete har lagts på fläkten i köket, "byssan". Fläktkapaciteten blir väsentligt förbättrad framöver och kanske slipper våra kokar en arbetstemperatur över 40 grader.



Vinterbesättningen samlad i kafé. Ångaren ligger i flytdockan hos Gøtenius varv. För stad så om inte vintergänget, Gøtenius och flytdockan hade funnits!  
Foto den 4 december 2008 Bo Starmark

Det kan tyckas att de månader, som återstår till premiärturerna, är en lång tidsrymd men tiden går snabbt och vi vill inte gärna ha alla åtgärder som panikjobb i slutet av april.

Så varför, käre läsare, inte förena sig med Vintergängets växande och kunniga skara.

BO STARMARK

### Arbetsdagar under vinteruppehållet

Ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Gøtenius varv tisdagar och torsdagar mellan 10 och 14.

Ombord i FÄRJAN 4 Stenkolsgratan 1 - 3, Ringön måndagskvällar

Välkommen ombord för att se vad som pågår under vintern!

Ångaren Nr 4 2008

## FÄRJAN 4



Mellan Rolf Nilsson till vänster och Bert Johansson ligger den nya bortsåarna ena halvan av stringerplåten från takkanten. Mycket arbete återstår ännu innan färjans överbyggnadsida är återställd.  
Foto Gunnar Söderberg 6 december 2008.

FÄRJAN 4 har nu legat upplagd vid Ringön sedan besättningarnas avslutningsfest direkt efter sista hamrundturen den 25 oktober.

### Årets turer

Säsongen inleddes den 1 maj med teknisk provtur. Färjan har haft 25 gångdagar under året. Under dessa har 13 beställningsturer utförts.

För allmänheten har åtta hamrundturer körts på lördagar under september och oktober. Dessa har haft en medelbeläggning på 41 passagerare per tur.

Två onsdagar kördes hamrundturer som ersättning för BOHUSLÄNS inställda skärgårdsturer. Inte likvärdiga första, men bättre än inget. Under de båda Klippandagarna sista veckoslutet i augusti kördes åtta korta rundturer vardera dagen.

I samband med det av Statens Maritima Museer arrangerade Fartygsforum på Maritiman kördes en uppskattad tur med veteranfartygsentusiaster från hela landet den 19 oktober. Ingvar Kronhamn guidade sakkunnigt under hamnturen.

Ångaren Nr 4 2008

### Arbeten ombord

Efter årets sista tur har vinterns underhållsarbeten påbörjats ombord i färjan. Maskingänget som gillar stora tekniska utmaningar har tagit på sig att demontera träpartierna runt fönstren på styrbordssidan.

Därefter har de "puret ut" alla nitar som håller den rostskadade stringerplåten under takkanten. Detta för att kunna demontera stringerplåten som måste förnyas i nästan hela dess längd. Ringöverken kommer att tillverka en ny stringerplåt med pånitade inre vinkebjärn. Det yttre Z-järnet behålls eftersom det inte är rostskadat.

### Rännsten som på FÄRJAN 6

När stringerplåten är klar skall den nitas på plats. Den tidigare rännstenen på taket kommer att återuppstå i det utförande som är ursprungligt. Den övertäcktes med den nya aluminiumtakplåt som färjan fick 1973. Det gamla utförandet av rännstenen har studerats och fotograferats på halvsystemet STOCKHOLMS STRÖM 3, mer känd för oss som gamla FÄRJAN 6. Det gamla utförandet bör ge en bättre dränering av taket.

Några av de vertikala plåtarna mellan fönstren behöver förnyas och det finns även en del rostskador i överbyggnads-sidan. En del plåt måste skäras ur och förnyas.

Det mesta av de gamla fönsterkarmarna är rostskadade och måste ersättas med nytt trä innan fönstren kan monteras. Då har det nog blivit vår igen.

GUNNAR SÖDERBERG

## SKIBLADNER – Mjøsas hvite svane

Av de skandinaviska länderna är det bara Norge och Danmark som har varsin hjulångare. Hjulångaren SKIBLADNER trafikerar sommartid Mjøsa, Norges största insjö. Byggt 1856 är SKIBLADNER världens äldsta hjulångare i trafik.

### Mjøsa – Norges största insjö

Mjøsa är 117 km lång och har en yta på 360 km<sup>2</sup>. Normalvattennytan ligger 123 meter över havet. Sjön är reglerad och under vintern sjunker nivån för att öka igen vid snösmältningen då värfloeden kan medföra svåra översvämningar.

Mjøsa omges av Opplands och Hedlands fylken, större samhällen vid sjön är Lillehammer i norr, Gjøvik på västsidan, Hamar på östsidan och Eidsvoll i söder.

Största tillflödet är Gudbrandsdalslägen som rinner ut i sjön vid Lillehammer. Mjøsa avvattnas vid Eidsvoll genom Vormå älv som rinner ut i Glomma, Norges största vattendrag.

### Ångbåtstrafik på Mjøsa

I länder med långsträckt sjöar kom ångbåtarna i hög grad att underlätta samfärdseln. Mjøsa ligger längs vägen mellan Oslo och Gudbrandsdalen och omges av jordbruksbygder. Här fyllde ångbåtstrafiken en viktig uppgift innan järnvägarna byggdes. Resan över Mjøsa utgör en femtedel av sträckan mellan Oslo och Trondheim.

1841 sattes den första hjulångaren i trafik på Mjøsa. Den hette JERNBÅDEN, och följdes av DRONNINGEN 1847.



Skibladner festklädd i annalkande sväder över Mjøsa. Ångaren för norsk gäst och norsk postflagg, samt namnvinjet i masten. På "brusen" över hjulhuset står befälhavaren.  
Foto Brynjar Eidsvold

När Norges första järnväg började byggas 1851 mellan Christiania (Oslo) och Eidsvoll vid Mjøsa köpte järnvägens brittiska ägare de båda hjulångarna 1852 för att samordna trafiken. Innan järnvägen var färdig 1854 höjdes taxorna på hjulångarna kraftigt.

### Nytt rederi

Att de båda hjulångarna fick brittiska ägare var inte populärt i bygderna runt sjön och medförde 1853 bildandet av ett nytt rederi. Det existerar ännu under namnet AS Oplandske Dampskibsselskap.

Rederiet beställde två nya hjulångare. Den ena var FÆRDESMANDEN, det första fartyg som byggdes vid Akers Mekaniske Verksted i Oslo. FÆRDESMANDEN sattes i trafik 11 juli 1856.

### SKIBLADNER

Den andra hjulångaren beställdes i december 1853 på Motala Verkstad till ett pris av 73 500 svenska kronor. Den skulle göra resan Eidsvoll-Lillehammer och tillbaka på 16 timmar. Största djupgåendet skulle vara 4 fot (1,22 m).

Den utlovade leveransen hösten 1854 kunde inte hållas på grund av Motala



Sjösättning av SKIBLADNER vid Minnesund. Här förrättas ångaren vid besiktningar och bottenarbeten. Slipen ligger i anslutning till Mjøsas Sjöfartsmuseum som tillhör Mjøsamlingsene.  
Foto Brynjar Eidsvold

Verkstads beställningar från svenska marinen. Först under november och december 1855 kom delarna med båt till Oslo för att transporteras vidare med järnväg till Eidsvoll.

Sammansättningen skedde vid Minnesund där Mjøsa rinner ut i Vormå. Skrovet nitades samman, de två ångpannorna och de två ångmaskinerna sattes in. De båda sidohjulen monterades på sin axel. Inredning och utrustning kom på plats och 22 juli 1856 överlämnades ångaren till rederiet.

Namnet SKIBLADNER kräver sin förklaring. Vid den här tiden var national-

romantiken på modet och namnet hämtades från den fornnordiska mytologin. Skibladner var fruktbarhetsguden Frejs fartyg som kunde segla lika bra på land som i vatten. Det hade medvind så fort seglen sattes och det kunde vikas ihop och förvaras i fickan. Ski betyder i det här fallet bord.

