



ÅNGBÅTEN

Årg 25 • Febr 1989 •

71

Ångbåten 71

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG
Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 873-68 62

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg.

Redaktionens utgöra av Gunnar Söderberg, tel 031-18 88 05
Stefan Westerberg 14 22 78

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under
adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viktoriagatan 32,
411 30 Göteborg.

Medlems- och prenumerationsavgift är 60 kr per år.

Adressförändringar meddelas till Claes Verner, tel 031-270334
eller på postens blankett direkt till Sällskapet Ångbåten.

Telefon till expeditionen - vanligen telefonsvarare - 031-151501.
Telefon till s/s "Bohuslän" vid Stenpiren under seglationssä-
song 031-131450, under vinteruppläggning vid Skeppsbron
031-131420.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forssblad	031-930909
Sekreterare	Håkan Järnström	825704
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	403865
Befraktare för "Bohuslän"	Lillian och Bertil Vogt	286583
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	403865
"Stormprincess"	Håkan Järnström	825704
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	238705
maskin	Herbert Johansson	234778
intendentur	Margaretha Jedmo	521481

Ångbåten 71 var klar för tryckning 5 febr 1989. Upplaga 2000 ex.

Walter Nilssons teckning på omslaget visar "Bohuslän"
på slip i Marstrand någon gång på 1920-talet.

Inledaren

Varsågod, här kommer första
Ångbåten för 1989. Tidningen
börjar bli en riktig långkörare.
I år har vi kommit till 25:e år-
gången.

Tre gånger äldre har ångaren
"Bohuslän" hunnit bli, när den
firar sitt 75-årsjubileum i som-
mar. Se vidare på sidan 71.

Detta nummer av Ångbåten
har verkligen fått ett blandat
innehåll. En hel del handlar om
föreningen och ångaren "Bohus-
län".

På sidorna 3-5 berättar vi om
det nyligen avslutade varvsbe-
söket.

Sidan 6 innehåller en del vik-
tig föreningsinformation. En in-
troduktionskurs om "Bohusläns"
maskineri kommer att hållas om-
bord under mars. Det blir även
en intressant flinkväll. Den 8
april är det dags för **vårfest**,
som kräver en församling från
dig om du vill delta. Slå upp
sidan 6!

1789 års sommarterer med
"Bohuslän" presenteras på sidor-
na 8-11. Övrig information om
föreningens verksamhet finns på
sidan 7 och 21.

Egon Pålsson berättar på sid
12-16 om det varv i Råå, som
byggde "Bohusläns" nuvarande
livbåtar.

Sven-Hugo Bengtsson berät-
tar lite om samspelet mellan be-
fälvaren och maskin på sidan
18 och på sidan 19 och 22 får
vi lära oss en del om hur man
mäter storleken på en ångmaskin
och skillnaden mellan några mo-
derna typer av ångmaskiner.

BOHUSLÄN PÅ VARV

I oktobernumret av Ångbåten
berättade vi lite om vad som
skulle utföras ombord i "Bohus-
län" i vinter. Tyvärr har det,
åtminstone på däckssidan, inte
varit tillräckligt med arbetskraft
för att alla planerade arbeten
skall hinna att bli utförda i vin-
ter.

"Bohuslän" låg i docka på Go-
tenius Varv på Ringön 17-31 ja-
nuari. Dockningen skedde den
17 januari med bogserhjälp av
"Stormboy" och "Storm" från
Röda Bolaget. Den hårda vinden
gjorde dockningen extra besvär-
lig, men det gick trots allt bra.

Anledningen till dockningen
var att en bordläggningsplåt
under vattenlinjen på babords-
sidan i maskinrummet var svårt
roostskadad och behövde förnyas.
Plåtens tillstånd upptäcktes när
spillvattentanken bortskrotades
för att ersättas med en ny tank.
Bordläggningsplåten behövde
bara förnyas en dryg spantlängd
(ca 80 cm). Samtidigt åtgärdades
en haveriskada på slingerkølen,
som blev något tillstuckad vid
avgång från Kyrkesund en gång
i somras.

För övrigt kunde vi konstatera
att fartygets bottenplåtar
ser väldigt fina ut. Detta beror
till stor del på den sandblåstring
och målning med zinkepoxifärg,
som gjordes för en del år sedan.
Bra underhåll lönar sig alltid.

Utblick från Gotenius flytdocka med
"Bohusläns" förskepp och Skanskas
skyskrapa vid Lilla Bommen.





**Bohusläns* slanka akterskepp står i bjärt kontrast till den bulliga trölären i bakgrunden.*

Under varvsbesöket har fördäcket sandblästrats och målats. Tidigare i höstas demonterades det ovanliggande trädäcket, vilket skall återställas under våren. En liten rostskada i nedgångskappen till förliga inredningen har även reparerats.

För övrigt pågår en del arbeten på däckssidan ombord. Renoveringsarbetet i aktersalongen och

nedgångstrappan fortsätter. I styrmanshytten har målningsarbetet återupptagits efter något års uppehåll. Det är ju allt underarbete med späckling och slipning som tar så mycket tid.

I rökسالongen har arbetena för byte av linoleummattan dragits igång. Men som vanligt tillstår en hel del merarbeten. Lösa däcksplankor behöver skru-

vas fast och plankorna behöver sedan släpas för att få en så slät yta som möjligt. Angvärmeledningen har demonterats. Själva radiatorerna är i gott skick medan rörledningarna kommer att förnyas. En läcka i värmsystemet är ju inte precis vad man önskar efter matbytet.

Till rökسالongens främre avdelning har nya stolar beställts.



Ralph Davidsson och Stefan Westerberg begrundar bordläggningsplåten som skulle bytas strax ovanför och framför den tillstuckade slingerkölen.

De nya stolarna blir av samma modell som originalstolarna, av vilka en har funnits i sällskapsförråd. De nya stolarna är något nättare än göteborgsstolarna, som har stått i rökسالongen under flera år.

Samtliga bilder togs av Gunnar Söderberg den 17 januari 1989.



Däcksplankorna från fördäck ligger prydligt uppstaplade på mellandäck i avvaktan på att underarbetena på fördäck skall bli klara.

I maskinavdelningen pågår de arbeten vi berättade om i förra numret. Huvudmaskineriet är delvis demonterat för att möjliggöra slipning av vevaxelns vevtappar.

