



ÅNGBÅTEN Årg 46 • Nr 2 2010 • 137

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 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, bertilb@bertilb.se  
Martias Jarlstedt, Asplyckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,  
martias@jarlstedt.com

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Froggsvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2010 är 150 kronor.

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

Adressändringar meddelas till Kerstin Lud, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg,

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litotrapid Media AB 2010.

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2010 är 150 kr, Pluggräs 62 16 06-3, bankgiros 673-68 62.

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

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

Kassör: Ove 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. Vinterappagting vid Skoppöbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära turar med FARJAN 4 utgår från Hjulstället vid Residensöarna.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0706-59 50 60.

## Innehåll Ångbåten 137

Försalongen	2	Vinterarbeten i maskin 2009-2010	11
Ordföranden har ordet	3	Båtar runt omkring	12
Ångbåtsturer med BOHUSLÄN 2010	4	Aktuellt från FARJAN 4	13
Förköp av biljetter genom Ticnet	5	Svenskbyggda ryska ångträlare-del 2	14
Minnesord	6	En tragedi på Tjurpannan	18
Några bilder från Panamakanalen	7	Norrbavsråkan i Gullmaren	19
Rapport från däcksgänget	10	Räbbehuvuds fyr återtänd	20

## Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 137!

Förutom artiklar om fjärran kanaler, ryska ångträlare, arbeten ombord, räktärning, en återtänd fyr och färliga farvatten presenterar vi sommarens turer tillsammans med årets nyhet: bokning och förköp på nätet genom Ticnet.

Med detta nummer av tidningen medföljer programmet Ångbåtsturer 2010. Läs programmet och följ med ombord i ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4!

Men det finns fler ångbåtar att upptäcka! Sveriges Ångbåtsförening ger varje år ut Ångbåtstidtabellen där alla Sveriges ångbåtar finns med. Tidtabellen finns på turistbyråerna men även på nätet: www.steamboatassociation.se

Det finns också intressanta museer att upptäcka! 343 arbetslivsmuseer finns i årets katalog över Arbetsamma museer. Katalogen finns på turistbyråerna men även på nätet: www.arbetsam.com

Ha en bra sommar och hör gärna av Dig till oss!

REDAKTIONEN

## Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåten's intresseområde. Bifoga gärna illustrationer.

Till Ångbåten Nr 3 2010 (138) vill vi ha manus senast 6 september 2010.

## Omslaget

Bland de populära söndagsutflykterna i augusti gör ångaren BOHUSLÄN varje sommar en tur till Hårön i Kyrkosund. Här finns både klippor och grönska.  
Foto Bo Starmark 9 augusti 2009

Ångbåten Nr 2 2010

## Ordföranden har ordet

Ångbåtsvinn!

Välkommen till värnumret av Ångbåten! Du får också sommarens turlista bifogad, så sätt igång att planera Dina resor. Observera att slutmålet för årets långa kustresa är TanumStrand, där vi kommer att göra resor i den vackra skärgården både lördag och söndag. Det finns möjlighet att boka övernattnig på TanumStrand för den som så önskar.

Nytt för i år är att även Sällskapet Ångbåten har gått över till att biljetter kan bokas via Ticnet. Men Du kan även, som vanligt, köpa biljett vid landgången, före avgång.

Jug vill påminna alla som har förköpsbiljetter att Ni måste infinna Er vid landgången senast femton minuter före avgångstiden!

BOHUSLÄN ligger i skrivande stund vid Gottenius varv för vårutrustning. Det jobbas flera dagar i veckan med allehanda göromål och jag är glad och tacksam över att det finns så många som ställer upp. Även ombord i FARJAN 4 jobbas och fejjas det. Båda fartygen skall ju vara klara för premiärtur 1 maj.

Vi har redan många beställningsturer bokade för BOHUSLÄN, vilket är glädjande. Många kunder återkommer år efter år och det måste vara ett bevis på att fartyg och besättning är populära.

Nu finns sommarens resor uppsatta i besättningspärmen ombord, så det är fritt fram att boka in sig, om intresse finnes. Ju tidigare det fylls på med namn, desto gladare blir Er ordförande.

Vid Stenpiren kommer vi i år att få en berömd granne. Ostindiefararen

GÖTHEBORG kommer att ligga på pirens västsida från midsommar till mitten av augusti. Detta innebär säkert att många intresserade turister och göteborgare kommer att besöka Stenpiren. Det är även bra reklam för oss!

I slutet av juli deltar vi i den norska bogserbåten STYRBJÖRNS hundraårsfirande. Det är den 25 juli exakt 100 år sedan denna ångare levererades från Götaverken till Grängesbergsbolaget för att göra tjänst i Narviks malmhamn. STYRBJÖRN är nu renoverad och har kvar både sin koleldade ångpanna och sin ångmaskin i original. Kom gärna ned till vår kaj och delta i firandet.

Till den aktiva besättningen sänder jag som vanligt uppmaningen att kontrollera läkarintyg och behörigheter så att dessa är gällande. Till respektive läkare skall ni meddela att ni vill ha intyg för begränsad fart och att detta intyg då skall gälla i fyra år.

Det är en härlig tid nu, just innan säsongen börjar. Jag ser fram emot att få träffa er alla återigen, både passagerare och besättning. Ni är alla hjärtligt välkomna ombord!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CREMONESE  
ORDFÖRANDE

## Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren i Göteborg  
måndagen 14 juni 2010 kl 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson  
Ordförande

Välkommen att köpa andelar i ångaren BOHUSLÄN vid årsstämman!

## Årsmötet 2010

Vi vill redan nu passa på att kalla medlemmarna i Sällskapet Ångbåten till årsmöte

lördagen den 30 oktober 2010  
kl. 12.00 i Sjömanskyrkan,  
Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar översändes med senare nummer av Ångbåten.

Ev. motioner skall enligt stadgarna vara Sällskapets styrelse tillhanda senast den 1 oktober 2010.

STYRELSEN

## Ångbåtsturer

Programmet för ångaren BOHUSLÄN och FARJAN 4 medföljer detta nummer av Ångbåten. Flera exemplar kan fås ombord, i låda på Stenpiren samt i turistbyråer i Bohuslän och Göteborg med omnejd.

# Ångbåtsturer med BOHUSLÄN 2010

Kvällstureerna i Göteborgs skärgård går alla onsdagar i juni, juli och augusti samt dessutom 1 och 8 september. Avgång från Stenpiren i Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar.

Den första söndagsturen går redan på nationaldagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10.00 till Klädesholmen med återkomst 19.30. På Klädesholmen firas Silens dag. Årets sill har smak av senap och maltrwhisky!

Nästa resa är en kusttur söndagen 27 juni med BOHUSLÄN från Lysekil till Göteborg. Buss ansluter på morgonen från Göteborg och på kvällen från Göteborg.

Träbåtsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 3 och 4 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag kl. 10.00 och återresan sker med abonnerad buss från Skärhamn med återkomst till Göteborg 18.30.

På söndag går abonnerad buss från Göteborg kl. 10.30 till Skärhamn. BOHUSLÄN går från Skärhamn 16.00 och kommer till Göteborg 19.30.

Lördagen 3 juli gör BOHUSLÄN en tre timmars rundtur från Skärhamn kl. 17.00. Söndag 4 juli gör BOHUSLÄN turen runt Tjören från Skärhamn kl. 11.00 och med återkomst 15.00.

Ännu en resa till Klädesholmen går söndagen 11 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 och är tillbaka 19.30. Denna dag anlöps inte Marstrand på grund av segeltävlingen Match Cup.

Sommarens längresa längs kusten går mellan 15 och 20 juli. Som vi tidigare nämnt avkortas resan till TanumStrand.



*Bohuslän av passerar Satekanalen.  
Foto Ingolf Ibenhard Benjaminson 2009*

I många år har vi ju gått till Strömstad med kryssningar in i Idefjorden.

Torsdagen 15 juli går BOHUSLÄN från Göteborg till Lysekil. Marstrand anlöps och på Gullholmen görs ett två timmars uppehåll. Buss ansluter för återresa till Göteborg.

Fredagen 16 juli fortsätter BOHUSLÄN från Lysekil till TanumStrand, söder om Grebbestad. Kungshamn, Hunnebostrand och Ulebergshamn anlöps på resan. Buss ansluter för återresa till Lysekil.