### I trafik

Den 2 augusti 1856 sattes SKIBLADNER i trafik på Mjøsas hurtigrute mellan Eidsvoll och Lillehammer. Med sina 12 knop var SKIBLADNER Mjøsas snabbaste fartyg och blev rederiets flaggskepp.

Ångaren hade två ångpannor med varsin skorsten, efter varandra. De två ångmaskinerna var på sammanlagt 70 hästkrafter. Skrovet var grönmålat med rosa överbyggnad. Vid denna tid saknade SKIBLADNER ännu mast. Det fanns två små lastrum med varsin kran.

Under lång tid utgjorde ångbåtstrafiken på Mjøsa en betydelsefull länk mellan Norges södra och mellersta delar. Järnvägen mellan Eidsvoll och Hamar på Mjøsas östra sida var inte färdig förrän 1880 och till Lillehammer kom järnvägen 1894. Gjøvik på Mjøsas västra sida fick järnväg först 1902.

SKIBLADNER transporterade passagerare och gods så gott som året om under den isfria perioden.

### Den stora ombyggnaden

Efter drygt 30 år hade SKIBLADNER blivit otillräcklig och omodern. Konkurrensen krävde en rejäl ombyggnad som kom till stånd 1888. Ångpannor, maskiner och skovelhjul byttes ut samtidigt som skrovet förlängdes med 20 fot.

De två skorstenarna reducerades till en men istället fick ångaren mast med lasthom och winch. SKIBLADNER fick nu ljusgrått skrov och vit överbyggnad.

De nya ångpannorna och den nya ångmaskinen tillverkades vid Akers Mekaniske Verksted i Oslo. Ångmaskinen av tripplexpansionstyp fick en effekt på 606 hästkrafter. Farten blev nu 14 knop vid 44 varv i minuten och 12 knop vid 42 varv per minut. Skovelhjulen är fem meter i diameter och varje hjul har åtta skovlar på 230 x 70 cm.

## Lokal- och turisttrafik

Med sina goda fartresurser började SKIBLADNER 1891 gå dagligen fram och tillbaka mellan Eidsvoll och Lillehammer. Storstidsstiden som passagerar- och lastångare på denna linje varade emellertid bara fram till sekelskiftet. Sedan järnvägarna tagit över den långväga gods- och passagerartrafiken blev SKIBLADNER lokalbåt för bygderna runt Mjøsa.

Rederiet började nu marknadsföra trafiken för den ökande turismen och 1906 kom en resehandbok för Mjøsa.

Konjunkturerna under första världskriget drabbade även SKIBLADNER som låg upplagd åren 1917 och 1918.

Så länge som ångaren utgjorde en del av samförståelsen på Mjøsa var den igång mellan åtta och nio månader om året, beroende på isförhållandena. Sedan 1919 har SKIBLADNER endast varit i trafik sommartid.

1920 genomgick SKIBLADNER ännu en ansiktslyftning. Ångpannorna byggdes om för oljeeldning vilket var ovanligt tidigt när de flesta ångare var koleldade.

## Sjönk under upplägning

SKIBLADNER låg i många år vinterupplagd vid Minnesund nära Eidsvoll. Det var där ångaren sattes samman 1856 och det är där SKIBLADNER fortfarande tortsätts på slipen.

Våren 1937, den 5 mars, sjönk SKIBLADNER vid Minne. Ångaren bärgades och den förstödda inredningen restaurerades i tidens smak. Skotten kläddes med



Maschinen i SKIBLADNER slår manövrer vid trippelångmaskinen. Vid 42 varv per minut gör ångaren 12 knop. Kållboxarna släpper maskintrummet från pannrummet där också dieselgeneratoren står. Foto Brynjør Eidsvold

björkfånér och träfiberplattor, plyschklädseln ersattes med skinnimitation och salongernas durkar belades med linoleummattor.

Den 24 juni samma år återupptog SKIBLADNER trafiken på Mjøsa. Nu var ångaren en ren turistbåt för sommarbruk. Under krigsåren låg SKIBLADNER upplagd åren 1940 till 1944 för att återuppta trafiken fredssommaren 1945.

Men ännu en gång skulle SKIBLADNER lägga sig på botten. Den 6 februari 1967 fick stora mängder snö ångaren att kantra och ta in vatten under vinterupplägningen.

## Tekniskt kulturminne

Nu hade intresset för den gamla ångaren ökat. SKIBLADNER betraktades nu som ett teknik- och kulturhistoriskt arv väl värt att bevara. Ett stort engagemang och en landsomfattande insamling lade grunden för SKIBLADNERS fortsatta existens.

Man beslöt att vid restaureringen återföra ångaren till 1888 års ombyggnad. Efter de gamla ritningarna återuppfördes inredningen men med moderna material. Efter den omfattande restaureringen var SKIBLADNER åter i trafik säsongen 1969.

De gamla ångpannorna från 1888 gjorde tjänst ända fram till 1983. Under pannbytet 1984 låg SKIBLADNER upplagd hela säsongen.

Ritningarna till de nya pannorna gjordes av Hardanger Fartøyvernsenter som 1992 även engagerades för det omfattande restaureringsarbete som nu inleddes.

Det visade sig att renoveringen med moderna material efter det senaste haveriet måste förnyas. Man lade nu större vikt på historisk dokumentation, dokumentation av utförda arbeten, planering och underhållsmanualer.

Det hantverksmässiga arbetet blev mera fackmässigt utfört vilket ledde till att gammal hantverksteknik togs till vara och nu hålls levande. Material och försättning valdes med hänsyn till de historiska källorna.

De senare årens restaureringsarbeten har medfört att SKIBLADNER återförts till 1920 års utseende.

## Fredad vid 150-årsjubileet

Den 2 augusti 2006, på dagen 150 år efter det SKIBLADNER sattes i trafik 1856, fredades ångaren av norske riksantikvarien.

Fredningen innebär att ångaren inte får förändras utan tillstånd från kulturvårdande myndigheter. Fredningen omfattar fartyget med inventarier och utrustning. Fredningen får inte vara till hinder för ångarens framtida drift.

SKIBLADNER har även tilldelats utmärkelsen Olavsrosa som visar vägen till upplevelser i det norska kulturarvet.



Skibladnerbasen i Gjøvik ger skydd under vinterupplägningen. Foto Brynjør Eidsvold

## Ekonomi

Till en början var ångbåtsbolagen lönande verksamheter men med ökande konkurrens från andra bolag och fram för allt från andra trafikslag blev lönsamheten allt sämre.

1926 gav Oplandske Dampskibsselskap utdelning på aktierna för sista gången. Därefter har bolaget bokstavligen seglat på ruinens brant. Utan stora uppföringar och entusiasm skulle SKIBLADNER inte ha funnits kvar idag. Även om beläggningen är god täcker inte intäkterna kostnaderna

Varje år färdas omkring 18 000 passagerare med SKIBLADNER.

2007 kom ångaren med i statsbudgeten med 400 000 norska kronor. Summan ökades med 100 000 kr 2008 och med lika mycket för 2009.

## Trafikprogram

SKIBLADNER utgick i många år från Eidsvoll för att gå till Lillehammer och tillbaka. Detta var den historiska turupplägningen. På 1980-talet övergick man till Gjøvik som utgångshamn. Där hör AS Oplandske Dampskibsselskap hemma och där ligger ångaren vinterupplagd i eget hus byggt 2001 i limträ av Moelven Limtre AS.

Sommarsäsongen varar tre månader och är beroende av vattentillgången i Mjøsa. Efter vinterns avtappning fylls sjön åter vid snösmältningen.

De reguljära turerna börjar vid midsommars och avslutas 15 augusti. Måndag är liggedag.

Tisdag, torsdag och lördag går SKIBLADNER på den norra linjen: Gjøvik-Hamar-Gjøvik-Lillehammer och åter samma väg.

Onsdag, fredag och söndag går SKIBLADNER på den södra linjen: Gjøvik-Hamar-Eidsvoll och åter.

En heldag med SKIBLADNER varar från halv tio till sju-åtta på kvällen.