GS

Maskin behöver mer folk

Ett problem vid rekrytering synes vara att intresserade tvekar på grund av för lite erfarenhet av kolvmaskinanläggningar. Givetvis är praktisk träning i maskinrummet - både vinter och sommar - ett absolut måste. Vi tror dock att en introduktionskurs skulle kunna vara en "hjälp över tröskeln". Inte minst är grundläggande kännedom om säkerhets- och skydds-funktioner väsentlig.

Vi tänkte därför arrangera en kurs omfattande fyra tisdagskvällar under mars ombord i "Bohuslän" kl 18.30-22.00, inkl kaffepaus.

Förkunskaper erfordras ej. Vi vore tacksamma om föreningens medlemmar intresserar och entusiasmerar bland vänner och bekanta.

De som redan är aktiva i större eller mindre grad i maskin är givetvis välkomna till kursen för att dela med sig av sin erfarenhet.

Ledare:

Per Davidsson, avsnitt 1, 3, 5.
Ralph Davidsson, avsnitt 2, 4, 6.
Bert Johansson, avsnitt 7.
Sven-Hugo Bengtsson, avsnitt 8.
Håkan Järnström, avsnitt 9.
Ake Karlsson, avsnitt 10.
Lennart Bergdén, avsnitt 11, 12.

Avsnitt 13 avses vara en diskussion över ämnet samspel bryggadäck-maskin med Lennart Bergdén representerande bryggan, Kennet Magnusson däck och Herbert Johansson maskin.

Välkomna ombord! Ingen föransmälan behövs.

LEKTIONSSCHEMA

Plats: Ombord i ångaren "Bohuslän" vid Skeppsbron.
Tid: Tisdagar kl 18.30-22.00 enligt nedan.

Tisdag 7/3	Tisdag 14/3	Tisdag 21/3	Tisdag 28/3
1. Ångteori	5. Maskinteori	8. Rörsystem	11. Fartygets byggnad
2. Förbränning	6. Maskinelement	9. Elteori	12. Fartygets manövrering
3. Matarvatten	7. Maskiner ombord	10. Elsystem och apparater ombord	13. Samspel
4. Pannan			

Filmkväll!

TORSDAG 9 MARS KL 19

träffas vi i Sjöfartsmuseets film-sal för att se på diabilder, film och video. I pausen serverar vi kaffe med dopp.

Vi hoppas kunna visa diabilder/film/video från resan med "Bohuslän" till Stockholm och Köpenhamn förra sommaren. Du som har något sevärt från resan (eller andra tillfällen) bör kontakta Gunnar Söderberg på telefon 18 88 05 några dagar innan filmkvällen.

Värfest! *o***

LURDAG 8 APRIL

gör vi en kvällskryssning med "Stena Jutlandica". Båten avgår kl 16.30 från Danmarksterminalen och är åter kl 23.30.

Ombord äter vi en gemensam supé och roar oss på bästa sätt. Priset för resan inkl supé är 175 kr. Kassören har lovat ställa upp med någon liten överraskning!

Föransmälan till resan är obligatorisk. Reseledaren Christer Eliasson vill ha anmälan senast den 10 mars på något av följande sätt: Ett telefonsamtal till honom på 56 28 59 eller ett vykort med uppgift om namn och antal personer adresserat till Christer Eliasson, Värbacksvägen 2D, 423 33 Torslanda.

BOHUSLÄN 75 ÅR

I år fyller ångaren "Bohuslän" 75 år! Den pigga åldringen kommer att fira 75-årsjubileet under dagarna tre i sommar; fredag 7 juli-söndag 9 juli. Till gratulanterna har redan ångarna "Trafik" från Hjo och "Böréysund" från Oslo anmält sig. Det ser alltså ut som det skulle bli ett litet ångbåtsmöte i Göteborg i sommar.

Sällskapet Ångbåtens ordförande Stefan Forsblad arbetar just nu med programmet för de tre jubileumsdagarna. Vad som läckt ut är att det blir en jubileumsmiddag på lördagen och en

resa till Marstrand på söndagen med samtliga deltagande ångbåtar. Vi ser med spänning fram emot de närmare detaljerna som kommer att avslöjas i nästa nummer av Ångbåten.

Ångaren "Bohuslän" beställdes i november 1912 av Marstrands Nya Angfartygs AB vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad. Kontraktpriset var 217.500 kr och leveransen skulle ske i maj 1914.

Klockan 12 den 15 december 1913 sjösattes den nya ångaren. Inom bolagsledningen var man inte överens om namnvalet ens

minuterna innan sjösättningen. Många förordade namnet "Carlsten", men när klockan i Karl Johans kyrka slog tolv, rusade en av styrelseledamöterna upp på tribunen och ropade: - "Bohuslän" skall vara ditt namn.

Den 14 maj 1914 gick "Bohuslän" ut på provtur från Eriksberg. Dagen därpå skrev göteborgspresen entusiastiskt om den eleganta och snabbgående ångaren. Den 19 maj sattes "Bohuslän" in i den reguljära trafiken på linjen Göteborg-Marstrand-Lysekil-Snögen.

Ångbåten drivs nu med hjälp av dator!

Nej inte riktigt, men Sällskapet Ångbåten har tillsammans med Ångbåten ekonomisk förening investerat i en persondator. Detta för att vi skall få en bättre uppdaterad medlemsmatrikel.

Det som du kommer att upptäcka är att du får ett separat inbetsningskort i slutet av februari och där ditt namn, medlemnummer och adress redan är ifyllt. Vi har sparat ett fält där du själv kan fylla i vilket år du gick med i sällskapet. Om du inte har något emot det, så fyll gärna i ditt telefonnummer för att göra bilden mer komplett.

Till sist vill jag bara referera till föreningens stadgar där det står att medlemsavgiften skall vara betald senast den 31/3 det år som avgiften riktar sig till.

Efter den 1/4 kommer medlemmar som ej betalt avgiften att rensas ut ur registret och detta vore väl synd med tanke på allt trevligt som du får för medlemsavgiften; tidningar och möjlighet att arbeta så mycket du orkar helt skattefritt!

Claes Verner

Hjälp!

Nu går vi mot våren och årets seglationssäsong för "Bohuslän" närmar sig raskt. Om det skall bli någon premiärtur beror givetvis på hur många medlemmar som ställer upp och arbetar ombord, både på däck, intendentur och i maskin.