Från TanumStrand gör BOHUSLÄN rundturer under lördag och söndag 17 och 18 juli med trefimmars rundturer kl. 12.00 och 17.00 båda dagarna.

Måndagen 19 juli går BOHUSLÄN från TanumStrand kl. 11.00 till Lysekil. Under resan anlöps Ulebergshamn, Hunnebostrand och Kungshamn. Buss ansluter för återresa till TanumStrand.

Tisdagen 20 juli fortsätter BOHUSLÄN från Lysekil kl. 12.00 till Göteborg. Vi gör ett två timmars uppehåll i Marstrand och är i Göteborg kl. 19.30. Anslutande buss på morgonen och kvällen från Göteborg.

Under längresan ansluter 100-årsfirande STYRBJÖRN, den norska ångbogeraren från Oslo, och följer med till Göteborg. STYRBJÖRN byggdes 1910 vid Göteborgs Nya Verkstads AB (senare Götaverken).

Även norska BØRØYSUND kommer till Göteborg i samband med jubileet lördag 24 och söndag 25 juli. Vi planerar några rundturer med BOHUSLÄN och förhoppningsvis får vi sällskap av både STYRBJÖRN och BØRØYSUND.

Turerna annonseras på vår hemsida och i Göteborgs-Posten tisdag 20 juli.

Under augusti gör BOHUSLÄN de sedvanliga söndagsutflykterna: 1 augusti till Skärhamn, 8 augusti till Härön, 15 augusti till Marstrand och 22 augusti till Skärhamn. Avgång från Göteborg kl. 10.00 och med återkomst 19.30. Marstrand anlöps på turerna.

Söndagsutflykterna avslutas traditionellt 29 augusti med resan till Repslagsmuseet i Älvängen. Denna dag gör BOHUSLÄN även en rundtur på Göta älv från Älvängen.

INGVAR KRONHAMN

*Ångbåten Nr 2 2010*

# Förköp av biljetter genom Ticnet



*Följ med på våra turer med ångaren BOHUSLÄN i den bohuslänska skärgården! På fördäck sitter man på första parkett när vädet är fint.  
Foto Ingolf Ibenhard Benjaminson 2009*

Styrelsen för Sällskapet har beslutat att under säsongen 2010 sälja förköpsbiljetter genom bokningsföretaget Ticnet i stället för, som tidigare, hos de olika turistbyråerna.

Det finns flera anledningar till detta men främst är det för att förbättra möjligheterna till förköp för våra resenärer och för att vi skall ha bättre överblick över bokningsläget men även av ekonomiska skäl.

Förköp kan som tidigare göras av rundturbiljetter, tur- och returbiljetter på söndagsutflykter samt tur- och retur-

biljetter med båt och buss på kusturer.

Biljetterna kan köpas på flera olika sätt:

- Boka och betala på internet på [www.ticnet.se](http://www.ticnet.se) och hämta ut biljetterna hos valfritt ATG- eller Ticnetombud. Sök på "Bohuslän".
- Boka och betala på internet på [www.ticnet.se](http://www.ticnet.se) och skriv ut biljetten själv. Sök på "Bohuslän".
- Gå in på Sällskapet Ångbåtens hemsida, [www.steamboat.se](http://www.steamboat.se) och via länken i turlistan vidare till den resa man vill boka.

- Gå in till valfritt ATG- eller Ticnetombud och köp biljett på plats.
- Ring Ticnet på 0771-70 70 70 och beställ biljett för senare avhämtning hos valfritt ATG- eller Ticnetombud (kan även göras på engelska).

ATG-ombud finns på ett stort antal platser i landet (fler än 100 bara i Göteborgsområdet).

Ticnet tar en serviceavgift för varje biljett. För att våra resenärer inte skall drabbas av denna sänker vi biljettpriserna vid förköp, så att de inte blir högre än 2009. På priset i turlistan för alla förköpta biljetter är därför Ticnets serviceavgift inkluderad och visar därför den verkliga kostnaden för resenären. Det är också det pris som gäller för biljettköp vid landgången.

Medlemmar i Sällskapet Ångbåten reser ju för halva priset på kusturer och söndagsturer. Biljetter till dessa turer kan också köpas i förväg genom Ticnet på samma sätt som ordinarie biljetter, men man betalar endast halvt pris. Det är då viktigt att ha med medlemskortet, som skall uppvisas tillsammans med biljetten vid ombordstigning.

Observera att de förköpta biljetterna skall uppvisas 15 minuter före avgång för att man inte skall riskera att gå miste om plats ombord.

Vi tar tacksamt emot synpunkter på hur detta kommer att upplevas av våra medlemmar och resenärer, per brev, e-post till [info@steamboat.se](mailto:info@steamboat.se) eller telefon 031-701 77 54.

ROLAND LINDBERG

# Minnesord

Sällskapet Ångbåten har under det gångna halvåret förlorat flera goda kamrater, som betytt mycket för oss ombord och för våra fartyg. I detta ögonblick sörjer vi Barbro Johnson, Gunnar Björnhag, Ralph Grundell, Lars Westin och Lennart Wikström.

## Barbro Johnson

I mitten av mars nådde oss budet att Barbro Johnson avlidit efter en lång tids sjukdom. Barbro började arbeta inom intendenturen för snart femton år sedan. Hon fann sig väl tillrätta.

När så befatningen som befraktare blev ledig antog Barbro den utmaningen och skötte all beställningstrafik med den åran.

När maken Claes blev pensionär började de dela på detta viktiga vär, som de sedan skött ihop. De senaste åren deltog Barbro sporadiskt. Hon bet ihop och kämpade på, trots att hon var trött emellanåt.

Nu har Claes lovat att fortsätta det ansvarsfulla arbetet med beställningstrafiken, vilket vi är tacksumma för.

Vi ombord saknar Barbro och tankarna går naturligtvis till Claes och sonen Michael i denna svåra tid.

Tack, lilla Barbro, för Dina stora insatser för BOHUSLÄN!

BENGT CREMONESE

## Gunnar Björnhag

var ombord sedan länge. I maskin tjänstgjorde han med bravur ofta tillsammans med Bengt Fors. Kunnighet och ackuratess vid manövrarna var

honnörsord för dessa två. Inbland hade vi på bryggan intrycket av att svarsvisaren på maskintelegrafan nästan rörde sig parallellt med manöverhandtaget, så snabbt-svarade Gunnar!

Det ska också sägas att det knusslades samtidigt inte på ångan utan BOHUSLÄNS maskineri fick visa vad det dög till. Inbland var det på vippen att säkerhetsventilerna lättade och ibland drog BOHUSLÄN upp den där häckvägen, som kommer vid färter över 11,5 knop... Nu har Gunnar slagit Vål i Maskin för gott. Ombord värdar vi minnet av en riktig Maskinist.

## Ralph Grundell

har betytt oerhört mycket för Sällskapet Ångbåten. Utan honom hade vi aldrig kommit från kaj. Han var med oss övriga sex med Ingvar Kronhamn i spetsen, vilka i tidernas begynnelse träffades på Industrimuseet under Åke Åbergs beskröm och grundade Sällskapet Ångbåten.

Ralphs orubbliga lugn, enorma kunskaper och stora förmåga att i krångliga bestämmelser utläsa vad som *inte* stod där, var till ovärderlig nytta. Han tvekade aldrig att ingripa när något var felaktigt eller när någon byråkrat försökte sätta käppar i hjulen.

Tillsammans med sextioalets föregångsnamn som Carl-Erik och Ulla-Britt Boström, vår förste skeppare kapten Urbult, Sven-Hugo Bengtsson, Sven och Mary Fajersson, Jan Nordöen, Stefan Forsblad och andra har han för alltid funnit sin plats ombord.

## Lars Westin

han endast vara ombord hos oss under en handfull år. Han kom en dag helt stillsamt och meddelade lika stilla att han ville stanna hos oss. Kanske inte den allra mest hörbara ombord skaffade han sig omgående stor respekt genom sina kloka och humoristiska inlägg.

Alltid beredd att hjälpa andra, begåvad med en stillsam humor, som gjorde vakten tillsammans med honom till något att längta efter. Ett hårt pass vid diskmaskinen efter en stor middag, en arbetsam töen på backen med många tilläggningar – allt gick lugnt och sansat till när Lars var där. En frivakt vid den goda måltiden i mässen var något att se fram mot när vakten delades med Lars.