## Ett flytande, levande museum

Biljetter köps på kontoret i Gjøvik eller direkt vid landgången. Bryggorna är byggda i steg med hänsyn till den växande vattentillgången i Mjøsa.

Väl ombord bör man först boka plats i matsalongen som ligger akterut på huvuddäck. Därefter kan man gå på upptäcktsfärd ombord.

SKIBLADNER är 51 meter lång, skrovetets bredd är 5,12 m. Till ångarens bredd kommer de mäktiga hjulhusen. SKIBLADNER tar 230 passagerare och många reser i grupp kortare sträckor.

När man förflyttar sig ombord kan man inte undvika att lägga märke till hjulaxeln som man kliver över midskepps. Väl ute på sjön bör man försöka få besöka maskinrummet. På kontinentens hjulångare brukar man ha fri sikt från däck ner i maskinrummet. Så är det inte här.

Lejdaren landar akter om ångpannorna där en inkapslad dieselgenerator står och multrar. Pannorna är utrustade med automatisk oljeledning och matning. Under en dag förbrukas 2,5 m<sup>3</sup> olja.

En gång mellan de gamla kolboxarna leder in i maskinrummet där den väldiga trippelmotorn ligger. Just ligger. Med 40 varv i minuten hinner man väl uppfatta maskinens funktion.

Akter om maskinrummet finns under däck herr- och damsalonger, för därom köket och försalongen.

Vid sidorna av pann- och maskin-kappen är huvuddäcket öppet förutom vid hjulhusen. Längre förut står den välförsedda kiosken för den som känner att sjön suger. Här finns öl och smörgåsar, kaffe och kakor, glass och souvenirer.

Här finns också postkontoret. SKIBLADNER har sedan 1856 varit postfö-



Matsalongen på SKIBLADNER har plats för 70 gäster. Här är det dubat för en ny sättning. Till lusen och jordgubbarna passar det fint med biten eget vita vin. Foto Brynjar Eidstuen

rände och har egen stämpel för avgående post. Ångaren för postflagg.

Ovanpå matsalongen finns ett övre däck för de passagerare som vill ha fri sikt över farvattnen. Här kan man iakttä bafällhavaren, styrman och rogångaren som alla utför sitt jobb under bar himmel.

### Mat och dryck ombord

Redan på de tidigaste ångbåtarna var restaurationen ombord viktig. Resorna var långa och tiden i matsalongen var ett välkommet avbrott för hungrande och törstande passagerare.

Traditionerna upprätthålls ombord i den trivsamma matsalongen på SKIBLADNER. Menyn erbjuder bland annat frukost på förmiddagen som en god start på dagen. Till middag på Mjosa erbjuds de klassiska rätterna lax med kokt potatis och Sandefjordsmør eller kalvstek med kokt potatis, gräddsås och lingon. Den klassiska desserten på SKIBLADNER är jordgubbar med gräddmjölk.

En resa med SKIBLADNER get en angenäm upplevelse av norsk natur samt kultur- och teknikhistoria.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 4 2008

## Arbete i det fördolda: Beställningskontoret

Flera funktioner i Sällskapet sker i det fördolda utan att någon skänker dem någon större eftertanke eller, måbända, tacksambet. Funktionerna, utan vilkas tillvaro Sällskapet Ångbåten skulle försvannas till ett odefinierat kaos och binda ångaren vid kaj för gott.

Så är det på många håll, att ett oavsett lite "grått" arbete inte alltid är så uppskattat. Att sitta i goda värmen hemma och "pyssla" med datorn lite grund – ja, så kan nog tonkarna gå om sådana omätliga funktioner.

Ångbåten avser därför att i några nummer lyfta fram dem som i det tysta ser till att administrationen, "byråkratin", håller Sällskapet i fart och våra fartyg seglande.

I detta nummer börjar vi med dem som håller i våra beställningsturen, "chartern", och ser till att de fungerar på ett sätt, som våra gäster bar rätt att fördrå.

### "The Johnssons"

Om ett företag, något födelsedagsbarn, ett brudpar, en jubilar eller någon annan vill riktigt fira tilldragelsen på ett värdigt, trevligt och fint sätt, kanske man ringer till Sällskapet Ångbåtens "officiella" telefonnummer. Oftast svarar en vänlig kvinnostimme och den uppringande har då mött en första kontakt med Sällskapet – Barbro Johnsson, vår stämma mot en beställare.

Barbro och hennes man Claes, numera även de pensionärer, har ansvaret för beställningsturen av ångaren. De



Det är kanske inte alltid förbandningarna med krävande kunder kan få Barbro att se så här jublande ut och kanske inte intendenturjerantens heller. Oftast gör det bra och lika ofta finns det möjligheter för skratt och skämt. Foto ombord den 17 maj 2008 Bo Starmark

och inga andra. Genom dem går sedan alla önskemål vidare till olika funktioner i Sällskapet.

Barbro och Claes är i verksamhet hela året. Nästan omedelbart efter trettonhelgen brukar de första presumtiva kunderna höra av sig. Sedan ökar mängden förfrågningar hela tiden med en kulmen under våren.

Inte bara beställningar utan också frågor om turlistan, ångaren som sådan, olika fördel med mera. Detta fortsätter sedan så länge fartyget är under ånga men under eftersäsongen fram till jul kan det komma en tre, fyra förfrågningar i veckan.

Barbro och Claes är alltid stand by.

### Våra gäster

Vem och vilka är våra gäster? Vad gör de och vart seglar de? Ja, främst seriösa företag med en uttalad målsättning att uppträda korrekt och att bli korrekt bemötta i alla avseenden. Några av dem är stamkunder sedan mycket länge. Någon i mer än 16 år.

Det skrivs aldrig om dem i Ångbåten – vi pratar inte utåt om våra gäster – men vi vet att de rekommenderar vår ångare för sina affärsbekanta. Det tar lite tid men en god vara ska göra reklam för sig själv precis som ångaren BOHUSLÅN ska försörja sig själv.

Våra bröllopsgäster ska kunna gå iland med ångbåtsturen som en ljus accent på en minnesrik dag oavsett vådrets makter.

Några har genom åren valt att valt att samla hela sin släkt och alla sina vänner för att fira en födelsedag eller ett guldbryllöp i våra salonger på en tur genom skärgården.

Alla dessa gäster som väljer att chartra vår ångare må vara stormförmögna eller vara vid en blygsammare kassa – alla våra gäster får alltid samma korrekta bemötande.

## Seglingssäsongen

börjar den 1 maj. Då har BOHUSLÄN genomgått de besiktningar och provturer, som myndigheterna kräver. Besättningen är läkarundersökt, alla behörigheter är kontrollerade, alla tusen ting ombord från diskmedel, dammsugare och flaggor till skrov, panna och maskin är i ordning.

I maj månad kommer beställningstureorna, som oftast sker vardagskvällar under veckan. Sällskapets "öppna" turer – för allmänheten och medlemmar – börjar inte förrän i början av juni.

Det kan bli "mycket charter" i maj, kanske flera kvällar i rad, något som ställer krav på oss alla men alla först på Barbro och Claes, ty då ska överenskommelser vara gjorda och kontrakt skrivna vilket betyder att allt om datum, priser, meny, drycker, eventuella specialönskemål med mera ska vara färdigförhandlade.

Man är oftast ute i södra skärgården några timmar och hinner då med en trerättersmiddag med alla tillbehör (jodå, ångaren har fullständiga rättigheter).

Sedan löper månaden maj iväg och verksamheten går för full maskin.

I juli förekommer inga beställningsturer. Då gör ångaren sina kusturer och är borta från sin hemmahamn under flera dygn. För Johnssons innebär detta inte större stillhet. Höstsäsongens kunder hör av sig även om tempot i semestertider är lugnare.

I augusti och i början av september kan det bli riktigt mycket att göra: Dels har vi onsdagsturerna dels lite längre



Claes Johanson t.v. i samtal med Bengt Cronqvist på *Bohusläns* föräck. Samarbetet är viktigt när kundernas önskemål skall omsättas i praktiken vad gäller resväg, tider och annat.  
Foto Bo Starmark 2005

söndagsturer, dels beställningsseglingar på vardagskvällarna. Detta kräver noggranna planering och gott samarbete.