Måndagar och torsdagar är arbetskvällar med början vid 17-tiden. I fikapausen blir det alltid lite allmänt ångbåtssnack. Ofta pågår även arbete ombord lördagar under dagtid, i synnerhet när vi har kommit till det yttre värrustningsarbetet. "Bohuslän" ligger vid Skeppsbron intill Rosenlunds kraftvärmeverk.



Full aktivitet ombord. Kerstin Wilson och Monica Möller säljer bra i kaféet på resan till Marstrand den 10 aug 1986.

I diskrummet härskar Åke Larsson och Sven-Erik Andersson.



nesund och över de vackra fjordarna på insidan av Orust med framkomst till Uddevalla kl 15. Resan kostar 80 kr enkel. Ombord finns servering av enkel lunch och café.

Väl framme i Uddevalla bör man besöka det intressanta Bohusläns Museum. Aterresan till Göteborg kan göras med buss från Uddevalla kl 17.30 med ankomst Göteborg kl 18.45.

Angbåtens Dag i Uddevalla

Lördag 29/7 ligger "Bohuslän" vid nya hotell Riverside i Uddevalla. Under dagen är ångaren öppen för visning med servering ombord. På kvällen arrangeras en Angbåtsbal i hotellet.

Uddevalla-Lysekil

Söndag 30/7 går "Bohuslän" på en dagsutflykt från Uddevalla kl 10. Resan går genom Nötesund och genom fjordarna norr om Orust och genom Malö strömmar ut mot havet. Därefter vidare norrut förbi Isländsberg och Gåsö till Lysekil med ankomst kl 13.

I Lysekil kan man bada eller se på "gammelstan" eller kanske ta en promenad mot Stångehuvud. "Bohuslän" går från Lysekil kl 15.30 och är åter i Uddevalla tre timmar senare. Resan kostar 80 kr tur och retur.

Rundtur från Lysekil

Måndag 31/7 utför "Bohuslän" en kvällstur på en del av sin gamla trad: Från Lysekil kl 18 förbi Stångehuvud och Malmön till Smögen som anlöps kl 19.

Åter i Lysekil kl 21. Rundturen kostar 50 kr.

Rundtur från Smögen

"Bohuslän" går onsdag 2/8 från Smögen kl 18 genom Sotekanalerna till Hunnebostrand som anlöps kl 19. Turen går efter anlöpet direkt vidare norrut förbi Bovalstrand där "Bohuslän" vänder söderut för att vara åter i Smögen kl 21. Turen kostar 50 kr.

Rundtur från Hunnebostrand

Torsdag 3/8 går "Bohuslän" från Hunnebostrand kl 18 norrut förbi Heestrand och genom det vackra Hamburgsund mot Fjällbacka södra skärgård. Åter i Hunnebostrand kl 21.00. Pris 50 kr för resan.

Kungshamn-Göteborg fredag 4/8

Följ med "Bohuslän" på hela sin gamla trad med anlop av flera mellanstationer. Åt en god lunch ombord och njut av resan genom skärgården!

Ångaren startar i Kungshamn (Gravarne) kl 10 och anlöper Smögen 10.15, Malmön 10.45, Lysekil 11.40, Gullholmen 12.15, Kyrkesund 13.30, Marstrand 14.30 och med ankomst Göteborg kl 17. Prisexempel Kungshamn-Göteborg 80 kr enkel.

Återresa till Lysekil, Smögen och Kungshamn kan göras med tåg från Göteborg kl 18.20 och med byte till buss i Munkedal och framkomst strax efter kl 21.

Text och foto (där annat ej anges): Gunnar Söderberg.



Passagerarna kliver iland på Marstrand den 10 aug 1986.

"Bohuslän" passerar Nya Varvet på hemväg till Stenpiren en somardag 1988.





Livbåt av samma typ som "Bohusläns". Bilden är tagen vid byggnadsvarvet i Råå. (Bild 1)

Livbåtar från Råå

Nu i vinter är styrbords livbåt på "Bohuslän" under renovering hos Båtsnickarna på Nya Varvet. Livbåtarna inköptes begagnade till "Bohuslän" vintern 1969. De kom då från tåg färjorna "Drottning Victoria" och "Konung Gustaf V", som trafikerade leden Trelleborg-Sässnitz från 1909 resp 1910 till 1968.

I artikeln nedan berättar Egon Pålsson om sin fars varv, som byggde "Bohusläns" nuvarande livbåtar.

Livbåtarna är byggda vid B Pålssons Båtvarv i Råå, den gamla hemmahannen för ett stort antal seglande fraktskutor och en betydande flotta opererande i Öresund och ett stycke ut i Kattegatt mot Anholt. Råå inkorporerades vid årsskiftet 1917/18 med Hälsingborgs stad.

Båtarna beställdes av Statens Järnvägar och byggdes för de ångdrivna tåg färjorna "Konung Gustaf V" och "Drottning Victoria". Livbåtarna har dimensionerna 8,36 x 2,11 x 0,83 m och är registrerade för 23 man. De levererades omkring år 1935 och den båten som nu är under renovering har nybyggnadsnummer 729.

Båtarna är av konventionell typ enligt Svenska Fartygsinspektionens då gällande regler efter förebild av engelska Board of Trade. De har bordläggning av furu på klink och basade spant av ek.



Ovan: Livbåtsövning med en av "Bohusläns" livbåtar. Foto Gunnar Söderberg 1 maj 1976.

Nedan: Interiör från B Pålssons Båtvarv i Råå. (Bild 2)



Något om varvet

Bernhard Pålsson startade sitt företag år 1910 efter lärlingsår och vidare praktik vid Sven P Nilssons skeppsvarv i Råå.

I början sysselsatte han endast ett par män, men efterhand som varvet utvecklades kunde arbetstyrkan utökas och som mest sysselsattes ca 20 yrkeskunniga båtbyggare.

År 1936 omorganiserades varvet till aktieföretag, där B Pålsson kvarstod som teknisk ledare. Han lämnade sitt livsverk år 1955, 75 år gammal.

Allt eftersom träbåtar började ersättas av aluminium-, stål- eller plastbåtar lades verksamheten succesivt ner.

Produktionen år 1910-1955

Varvets produktion omfattade ett mycket varierat sortiment av båttyper och storlekar, uppdelad mera efter förfrågan än efter en styrd inriktning på ett specialsortiment.

Under perioden levererades ca 1.400 båtar, varav den minsta - en dingie - mätte 1,8 m i längd och den största - en motorseglare - 15,0 m.