## Lennart Wikström

"Vicke", vem minns inte vår alltid glade, omtänksamme och vitsige båtsman? Där Vicke var, där frodades de glada skratten, göteborgshumorn, men också skicklighet i att manövrera förspringet i alla situationer. Han var Båtsman med stort B.

Lite till mans försökte vi nog ibland sno till oss skötseln av förändan blott och bårt för att få jobba ihop med Vicke på fördäck. Visst, ibland kom nog förändan ut lite sent beroende på att tjänstgörande hade fullt sjå att hålla sig för skrätt, när Vicke drog på för fullt bland passagerarna och måste "röja" lite för spring och landgång.

Tack för god vakt. Vi glömmer er aldrig.

BO STARMARK

Ångbåten Nr 2 2010

# Några bilder från Panamákanalen

I Ångbåten nr 136 (nr 1 2010) skrev Rune Hildén om sin första resa till sjöss. Han berättade bland annat om passagen av Panamákanalen. Här berättar Ove Iko om kanalen och visar foton som hans pappa tog 1934.

## En lång början

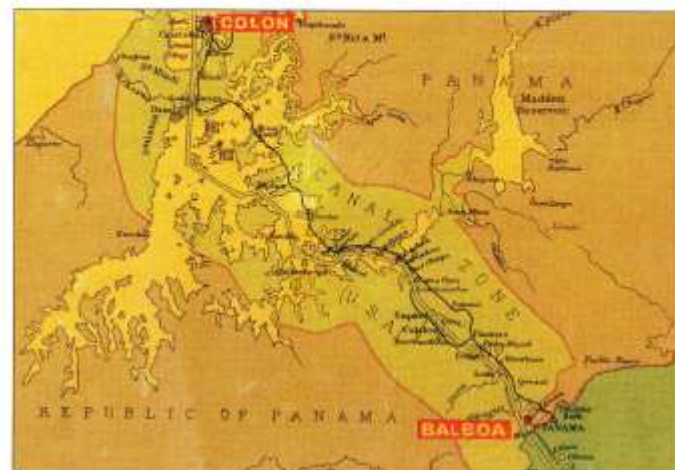
Karl V av Spanien lär 1534 ha föreslagit en kanal genom Centralamerika för att underlätta resor till de spanska besittningarna i Stilla havet. Idén ansågs omöjlig – då.

På 1800-talet blev USA intressent i Panamánäset och man började bygga en järnväg tvärsöver näset. Påskyndad av guldruschen i Kalifornien blev järnvägen färdig 1855.

Efter det lyckade Suezkanalbygget startade fransmännen 1880 ett kanalprojekt genom den dåvarande colombianska provinsen Panamá. Projektledare var Ferdinand de Lesseps, mannen bakom Suezkanalen. Gustave Eiffel, med tornet, fanns också med i projektet.

Fransmännen försökte bygga en kanal utan slussar. På grund av svårigheten med en kanal i havsnivå och den stora dödlighet i tropiska sjukdomar som drabbade arbetarna, fick projektet läggas ner 1893.

President Theodore Roosevelt, han som gav namn åt teddybjörnen, såg till att USA fortsatte 1904 där fransmännen slutat. I spelet ingick att USA 1903 hjälpte Panamá till självständighet i utbyte mot en 8 km bred landremsa på ömse sidor om kanalen, den så kallade kanalzonen.



Panamákanalen och kanalzonen på en "bunkringskarta" från 1939. Sådana kartor delade ojeboleggen ut till maskinbefier och rederiinspektörer.

Amerikanarna började med att bekämpa gula febern och malarian i området. Därefter projekterade man och byggde den nuvarande Panamákanalen med slussar.

Kanalen blev färdig 1914. Bland svenska insatser kan nämnas stora skruvar till slussarna från Trollhättans Mekaniska Verkstad (senare NOHAB), ellok från ASEA för att dra fartygen genom slussarna, och AGA-fyrar för navigeringen i kanalen.

## Panamákanalen

Panamákanalen går från Colón vid

Karibiska sjön till Balboa vid Stilla havet. Men Colón ligger väster om Balboa, så resan västerut från Atlanten till Stilla havet går österut! Panamánäsets krökning gör nämligen att kanalens riktning är ungefär nordväst-sydost.

Inklusive de långa vägbrytarna i norra ändan är kanalens totala längd 82 km. En kanalpassage kan ta 7-8 timmar.

I kanalen ligger den konstgjorda Gatínsjön, vars yta är 26 meter över havsnivån. Hit upp kommer fartyg från norr via tre slussar. En 13 km lång grävd stricka, Gaillard-skärningen, går genom vattendelaren Culebrabergen. Åt söder



leder en sluss i Pedro Miguel ner till den konstgjorda Mirafloressjön, 16,5 meter över havet. Ytterligare två slussar tar fartygen ner till Stilla havets nivå.

Slusskamrarna är 305 m långa och 33,5 m breda, med tröskeldjupet 12,5 m. Alla slussar har två parallella slusskamrar, så att fartyg kan mötas eller "köra om" varandra i slussarna. Slussmätten har gett upphov till begreppen *panamax-fartyg* för den maximala storleken i kanalen och *post-panamaxfartyg* för fartyg som är för stora för kanalen.

### JOSEFINA THORDÉN

Min pappa Boris Iko seglade under åren 1932-36 i tankern JOSEFINA THORDÉN. Hon levererades från Eriksberg i mars 1932 och var Gustaf B Thordéns<sup>1</sup> första nybygge. Hon var också under 1930-talet Finlands enda stora tankbåt på nästan 10 000 tons dödvikt.

<sup>1</sup> Gustaf B Thordén hade före andra världskriget sin rederiinriktelse i Finland. Vid krigsutbrottet flyttade han tillbaka till Sverige och fortsatte verksamheten i Uddevalla.

*Övre bilden  
Josefina Thordéns i övre slussen i Miraflores-slustrappan på väg söderut till Stilla havet.*

*Nedre bilden  
Foto från Gaillard-skärningen genom Culebra-berget.*



Min pappa mönstrade på som II maskinist<sup>2</sup> vid leveransen. Han fick vikariera som I maskinist, dvs *chief*, några gånger innan han blev ordinarie *chief* 1935.

JOSEFINA THORDÉN var tidsbefraktad på fem år av Nobel-Standard (senare Esso, numera Exxon Mobil). Under dessa år transporterade hon bensin och någon gång bränslen över Atlanten eller genom Medelhavet.

De vanligaste lastningshamnarna var Baton Rouge i Louisiana i USA, Aruba i Nederländska Antillerna, och Constanta i Rumänien. Ätminstone en gång gick hon genom Panamakanalen och hämtade sin last i Talara i norra Peru.

De flesta lasterna gick till Åbo och Helsingfors, men också till andra nord-europeiska hamnar. Även franska och italienska Medelhavshamnar syns i positionslistorna – och i vår familjs fotoalbum.

På resan till Talara hösten 1934 tog pappa 14 foton vid passagen av Panamakanalen. Här återges några av de intressantare som visar passagen genom slussarna.

### I slussarna

Fartygen styrs och dras genom slussarna av elektriska lok, "mulor", som går på

<sup>2</sup> I slutet av 40-talet "upgraderades" maskinistbefattningarna i Finland och Sverige så att I maskinisten blev maskinchef och II maskinisten blev I maskinist, osv. På bryggan ändrades terminologin på liknande sätt så att I styrman blev överstyrman, osv.



*En ASEA-mula bromsar Josefina Thordéns på väg ned i en slustrappa. På bilden skymtar man även rälsen vid parallellslussen och vatturspjåret i mitten.*

räls med kuggstång mellan skenorna. Normalt används två lok som drar och två lok som bromsar och styr. Det kan förekomma att fartyget får hjälpa till med sitt maskineri för framdriften. För större fartyg används flera lok för att dra och styra.

I slustrapporna finns ett spår längre ut på varje yttersida av parallellslussarna för lokens returkörning. Mellan parallellslussarna är det ett gemensamt spår för returkörningen.

### Panamakanalen idag

Någon gång på 1960-talet ersattes de gamla ASEA-mulorna av modernare Mitsubishi-lok. Ett exemplar av den gamla sorten står uppställt vid kanalen.

År 1977 beslöts att successivt överföra ansvaret för kanalen och kanalzonen till republiken Panama. År 2000 var detta fullföljt, kanalen blev panamansk och därmed försvann kanalzonen som begrepp.