Några företag kanske inte känner till eller ens har sett BOHUSLÄN. Då ingår det i Beställningskontorets inställning att på ett trevligt och ärligt sätt anordna en visning av ångaren, när tillfälle erbjuds. Våra gäster vill se hur ångaren är inredd och hur planlösningen ser ut. Samtidigt måste framhållas att ångaren på intet sätt är handkappsanpassad utan att 1914 års

standard beträffande trappor och lejdare råder.

### En beställningstur

Redan tidig förmiddag är förste kocken, Petka eller Elis, i gång för fullt. En maskinist är sedan morgonen i färd med att se till att ånga finns. Strax anländer Barbro och Claes. Ansvar för beställningen vilar på dem. Vi har ju en komplett restaurang med rättigheter och seriösa gäster...

Först kontrollerar Claes att ånga finns för Stora Kaffekokaren. Kaffe och bröd till massen för besättningen. Kylarna ska fyllas med öl och framför allt vitt vin. Det bakom läs förvarade spritförrådet inspekteras och lämpliga årgångar tas fram.

Så samtal med kockarna: "Hur gör vi? Och när? Och var? Och hur mycket?" Claes ser till att allt löper som det ska. Dukningen med övriga intendenturen börjar. Får alla plats? Ska det vara bytt? Drink före maten? Idag är det Skaldjursmenyn (allt vad som finns av skaldjur i Göteborg). Säg till Däckarna att det blir mycket disk och att snabba på med alla vinglas. Få fram hummergafflarna.

Fler och fler av besättningen törnar till. Varmrätten diskuteras med kockarna. Se till att alla slags dricka finns tillgängliga. Glöm inte bordsvattnet!

Allt går nu på högvarv men lugnt och överlagt. Alla kan sina saker. Klockan närmar sig 18. Man byter om och Claes sätter på den vita skjortan med svart slips och svarta byxor. Restaurangen är klar för sina gäster.

Den här gång har en drink före maten beställts. Kanske en mousserande vara. Ett större antal flaskor ska snabbt korkas upp. När gästerna i god stämning förväntansfulla går upp för landgången, möts de av några av våra vänliga damer med välfyllda brickor. En drink i aftonsolen på akterdäck skapar en glad stämning.

I övre vestibulen håller Claes eller Barbro gästerna under diskret uppsikt.

Snart blir det tid att slå sig till bord för att inta förrätten. Ett diskret tecken: Bort med dringlasen.

Så ljuder ångvisslans tre korta signaler, ångaren backar ut på rivieret och snart förkunnar maskins lugna gång att en förhöppningsvis fin kvällstur med god mat och fin stämning har börjat.

Under resans gång finns hela intendentpersonalen på plats, kanske 7 - 9 stycken (vi har ju inga löner!) för att under Claes uppsikt se till att våra gäster har det bra. Tomma tallrikar bärs bort och nya rätter serveras. Drycker skänks i. Stämningen stiger. Värmen likaså. Säg till någon däckare att vi behöver två backar vatten och en back öl.

Så går kvällen medan BOHUSLÄN stilla tar sig fram bland öarna kanske i en fin solnedgång.

Vid kaffer och 2vecken är stämningen hög och Claes, Barbro och de övriga i intendenturen får många välförtjänta komplimanger. Tack för fantastisk mat! Hälsa kockarna och tacka! Suverän kväll, tack! Vi kommer tillbaka nästa år!

Åter vid Stenpiren. Kanske måste ett antal taxibilar eller hyrbilar rekvireras. Kanske ska beställda bussar finnas på plats. Våra gäster lämnar ångaren ganska snart. Arbetsdag nästa dag!

Så ser man till att allt stämmer på slutet, att sprit-, öl- och vattenutgången bokförs. Några kassainslag?

Så drar sig våra beställningsansvariga hemåt. En fin men ansträngande kväll är till ända.

När börjar vi i morgon? Om det inte är någon segling följande dag, inträder den

för Sällskapet så viktiga och intressanta delen av Johnssons arbete: Faktureringen. Eftersom våra gäster har fått en skriftlig offert, skall en detaljerad faktura utarbetas, där utförd arbete ombord specificeras. Faktureringen är omfattande och kräver stora men ack så osynliga arbetsinsatser. Ibland måste även Kassan konsulteras.

### Beställningsturer – öppna turer

Våra beställningsturer skiljer sig från de öppna turerna. De senare, som dominerar våra seglingar, är tillgängliga för alla. Till dem löser man biljett. De är dagsturer på några timmar, ibland från något kustsamhälle som Marstrand, Lysekil eller Strömstad. Då serveras en något enklare meny, "Café". På de längre håller vi fullständig matsal med alla tillbehör.

Även de turerna kan vara nog så ansträngande för oss ombord. Våra gäster ombord är på dessa turer rent generellt mer intresserade av ångaren och skärgården och vill gärna bli upplysta om var man befinner sig i detalj.

Beställningstureorna kan vara betsiga. Under några timmar ska en stor middag med flera rätter serveras och allt ska flyta perfekt.

Vi skall vara glada över att kunna driva vår ångare under de betingelser vi har. I drygt 40 år har BOHUSLÄN drivits inte bara av ånga utan också av hängivna ideella krafter, som alla inte syns så tydligt men som är omistliga för våra fartygs och vårt sällskskaps fortbestånd.

BO STARMARK





# Min första resa – och några resor till

Till serien om "Hur det började" sällar sig Ove Iko med en berättelse om några av hans tidiga resor med ångaren BOHUSLÄN.

Andelsägare i Ångbåten ekonomisk förening blev jag under den första kampanjen 1965 (jag fick andel nr 336). Av bara farten blev jag också medlem i Sällskapet Ångbåten. Det var mitt sjöfarts- och tekniskt intresse som gjorde sig gällande. Att utsträcka detta intresse till att bli en hobby hade jag dock inte planerat.

Jag var i alla fall med på ett årsmöte på Sjöbefälskolan på våren 1966. Datum minns jag inte, men i Ångbåten nr 4 kan man läsa att det var den 15 mars. Först var det årsstämma för Ångbåten e f och sedan årsmöte för Sällskapet Ångbåten.

Jag minns däremot att ordföranden i Aef, Karl-Erik Boström, berättade om den lyckade andelsförslutningen. I januari hade antalet betalda andelar uppgått till 600. Därmed hade man fått ihop de 60 000 kronor som var priset för BOHUSLÄN. Han avslutade med orden: "Så vi köpte båten!"

Han berättade vidare att anledningen till att vi här både en andelsförening (Ångbåten e f) och en ideell förening (Sällskapet Ångbåten) var att minska den ekonomiska risken för Aef. Sällskapet Ångbåten skulle fungera som operatör medan Aef skulle vara redare. En ideell förening kunde vid den här tiden inte vara redare.<sup>1</sup>

Arbetena ombord för att få BOHUSLÄN i skick följde jag på avstånd. Även



3 augusti 1968 följde ångaren BOHUSLÄN starten för Sail Training Race. Havet var fullt av fartyg av alla slag och vädret var perfekt. Foto Ove Iko.

den stora resan med Sveriges Television på sommaren 1966 läste jag bara om i tidningarna och såg sedan i TV. Det som ändrade mitt förhållande till BOHUSLÄN inträffade senare på sommaren.

## Min första resa

Någon gång under sommaren 1966 läste jag i Ångbåten Nr 5 att BOHUSLÄN skulle göra en charterresa till Marstrand "... med ett 60-tal språkprofessorer från hela

världen". De var deltagare i ett symposium som arrangerades av professor Ingemar Düring<sup>2</sup> vid Göteborgs universitet.

På denna resa fanns även plats för ett 60-tal "medlemmar och andelstecknare". Mer intressant i detta sammanhang är att man ville ha fyra *båtvårdare* som på utrikiska skulle berätta för de vetgiriga passagerarna om skärgården och om fartyget. Jag anmälde mig som båtvård till Bo Starmark, som var den

<sup>1</sup> Idag går det, så sedan några år är Sällskapet Ångbåten redare, medan Ångbåten e f kvarstår som ägare till ångaren BOHUSLÄN.