Ungefär hälften av antalet, ca 700 st, utgjordes av livbåtar med tillhörande arbetsbåtar. 4 st livbåtar och en st arbetsbåt var en vanlig leverans till skeppsvarven, varav kan nämnas Helsingborgs och Helsingörs varv, Kockums, Eriksberg, Götaverken och Lindholmen.

Livbåtarna byggdes vanligtvis med bordläggning av furu med basade spant av ek eller



Ovan: Pålssons egen livbåtskonstruktion. (Bild 3)

Nedan: Livbåtar till Norrthons i Högånds ca 1948. Som tvåa från höger syns Bernhard Pålsson. (Bild 4)



Ovan: Exempel på varvets fiskebåtsproduktion: HG 114 och HG 25 i Råå. (Bild 5)

Nedan: 9 meters motorbåt för operasångare David Stockman. (Bild 6)



ask. Även lark för bordläggning förekom. För Helsingörs varv byggdes också ett antal livbåtar med dubbel diagonal bordläggning, innebärande två skikt lagda i 90 graders vinkel. Man uppnådde då både slät ytersida och innersida och sparade dessutom spant.

Den av Svenska Fartygsinspektionen stipulerade typen - samma typ som "Bohusläns" livbåtar - (se bild 1) var den vanligast förekommande. Byggnästare Pålsson startade emellertid mycket tidigt med en egen konstruktion, en slankare typ med Öresundskostern som förebild. Den hade bättre sjöegenskaper och var en bättre seglare. Under en längre period godkändes inte denna typ av Sv Fartygsinspektionen men efter nyupptagna diskussioner byggdes ett betydande antal, se bild 2-4. Typen har senare byggts i betydande antal av andra båtfabrikanter i såväl stål som lättmetall och plast.

Den andra hälften av produktionen utgjordes av fiskebåtar, lots- och tullbåtar samt sport- och nöjesbåtar.

Fiskebåtar byggdes främst för fiskare hemma i Råå att passa deras behov alltifrån små seglande båtar till större med motor för längre färder ut i Kattegatt. Två exempel framgår av bild 5 med HG 114 och HG 25. Större fiskekvassar byggdes för fiskare i Halland, Donsö etc.

Lotsbåtar byggdes bl a till lotsplatserna i Malören och Stugsund och tullbåtar bl a till Trelleborg.

Av båtar för sport och nöje kan nämnas fyra st drakar för danska kunder, ett antal inriggade fyror för Helsingborgs och Ängelholms roddklubbar samt ett antal pojkbåtar för Svenska Seglarskolan i Karlskrona.

Ytterligare ett stort antal båtar för nöje och rekreation byggdes för svenska beställare t ex:

9,0 m motorbåt för operasångare David Stockman, bild 6,
10,0 m motorbåt för stockholmsbeställare, bild 7,
7,0 m koster för råredare, bild 8.

Utöver nybyggnadsverksamheten utgjorde reparationsarbeten och service i första hand för flakflottan en betydande del av verksamheten. Båtar skulle torr-sättas för tätning och bottenmålning. Även de mindre fraktskutorna anlätade varvet för reparationer. Till och med botten utvändigt klarades av för tätning och målning genom kölhaling, d v s man anbringsade en talja i masttoppen och krängde fartyget så mycket att yttersidan ned till kölen frilades. Sedan vände man på skutan och gjorde om proceduren på andra sidan.

EGON PALSSON

Där ej annat angivits kommer fotografierna från författaren.



Ovan: 10 meters motorbåt för stockholmsbeställare. (Bild 7)

Nedan: 7 meters koster för råredare. (Bild 8)



Utsikt från Restaurangen Styrsö

Vykortsfråga

Från Carl-Henrik Rosendahl har vi fått ett gammalt vykort som visar en ångbåt vid Styrsö.

Carl-Henrik Rosendahl undrar vilken båt det är och när bilden kan vara tagen?

Först kan vi konstatera att bilden är tagen vid Styrsö Havsbad, som låg vid Styrsö Bratten i Göteborgs södra skärgård. På den tiden som bilden togs, bestod Styrsö Havsbad av restaurang, flera hotell samt varm- och kallbadhus. Idag är alla

byggnaderna borta, utom ett av hotellen - Kattegatt - som nu är ombyggt med lägenheter.

Ångbåten på bilden heter "Vira" och var byggd 1894 vid Jönköpings Mek Verkstad för Norra Skärgårdens Ångbåts AB. Två år senare övertogs "Vira" av Göteborgs Nya Ångslups AB, som den tillhörde när bilden togs. Ångslupsbolagets skorstenensmärke - en blå sköld med ett gult posthorn - kan antydias på bilden.

1904 målades "Vira" vit, efter att tidigare burit svart skrov och crèmegul överbyggnad. Hösten 1921 gick Ångslupsbolaget

i konkurs och året därpå övertogs ångaren av det nybildade Styrsö Nya Trafik AB, varvid skorstensskölden försvann. Bilden måste alltså vara tagen mellan 1904 och 1921.

Efter sommaren 1937 lades "Vira" upp eftersom hon var i dåligt skick. Hon såldes för nedskrotning, men två år senare var hon ombyggd till lastmotorfartyg. En november natt 1953 var hon på res i närheten av Tistlarna när hon sprang läck och sjönk. Besättningen på två man räddades, men båten lär ligga kvar än idag vid Tistlarna.

Fram och back och stopp

Vännen Bengt Fliesberg stack härförliden några fotokopior i min hand. Det visade sig vara ett utdrag ur ett avsnitt i Sankt Eriks Arsbok 1978. Avsnittet bär rubriken ANGBATS BESÄTTNINGARNA I STOCKHOLMS SKÄRGÅRD och är författad av Gunnar Sillén.

Avsnittet är en mycket intressant beskrivning av trafik- och arbetsförhållandena i den stockholmska skärgårdstrafiken. I sammanhanget måste vi konstatera att denna trafiks omfattning såväl vad beträffar den geografiska utsträckningen som antalet sysselsatta fartyg varit och är långt större än vad som varit och är fallet på västkusten.

Silléns beskrivning av bl a samarbetet mellan brygga och maskinrum ombord i en mindre ångbåt kan mot ovannämnd bakgrund således bedömas som mycket verklighetstroget.