Planer finns nu för ombyggnad av Panamakanalen med större slussar i nya sträckningar för att möjliggöra passage även för post-panamaxfartyg.

OVE IKO

Där inget annat anges är bilderna tagna av Boris Iko hösten 1934.

### Några referenser

Nationalencyklopedin: *Panamakanalen*

Svensk uppslagsbok, 1951 års upplaga: *Panamakanalen*

www.panacanal.com hemsida för *Autoridad del Canal de Panamá (ACP)*

<http://sv.wikipedia.org>: Wikipedia innehåller artiklar och bilder på många språk om Panamakanalen

## Rapport från däcksgänget

Efter en god seglingssäsong 2009 förhalade vi i början av oktober till Gotenius Varv, där sommarutrustningen togs iland. Med varvskranens hjälp fördes sedan all vintermateriel ombord och fartyget kläddes in i sina presenningar.

I byssan började arbetet med att rensa utrymmet bakom fläktens filter. Här samlas under en säsong åtskilligt med fett och med tiden innebär detta en ökande brandfara, så här rensades noga. Ett tidsödande arbete som krävde sin man! Fläktutsaget ändrades något för att passa den nya fläkt vi monterade förra vintern.

Mathissen mellan byssan och pentryt på övre däck har på senare tid kärvat och blivit trög, såväl i uppgående som nedgående rörelse. För att komma åt den enkla mekaniken – hjul med draglina och motvikt – måste en hel del panel både i byssan och i pentryt lossas. Detta gjordes mycket försiktigt för att i möjligaste mån spara den ursprungliga materielen främst uppe i pentryt.

När vi förhalar till varvet i slutet av mars, kommer hisstrumman att förses med ny och heltäckande plåtklädsel. Dragmekaniken förnyas och förhoppningsvis kommer denna lilla praktiska mathiss att bli betydligt mer lätthanterlig än tidigare. Så återstår det tidskrävande arbetet med att återuppbygga all panel. Därefter blir det målning och lasering till ursprungligt skick.

Vid våra "öppna" seglingar med passagerare på söndagar och onsdagskvällar bildas ofta en lång kö till den enda damtoaletten. Ett återkommande och knappast acceptabelt problem. Vi bygger



Artikelförfattaren i laseringstagen.

Foto Bo Starmark

nu om den befintliga besättningstoletten på förkant huvuddäck till en extra damtoalett. I det tämligen rymliga duschrummet för besättningen sätts en ny toalettstol in.

Rördragningen i det underliggande lastrummet gick bra att ordna. Förbättring av durken i duschrummet gjordes och det hela ser bra ut. Dock uppstod en del problem med anslutning och tätning, vilket orsakade åtskilligt efterarbete. Till att börja med byte av rörböjar och packningar och slutligen med att helt radikalt byta till en annan modell av toalettstol. Med mycket arbete och en del tekniska finurligheter löstes allt till slut. Återigen ett fall, där det i vår ångare inte alltid är "bara att göra", utan det stundom också tillströter helt oväntade situationer! Anpassningen till nutida standardmätt är ju – som bekant – nära nog obefintlig.

Några bord i salongerna har setts över och ytorna har fräschats upp. Dubbeldörren till matsalongen har justerats och går nu åter att låsa.

En däcksplanka på babords promenaddäck hade rötskadats och byttes ut under varvsuppehållet samt betsades och oljades. Läckor kring skylights på båtdäck har tätats. Så har vi som vanligt varit sysselsatta med det vanliga underhållsarbetet såsom målningsbättringar i interiörerna, översyn av stormluckorna till fönsterventilerna och mycket annat. Småarbeten finns ständigt och när seglingssäsongen börjar, är det säkert ett och annat som inte hunnits med.

När dessa rader skrivs, i mitten av mars, är det fortfarande alltför kallt och fuktigt för att påbörja yttre arbeten såsom oljning av all teak relingar, bänkar, skott och däck, men så snart vårsolen skiner, blir det bråttom och då, om någonsin, behövs många flitiga och glada arbetsdeltagare.

Allmänt kan sägas, vad däckarbetena beträffar, att denna vinter förflöpt betydligt lugnare än den föregående, då vi ju hade många ombyggnads- och återställningsarbeten på gång efter den omfattande pannisoleringen.

Denna vinter har vi också haft tid till ett angenämt och kamratligt umgänge under våra kaffestunder på arbetsdagarna tisdag och torsdag. Dessutom har vi ofta bjudits på varm och mycket god mat, då några av våra käcka flickor i Sällskapet ställt upp och skämt bort oss.

Vi ser fram mot en ny seglingssäsong och hälsar våra passagerare varmt välkomna ombord i en fräsch ångare.

CHARLES S. DE SERVES

Ångbåten Nr 2 2010

## Vinterarbeten i maskin 2009-2010

När vi nu genomlevt den kallaste och snörrikaste vintern på länge börjar våren så sakta anas. Det har varit god närvaro av maskinfolk denna vinter. Ibland har det varit riktigt trångt i maskinrummet och det lovar ju gott för framtiden.

Det innebär ju också att vi har hunnit med en hel del förebyggande underhåll. Det största jobbet vi gjort i vinter är en fortsättning av arbetet från förra vintern med kondensorn. Till- och avloppsdelarna, som är av gjutjärn, var svårt anfrätt av saltvattnet och har nu varit iland för renovering med beläggning av insidan med ett tvåkomponentsmaterial, som skyddar mot vidare frätning.

Vid provtryckning av kondensorn visade det sig att två eller tre tuber läckte. Vi märkte ju i somras att vi hade lite för hög salthalt i pannvattnet. Skadorna har sannolikt uppstått när vi gjorde rent tuberna förra året. De är sköra för de har nog suttit där sedan båten var ny.

Några tuber läckte även i infästningarna i gavlarna. Sammanlagt har sju tuber tagits ut och gavlarna pluggats. Eftersom det är cirka 740 tuber i kondensorn, kommer det inte att märkas på effekten. Men vi får nog förbereda oss på att byta alla tuberna inom de närmaste åren. Det blir ett omfattande och komplicerat jobb.

Pannan har rengjorts, provtryckts och klassats i vanlig ordning, ett antal ventiler har packats om och säkerhetsventilerna har varit iland för översyn, alla brännarna har setts över minutöst.

Matarvattenpumpens ventilpaket har

bytts ut mot ett nytt som vi har i reserv och det gamla har renoverats. Samtliga ventiler i ventilådorna på sug- och trycksidan till donkeypunkten har överhålls och slipats. De är 14 stycken.

På huvudmaskin har vi sett över ramlager nr 1, 2, och 3. De var bra och vi krysskavde bara underhalvorna för att få lite oljefickor. Spelet på excenterarna på medeltryckaren har justerats. Tätningsskivan på medeltryckarens kolvstäng har också demonterats, rengjorts och ringspänningen justerats.

Alla packboxar till ångmaskinerna till generatoren, pannfläkten, cirkulationspumpen och brandpumpen har packats om. Sliden på generatormaskinen som gått i nio säsonger, läckte under senaste sommaren. Den har nu belagts med nickelbrons och slipats till det mått som erhöles när loppet brotschats upp så slitkanten försvann eller ca 0,5 mm.

Här arbetar vi med hundradels mm. Spelet bör vara 0,04 mm eller ungefär som tjockleken av ett hårstrå. Även sliden på cirkulationspumpmaskin har genomgått samma procedur. Dessutom har vi tillverkat nya kolringar till denna maskin och justerat kolven för dessa.

Just detta med att tillverka kolringar tycker jag att vi har rätt att känna oss stolta över. När vi helrenoverade maskin för sju år sedan försökte jag få Daros kolringfabrik att tillverka ringar. Det kunde de inte åta sig så jag fick köpa ringar till en lastbilsmotor. De var några mm för stora så jag fick kapa dem lite i skarven. Detta gjorde att spänningen

blev för stor. Eftersom de var bara 4 mm breda slets de därför ned fort.

Nu i vinter skaffade jag en bit modulärt gjutjärn och min arbetskamrat från Metalock, Ulf Helsing, svarvade två ringar, 7,5 mm breda på vår gamla arbetsplats. Jag kapade upp skarven och spände ut dem genom att hamra dem invändigt med en kulhammare. Jag var lite osäker på om det skulle fungera men det ser ut att bli bra och när detta skrivs har vi provkört maskin med luft.