<sup>2</sup> Ingemar Düring (1903–1984) var 1945–1970 professor i grekiska vid Göteborgs högskola (sedan 1954 Göteborgs universitet).



Den gamla Hisingsbron som revs 1969 och Södra Frihamnsbryggan långt inna BOHUSLÄN kom till Östra Frihamnsbryggan 1966. Bryggan syns utmed den lummiga älvestranden. Fyrbort från 1940-talet i Ångbåten arkiv

som höll i "båtvårdskapet".

På morgonen den 28 augusti mötte jag upp vid Östra Frihamnsbryggan, där BOHUSLÄN låg på den tiden. Förutom mig hade Bo Starmark lyckats engagera sig själv och Bertil Holmström<sup>3</sup> som anslöt på Stenpiren.

För mig och Bertil var detta den första resan med BOHUSLÄN. Första resan var det också för befälhavaren Stefan Forsblad. Han fick börja sin karriär i rederi- et med att ta BOHUSLÄN från Östra

<sup>3</sup> Vivi och Bertil Holmström har återgett sina minnen av denna resa i Ångbåten Nr 130 (Nr 2/2008).

På Stenpiren embarkerade passagerarna. Professor Düring stod vid masten på fördäck och hälsade på symposiedeltagarna. Jag minns en tysktalande som kanske hade väntat sig en "gyngig" sjöresa. När han hälsade på professor Düring utbrast han med lättad stämma: "Ach, Herr Professor, *jetzt* bin ich beruhigt. Es ist ja ein *mässiges* Schiff!" (Herr professor, nu är jag lugn. Det är ju ett *rygligt* fartyg!).

Bo Starmark utrustade oss alla tre med miniatyrflaggor på bröstet för att visa på vilka språk vi kunde stå till tjänst. En kort beskrivning av båten och av rutten i skärgården fick vi också på papper.

Professor Düring hade en sommarvilla på Styrso som han ville peka ut för sina gäster. Så resan blev en kombination av onsdagskvällstur (då ännu ej upplunnen) och Marstrandssöndagstur.

Skärgården mellan Göteborg och Marstrand var inte obekant för mig. Under 50-talet hade jag sett ganska mycket av den från segelbåt. Men nu var perspektivet ett annat – från ett ångbåtsdäck i stället för en sitbrunn.

Jag njöt i stora drag av resan. En vana – eller ovana – som praktiserades ombord i början av den nya BOHUSLÄN-eran var att tuta när man passerade ställen där man visste att det bodde andelsägare eller medlemmar. Det blev många tutingar i Snobbriännan och utanför Hjuvik, för att nämna några ställen.

Detta ger mig anledning att citera Ångbåten nr 11:

Avlyssnat på redaktionsmöte:  
– Visste ni att vi har en medlem i Rio de Janeiro?

– Då får vi inte glömma att tuta när vi går förbi där!

*Båtvårdskapet då?* frågar kanske vän av ordning. Ja, det blev inte mycket med det, *ingen*ting för att vara mer precis.

*Det var ju ingen som frågade något!* Trots våra flaggor på bröstet och våra vänliga och tillmötesgående nunor verkade passagerarna helt tillfredsställda med att prata med varandra och titta på utsikten på egen hand.

Senare efterforskningar har visat att symposiet handlade om *Aristoteles' och Theofrastos' naturfilosofi*. Man kan ju hoppas att professorerna den dagen fick nya naturfilosofiska impulser av västkustnaturaren.

Jag gjorde som passagerarna – tittade på utsikten på egen hand. Att de andra båtvärdarna hade det nästan lika bra har ni redan läst i *Ångbåten nr 130*. Resan blev för mig – och för Vivi och Bertil Holmström – inledningen till aktivt medlemskap. För mig i maskin, för Vivi iintendenturen, och för Bertil på däck.

### Min kortaste resa

Jag skall också berätta om min kortaste resa med BOHUSLÄN. Det var den 3 september 1967. Det var *bögertrafikomläggning*, och motorfordonstrafiken var den dagen begränsad till taxi och utryckningsfordon.

För att ta vara på dagen gjorde BOHUSLÄN en medlemskryssning, en resa Marstrand tur & retur. För att



*BOHUSLÄN fick plats vid Östra Frihamnsbryggan 1966. I bakgrunden syns kranar i Frihamnen och den gamla förvaltningsbyggnaden. Det var först 1971 som BOHUSLÄN fick sommarplats vid Stenpiren. Foto Ingvar Kronhamn*

underlätta för dem som bodde i väster anlöpets Klippans ångbåtsbrygga både på ditvägen och hemvägen.

Vi bodde då i Säve, och min fru Maj-Britt och jag bestämde oss för att fara med på resan med våra barn (Per, f 1963, och Karin, f 1965). Vi kom tidigt på morgonen med taxi till Östra Frihamnsbryggan och gick ombord där.

K-G Urbult var befälhavare på den här resan. Även han fick manövrera BOHUSLÄN från Frihamnsbryggan till Stenpiren, där majoriteten av passagerarna embarkerade. Av detta kommer jag inte ihåg så mycket. Maj-Britt och jag var sysselsatta med våra barn.

Det var vi också under nästa etapp av resan, från Stenpiren till Klippan. Väl framme vid Klippan hade vi kommit underfund med att för våra barn räckte det fullt ut med denna långa ångbåtsresa.

Sagt och gjort. Vi debarkerade vid Klippan och tog spårvagn och buss hem till Säve. Vår kortaste ångbåtsresa var till ända.

### Sail Training Race 1968

En annan minnesvärd dag med BOHUSLÄN var den 3 augusti 1968. Då hade Hjuviks Båtklubb chartrat båten (ett år i förväg!) för att titta på starten av



*Norska fullriggaren Christenlof RANXI från BOHUSLÄN promeneradäck vid starten för Sail Training Race 1968. Foto Ingvar Kronhamn*

*Sail Training Race*, som tävlingen hette då.

Starten gick utanför Vinga. Eftersom vi då skulle gå utomskärs, i *stor kustfart*, så var passagerarantalet begränsat till 150. Med hänsyn till denna begränsning var det inför den här resan utsagt: "Inga fripassagerare!" I begynnelsen var det nämligen inte ovanligt att fruar och barn till besättningen följde med på resorna som "fripassagerare".

Men nu fick barnen bli hemma och fruarna skrevs upp på besättningslistan. Det var enklare med mönstringen på den här tiden, det viktiga var att

minimibesättningen hade rätt behörighet. Det bör nämnas att när BOHUSLÄN fick sin minimibesättning fastställd så hade en skämtare frågat om vi fick vara överbemänskade. Han hade fått ett jakande besked (som kanske också var skämtsamt menat).

Skämt eller inte, på den här resan var vi nog överbemänskade. Vi var fyrtio två (42) personer på besättningslistan, inklusive två (!) kompassjusterare (så stod det på besättningslistan) och en befälhavarpappa (så stod det *inte* på besättningslistan).

Någon kompassjustering blev det inte

den här dagen (det var nog inte meningen heller). Vi avgick kl 8.05 från Östra Frihamnsbryggan och gick till Hjuvik och hämtade våra 150 passagerare. För att fördriva tiden i väntan på starten av racet gick vi ut vid Stora Oset, sedan sydvart utanför Vinga. Vi gick in österut genom Snobbrännan och norrut innanför öarna och sedan ut förbi Gäveskäret. Där låg vi sedan *stand-by* och väntade på segelfartygen.

Vi var inte ensamma på Hakefjorden. Det vimplade av större och mindre farkoster, alla "fullsatta" med åskådare. En polisbåt var också där och övervakade röran.

När segelfartygen kom ut från Göteborg på väg till startplatsen blev det åtminstone rättning i leden, eftersom alla ville följa med ut. Om polisbåten gjorde nytta vet jag inte, men jag minns inte att jag hörde talas om några olyckor.