Om tilläggning skriver författaren sålunda:

Tillägget är den svåraste manövern och engagerar en stor del av besättningen. Olika kaptener har haft olika sätt att lägga till. Några kaptener har varit försiktiga och slagit "stopp" i maskinloppet vilket också är en signal till hela besättningen att vara beredd, sedan "full back", "stopp", "full back" och "stopp" igen. Då var båten aldeles vid bryggan och trossen kastades iland. När trossen låg fast or-

dentligt gav kaptenen order om "sakta fram". Med hjälp av roret och propellerströmmen hölls då båten riktigt i förhållande till bryggan.

Andra kaptener körde hårt. Efter ett kort "stopp" slog de "full back" en gång och båten saktade in precis lagom till bryggan.

För manövreringen har båten egen manövreringsförmåga stor betydelse. Den sneda propellerströmmen gör att akterskeppet kastar åt sidan när maskinen går back. Kastningen har varit mycket olika för olika båtar. Några båtar rörde sig knappast alls i sidled, medan t ex "Saxaren" vid en oförsiktig ratt rörelse vid tillägget kunde "sladda" runt.

Vind och ström kunde också ha stor inverkan vid ett tillägg. Skärgårdsbåtarna var enorma vindfång och en plötslig vindstöt kunde lätt få dem ur kurs. En båt kunde ha upp till 50 tillägg att göra varje dag under flera månader.

Att ett och annat mislyckades borde vara förlåtligt.

Nödvändigheten av att kaptener och maskinist var vana vid varandra betonades ofta. Vikarier på någon av dessa befälsposter innebar vanligen hårda törnar vid bryggorna.

Kaptener som var vana vid och beroende av blixtnabba reaktioner från maskinisten blev förtvivlade då de fick en maski-

nist, "som alltid skulle lägga in en pris snus före varje manöver". Det berättades också om maskinister som ofta "var bakom maskin och smorde och lute hann fram till reglaget i tid".

Det hände också att befälhavaren gav fel maskinorder. Särskilt när befälhavaren hade maskinloppet bakom ryggen var det lätt att slå full fart fram istället för back. Maskinisten visste i allmänhet om när båten var på väg mot en brygga och kunde vid ett sådant tillfälle vänta med att utföra manövern eller slå full back ändå. Men hade maskinisten lust att ge befälhavaren "en läxa" hade han här ett utmärkt tillfälle.

Varje gång en båt törnade hårt i en brygga skulle kaptener skylla på sig. Det hette alltid att han "inte fick maskinmanöver i tid" eller "att maskinisten gjorde fel".

En ny kaptener som gick något för hårt i en brygga på Blidö berättade skamsat att det berodde på att han slagit fel väg på telegrafan. Han blev åthutad av bönderna som stod på bryggan och tittade på: "För faen gosse, erkänn aldrig att du har fel! Det är alltid maskinisten!"

Men alla befälhavare tog inte sina misstag särskilt hårt. Gamle gubben Sjöberg (Kungen på Bastugrundet), som förde ångslupen "Tärnan", stod ofta och pratade med gummorna på kajen

vid tilläggen och tänkte väl inte så mycket på att han slog maskinloppet fel. Båten gick i kajen med en smäll. Sedan slog han av misstag back och backade så långt så att båten törnade i på nytt. "Ja, Herren provar", sa Sjöberg.

När jag läser detta funderar jag över hur man kunde förväxla fram och back vid telegrafan på bryggan. En förklaring torde kanske vara att flera äldre fartyg ofta var utrustade med så kallade veitelegraf. Är det för övrigt någon som erinrar sig telegrafan på "Mariefred" och dess sektorindelning? Att maskinisten på sått som berättas skulle bedöma huruvida en order på maskinloppet är fel eller rätt synes vara mycket tvivelaktigt såvida inte maskinisten hade direkt åsikter om bryggan. Men det kanske man hade i de gamla sluparna. Annars är det säkrast att hålla sig till vad telegrafan säger även om det kan vara mycket svårt att hinna med när visuren far fram och tillbaka och står stilla endast någon sekund. Då kan man möjligen göra som vår förste chief i "Bohuslän" i vår regi. När visuren hoppade fram och åter suckade han resignerat och utbrast:

- Nej, nu ligger jag fem efter! Nu får jag hoppa!

Den citerade berättelsen är alltså förlagd till Stockholms skärgård. Något liknande inträffade eller inträffar väl aldrig i västkustens skärgårdstrafik? Eller?

SHB

Nominella hästkrafter

När man tittar i register över gamla fartyg frapperas man ibland av låga hästkraftsantal. Någon gång anges i sammanhanget "nominella hästkrafter". Vad döjer sig egentligen bakom dessa förhållanden? I vår ofta konsulterade källa för kunskap om fartygsångmaskiner - Bergströms Ångmaskinlära - återfinnes följande finstilla stycke:

Utom de fullt fixerade och klara begreppen indikerat och effektivt hästkraftsantal hör man ännu någon gång termen "nominell hästkraft" nyttjas. Ursprungligen härleder sig denna från ångmaskinens barndom. Watt införde vid effektberäkning konstanta siffror för ångtrycket och kolvhastigheten, vilket på den tiden var berättigt. Då sedermera ångtrycket och kolvhastigheten successivt ökade, blev formeln alltmer missvisande. Av detta skäl och än mera sedan flercylindriga maskiner vunnit insteg gjordes åtskilliga försök att "modernisera" Watts formel. På detta sätt ha en lång rad olika formler uppkommit, som alla giva olika resultat, och dessa motsvara numera endast en liten bråkdel av den verkliga effekten.

Citatet ovan är taget ur andra upplagan av nämnda maskinlära, som är tryckt 1928-1930. I Frykholm's Ångmaskinlära (tredje upplagan, tryckt år 1898) behandlas begreppet mera utför-

ligt med angivande av flera formler för uträkning av den nominella hästkraftsantalet. Men redan vid denna tidpunkt saknade uppgiften adekvat teknisk betydelse. Frykholm skriver sålunda:

Denna beräkningsgrund blef sedermera efterhand antagen af den industrilidkande allmänheten, och ehuru väl förbättrade arbetsmetoder smönogom möjliggjorde användandet af betydligt högre ångtryck än på Watts tid, har dock fortfarande i England begreppet **nominell hästkraft** bibehållit sig oförändrat såsom ett slags kommersiell enhet, hvarefter maskiner köpas och säljas. Enär således vid beräkningen af en maskins nominella hästkraft icke något afseende fästes vid ångtrycket, utan detta, oberoende af dess verkliga storlek, anses konstant och = 0,48 kg (= 7 lbs), inses tydligen, att **nominella hästkraften** i England, hvarifrån såväl benämningen som själva begreppet erhållits, anses endast som ett mått på maskinens storlek, men att den icke har det ringaste att skaffa med maskinens verkliga styrka eller **arbetsförmåga**.