Vi kommer säkert att behöva fler kolringar och nu vet vi hur vi skall göra. Vi har också haft ett dunkande ljud i kopplingen mot pumpaxeln på denna maskin. Vi lossade kopplingen och vid indikering med magnetklocka, visade det sig, att maskin stod 0,5 mm för lågt i förhållande till pumpen. I kopplingen finns en medbringarskiva av halv hårt material som kallas *stulokan* och som skall ta upp mindre avvikelser. Denna var sprucken på flera ställen och en ny beställdes på RIMA. Vi justerade höjden med mellanlägg och vid provkörningen hördes inget dunk längre.

En ny hydroförling pump med likströmsmotor för drieskvatten har monterats i lastrummet. Den har vår elektriker Lars Scheutz skaffat genom sina kontakter. Han sköter också om all vår elektriska utrustning, "meggar" alla likströmsmotorer och ser till att de inte blir fuktskadade under vintern. Vi har 110 volt likström ombord och därför måste alla elektriska motorer vara för likström. Dessa är mycket känsliga för fukt. Dessutom är det mycket svårt, för att inte

säga omöjligt, att få tag på nya. Därför är det viktigt att de sköts med stor omsorg.

Många av våra besättningsmedlemmar har kontakter med gamla arbetsgivare eller andra bekanta som kan bidra med t.ex. lån av verktyg, material, goda råd, eller som en av mina kontakter sa "Jag skriver fakturan med den lilla pennan", vilket var detsamma som sponsring. Alla dessa ångbåtsvänner är ovärderliga för oss eftersom det inte finns några reservdelar att köpa till vår maskinanläggning, och just av denna anledning är det viktigt med förebyggande underhåll så att vi inte råkar ut för någon form av haveri.

En nymodighet i vinter är att vi har fått damskällskap, inte i maskin men väl i cafeteria. Vår gamle vän och maskinist Bengt Fors har mönstrat av. Han orkar inte vara med längre på grund av ålder och krämpor. Han var ju allas vår "mässkalle" under vintern och vi vill passa på att tacka honom för den fina uppassning vi fått under många år.

Nu har Ingrid och Rose-Marie åtagit sig uppgiften att förse oss med, inte bara kaffe och smörgås utan också varma soppor av olika slag, vilket mottagits med tacksamhet, speciellt denna kalla vinter. Då har det känts gott innanför västen med varm gulaschsoppa när man jobbat några timmar.

Stort tack skall Ni ha, flickor!

MATS DEMKER

## Båtar runt omkring

### VALÖ levererad



Styrsöbolagets nya passagerarfartyg VALÖ under provtur på Hyenfjärden 19 mars 2010. Foto Ole Mathias Aa

VALÖ är 27,00 meter lång, 8,40 m bred och har plats för 163 sittande passagerare. Med två dieselmotorer på vardera 749 kW är farten drygt 28 knop vid full last.

Styrsöbolagets nya snabbbåt VALÖ levererades från byggnadsvarvet Brödrene Aa i norska Hyen den 15 april. Samma dag inleddes hemresan och redan strax före midnatt den 16 april kom båten till Saltholmen.

Jämfört med nuvarande Styrsöbåtar representerar VALÖ ett helt nytt koncept: en katamaran i kolfiberarmerad sandwichkonstruktion. Detta ger en lätt och snabb båt som klarar 28,5 knops fart med full last.

VALÖ sätts i trafik från Saltholmen vid sommartidtabellens start den 20 juni. Den kommer främst att trafikera den långa linjen till Vrångö. Systerbåten RIVÖ levereras senare under sommaren.

### Ny ägare till gamla STYRSÖ

Vår norska kollega *Damskipsposten* rapporterar att gamla STYRSÖ, nuvarande HENRIK IBSSEN sålts för den symboliska summan av en krona av Skien-Dalen Skipselskap. Ny ägare är Thor Morten Halvorsen som äger anrika Dalen Hotel som ligger vid Telemarkskanalen slutbrygga vid sjön Bandak.

Den tidigare ägaren hade inte råd med den upprustning som krävdes för fartyget och valde att sälja och bara behålla VICTORIA, som gått på kanalen sedan den var ny 1892.

Den nye ägaren uppges satsa mellan 4 och 6 miljoner norska kronor på att rusta upp 103-åriga HENRIK IBSSEN. Den har i vinter legat i Tönsberg för översyn av skrov och Alphadieseln. Därefter vidtog det omfattande arbetet med att lägga ett helt nytt promenaddäck i oregon pine. Även huvuddäcket och båtdecket har fått lite nya däcksplank. Styrhytten har rivits och ersatts med en ny. Maskinrummet har fått förbättrad ljudisolering. De som är intresserade av arbetena ombord finner fyra kortfilmer på hemsidan [www.dalenshotel.no](http://www.dalenshotel.no).

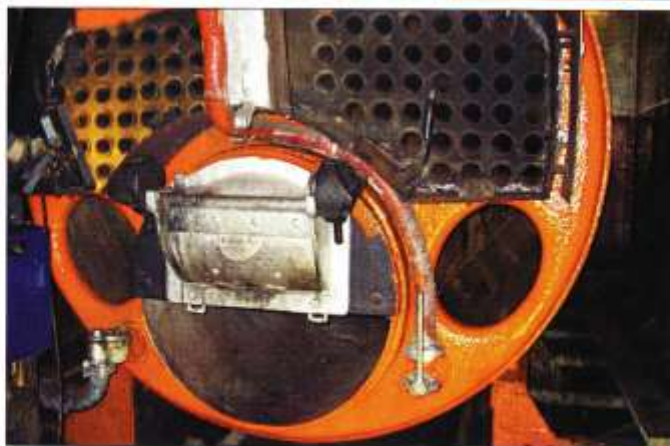
Det mesta ombord är ombyggt sedan Styrsöbolaget sålde STYRSÖ till Norge hösten 1992. Övre salongen är borta, Rör- och akterdäck är inbyggda till matsalar, styrhytten står på båtdecket, men den fina dammsalongen på akterdäck finns faktiskt kvar.

I sommar skall båten åter trafikera den 9,5 timmar långa kanal- och sjöturen mellan Skien och Dalen.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2010

## Aktuellt från FÄRJAN 4



FÄRJAN 4 har haft en lång vinter i isens grepp vid bryggan på Ringön. Eftersom det inte finns något riktigt värmesystem ombord är det bara de riktigt hårdhudade entusiasterna som klarar att få något jobb gjort ombord.

Maskingäret har med viss hjälp av däckarna lagt den mesta arbetstiden på att isolera om ångpannan. Det förberedande arbetet blev ganska omfattande. Först revs den gamla delvis rostskadade plåtklädseln och sedan den gamla isoleringen.

Pannan såg riktigt fin ut i avklätt tillstånd men behövde förstås rengöras. Därefter vidtog först ultraljudmätning i egen regi och sedan extern pannbesiktning med godkänt resultat. Pannan har därefter målats med flera lager blymönja på samma sätt som när den var ny 1920. Pannan fick därefter ny isolering och slutligen ny plåtklädsel.

I maskinrummet har några rostskadade ståldurkar ersatts med nya av samma mönster som originalet. I förpiken har trappan till däck reparerats och durkarnas underliggande vinkeljärn kompletterats. I salongen har fyra fönster på babords sida renoverats.

Den 1 maj planeras teknisk provtur och den 8 maj är det dags för årets första tur med passagerare.

GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Per Ahlqvist mäter pannmantelns undertryck. Foto Åke Karlsson  
Undre bilden: Framgången med eldrör och tuber. Foto Gunnar Söderberg

## Svenskbyggda ryska ångträlare – del 2

Ove Iko fortsätter här berättelsen om de ryska ångträlare som byggdes i Sverige enligt de avtal som upprättades 1946 och 1954. Ove ägnar speciell uppmärksamhet åt de fyra trälare som byggdes vid Uddevallavarvet där hans far var verksam och där han själv praktiserade vid denna tid.