Vi följde också med ut, förstås. I vattnen SV om Vinga fick vi sansas med tusentals andra större och mindre (mest mindre) fartyg som ville se starten. Kl 14.30 gick starten för de större deltagarna (mest råseglare), och kl 15.00 för de mindre.

Efter starten följde vi med och tittade närmare på de större fartygen så att våra passagerare (och vi själva) fick bra fotovinklar. Efter avslutad fotografering gick vi till Hjuvik med våra passagerare och sedan hemåt med oss själva. Klockan 18.35 var BOHUSLÄN åter förtöjd vid Östra Frihamnsbryggan.

OVE IKO

## ALBREKTSUND – igen del 2

I ett tidigare nummer av Ångbåten sågs ångaren ALBREKTSUND vara rederiets "slitvarg" särskilt lämpad för den väderutsatta routen mellan Göteborg och Grävarne. Ångaren var ständigt under ånga och endast av tjänst för översyn vid de fåtaliga tidtabellsökliftena.

Nu visar det sig, att ALBREKTSUND blir en slitvarg också i Ångbåtens spalter, låt vara att väderutsattbeten är liten i redaktionens datorer. Här nedan serveras ett bidrag från vår medlem Bengt Cornelius, sommarboende på Gåsö. Artikeln var införd i den synnerligen lekala Gåsöguiden 2002.

KEEWAYDIN, som nämns i artikeln, hittades sedermera i nergången skick i en hamn på Malta och seglar numera åter under brittisk flagg med sitt tidigare lövsestefnammets målat på brädgångarna. Kuttern besökte Lysekil bärområdet.

Redaktionen tackar Bengt Cornelius för bidraget till Ångbåten och för trevlig skriftväxling.

### Pappas båt, pappas båt!

#### Ett gäsöminne av Bengt Cornelius

Onsdagen den 7 juli 1943 var en molnig och lugn dag. Troligen hade det regnat på förmiddagen för annars hade min mormor knappast lätit oss ungdomar hålla till på Strandhotellet Gåsö Havsbads övre inbyggda veranda.

Där fick vi som regel vara ifred och roade oss mest med Pingpong, Monopol eller kortspel.



Ångaren ALBREKTSUND vid Ellis Ångbåtsbrygga i början av 1900-talet. I bakgrunden Hallstens Konserverfabrik, sedermera Skandubakerna. Bilden troligen tagen av Ragnar Berger, Marstrand. Från Ba Starmarks samling.

#### God koll från Strandhotellet

Diruppe kunde vi även hålla god koll på vad som hände på Gåsös alla bryggor och på sjöfarten från Islandsberg ända in till Lysekil.

Från den västra verandan såg vi ända till Smögen och Kungshamn och det hände flera gånger att vi såg stora vattenkaskader efter minsprängningar. Oftast var det Flottan, som sprängde dem men det hände också att en lösdrivande mina hade strandat mot någon kobbe eller ö. Det var ju mitt under andra världskriget och det fanns gott om utlagda minor även

i Gullmaren och i gåsöarkipelagen. Åt söder såg vi hela Gåsö "city" och längst bort till höger om Hillebo stod korna vid gränden och rånade i väntan på att Ingeborg, Elin eller någon skulle komma för att mjölka dem.

#### Ångbåtarna lade till dagligen

Marstrandbolagets ångbåtar lade ofta till vid Gåsö morgon, middag och kväll under sin färd Göteborg-Lysekil-Grävarne tur och retur. Båtarna hette BOHUSLÄN, MARSTRAND, LYSEKIL (med två propellrar), ALBREKTSUND

och SET ERIK. Det var alltid intressant att kolla vem som kom eller åkte. Ville man åka med hissades Marstrandbolagets vimpel. Hade vi barn inget annat för oss, rusade vi ut på bryggshuvudet, när ångbåten visslade för ankomst. Kanske fick vi hjälp till med att fanga trossen.

#### Skalar av aktern på en kutter

Strax före klockan 16 den här dagen diskuterade vi grabbar, som höll till på övre verandan, om hur skorstenarna på Marstrandbolagets båtar var märkta och vi var något oense.

Vi, det var Björn "Nalle" Tengroth, min äldre bror Sven Hampus och så jag, som alltid försökte hänga med i kölvattnet efter de stora grabbarna. Vi var nog några till men vi har inte lyckats komma på vilka.

Plötsligt säger någon: "Titta, där kommer ALBREKTSUND". Vi tittar på skorstenen. Just då hörs ett brak och fartyget riste till. Vi ser till vår förskräckelse, att ALBREKTSUND nästan skalar av hela aktern på en tvåmastad skuta.

Vi rusar ner för alla trapporna och hör ett barn skrika mycket förtvivlat och högt: "Pappas båt, pappas båt!!" Två personer klättrar ombord på ALBREKTSUND, som lämnar olycksplatsen ganska snabbt för vidare färd in mot Lysekil. Vi barn tyckte det var mycket dåligt gjort, eftersom det fanns barn och kvinnor ombord på kuttern. Lyckligtvis kom flera småbåtar snabbt ut från Gåsö och Stockevik och några var nog redan i närheten.



KEEWAYDIN ("nordvästvind") börde hemma i Grundund och ansåg som Skofjäs vackraste kutter.

#### Kuttern sjönk omedelbart

Eftersom hela aktern var nästan borta, började kuttern omedelbart sjunka. Den lade sig på sidan för att sedan sjunka med aktern först. Det hela tog inte många minuter men alla ombord kunde räddas över i småbåtar. Det bubblade och mycket flöt runt i havet såsom tunnor, bräddor med mera. Några bräddor kom till och med uppfarande ur djupet nära bogspröten. I Tengroths Källevik flöt en större stock och några plankor till en flotte.

#### Filmade och fotograferade

Bröderna Knut och Alf Ros rodde genast ut från Tullbryggan medförande såväl en stillbildskamera som en filmkamera.

Knut tog bilderna, som visar hur kuttern sjunker och man ser hur folk räddar sig i en mindre seipa. Filmen visades i "Panger" och det blev stort jubel när Alf visade den baklänges. Den versionen började, vill jag minnas, med att Ruth Mattsson, "Gåsö Dagblad", kom springande baklänges upp från bryggan och sedan såg man olycksplatsen med all omkringflytande bråte. Plötsligt kommer ett par plankor uppflygande och ett bogspröt med efterföljande bår upp ur havet och lägger sig på sidan. Filmen, som visades vid efterföljande sjöförklaring, har tyvärr förkommit.

#### Ägdes av grundsundsfamiljer

Den av ALBREKTSUND påseglade kuttern var byggd i England, tvåmastad och hette KEEWAYDIN med hemmahamn i Grundund. Dräktigheten var 63,11 reg-ton brutto och 34,8 netto med en längd av 21,71 m, bredd 5,74 samt dödvikt 95. Ägare var fyra grundsundsfamiljer med en fjärdedel vardera.

KEEWAYDIN hade på förmiddagen varit i Lysekil för att bunkra och var nu på väg för motor till England via Grundund. Efter olyckan bärgades fartyget, som låg på kölen drygt 20 meter rakt utanför ångbåtsbryggan, och reparerades på varvet i Fiskebäckskil. Eftersom akterskeppet var mycket skadat, passade man på att förlänga fartyget något. KEEWAYDIN hade Grundund som hemmahamn ända till 1953 och efter ett par ägarbyten hamnade den i Grekland och lär fortfarande vara i tjänst som charterbåt. Det finns mycket att berätta vidare om

## Strandhotellet

Bengt Cornelius skickade också med några andra noter. En av dem är en liten reklamnotis för Strandhotellet på Gåsö. Notisen är hämtad ur Svenska Turistföreningens "Vägoisare" 1942-43 och ger en förtjusande bild av en liten skärgårdsidyll.

Gåsös mest kände sommargäst torde vara Sven Jerring, "Farbror Sten", som alltid reste dit med ångbåt. Den i texten nämnda M. Nilsson var Bengt Cornelius' mormor. Hon var "hotell-restaurationsförestånderska" under mer än 40 år på Gåsö.