Det var därför kanske inte oförklarligt svaga maskiner som fanns i vissa fartyg, där uppgiften om "maskinstyrkan" inte alls synes stämma med fartygets storlek och fart.

SHB

Båtar runt omkring

STROMSTJERNNA är namnet på Björn Tobins nyinköpta kombinerade passagerar- och lastbåt. Den får ta 139 passagerare och har även plats för några fordon, som kan lastas via en akterramp (om det finns en lämplig tilläggsbrygga). STROMSTJERNNA ersätter AINA i trafiken på linjen Hälleviksstrand-Käringön. AINA lär ha sålts till skrot medan YLVA fortfarande är kvar i trafiken.

Nyttillskottet har köpts från nordligaste Norge och är byggd för tuffa farvatten. Den har under namnet JERNØY tillhört Finnmark Fylkesrederi och Ruteselskap i Hammerfest. Den är byggd 1970 i Flekkefjord och har måtten 26 x 7 m. En 340 hk Caterpillar ger 10 knops fart.

Alice TEGNÉR har av Rederi AB Sandra på Hönö sålts till Strengnäs Rederi och fått namnet MÅLARJUNGRUN. ALICE TEGNÉR ersätts nu av den nyinköpta SOLKATTEN.

SOLKATTEN är en snabbgående katamaran, som inköpts från Norge av Rederi AB Sandra. Den har sedan leveransen 1972 tillhört Fylkesbaatene i Sogn og Fjordane och har trafikerat "snöggåtrutene" Bergen-Måløy (5,5 tim) och Bergen-Årdals-tangen (6,5 tim).

Båten är byggd vid Westermoen Hydrofoils och har måtten 26,5 x 9 m. Den har plats för 140 passagerare. Med 2.200 hk

maskinstyrka gör den 25 knops fart.

Under högsommaren kommer den att gå i trafik på linjen Karlshamn-Tjärö för Blekinge Länstrafik. Under för- och eftersommaren kommer den att gå i beställningstrafik från Göteborg.

SOTEFJORDEN kommer i sommar att ersättas av nyinköpta SMUGENO. Båten kommer närmast från Utö Sjötaxi och har burit namnet MYSING. Fram till 1980 gick den som HARRY HJURNE för Styrsöbolaget. Båten är byggd 1971 och tar ca 200 passagerare.

Hällötrafik kommer att använda SMUGENO på turer Kungshamn-Hällö och rundturer i Sotekanalerna.

NECKEN är namnet på Rederi Strömkarlens senaste båt. I somras trafikerade NECKEN linjen Vänersborg-Ursand.

För göteborgarna är båten mer känd som Charles Ericssons DAGA, som från 1931 till 1976 trafikerade linjen Saltholmen-Brännö Rödsten. Sedan dess har DAGA huvudsakligen gått i reguljärtrafik till öarna utanför Karlshamn.

LILLA JÄGAREN heter en liten passagerarbåt som nyligen inköpts till Kungsbacka. Båten är uppkallad efter Lars Gathenhielms kaparskepp. LILLA JÄGAREN skall i sommar trafikera lin-

jen Kungsbacka-Gottskär-Tjölöholm.

Båten, som är byggd 1948, gick ursprungligen som sightseeingbåt i Stockholm under namnet SAGA, senare DELFIN VIII. Sedan 1969 har den trafikerat Fryken under namnet FRYKSDALINGEN.

INLAND, byggd 1876 för Ångbåts AB Inland i Kungälv och tillhörig Marstrandsbolaget 1881-82, rapporterades under förra året såld av Anthon Mentzer i Henningsvær till Selskapet Inland (Nils P Hovland) i Lunde, Norge.

INLAND trafikerade Telemarkskanalen från 1882 till 1956 då hon byggdes om till lastmotorfartyg och sattes i norsk kustfart.

Finns det någon i läsekretsen som kan berätta mer om Selskapet Inland och vad som sker med båten?

BYFJORDEN ligger just nu på Strandby Varv, beläget strax norr om Frederikshavn, för förlängning med 5 meter till 30,5 m. Passagerarkapaciteten beräknas öka till totalt 250, varav 80 gäster får plats i matsalen. Den gamla Wichmannsdieseln byts samtidigt mot två nya Volvo Penta.

BYFJORDEN är byggd 1968 i Flekkefjord i Norge och har sedan leveransen till Uddevalla Turisttrafik trafikerat linjerna Uddevalla-Lysekil-Käringön och Uddevalla-Marstrand.

Årsmötet



Lördag 12 november hölls årsmöte i Sällskapet Ångbåten. Mötet hade samlat ett femtiotal personer. Trots det stora deltagarantalet drogs mötet igenom på bara 18 minuter (rekordet lyder på sju minuter!). Ings av de närvarande hade några frågor om föreningens verksamhet. Är det ett bevis på att informationen inom föreningen är fullkomlig och att alla medlemmar är fullt nöjda med verksamheten?

Till årsmötets viktigare beslut hör frågan om årsavgiftens storlek. Årsmötet beslöt enligt styrelsens förslag om oförändrad medlemsavgift på 60 kr för 1989.

E M V I, d v s Eriksbergs gamla personalfärja, har återkommit till Göteborg efter några års exil i Stockholm. Färjan har nu inköpts av Restaurang Johannes Rex och är under ombyggnad till skaldjursrestaurang. Motorer och propellrar har demonterats och avsikten är att färjan skall ligga fast förtöjd vid Gullbergskajen.

Färjan byggdes 1943 för trafik i Trsvemünde under namnet HANS WESTPHAL. 1951 köptes färjan av Eriksberg, som byggde om den till personalfärja. Trafiken pågick till 1977. E M V I kom så småningom till Rederi AB Sommar och Sol i Stockholm och har sedan dess mest legat upplagd. □

Kassören Monica Möller avgick från posten tidigare i höst på grund av flyttning till annan bostadsort. Styrelsen tillsatte då Sven-Hugo Bengtsson som kassör tills vidare. Han valdes även av årsmötet till posten som kassör.

På Sven-Hugos gamla post som ledamot invaldes Steinar Lie. Steinar är välkänd som maskinchef ombord i "Bohuslän" och han tillhör även den lilla skaran av aktiva ombord även vintertid.