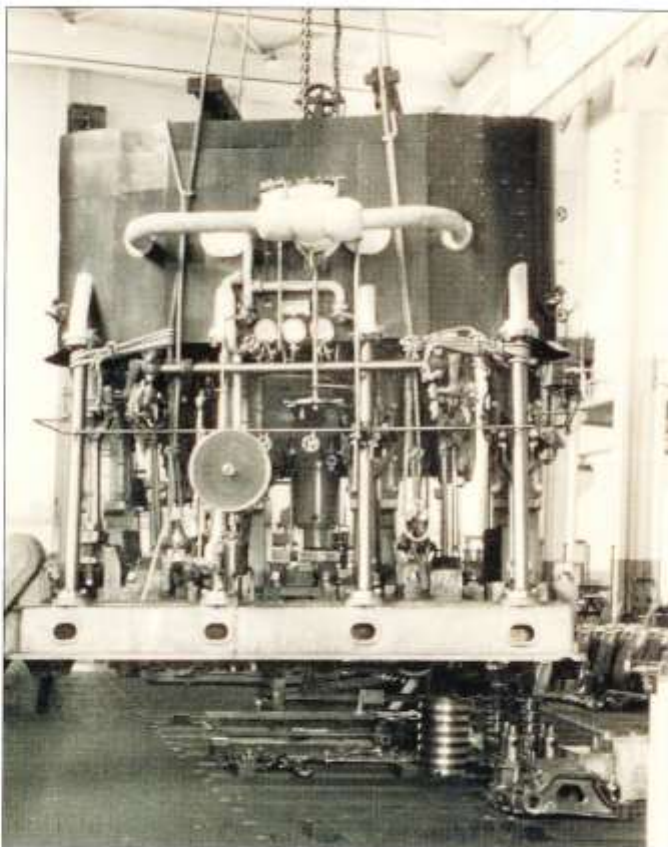
### Fredriksstads ångmotor

Fredriksstad Mekaniske Verksted grundades 1870 på Kråkerøy utanför Fredrikstad i Norge. Firman tillverkade från början maskiner för sågverksindustrin, men 1915 ändrades inriktningen mot skeppsbyggnad. Som mest arbetade 2500 personer på varvet. Det största fartyget, på 132 250 dwt, levererades 1976. Ändrade konjunktioner gjorde att varvet avvecklades 1988. Det ingick då sedan 1981 i Kvarner-koncernen.

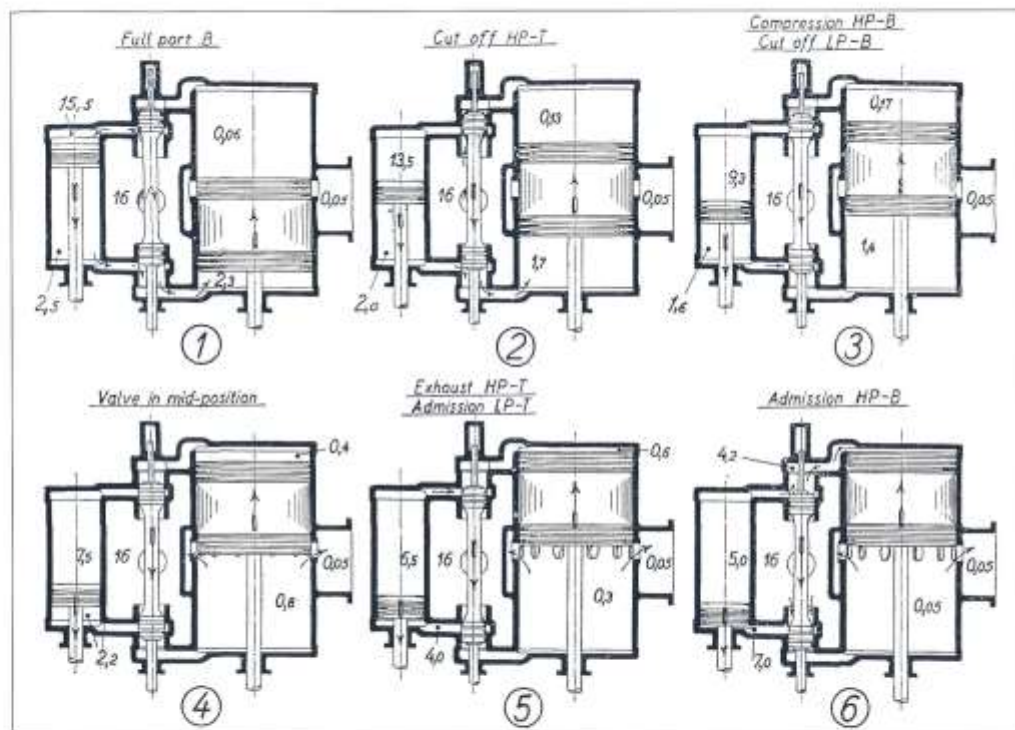
Den svenska ångaren C G THULIN, som levererades från Fredrikstad 1930, var den första som utrustades med en maskin av varvets speciella konstruktion, en ångmotor.

Fredriksstads ångmotor var en dubbelkompondångmaskin, en tvillingmaskin. Två högtrycksylindrar, en i var ända av maskinen, och två lågtrycksylindrar i mitten, var hopbyggda i samma cylinderblock.

Ånginsläpp och -utsläpp i HT-cylindern styrdes av en slid, som var placerad mellan HT- och LT-cylindrarna. Utsläppsångan från HT-cylindern gick direkt (utan mellanliggande receiver) som inloppsång till LT-cylindern, styrd av samma slid.



En ångmotor byggd på Lindholmen är färdig att lyftas ner i en trälare.  
Foto från Engöbergsparkivet



Sex steg av arbetscykeln i en högtrycks- och en lågtrycksylinder till en Fredriksstads ångmotor.

I steg 1 släpps ånga från slidskåpet (mellan cylindrarna) in på toppen av HT-kolven, som just har vänt i övre dödläget. Ångan från undersidan av HT-kolven strömmar till undersidan av LT-kolven, som har vänt i nedre dödläget. I de följande stegen rör sig HT-kolven neråt och LT-kolven uppåt.

I steg 6 har båda nått nedre, resp övre dödläget, och ångan strömmar ut till kondensorn genom slitsarna i LT-cylinderns vögg. Pilarna visar hur sliden och kolvarna rör sig, siffrorna anger ångtrycket i ata. Det behöver väl inte påpekas att HT-cylindern är den lilla till vänster och LT-cylindern den stora till höger?

(Brochyr från FMV)



Avloppsången från lågtrycks cylindern gick ut genom slitsar i cylinderväggen, mitt på cylinderns längd. På så sätt styrdes ångutsläppet av den långa kolven som ömsom släppte ut ången på översidan och ömsom på undersidan, genom samma slitsar.

LT-cylindern var därmed så kallade likströmscylindrar, dvs ången strömmade aldrig fram och tillbaka utan bara i en riktning, i detta fall från ena eller andra cylinderändan till avlopps-slitsarna på mitten. Detta gav jämnare temperatur på cylinderväggen och därmed mindre kondens. Genom värmining av cylinderlocken med ånga minskades kondensationen ytterligare till förmån för verkningsgraden.

Ångmotorn tillverkades i flera olika storlekar upp till 3500 hk. En lista från 1952 över levererade och beställda maskiner innehåller 121 stycken i Norge, 62 i Storbritannien, 4 i Danmark, 31 i Sverige (där ingår de 30 trälarna) och 2 i Tyskland.

Vid slutet av 1950-talet var tiden ute för ångmotorn. Fredrikstad Mek Verksted hade då börjat tillverka Götaavverkens dieselmotorer på licens. De 26 svenskbyggda trälarna i det andra handelsavtalet var bland de sista fartygen som utrustades med ångmotorer.

### Ritsare på Uddevallavarvet

Jag praktiserade i flera perioder i början av 1950-talet på Uddevallavarvets maskinverkstad. Första gången var från hösten 1950 till sommaren 1951. Jag var då anställd som *ritsare*. Under den

här tiden var vi tre, ibland fyra ritsare i maskinverkstaden. På varvet fanns också plåtritsare, som arbetade med plåtar och andra skrovdelar.

Arbetet som ritsare i maskinverkstaden bestod i att med ritsnål och andra verktyg märka ut hur ett arbetsstycke skulle bearbetas. Mycket var rutinjobb, t ex att märka ut var bulhål skulle botras i rörflansar. Det var många rör i tankfartygen som varvet byggde. För de vanligaste flänsmåtten fanns det borrfixturer, men alla andra flansar skulle ritsas.