Gåsö Hafsbads Strandhotell. Innehavare doktorinnan M. Nilsson. Restaurang belägen på en höjd invid havet och med fri utsikt. Öppet juni - augusti. 180 rum med 250 bäddar i fiskeläget.

Enkelrum 1:50 - 2:50, dubbelrum 2 - 4:50. Mat från 7:50/dag. Omsättningslätt inberäknad. Fullständiga rättigheter. Elektriskt ljus. Sällskapsrum, piano. Verandor.

I Strandhotellets annex (f.d. pensionat) beläget mitt i samhället, omgivet av grönska, serveras morgonmålet, för övrigt kaffe och konditoriserivering (egent konditori).

Tennisplan, Varmbadhus och bassäng. Badställe med klippor och sandbotten, dessutom ett antal avklädningshytter vid badställen längs stranderna.

Tel: Gåsö 1.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 4 2008

## Vi har läst...



Ett av de större varven som byggde träfiskebåtar var J W Bergs Varv & Mekanska Verkstad på Håhög. Här är en livaktig bild över varvet från mitten av 1940-talet. Vid ångbåtsbyggen ängaren Nanna Sjöbergsson. Foto Walter Berg

*Fiskebåtarna & Varven - Skeppsbyggarna av Lennart Bornmalin, Krister Bång, Christine Fredriksen och Curt S. Ohlsson, ISBN 978-91-977697-0-9.*

*Förlag: Breakwater Publishing AB, Göteborg, 2008. 496 sidor.*

*Bredd/höjd/ryggbredd: 250x280x39.*

*Vikt: 2700 gram. Pris: Cirka 400 kr.*

År 2002 utkom den första delen av en omfattande dokumentation av träfiskebåtarna: *Fiskebåtarna & Varven - fartygen*, där styvt 1300 fartyg över 40 fot beskrivs i ord och bild i ett historiskt perspektiv.

Ångbåten Nr 4 2008

Den inleds med en omfattande "programförklaring" där bakgrund, inledning, dokumentation av verksamhet och minnen, motorer och Sveriges mindre Varv behandlas. Denna följs av varvsbeskrivningarna. Låt mig bara nämna några: Bröderna Olsson & Co Båtvarv, Skredsvik, Allmags Varv, Djupviks Varv, Öckerö Båtvarv, Ångholmens varv, Väggarvarvet, Karlshamn, Ekenäs Skeppsvarv...

Läsaren får en djup inblick i de olika varvsorterna historia och miljöer och får lära känna människorna runt varven och deras liv. Alla skildringar av varv och personer illustreras rikligt med bilder och ritningar varav många aldrig tidigare publicerats.

Efter varvsbeskrivningarna behandlas varven som stöd åt försvarsmakten. Sedan kommer en förtiosidig ritningsdel, där Curt S. Ohlsson visar vilken mästare han är.

Jag är alltid intresserad av källförteckningar och referenser och blir i denna bok väl tillgodosedd. Här finns ett utförligt personregister, och en magnifik källförteckning som ger många idéer och infall.

Jag är imponerad över det enorma arbete författarna har lagt ner på boken. Jag betivlar att det kan göras bättre.

Har då inte den mest klart lysande sol några små fläckar någonstans, möjligen? Petig som jag kan vara, blir jag irriterad över smärre förfel men gnället förbleknar i den glans och ära, som författarna förtjänat. Köp boken!

BO STARMARK

23



Från Gåsö Strandhotell bade man god utsikt över bryggorna liksom över fästleden mellan Islamsberg och Lysebil. Vykort i Bo Starmarks samling.

KEEWAYDIN men mera därom en annan gång.

### Del av akterskeppet kvar?

Roy Carlsson, som bor i Grundsund, är gammal skeppare och var som ung pojke med om den besvärliga bärgningen av KEEWAYDIN. Hans far var en av delägarna och han var senare med ombord några år. Roy tror att en del av akterskeppet ligger kvar på Gåsöfjordens botten. Kanske en uppgift för Gåsös dykare att försöka finna resterna. I sommar ska jag träffa Roy på Gåsö och då kanske vi mera bestämt kan finna ut var det hände. Roys yngre kusin, som troligen var den som skrek "Pappas båt...", kommer också att vara med.

### Hur kunde det hända?

Man frågar sig naturligtvis hur detta

kunde hända. Jag har försökt finna sjöförklaringen men hitintills utan framgång. Vi barn hade flera teorier, som jag kanske återkommer till, när jag läst sjöförklaringen.

### Tack för all hjälp!

Till slut vill jag tacka alla som varit mig behjälpliga med information om olyckan och KEEWAYDIN: Roy Carlsson i Grundsund, Ingvar Kronhamm, i Göteborg har sänt mig kopior på nästan alla tillgängliga data, Göran Valinder, som genom sina goda kunskaper och kontakter funnit många uppgifter och till sist min barnsoms Nalle, Per-Erik och broder Sven Hampus.

BENGT CORNELIUS

## ”Gamle Albrekt”

Under våra turer mot Marstrand genom Albrektsunds kanal får vi ofta frågan om vem Albrekts var och vilken roll i historien han har spelat. Ombord har vi väl inte alltid varit så intresserade av frågan utan talat om något annat i stället.

Vi två matroser i Bohuslän, Sten-Åke Christensen och jag, har några gånger dryftat saken oss emellan och sistlidna sommar började Sten-Åke, som är sommarboende på Grundssund, att leta i bibliotek inom räckhåll. En del fakta kom och vi hoppas senare kunna lägga fram våra tankar inför Ångbåtens hräsna läsare.

Frågan behandlas självklart här i Ångbåtens spalten, eftersom ångaren ALBREKTSUNDS fortsätter att leva sitt eget liv här.

Själv har jag försökt leva upp till Sten-Åkes flit och började med att söka i biblioteken i Uddevalla och Lysekil men resultatet var inte uppmuntrande trots hjälpsamma bibliotekarier. Albrekt tycktes vara helt okänd.

I Göteborg på Vallgatan 22 ligger Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Göteborg (DAG). Det visade sig att just ortnamnen i landskapet Bohuslän och staden Göteborg hörde till de mest utforskade i Sverige. Inte bara orter utan öar, berg, uddar och andra finns behandlade. Tyvärr har det inte funnits resurser att föra över materialet till datalagring så det blir till att slå i böcker. Många av dessa är något till ären komna.

Nå, jag ägnade en regnig novemberdag åt Ortnamnen i Göteborg och Bohus län,



1905 påbörjades en utvidgning och förbättring av Albrektsunds kanal som avslutades 1909. Därmed blev djupet i kanalen fyra meter. Här är kanalen torrlagd under arbetet med kanalen. Foto i Ångbåtens arkiv

V. Inlands Södra Härad jämte Kungälv och Marstrands städer. Göteborg 1939. (OGB).

Det blev riktigt intressant och jag förlorade mig givetvis i skärgårdens och öarnas namn från Lysekil och söderöver. Men det är förlätligt ty en god bok är alltid en god vän.

Albrektsund är belagt för första gången 1594 i biskop Jens Nilssöns (ej stavfel) Visitatsböger 1774–1597. Det stavades då Albretsund och Albritsund. Något senare finns stavningen Albridtz sund (1597).

Krigsarkivet (KrA) i Stockholm är ibland en god källa och här förekommer Albrektsund (1658). Från 1673 finns en karta eller lantmäterihandling och här heter det Albrektsund. Omkring 1700 heter det Albrektsund och 1762 Albrektsund.

På 1800-talet finns benämningen på Generalstabens karta 1:100 000 som Albrekt sund. På dåtida sjökort stavas det Albrektsunds kanal senare ändrat till Albrektsund, ett namn som Marstrandsbolagets alla första ångare bar och som 1890 års ångare övertog.

Ångbåten Nr 4 2008

Tråkigt nog avslutar OGB sin redogörelse kort och gott med att Albrekt förklaras okänd.