För övrigt blev det omval på de poster som var valbara. Revisorn Leif Forsberg bytte dock plats med suppleanten Roger Mattsson.

Nya styrelsen:

Ordf	Stefan Forssblad
V ordf	Herbert Johansson
Sekr	Håkan Järnström
V sekr	Charles de Servas
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson
Ledsmot	Inge Nilsson
Ledamot	Steinar Lie
Suppl	Kennet Magnusson
Suppl	Margaretha Jedmo
Revisor	René Sjöstrand
Revisor	Roger Mattsson
Suppl	Leif Forsberg
Suppl	Clas Nordström

Representanter för Ångbåten ekonomisk förening:
Boel Fagerström och Christina Gustavson.

UTHYRNINGSPRISER

För 1989 gäller nya uthyrningspriser för Sällskapet Ångbåten fartyg.

S/S BOHUSLÄN:
Grundavgift 3000 kr. Timpris 1500 kr, efter kl 23 3000 kr. Bokningar sköts av Lillian och Bertil Vogel, tel 28 65 83.

S/S FÄRJAN 4:
Timpris 550 kr. Minimidebitering 1100 kr. Bokningar sköts av Sven-Hugo Bengtsson, tel 40 38 65.

M/S STORMPRINCESS:
Timpris 250 kr. Minimidebitering 500 kr. Bokningar sköts av Håkan Järnström, tel 82 57 04.

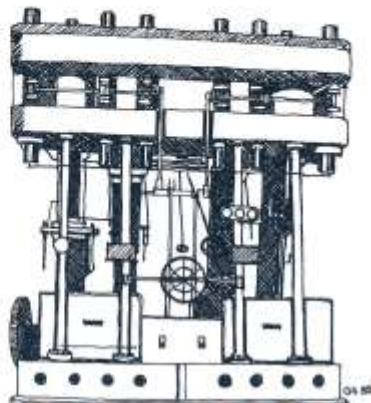
Lite om ångmaskiner

Vad är skillnaden mellan en Lentzmaskin och en Fredrikstads ångmotor? Man skulle kanske kunna uttrycka det så här:

Lentzmaskinen är två hopbyggda Woolfmaskiner (dvs två kom-pundmaskiner med 180° mellan vevarna) i vilka ångfördelningen sker medelst ventiler, som på-verkas av kammar på en kam-axel som i sin tur drivs från vevoxeln. Enligt vissa källor kan ventilerna drivas av rörelse från kullisen i exempelvis Stephens-sons slidstyrning.

Fredrikstads ångmotor utgöres också av två hopbyggda Woolf-maskiner men ångfördelningen sker medelst en rundslid med vanlig styrning i vardera maskinhalvan. Avloppsången från lågtrycks-cylindrarna avgår genom utloppsportar som inte berörs av sliderna.

Båda maskinerna har således fyra cylindrar - två HT och två LT. Eftersom det som sagt är Woolfmaskiner står vevarna i varje maskinhalva 180° efter varandra. Maskinhalvorna ställs sedan så att vinkeln mellan halvornas vevar blir 90°. Om ens halvans vevar står 0° och 180° så står den andra halvans vevar 90° och 270°. Därmed erhålles samma manöverförmåga som en vanlig kom-pundmaskin.



Teckning på en Lentzmaskin byggd vid Lindholmens Varv.

där en kolv har full kraft när den andra står i dödläge. Skillnaden är bara att förhållandet gäller mellan de båda maskinhalvorna.

På tal om lentzmaskiner och ångmotorer kan det också nämnas att dessa maskintyper inte var de enda konstruktioner som gjordes i syfte att konkurrera med den framstormande dieselmotorn. Sålunda framtog två olika anordningar i vilka man tillgodo-gjorde sig energin i avlopps-ången från en trippelmaskin.

Den ena konstruktionen innebar att avloppsången drev en turbin

som vis kuggväxel lämnade sin kraft direkt till propelleraxeln vid gång framåt. Vid backgång fick turbinen kopplas ifrån.

I den andra konstruktionen drev avloppsången en turbin som var kopplad till en kompressor till vilken ången från HT-cylindern leddes innan den gick vidare till MT-cylindern. Inloppsången i MT hade således högre tryck än avloppsången från HT.

Teckenförklaring:
HT=Högtryck
MT=Medeltryck
LT=Lågtryck

SHB

Boken om TITANIC

Hösten 1988 gav Båtdokumentationsgruppen ut en ny svensk bok om atlantångaren "Titanic". Författaren Claes-Göran Wetterholm har i huvudsak velat skildra förhållandena för den del av passagerarna som kom från de nordiska länderna och medföljde på den ödesdigra premiärresan i april 1912. Dessa passagerarna reste i huvudsak i tredje klass.

Boken inleds med några kapitel om emigration samt överklass och underklass. Här beskrivs bl a de praktiska problemen i samband med emigration från de nordiska länderna.

Kapitlet om de tre systersarna beskriver "Olympic" och "Titanic", som levererades till beställaren Vita Stjärnlinjen i Liverpool under 1911 resp 1912. Den tredje systern "Britannic" blev inte klar förrän världskriget hade utbrutit och kom aldrig i reguljär passagerartrafik.

Jag kan inte undgå att nämna några tekniska uppgifter om fartygen, eftersom de var så imponerande stora. Längden var 270 meter och bredden 28 meter. Bruttotonnaget var 46.000 ton.

Maskineriet bestod av två fyrcylindriga trippleexpansionsmaskiner på vardera 15.000 Ahk vid 75 varv/min. Avloppsången från maskinerna drev en lågtrycksturbin som var kopplad till centerpropellerna. Turbinen gav 16.000 Ahk vid 163 varv/min. Ånga levererades av 28 ångpannor som eldades med kol. Bränsleförbrukningen var ca 620 ton/dygn. Farten var beräknad till max 22 knop.

"Titanic" fick ta 3.547 passagerare och besättningen uppgick till 944 personer. Ombord fanns 20 livbåtar för totalt 1.178 personer.

I kapitlet *Resieber* beskrivs en del av de personer som reste från Norden. Man får även följa hur de tog sig över till England.