Men vi ritsare fick också ta hand om gjutna delar när de kom från gjuteriet. Gjutgods blir ju ofta inte så rakt och symmetriskt som konstruktören ritat. För ritsaren gällde det att mäta upp det gjutna stycket och märka ut dubbhål för svarvning och baslinjer för fräsning på sådant sätt att det skulle finnas arbetsmän överallt.

Att vara ritsare var ett lärorikt praktikjobb. Via ritningar och arbetsstycken fick man inblick i det mesta som tillverkades i maskinverkstaden. Nästan på varje fartyg fanns det unika detaljer som betydde unika ritsjobb.

När MATHILDA THORDEN<sup>3</sup> vintern 1951 fick nya cylinderblock bearbetades dessa i varvets maskinverkstad. En äldre, erfaren ritsare och jag höll på några veckor med att markera baslinjer

<sup>3</sup> MATHILDA THORDEN var nummer två av fyra motorfartyg på 6000 öst som byggdes för Gustaf B Thordén av Charlton-Vulkan i Åbo under åren 1938-43.

och centrumlinjer på de sju gjutstyckena innan de gick till fräsning och arborning.

Att hantera flera ton tunga cylinderblock på ritsplanet var en mycket speciell upplevelse. Att senare i processen ritsa för borrhål i samma cylinderblock upplevde vi som tämligen enkelt.

### Uddevallaträlarna och jag

Uddevallavarvet fick beställning på tre trälare, med option för en fjärde. De två första levererades i december 1951, de två resterande i maj 1952 (beställaren hade utlöst optionen). När de ryska trälarna byggdes blev det också en del speciella jobb för oss ritsare.

Lågtryckskolven var en stor stålburk nästan lika lång som vid. Det var en plåtmantel som var hopsvetsad med en topp och en botten av stålgiutgods. För att svara kolven behövdes inte något ritsjobb. Inte heller för att slipa kolvrings-spåren. Däremot kommer jag ihåg att jag ritsade för hål som skulle fräsas i kolvrings-spåren. Hålen var avsedda för styrpinnar som skulle fixera kolvrings-ändarna i spåren.

Ett annat ritsjobb, som jag minns av en särskild anledning, gällde hjärtstockens övre lagring. Lagringen bestod av en underdel och en överdel. Underdelen var en plan gjutjärnsbricka, fast bultad i huvuddäcket och med hål för hjärtstocken. Den övre delen var en tvådelad fläns fastbultad kring hjärtstocken. På det sättet tog lagringen upp vikten av hjärtstock och roder.

Ritningen för den tvådelade flänsen



Trälaren RT-61 Vodnik vid utrustningskajen på Uddevallavarvet. Foto från Sjömanshusmuseet i Uddevalla

visade en halva, med konturen av den andra halvan antydd. Antalet 2 (betydde per fartyg) stod angivet på ritningens stycklista.

Det mindre gjutgodset för trälarna inköptes och bearbetades i maskinverkstaden för alla trälare på en gång. Optionen för den fjärde utlöstes ganska sent, så när jag praktiserade var det *tre* trälare som gällde.

När jag skulle ta mig an hjärtstockens flänshalvor då de kommit från gjuteriet, märkte jag att något blivit fel. Där fanns *tre* flänshalvor (i stället för sex) för *tre*

trälare! Jag varskodde förmannen, som ringde till inköpsavdelningen. Där tittade man också på ritningen och insåg att man fattat fel vid beställningen av gjutgodset.

Inköpsavdelningen fick skaffa fram tre flänshalvor till. I maskinverkstaden kunde vi under tiden ta oss an två halvor för den första trälaren.

Efter några veckor ringde man från godsmottagningen och berättade att resterande flänshalvor hade kommit. Mycket riktigt, men ändå inte rätt! Till maskinverkstaden kom nästa dag sex

flänshalvor. Nu hade vi sju halvor för de två resterande trälarna!

Jag praktiserade inte på Uddevallavarvet när optionen för den fjärde trälaren utlöstes. Jag har ibland undrat om de tre överblivna halvorna fanns tillgängliga då den fjärde trälaren behövde sina två hjärtstocksflänshalvor.

OVE IKO

### Några referenser

Herrnsson, Jan: *Uddevallavarvet: Historien om 40 år i skeppsbyggnads tjänt*. Uddevalla 1994

Skiöld, Rolf: *Uddevallavarvets alla fartyg*. Uddevalla 1992

Sundström, Arne: "Finnboda Varf 1874-1974", i *Nackaboken nr 12* (1974)

*The patented Fredrikstad Steam Motor* (broschyr). Fredrikstad 1948

Uddevallavarvets arkiv (C245), volym F2A:4 (Landsarkivet i Göteborg)

UDs arkiv, Politiska och handelspolitiska avdelningen: HP 64 Et, volym 2795 (Riksarkivet)

[www.lardex.net](http://www.lardex.net) hemsida för *the Lardex Group*, Sandefjord

[www.vaeerste.no](http://www.vaeerste.no) hemsida för *Fredrikstad Mekaniske Verksted* (FMV), Fredrikstad

Muntlig källa: Tage Govik, Brastad

## En tragedi på Tjurpannan

Tjurpannan, mellan Grebbestad och Havstensund, saknar skyddande skärgård och tillhör ett av Bohuslänns mest utsatta fastlandspartier. Inomskärsfarleden stryker här tätt förbi och här i alla tider utgjort en fruktad passage bland sjöfarande.

Från 2010 får ångaren BOHUSLÄN inte längre gå norr om Grebbestad utan att passagerarantalet starkt reduceras.

Per Erik Lindgren berättar här om en båtresa förbi Tjurpannan.



Litet senare på högsommaren 2001 hade jag tillsammans med tre goda vänner kryssat någon vecka i Strömstadskärgården med min älskade långfärdsmotorbåt LAMINARIA av typ Saga 27, som jag då ännu ägde. Det hade blåst hårt hela tiden, vilket tvingade oss till att begränsa färden till skärgården innanför Kosterfjorden. Men, trots blåsten, blev det nödvändigt för oss att komma söderut.

I skyddade vatten kom vi så långt söderut som Rossö idylliska hamn, där vi fick en fridfull natt – trots inre gnagande oro för vad som förestod. Jag kände ju till den fruktade Tjurpannan, som vi måste passera för att kunna komma sydvart. Men innan dess måste vi passera det mest utsatta stället vid den öppna Kosterfjorden, Arsklovet.

Något skakade av skräckupplevelsen där insåg vi att det nu var uteslutet att tänka på att komma förbi den ännu mycket farligare Tjurpannan. Men Strömstadskärgården bjöd ändå på ännu en drömlig natthamn – inne i

Sannäs-fjorden. I själva Sannäs hade vi en mycket behaglig eftermiddag och ännu en lugn "förmatt" – i väntan på den stora prövningen. Jag hade chansat på att vinden skulle lugna ner sig till gryningen.

När väckarklockan ringde hade öst-himlens färg börjat gå över från blåsvart till marinblått. Helt enligt min prognos hade vinden nu så gott som bedarrat. Vi startade vår tidiga färd med avsikt att passera Tjurpannan och fortsätta söderut. Färden blev också problemfri.

Men utanför Tjurpannan kom vi i kontakt med ett vida värre och vida mycket allvarigare ehuru helt annorlunda problem. Förtöjt mot bergväggen på Tjurpannans utsida låg ett stort kustbevakningsfartyg, vars besättning sökte med strålkastare runt omkring. De hade också småbåtar ute och sökte längs stranden.

Självklart undrade vi vad som stod på. Men vi ville inte störa dem i deras uppenbarligen viktiga och allvarliga

värv. Vi fortsatte direkt söderut med avsikten att finna ny hamn för ännu några timmars nattvila, nu söder om Tjurpannan. Vår nya goda vilohamn fann vi vid Källarholmen.

Trots att solen ännu inte hunnit gå upp denna klara julmorgon stod hamnvakten nere bland båtarna. Hon verkade skrädd. Efter en stund berättade hon att dagen innan, då det blåste så svårt och vi hade svåra problem vid Arsklovet på Kosterfjorden, hade ett ungt par promenerat ut på Tjurpannan för att beundra det vredgade havet.

Tydligt hade han gått litet längre ut mot stranden än vad hon hade gjort. Då hade en jätteväg kommit och svept ut honom i det kokande havet. Det var honom som besättningen på kustbevakningsfartyget hade sökt där i natten. Men man lyckades aldrig återfinna honom.