Det torde ha legat i fästningens intresse att kunna få förnödenheter av alla slag sjövägen utan att behöva ta vägen genom Stora eller Lilla Sillesund, ställen livsfarliga för dåtidens segelfartyg vid hårt väder och stark ström.

Vi vet att smärre fartyg och båtar då tog vägen genom det igenslammade sund, som ligger norr om den sprängda kanalen. Detta sund höll sig sannolikt självmuddrande, eftersom den sprängda kanalen då inte fanns och vind och kraftig ström gjorde den leden farbar.

Känner någon av våra läsare till namnet Stillesund? Detta namn förekommer i en nog så spännande bok från förra sekelskiftet: "Lurendrejarna" av Iwan Aminoff (pseudonymen Radscha).

Här seglar tulljakten från Marstrand österut genom Stillesund medan de smugglande bröderna Niklasson från Långö senare däremot sticker genom Sillesund. Handlingen utspelar sig under 1850-talet, då det smugglades friskt och fästningen var bemannad.

Sten-Åke och jag återkommer med gamle Albrekt och måhända med fler namn i våra vatten.

BO STARMARK



## Vart går ALBREKTSUND?

I Ångbåten 131 på sidan 7 finns en bild på ångaren ALBREKTSUND på väg till en hamn någonstans på kusten. Vi undrade, om någon av läsarna visste var bilden skulle kunna vara tagen. Flera svar har kommit men endast ett fåtal var korrekta.

Det riktiga svaret är Kåringön. Det har bland andra Carla Media i Lysekil svarat och även motiverat svaret. Vi blåser tre långa i ångvislan!

Däremot har vi inte fått några svar på de övriga bildfrågorna på sidorna 6 och 11. Den ena med ALBREKTSUND i Mollösund, den andra med samma ångare vid okänd brygga, måhända i Brofjorden.

Vi återkommer efter geniknölars gnuggande!

BO STARMARK

# Aktersalongen

## Årsmötet 2008

Sällskapet Ångbåten's årsmöte hölls 25 oktober i Sjömanskyrkan i Göteborg, 63 medlemmar var närvarande.

Efter inledande kaffesamkväm vidtog förhandlingarna under ledning av Bengt Cremonese. Dagordningen avverkades punkt för punkt. Årsredovisningen som medföljde *Ångbåten* 131 fastställdes, styrelsen beviljades ansvarsfrihet och medlemsavgiften bestämdes till oförändrat 150 kronor.

Styrelsen omvaldes enligt valberedningens förslag enligt följande:

Ordförande	Bengt Cremonese
vice ordf.	Kim Forsblad
sekreterare	Björn Persson
vice sek.	Charles S de Servet
kassör	Ove Iko
vice kassör	Roland Lindberg
ledamot	Barbro Johnson
ledamot	Mats Demker
ledamot	Bert Johansson
suppleant	Mattias Jarlstedt
suppleant	Ingrid Holmblad

I styrelsen ingår även Agneta Eriksson och Johan Jahnberg vilka är utsedda av Ångbåten Ekonomisk Förening.

Till revisorer omvaldes Roger Mattsson och Lars-Ola Jäxvik. Till suppleanter omvaldes Margareta Boman och Gunnar Bonander.

I valberedningen omvaldes Steinar Lie och Göran Ringqvist (sammankallande). Stellan Rietz invaldes i st. f. Paul Johansson som avsåg sig omval.

Efter årsmötet inbjöds deltagarna till fri resa med *FÄRJAN 4*.

INGVAR KRONHAMN



Vi förmodar att resenärerna är lika nöjda även på andra resor med ångaren *BOHUSLÄN*. Passagerare på promenaddeck under Strömstadsresan 2008. Foto Ingvalf Ibenhard Benjaminen

## Nöjda resenärer

Under onsdagsturen 30 juli och söndagsturen till Härön 3 augusti delades en enkät ut till samtliga passagerare. Avsikten var att få veta hur passagerarna upplever resorna och att få underlag för marknadsföringen. Svarefrekvensen var 33 % på onsdagsturen och 53 % på söndagsturen.

Många passagerare hade engagerat sig så mycket att de skrivit egna kommentarer vilket vi är särskilt tacksamma för.

Svaren tyder på att de som svarade var mycket nöjda, medelbetyget låg mellan

fyra och fem på en femgradig skala där ett stod för mycket dåligt och fem för mycket bra.

Samtidigt som vi gläder oss åt högt betyg på flera punkter ser vi också att det finns områden där vi bör bättra oss.

Enkäten kommer att upprepas 2009 och vi ser gärna att ni som läser *Ångbåten* och rest med oss hör av er med synpunkter, gärna med e-mail till [info@steamboat.se](mailto:info@steamboat.se) eller på telefon till mig, 031-334 45 67.

ROLAND LINDBERG

*Ångbåten* Nr 4 2008

# Modellbygge



Här är modellen som Kenth Fischer byggt för att påminna sig resor med ångaren *BOHUSLÄN* när ångbåtstrafiken var en viktig del av livet på kusten. Foto Kenth Fischer

Ångaren *BOHUSLÄN* har inspirerat till byggandet av många modeller, från flakshopp till en i skala 1:32.

På 1970-talet kom *BOHUSLÄN* till och med som byggset. Hur många av dessa som byggdes färdiga hade varit intressant att få veta.

Vår medlem Kent Fischer berättar här om varför han byggde en egen modell av ångaren *BOHUSLÄN*.

Jag är sedan flera år medlem i föreningen och älskar att besöka ångaren *BOHUSLÄN* så fort jag är i Göteborg. Jag har under flera år varit med på skärgårdsturena från Göteborg till Lysekil

och verkligen uppskattat dessa turer.

Jag har under slutet av 1940-talet och några år in på 1950-talet gjort otaliga resor med *BOHUSLÄN* mellan Göteborg och Mollösund. Givetvis reste jag också en hel del med de andra ångbåtarna också. Jag har mina föräldrahem på Edshultshall och Gullholmen och har som grabb upplevt när ångbåtstrafiken var en mycket viktig del i livet längs Bohuskusten.

Jag bor sedan många år i Skaraborg, men hade jag levt och verkat i Göteborg så hade jag säkert varit en mycket aktiv medlem i föreningen. Ett oförglömligt

minne är när jag för några år sedan, på en skärgårdstur, fick stå på bryggan och vid inseglingen till Mollösund i höjd med Stigfjorden själv ge signal med ångvisslan.

Denna ångvissla var signalen till oss grabbar att springa ner till ångbåtsbryggan för att kolla om det var några nya "badgäster" på gång, för att hjälpa handlarn att lossa dagens förnödenheter och på cykelkärnan forsla drickbackar, brödbäcker med mera till affären.

Under en kusttur för ett par år sedan beslöt jag mig för att bygga en modell av *BOHUSLÄN* att ha hemma på bokhyllan. Detta lite udda beslut grundade sig på alla de minnen som dök upp under turen genom skärgården. Jag såg framför mig hur drickbackarna kanade omkring på akterdeck när vi rullade över Marstrandfjorden när västan låg på och den febrila verksamheten som alltid rådde på bryggorna när vi lade till.

Jag vill tacka föreningen för ett flertal oförglömliga resor med *BOHUSLÄN*. Jag vill också tacka den personal som vid Stenpiren släppte ombord mig för att kunna ta en mängd fotografier som underlag för försättning och annat inför det stundande modellbygget.

Modellen blev färdig vintern 2007 och är 960 mm lång. Den har deltagit i en modellbyggarutställning våren 2008 och blev ett uppskattat och mycket fotograferat objekt och i detta sammanhang var det väldigt roligt att kunna sprida kunskap om denna gamla ångbåt. Jag bifogar en bild av modellen.

KENTH FISCHER

*Ångbåten* Nr 4 2008

# En ny ångbåtssäsong väntar...



*Snart är det vår igen och en ny ångbåtssäsong väntar! Ångaren BOHUSLÄN tar oss med ut i den bobuslänska skärgården med klart vatten och kala klippor. 2009 års Ångbåtsturer kommer med värnumret av Ångbåten! BOHUSLÄN utanför Stångebovud. Foto Bo Starmark*