Ut på Atlanten berättar om "Titanics" premiärresa som inleddes från Southampton den 12 april 1912. Efter ytterligare två anlop befann sig 1.310 passagerare, varav 230 från Norden, ombord samt 899 personers besättning. I boken beskrivs livet ombord för i huvudsak de nordiska passagerarna. Man får även veta att fartygets telegrafstation fick mottaga flera varningar om isberg från andra fartyg som befann sig på Nordatlanten. Ombord skärpte man ut-

kiken efter isberg och man konstaterade även att både luft- och vattentemperaturen föll snabbt. Trots detta gick man fortfarande med full fart. Det var nu den 15 april och boken beskriver vidare hur man siktade isberg och hur befälet reagerade inför detta. Trots att man slog full back och försökte gira undan var kollisionen oundviklig. Isberget slet upp 90 meter av fartygets bordläggning och vattnet forsade snabbt in.

I kapitlet *Undergång* beskrivs vad som hände ombord efter kollisionen. Tack vare en mängd citat från efterlevande blir beskrivningen levande. För befälet stod det snabbt klart att fartyget skulle komma att sjunka, eftersom så många sektioner i

fartygets skrov var vattenfyllda. Någon organiserad räddningsplan fanns inte. Tredje klass passagerarna hindrades till en början från att komma upp till livbåtarna på båtdäck. Livbåtarna sjönattes utan fullt antal personer i varje, eftersom befälet inte trodde att utrustningen skulle tåla full belastning. Vattentemperaturen var -1/2 grad C så chansen att överleva i vattnet var minimal. Två timmar och tjuugo minuter efter kollisionen sjönk "Titanic" på 3.800 meters djup.

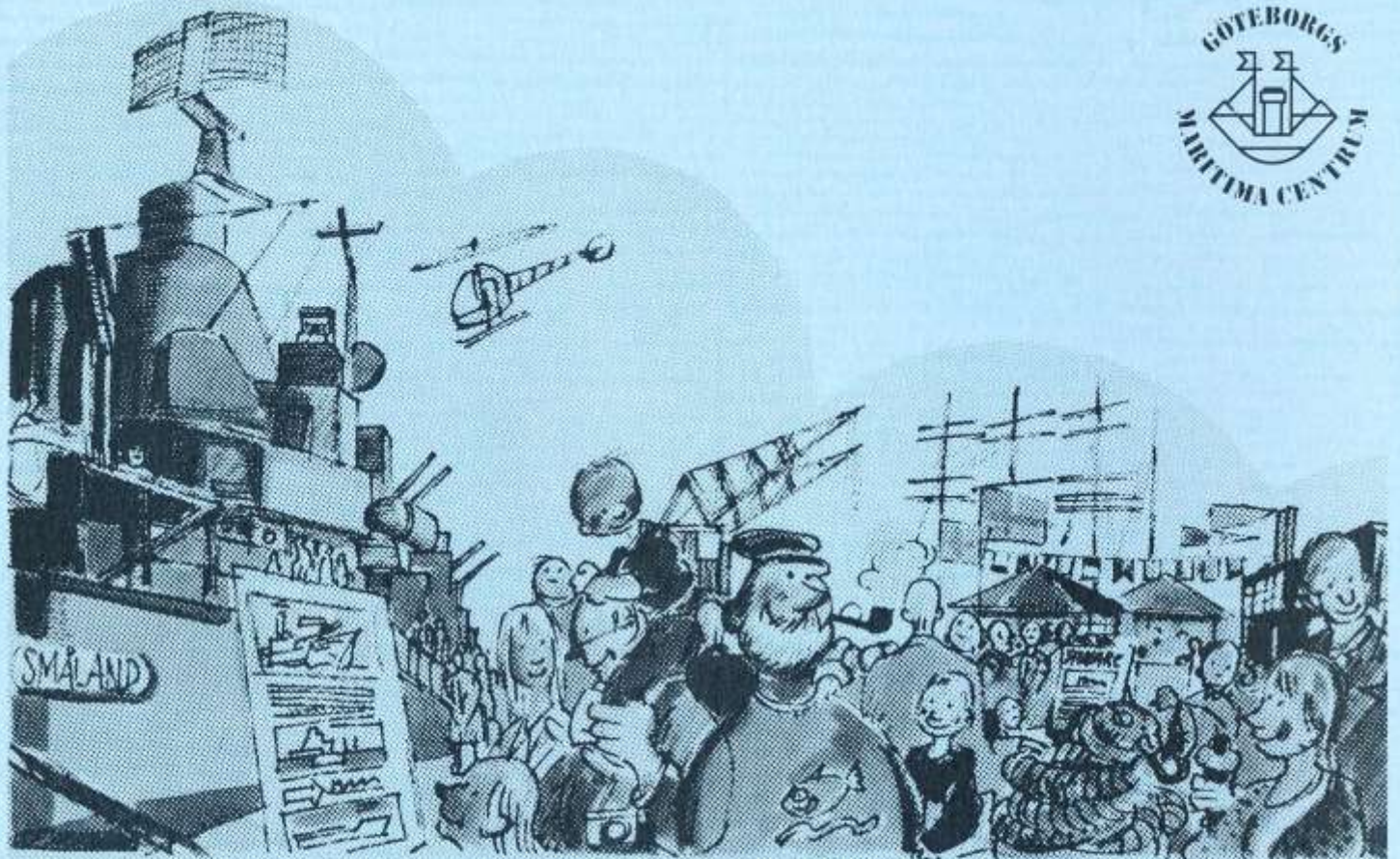
Boken beskriver vidare vad som hände med de som räddades. Totalt räddades 711 av de 2.209 ombordvarande. Vidare beskrivs sjöförklaringsarna som hölls både i USA och England.

Ett flertal expeditioner har under årens lopp försökt att finna fartyget. Detta lyckades först 1985 och året därpå kunde man fotografera det svårt förstörda fartyget.

Andra avdelningen av boken innehåller en faktadel med tekniska uppgifter om fartyget samt bl a en passagerarlista med beskrivning av de nordiska passagerarna. Vidare finns bl a förteckningar över all litteratur som givits ut om "Titanic".

Boken är på 296 sidor och innehåller cirka 250 fotografier av mycket hög klass. Många av interiörbilderna är dock tagna ombord i "Olympic", som var först klar och därmed fick störst publicitet.

Bokhandelspris ca 116 kr.



VÄLKOMMEN TILL GÖTEBORGS MARITIMA CENTRUM!

ÖPPET: 29 april-28 maj lörd-sönd 11-17
29 maj-3 sept dagligen 11-17
4 sept-1 okt lörd-sönd 11-17

Midsommarafton stängt

Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum
Lilla Bommen, Göteborg
Telefon 80 42 10