Man behöver alltså inte befinna sig till sjöss för att Tjurpannan skall vara livsfarlig.

Det finns flera försök till förklaringar varför det är så farligt just där. En av orsakerna, tror jag, kan vara är att man här i norra Bohuslän saknar det väghyrtarskydd, som Jylland ger åt kustvattnen längre söderut. När det blåser från väst-sydväst ligger därför inte bara Skagerack utan faktiskt hela Nordsjön på utan skyddande land. Där till försvårar flera besvärliga havsströmmar. I den utsattheten sticker Tjurpannan ut på sitt trotsiga sätt.

PER ERIK LINDGREN

Ångbåten Nr 2 2010

## Nordhavsräkan i Gullmaren

Från Johan Pettersson på Tjoen har vi fått en artikel från GHT i september 1959 skriven av Johans fars kusin, Fanny Pettersson.

Det handlar om när man första gången trälade efter räka i Gullmarsfjorden med ångyachten BRIS som 1897 levererats från Eriksberg till Johan Petterssons farfar, Fredrik Pettersson.

Nordhavsräka är den räka som fångas i Skagerack, *Pandanus borealis*.

I slutet av juli 1897 hade min framlidne far professor Otto Pettersson samman kallat några skandinaviska havsforskare till en konferens på sin egendom Holma vid Gullmarsfjorden, där han några år senare lät bygga en havshydrografisk station å Stora Bornö.

Bland deltagarna voro, förutom han själv, hans mångårige medarbetare dr Gustaf Ekman från Göteborg, biologerna dr Håkon Gran och dr Johan Hjort från Norge och den danske biologen dr John Petersen. De sistnämnda kommo hit med den danska kanonbåten GULDBORGSUND, som tillika medförde en del redskap med vilka Petersen och Hjort avsågo att efter konferensen utföra undersökningar i norska fjordar.

Samtidigt hade till Holma kommit min farbroder, sedermera landshövding Fredrik Pettersson med sin just från Eriksberg levererade ångyacht BRIS, medförande som gäster bl. a. dåvarande norske statsminister Gram samt redaktör Montan från Stockholms Dagblad.

Efter konferensens avslutning ytrade Otto Pettersson en önskan att få använda



ett av GULDBORGSUND medfört redskap, en mindre släptrål för att få prov på djurlivet i de djupaste häldrarna av Gullmaren. Redan flera år tidigare hade han påbörjat sitt halvsekelånga arbete att studera Gullmarens hydrografi och vixlingarna i dess djurvärld.

Då det ej var tillrädligt att från ett främmande örlogsfartyg i svenskt territorialvatten använda en trål, utlånades denna av danskarna till försök från den svenska ångaren BRIS. Från en av Otto Pettersson angiven djup del av Gullmaren bragte trålen, till de ombordvarande biologernas överraskning, upp en storfångst, ett fyrtiotal liter av den tidigare endast i ett fåtal exemplar i fjorden finna stora räkan, som fått namnet nordhavsräkan. Räkorna kokades ombord och befunnos smaka förträffligt.

Ett prov på fångsten sändes omedelbart till H. M. Konung Oscar II, som just då befann sig i Lysekil ombord å

Nordhavsräkan är i levande tillstånd blekrosa och transparent. Kokt får den en markerad jämnröd färg och ju större djup räkan levat på, desto djupare röd färg. Kännetecknet är de långa antennerna och det kraftiga pannbornet. Räkan kan bli 185 mm lång.

Bilden på räkan kommer från Svensk Fisk, [www.svenskfisk.se](http://www.svenskfisk.se)

DROTT. Konungens stora intresse för havsforskning visades i att han några år därefter, på förslag av Ekman och Pettersson, till Stockholm inkallade den första internationella kongressen av havsforskare. Ur denna utvecklades sedan det havsforskningens råd, vars vittförgrenade verksamhet alltjämt, efter nära 60 år, fortgår.

Från Holma fortsatte Petersen och Hjort till norska farvatten där, i den djupa Drammensfjorden, lika stora fångster av räkan gjordes som i Gullmaren. På grundval av dessa undersökningar utvecklades det fiske efter nordhavsräkan i Sverige och Norge, som avkastat miljontalen.

I motsats till vad som ej sällan förkunnats i press och radio, gjordes den första storfångsten av nordhavsräka på svenskt initiativ, från ett svenskt fartyg i en svensk fjord om och med ett danskt redskap.

FANNY PETERSSON

# Räbbehuvuds fyr återtänd

Den 9 augusti 2009 gick ångaren BOHUSLÄN sin sedvanliga sensommartur till Härön vid Kyrkesund. En svag sydostlig vind förmådde knappt sträcka ut vår flagga. Det var varmt men mulet. Havet låg helt lugnt. Knappt dyningen märktes.

BOHUSLÄN stävade därför ut nordvästvärt vid Eggskär och girade sedan mot nordost vid Bredbåden. Vi gick alltså över Hjärteröfjorden och kom så småningom in vid Räbbedjupet. Härön låg då om styrbord och på babordsidan syntes Grönskären med Altarholmen, vars kummel och husgrunder minner om den forna lotsplatsen.

Räbbeviken passerades och strax syntes fyren Räbbehuvud på sin utsatta plats. Ångaren girade sedan styrbord hän mellan Skaboholmen och Härön. Snart låg BOHUSLÄN väl förtöjd vid bryggan på Häröns ostsida.

Fyren på Räbbehuvud släcktes tillfälligt i april 2005 enligt *Underrättelser för sjöfarande* 62 den 13 april 2005. På sikt skulle den avlägsnas då den ansågs obehövlig. Fyrkaraktären då betecknades *FI(2)WRG 6M*.

10 personer med relationer till Ängeviken på nordvästra Tjörn bildade en stödförening för fyrens bevarande och bekostade en LED-lampa så att fyren kan fortleva i sin funktion. Den återtändes 1 mars 2009. Karaktären är oförändrad likaså lysvidden men sektorerna är borttagna. Fyren lyser med vitt sken runt om.

År 2002 gavs frimärksserien 'Sommar i Bohuslän' ut. Ett av märkena avbildar



*Fyren Räbbehuvud står på Räbbö, nordväst om Härön utanför Kyrkesund på Tjörn.  
Foto Bo Starmark 9 augusti 2009*

just Räbbehuvuds fyr, ett annat Häröns magasin, ett tredje gudingar vid Gollungeskären strax utanför. Kanske bidrog detta till att fyren ansågs värd att bevara.

Vår medlem fil dr Johan Pettersson har i sin bok "Skeppet med guldvaggan" med vetenskaplig noggrannhet och med stor möda forskat om den hemska händelse som utspelade sig vid juletid 1717, då det holländska skeppet JUFFROUW ELISABET (JUNGFROU ELISABET) förläste här i en

svår storm från sydväst. Enligt muntlig tradition skall skeppet bland annat ha medfört en miniatyrvagga av guld besatt med ädla stenar. Den skulle vara en present till drottning Ulrika Eleonora.

Övrigt gods tillhörde prins Fredrik som sedan blev Fredrik I av Sverige. Guldvaggan är föremål för en seglivad muntlig tradition liksom besättningens öde.

Johan Pettersson ordnade dykningar 1972 strax söder om Räbbehuvud och man fann snart ett gammalt stockkankare och några tegelstenar av äldre slag. Senare fann man resterna av en akterstäv med ämning – en inristad skala utvisande hur djupt fartyget ligger i vattnet. Senare hittades porslinsrester, två kanoner av järn, ett tennfat, en kritpipa av 1600-talstyp och annat.

Alldeles i närheten finns en liten sten-samling. Där hittade man 1945 delar av ett kvinnoskelett. Undersökningar visar att den cirka 25 år gamla kvinnan dött av ett våldsamt slag mot höger tinning. Hon synes dock ha mördats i slutet av 1700-talet, men detta visar också på att JUFFROUW ELISABET inte är det enda skepp som förläst på detta ställe, där nordgående ström och hård sydvästlig vind förr med rätta var fruktade om man nu väl kommit undan Pater Nosters skär och bränningar.

Så visst gömmer sig mycken dramatik i våra vatten.

"Skeppet med guldvaggan" av Johan Pettersson kom ut redan 1974 med en andra upplaga 1984.

BO STARMARK